

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

'Белая книга'

по тенденциям и развитию

ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА и его инфраструктуры



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
Женева

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту

**БЕЛАЯ КНИГА ПО ТЕНДЕНЦИЯМ И
РАЗВИТИЮ ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА
И ЕГО ИНФРАСТРУКТУРЫ**

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Нью-Йорк и Женева, 1996 год

ПРЕДИСЛОВИЕ

Основная рабочая группа ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту впервые рассмотрела вопрос о подготовке "Белой книги" о внутреннем судоходстве в 1982 году. Идея подготовки такого документа была высказана в ходе общего обсуждения возможностей создания в Европе согласованной сети судоходных водных путей.

Этот вопрос вновь оказался в центре внимания в начале 90-х годов, когда Основная рабочая группа приняла решение подготовить "Белую книгу" в рамках исследования, посвященного созданию сети важнейших внутренних водных путей международного значения. После одобрения этого проекта Комитетом по внутреннему транспорту секретариату было поручено начать подготовительную работу с целью разработки "Белой книги".

Первоначальный проект этой "Книги" состоял из двух частей: первая часть охватывала вопросы инфраструктуры внутренних водных путей и порты, а во второй части рассматривались экономические и правовые аспекты внутреннего судоходства.

Учитывая важное значение "Белой книги" для подготовки Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), Основная рабочая группа подробно проанализировала самые разные технические и экономические аспекты внутреннего судоходства, которые излагаются в различных главах этой "Книги". При рассмотрении многочисленных включенных в проект вопросов Группа уделяла особое внимание значению международного аспекта внутренних водных перевозок для внутреннего судоходства в Европе.

В результате многочисленных консультаций с правительствами и компетентными международными организациями Основная рабочая группа приняла текст "Белой книги" в октябре 1995 года.

В тексте "Белой книги" о тенденциях и развитии внутреннего судоходства и его инфраструктуры, который приводится ниже, отсутствуют данные о технических характеристиках европейских внутренних водных путей и портов международного значения. Основная причина использования такого подхода состоит в том, что Основная рабочая группа намерена выпустить отдельную публикацию ("синюю книгу"), в которую будут включены как существующие, так и целевые технические параметры европейских внутренних водных путей и портов международного значения, а также перечень узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е. Ожидается, что "синяя книга" будет обновляться на регулярной основе и будет использоваться в качестве основного инструмента для отслеживания результатов выполнения Соглашения СМВП.

*

*

*

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Стр.</u>
I. Нынешнее положение в области внутреннего судоходства в Европе	2
a) Грузооборот внутреннего судоходства в конкретных регионах	2
b) Флоты судов внутреннего плавания	6
II. Режим судоходства на европейских внутренних водных путях и доступ к рынку	7
a) Правовые режимы	9
b) Технические предписания и правила безопасности во внутреннем судоходстве	18
c) Необходимость унификации режимов судоходства	21
d) Доступ к рынку	22
III. Основные факторы, влияющие на перспективы развития внутреннего судоходства	26
a) Преимущества и недостатки внутреннего судоходства	26
b) Тенденции развития внутреннего судоходства в Европе	30
c) Тенденции развития европейских товарных рынков, тяготеющих к внутреннему судоходству	34
d) Тенденции развития логистической сети, включая порты внутреннего судоходства	35
e) Национальная транспортная политика в области внутреннего судоходства	39
IV. Развитие сети европейских внутренних водных путей	44
a) Нынешнее положение	44
b) Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)	48
Заключительные замечания	51
Приложение (таблицы и диаграммы)	55

Глава I

**НЫНЕШНЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ В ОБЛАСТИ ВНУТРЕННЕГО
СУДОХОДСТВА В ЕВРОПЕ**

а) Грузооборот внутреннего судоходства в конкретных регионах

1. Перевозки внутренним водным транспортом играют важную роль во многих европейских странах, особенно в области международной торговли. Тем не менее развитие этого вида транспорта нельзя считать полностью удовлетворительным, поскольку в последние годы в целом отмечается снижение его доли, прежде всего в результате быстрого расширения автомобильных перевозок. Кроме того, между отдельными странами существуют очень большие различия в объеме перевозимых по внутренним водным путям грузов. В то время как в странах западной Европы (особенно в районе Рейна) объем подобных перевозок является более или менее значительным, в странах Восточной и Центральной Европы он непропорционально мал, в основном из-за отсутствия соответствующей инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Такие диспропорции препятствуют эффективному использованию внутренних водных путей для обслуживания растущего товарообмена между Востоком и Западом.

2. В 1970 году по европейским внутренним водным путям было перевезено около 1,12 млрд. т грузов. В период с 1980 по 1990 годы объем грузов, перевозимых ежегодно по европейским внутренним водным путям, существенно не изменился и составил немного менее 1,3 млрд. т. (см. таблицу 1 1/). Таким образом, наметившийся ранее незначительный рост в этом секторе обернулся стагнацией. Показатель грузооборота сократился приблизительно с 300 млрд. т-км в 1980 году до чуть менее 300 млрд. т-км - к концу десятилетия, что явилось подтверждением этой тенденции.

3. В противовес этой тенденции за период 1980-1990 годов произошло существенное увеличение объема грузовых перевозок по внутренним водным путям (в тоннах) в Беларуси (61%), в Финляндии (91%), в Нидерландах (7%), в Российской Федерации (15,7%) и на Украине (18%).

4. Внутренний водный транспорт Франции, показатели работы которого стремительно сокращались в первой половине 80-х годов, увеличил объем своих перевозок во второй половине 80-х годов, хотя объем перевезенных в 1990 году грузов составил всего лишь 72% от уровня 1980 года.

1/ Таблицы и диаграммы приводятся в приложении к настоящему документу.

5. Показатели работы внутреннего водного транспорта Польши резко сократились, и в 1990 году было перевезено только 45% объема грузов по сравнению с 1980 годом. В аналогичном положении находится сектор внутреннего водного транспорта Соединенного Королевства.
6. Самое существенное сокращение объема перевозок в секторе внутреннего водного транспорта имело место в начале 90-х годов в странах Центральной и Восточной Европы с наступлением периода перехода к рыночной экономике в большинстве из них. Так, объем грузов, перевезенных по внутренним водным путям сократился: в Австрии на 20,0% (1990-1993 годы); в Болгарии на 52,3% (1991-1992 годы); в Чешской Республике на 39,0% (1990-1992 годы); в Венгрии на 48,0% (1990-1993 годы); в Молдове на 89% (1990-1992 годы); в Румынии на 30% (1990-1991 годы); в Российской Федерации на 60,2% (1990-1993 годы); в Словакии на 51,0% (1990-1993 годы) и на Украине на 61,0% (1990-1993 годы). Эта тенденция к сокращению наблюдалась и в 1994 году.
7. Распределение перевозок между различными видами транспорта свидетельствует о наличии весьма существенных различий во всех европейских странах (см. таблицу 2). Доля внутреннего судоходства в тоннах перевезенных грузов составляет менее 1% в Финляндии, Польше, Румынии и Украине, в которых оно играет незначительную роль, и очень существенна в Нидерландах, Германии, Бельгии и Югославии.
8. В то же время, по данным исследования, проведенного в рамках Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) в 1990 году 2/, с 1970 по 1990 год грузооборот автомобильного транспорта в странах - членах ЕКМТ более чем удвоился, а показатели железнодорожного и внутреннего водного транспорта остались неизменными или даже сократились.
9. В странах с переходной экономикой, например в бывшей Чехословакии, Польше и Венгрии, положение в транспортном секторе в основном соответствовало упомянутому выше положению в странах ЕКМТ. Однако имелось существенное отличие: за первоначальным увеличением объема железнодорожных и внутренних водных перевозок, которое отмечалось в 80-х годах, последовало резкое и однозначное их падение в начале 90-х годов.

2/ Доклад: "Inland waterway transport in ECMT countries to the year 2000: a new dimension" ("Внутренний водный транспорт в странах ЕКМТ до 2000 года: новое измерение").

10. В таблице 3 показано воздействие упомянутых выше процессов на распределение перевозок между различными видами транспорта. На общее увеличение грузооборота автомобильного транспорта в странах ЕКМТ (выраженного в тонно-километрах) пришлось 88% общего грузооборота всех видов внутреннего транспорта в период между 1970 годом и 1991 годом. В этот же период на железнодорожном и внутреннем водном транспорте отмечалось сокращение перевозок на 45% и 39%, соответственно. В странах с переходной экономикой, доля автомобильных перевозок увеличилась в два раза, причем железнодорожные перевозки сократились, а внутреннее судоходство в целом сохранило свои позиции.

11. Анализ роли внутреннего судоходства в странах - членах Европейского союза со всей очевидностью указывает на различие в количестве тонн грузов, перевезенных по внутренним водным путям во внутренних и в международных перевозках (таблица 4). Доля внутреннего судоходства в национальных внутренних перевозках является весьма незначительной (в 1988 году она составила 3,5% т-км), притом что 38,5% объема международных перевозок в тоннах между странами Сообщества приходится на внутренние водные пути. Эта доля увеличивается еще более - до 46,3% - в показателе объема перевозок между Европейским союзом и третьими странами. Этот международный аспект внутреннего судоходства представляет еще больший интерес с учетом того, что из 15 стран-членов, располагающих плотной сетью железных и автомобильных дорог, только шесть имеют хорошо развитую сеть внутренних водных путей.

12. В международном масштабе после второй мировой войны в Европе было создано два очень важных рынка внутреннего судоходства: на Рейне и на Дунае (диаграммы 1 и 2).

13. В частности, развитие судоходства на Дунае в течение периода 1950-1980 годов представляет собой особое явление с почти десятикратным увеличением объема грузов, перевезенных по этой реке. Однако этот темп был утрачен после радикальных политических и экономических перемен, которые недавно произошли в центрально- и восточноевропейских странах. В результате гражданской войны в бывшей Югославии перевозки по Дунаю фактически прекратились. Интересно отметить, что, несмотря на 52-процентное сокращение объема грузов, перевезенных в период с 1980 года по 1991 год, показатель грузооборота, выраженный в т-км, оставался практически неизменным, что свидетельствует о значимости международного аспекта судоходства по Дунаю.

14. Диаграмма грузовых перевозок по Рейну представляет собой кривую насыщения, на которой резкое замедление темпов роста приходится на начало 60-х годов.

15. Структура перевозок по внутренним водным путям приводится на диаграмме 3, на которой дается разбивка по категориям грузов, количеству тонн, перевезенных по международным рекам Рейн, Дунай и Мозель, а также по Роне и внутренним водным путям Германии, Италии, Люксембурга, Польши, Российской Федерации, Украины, Финляндии и Франции.

16. Перевозки по внутренним водным путям строительных материалов минерального происхождения имеют очень важное значение в Российской Федерации и на Украине, важное значение на Рейне и небольшое значение на Мозеле. Доля перевозок этих материалов на Дунае значительно превосходит их долю на Рейне. К этой категории грузов в основном относятся гравий и песок.

17. Перевозка сырья и основных материалов металлургической промышленности имеет важное значение на Мозеле, Дунае, Рейне, а также на внутренних водных путях Германии. Эти грузы имеют второстепенное значение для внутренних водных перевозок на Роне и в Российской Федерации.

18. Перевозка сырой нефти, нефтепродуктов и химических веществ имеет достаточно важное значение на Рейне и на Роне, а также на внутренних водных путях Франции, что подчеркивает особую роль внутреннего судоходства в перевозках опасных грузов.

19. Сельскохозяйственная продукция и продукты питания хорошо представлены в структуре внутренних водных перевозок в Германии, Люксембурге и Франции и вместе составляют более четверти грузов, перевозимых по Мозелю. В Финляндии основным грузом, который перевозится по внутренним водным путям, является древесина.

20. Плотность перевозок по европейским внутренним водным путям (общий объем грузовых перевозок, деленный на общую протяженность внутренних водных путей и выраженный в тонно-километрах) имеет особо интересную структуру (диаграмма 4). К странам, в которых внутренние водные пути используются наиболее интенсивно, относятся Бельгия, Германия и Нидерланды. Несмотря на значительный общий объем перевозок внутреннего водного транспорта в Российской Федерации, плотность перевозок на внутренних водных путях России остается крайне низкой.

21. Если рассматривать плотность перевозок на отдельных внутренних водных путях, то на Рейне этот показатель является особенно высоким и более чем в десять раз превышает плотность перевозок на Дунае. С учетом пропускной способности Дуная и фактического объема перевозок напрашивается очевидный вывод о том, что Дунай используется крайне недостаточно.

22. В целом на внутренних водных путях, открытых для международных перевозок, суда, несущие иностранные флаги, перевозят значительный объем грузов, и в некоторых случаях объем их перевозок даже превосходит объемы перевозок на судах, несущих национальные флаги (см. таблицу 5 и диаграмму 5). Однако иная тенденция наметилась на участке Эльбы, пересекающем территорию Чешской Республики, в результате неблагоприятных навигационных условий, которые не позволяют использовать на этом участке стандартные баржи типа "Европа-II".

b) Флоты судов внутреннего плавания

23. Флот судов внутреннего плавания европейских стран составляет более 38 400 судов, грузоподъемность которых составляет порядка 28 млн. т (таблица 6).

24. В течение последнего десятилетия некоторые европейские страны существенно увеличили свой флот внутреннего плавания. Бывшая Чехословакия увеличила свой флот на 59,4% с 1980 года по 1991 год. За этот же период тоннаж флота Румынии был увеличен на 28,2%, Нидерландов (1980-1990 годы) - на 20,3% и Австрии - на 6,3%.

25. Противоположную тенденцию можно наблюдать во Франции, грузоподъемность флота внутреннего плавания которой сократилась на 32,2% за период с 1980 года по 1991 год, и в Германии, где грузоподъемность флота за период с 1980 года по 1990 год сократилась на 16,8%.

26. На диаграмме 6 показано резкое увеличение флота судов внутреннего плавания на Дунае в течение периода с 1965 года по 1990 год, причем тоннаж увеличился в целом на 119%. За этот же период флот рейнских судов увеличился весьма незначительно - приблизительно на 5%. Общий тоннаж флота прирейнских стран сократился на 15,8% за период с 1970 года по 1989 год.

27. Как рейнский, так и дунайский флот распределяется между прибрежными странами неравномерно (диаграмма 7). Более половины рейнского тоннажа принадлежит Нидерландам, более четверти - Германии, а на флоты Бельгии, Франции и Швейцарии приходится остальной тоннаж. На Дунае самым большим тоннажем обладает Румыния (33,8%), а флот Украины составляет чуть больше четверти всего дунайского флота. Другая половина тоннажа делится между Болгарией, Словакией, Венгрией и Австрией. До настоящего времени присутствие Германии на Дунае являлось весьма незначительным.

28. Как в отношении Рейна, так и в отношении Дуная можно утверждать, что страны, расположенные в непосредственной близости от устья этих рек, располагают почти половиной грузоподъемности речного флота.

29. На диаграмме 8 показано существенное различие в разбивке рейнского и дунайского флота по типу судов. Суда для перевозки массовых жидких грузов составляют значительную часть рейнского флота. На общий тоннаж таких самоходных судов и судов толкаемого типа приходилось в 1990 году не менее 17,3% рейнского флота. Доля судов для перевозки массовых жидких грузов по Дунаю составляет менее 10% этого речного флота, даже несмотря на то, что эти суда в целом пригодны для перевозки как сухих, так и жидких грузов.

30. Разбивка дунайского флота по тоннажу показывает, что почти три четверти судов относятся к категории грузоподъемности от 1 000 до 3 000 тонн. В этой группе треть судов относится к судам, имеющим грузоподъемность 1 500 – 2 000 т (таблица 7). Вторая по размеру часть тоннажа дунайского флота относится к категории грузоподъемности от 1 000 до 1 499 тонн. Дунайский флот Австрии, Болгарии, Германии, Румынии, Словакии и Украины составляют суда увеличенных размеров, а Венгрия и Югославия располагают значительным флотом судов меньшего тоннажа. Более 40% всего дунайского флота пригодно для судоходства по каналу Майн-Дунай с точки зрения габаритов судов и барж.

31. Разбивка рейнского флота по тоннажу в сопоставлении с дунайским флотом позволяет выявить незначительную тенденцию в наличии в среднем судов более низкого тоннажа. Грузоподъемность более чем трети судов рейнского флота – ниже 1 000 т, а суда грузоподъемностью от 1 000 до 3 000 т составляют только 57% рейнского флота.

32. Средняя грузоподъемность рейнского флота Франции существенно превышает грузоподъемность общего флота Франции даже несмотря на то, что третья часть французских судов на Рейне имеет грузоподъемность менее 1 500 тонн. Однако суда общего флота Франции меньшей грузоподъемности, имеющие соответствующее разрешение, в некоторых случаях осуществляют плавание по Рейну. Значительное количество малых судов имеется также во флоте Бельгии.

33. Разбивка судов по тоннажу на Дунае и Рейне приводится на диаграмме 9. Большинство судов относится в целом к категориям более высокой грузоподъемности. Вместе с тем грузоподъемность судов зависит от параметров внутренних водных путей, которые позволяют эксплуатировать суда только заданного размера. Без учета Российской Федерации речные суда наиболее распространенного в Европе размера относятся к категории грузоподъемности в пределах 1 500–3 000 тонн.

34. Имеется существенное различие между методами судоходства, которые используются на Рейне и Дунае (таблица 8). Буксировка в кильватер на Рейне не используется. Три четверти рейнского тоннажа составляют самоходные суда. На Дунае буксировка методом толкания получила свое развитие в последнее десятилетие, однако этот метод все еще не может полностью заменить буксировку в кильватер; доля судов по тоннажу, предназначенных для буксировки в кильватер, все еще составляет более четверти общей грузоподъемности судов на Дунае. Способ буксировки методом толкания стал на Дунае преобладающим, причем его доля составляет 63%, в то время как доля самоходных судов по-прежнему остается чрезвычайно низкой и составляет около 10% от общего тоннажа флота. В целом в 1991 году на Дунае в категорию грузоподъемности 1 500–2 000 т входило не более 53 самоходных судов.

35. Как на Рейне, так и на Дунае общую тенденцию увеличения грузоподъемности судов можно проследить по таблице 9. С 1965 года по 1990 год средняя грузоподъемность самоходных судов на Рейне увеличилась на 58%, а грузоподъемность толкаемых барж - на 165%, причем общая грузоподъемность рейнского флота увеличилась на 66%. Средняя грузоподъемность самоходных судов на Дунае увеличилась на 31%, толкаемых барж - на 61%, а грузоподъемность общего флота увеличилась на 60%. Средняя грузоподъемность самоходных судов на Дунае была в 1990 году на 36% выше этого показателя на Рейне. По несамходным судам такое соотношение было обратным, причем средняя грузоподъемность рейнского флота была на 64% выше средней грузоподъемности дунайского флота судов этого типа.

36. В 1987 году в странах - членах ЕС количество предприятий внутреннего судоходства составляло более десяти тысяч, причем 95% этих предприятий эксплуатировали только 1-2 судна (таблица 10). Таким образом, малые судоходные предприятия составляют костяк западноевропейской отрасли внутреннего судоходства, и их доля, по всей видимости, сохранится неизменной в течение длительного периода времени.

37. Совершенно иная структура предприятий сложилась в дунайском бассейне стран Центральной и Восточной Европы. Эти страны обычно имели одну государственную судоходную компанию, располагавшую большим флотом судов, которые эксплуатировались на том или ином конкретном водном пути или системе водных путей. Каждая прибрежная страна имела свою собственную компанию внутреннего судоходства на Дунае, используя при этом свои исключительные или преобладающие преимущества, вытекающие из монополии внутренней и внешней торговли конкретной страны. Эта структура предприятий сохраняется в целом неизменной в большинстве прибрежных дунайских стран, хотя и предпринимаются попытки превращения их в акционерные предприятия меньшего размера.

Глава II

РЕЖИМ СУДОХОДСТВА НА ЕВРОПЕЙСКИХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ И ДОСТУП К РЫНКУ

38. Термин "режим судоходства", используемый в настоящем документе, охватывает предусматриваемые законом требования и технические предписания, а также правила безопасности, которые должны соблюдаться перевозчиком по внутренним водным путям для того, чтобы он мог оказывать транспортные услуги на внутренних водных путях.

а) Правовые режимы

i) Публичное право

39. С точки зрения публичного речного права европейские внутренние водные пути можно подразделить на две категории: международные водные пути и национальные водные пути. Поскольку в "Белой книге" основное внимание уделяется международным аспектам судоходства по внутренним водным путям, представляется целесообразным начать с освещения положений, относящихся к международным водным путям.

Международные водные пути

40. Основные принципы международного публичного речного права были заложены в 1815 году Венским конгрессом. В статьях CV – CXVII Заключительного акта Венского конгресса содержались положения общего характера, предназначавшиеся для использования в качестве основы для разработки конвенций по вопросам судоходства на международных реках. В нем провозглашается, что судоходство на любом участке реки – от точки, в которой она становится судоходной, до ее устья – свободно для торговых судов.

41. Майнская конвенция, заключенная в 1831 году, явилась первой конвенцией, которая регулировала судоходство по Рейну. За ней последовала Мангеймская конвенция 1868 года о судоходстве по Рейну, которая с многочисленными поправками, содержащимися в более поздних конвенциях и дополнительных протоколах, по-прежнему имеет силу. Сторонами Мангеймской конвенции являются: Бельгия, Германия, Нидерланды, Соединенное Королевство, Франция и Швейцария. В соответствии с Конвенцией была учреждена Центральная комиссия по судоходству на Рейне (ЦКСР). 1 января 1994 года Соединенное Королевство прекратило участвовать в работе Комиссии, хотя оно и продолжает оставаться договаривающейся стороной Мангеймской конвенции.

42. Европейская дунайская комиссия, занимающаяся вопросами судоходства в дельте Дуная, была создана в соответствии с Парижским мирным договором 1856 года, которым завершилась Крымская война. Положения этого Договора оставались в силе вплоть до второй мировой войны. В соответствии с Версальским договором 1918 года Парижская конвенция 1921 года регулировала международный режим Дуная от Ульма до устья. Этот режим был распространен на отдельные участки рек Драва и Тисса. В соответствии с этой Конвенцией, в которой принимали участие прибрежные государства и державы - победительницы первой мировой войны, была создана Международная дунайская комиссия, наделенная полномочиями решать вопросы на участке Дуная от Ульма до Брэила. В результате второй мировой войны в 1948 году в Белграде прибрежные дунайские государства приняли Конвенцию о режиме судоходства на Дунае, которая сохраняет свою силу в настоящее время. Белградская конвенция была подписана бывшим Советским Союзом, бывшей Чехословакией, бывшей Югославией, Болгарией, Венгрией, Румынией и Украиной, а в 1960 году к ней присоединилась Австрия. С распадом Советского Союза, Чехословакии и Югославии состав придунайских стран изменился. Это, а также нерешенный вопрос о статусе Германии 3/ и Российской Федерации 4/ в Дунайской комиссии побудили страны-члены приступить в 1993 году к подготовке дипломатической конференции по вопросам сотрудничества на Дунае, целью которой является пересмотр Белградской конвенции с надлежащим учетом нынешнего политического и экономического положения на Дунае.

Рейн

43. Мангеймская конвенция регулирует судоходство на Рейне, Леке и Ваале от устья до Базеля, обеспечивает освобождение судов от пошлин и гарантирует полную свободу судоходства на этом участке реки. В Конвенции также содержится термин "суда, принадлежащие к рейнскому судоходству". К этим судам относятся суда, которые имеют право нести флаг одного из договаривающихся государств Мангеймской конвенции и которые имеют право самостоятельно выбирать маршруты, пересекающие Нидерланды или Бельгию, при их следовании к морю.

3/ Германия не является договаривающейся стороной Белградской конвенции, однако ввиду того, что она является придунайской страной, на нее распространяются положения Конвенции.

4/ Российская Федерация более не является придунайским государством, однако в качестве правопреемника СССР, который подписал Белградскую конвенцию в 1948 году, продолжает оставаться членом Дунайской комиссии.

44. Принятый в 1979 году Дополнительный протокол № 2 к Мангеймской конвенции распространил право судов, принадлежащих к рейнскому судоходству, на суда, несущие флаг любого государства - члена Европейского сообщества. Вступление в силу в 1985 году этого Протокола изменило режим судоходства на Рейне.

45. Таким образом, только суда, принадлежащие к рейнскому судоходству, в настоящее время имеют право перевозить грузы и пассажиров между двумя портами, расположенными на Рейне и его притоках. Другие суда могут получить такое право только в соответствии с условиями, определяемыми ЦКСР. Суда, не принадлежащие к рейнскому судоходству, могут получить право на перевозку грузов и пассажиров между пунктом, находящимся на Рейне и его притоках, и пунктом, расположенным на территории третьего государства, только в соответствии с условиями, изложенными в двухсторонних соглашениях, которые должны заключаться между заинтересованными сторонами (статья 5 Конвенции с поправками, содержащимися в Дополнительном протоколе № 2, см. документ TRANS/SC.3/R.158/Add.4).

46. Резолюции, которые принимаются ЦКСР единогласно носят обязательный характер, в то время как резолюции, принимаемые большинством голосов, носят характер рекомендаций.

Дунай

47. В статье 1 Белградской конвенции провозглашается, что навигация на Дунае "является свободной и открытой для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства в отношении портовых и навигационных сборов и условий торгового судоходства... за исключением перевозок между портами одного и того же прибрежного государства (статьи 1 и 25 Белградской конвенции, см. документ TRANS/SC.3/R.158/Add.2).

48. В Белградской конвенции подробно определяются обязательства государств-участников в отношении обеспечения и улучшения условий судоходства на фарватерах, а также покрытия соответствующих расходов.

49. Решения Дунайской комиссии носят только рекомендательный характер, и поэтому не являются обязательными для правительств-членов.

Мозель

50. В 1956 году Франция, Германия и Люксембург заключили Конвенцию о канализации реки Мозель. Комиссия по реке Мозель была создана в соответствии с этой Конвенцией со штаб-квартирой в Трире. Конвенция по реке Мозель гарантирует свободу судоходства для международных перевозок от точки слияния этой реки с Рейном до Меца. Режим реки Мозель соответствует режиму Рейна, поскольку в соответствии с Конвенцией по реке Мозель "в случае изменения режима, действующего на Рейне, государства-участники проводят взаимные консультации с целью распространить на реку Мозель новый режим, применяемый на Рейне, с внесением, в случае необходимости, соответствующих изменений" (см. статьи 29 и 30 Конвенции по реке Мозель, документ TRANS/SC.3/R.158/Add.3).

Национальные водные пути

51. В соответствии с упомянутыми выше многосторонними международными документами, определяющими режим европейских международных внутренних водных путей, европейские страны заключили ряд двусторонних соглашений о внутреннем судоходстве, касающихся их национальных внутренних водных путей. Особое значение имеют соглашения, заключенные Германией и придунайскими странами, в частности, после открытия в сентябре 1992 года водного пути Рейн-Майн-Дунай.

52. Содержание упомянутых выше двусторонних соглашений во многом совпадает. Они основываются на следующих принципах:

- i) допускается взаимное использование внутренних водных путей двух стран для движения их судов, осуществляющих пассажирские и грузовые, а также транзитные перевозки, без какого-либо дополнительного разрешения; должно обеспечиваться равное участие судоходных компаний обеих сторон в их двусторонней торговле;
- ii) на перевозки грузов и пассажиров на судах одной стороны между портами другой стороны и третьей страной, а также на каботажные перевозки по территории другой стороны распространяется режим разрешения соответствующих компетентных органов, причем обе стороны осуществляют наблюдение за этими перевозками;
- iii) судоходство осуществляется в соответствии с правилами той страны, чей водный путь используется. Взаимное признание судовых документов и документов экипажа возможно только в том случае, если это допускают применяющиеся в настоящее время правила внутреннего судоходства;
- iv) для судов обеих сторон гарантируется одинаковый режим при их нахождении на территории каждой договаривающейся стороны;

- v) такие двусторонние соглашения не нарушают прав и обязанностей обеих сторон, вытекающих из других существующих соглашений и конвенций.

53. Режим судоходства на европейских внутренних водных путях претерпевает дальнейшие изменения в результате принятия мер в Европейском сообществе. С 1 января 1995 года в пределах территории государств-членов Сообщества был введен режим свободных каботажных перевозок на внутренних водных путях для перевозчиков из этих стран.

54. Столкнувшись с проблемой наличия самых разных правил, регулирующих движение судов по внутренним водным путям между государствами-членами и странами Центральной и Восточной Европы, Европейское сообщество приступило к разработке общей внешней политики в области внутреннего судоходства. В этой связи в соответствии с решением Совета от 7 декабря 1992 года о наделении Европейской комиссии мандатом на ведение переговоров от имени государств-членов с целью заключения соглашения со странами, являющимися третьей стороной, между Европейской комиссией, с одной стороны, и странами Центральной Европы (Венгрией, Польшей, Словакией и Чешской Республикой) - с другой, были начаты переговоры о правилах, которые применяются к перевозке пассажиров и грузов на внутреннем водном транспорте.

55. Следует также отметить, что внутренние водные пути Российской Федерации и других стран - членов Содружества Независимых Государств (СНГ) все еще закрыты для международного судоходства, за исключением водных путей Украины, правительство которой решило в 1992 году открыть внутренние водные пути для международного судоходства на основе двусторонних соглашений. Первое такое соглашение было заключено с Германией.

56. В 1991 году в России было проведено исследование, в ходе которого были изучены правила и условия, необходимые для обеспечения судоходства иностранных судов по внутренним водным путям России. Это исследование показало, что для организации международного судоходства на внутренних водных путях России потребуется достаточно продолжительный подготовительный период для решения ряда организационных, экономических и финансовых проблем. В то же время недавно были заключены межминистерские соглашения между Российской Федерацией, с одной стороны, и Литвой и Казахстаном, с другой стороны, о сотрудничестве в области внутреннего водного транспорта, закладывающие условия для перевозки судами, обеспечивающими судоходство на внутренних линиях, пассажиров и грузов между двумя заинтересованными странами. Ведется подготовка соглашений по вопросам внутреннего судоходства и с Украиной, а также с Польшей.

ii) Частное право

57. В рамках ЕЭК ООН был разработан ряд международных конвенций частного-правового характера, цель которых заключается в содействии международным внутренним водным перевозкам и в сведении до минимума риска для перевозчиков. Это следующие конвенции.

Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания от 1960 года

58. Эта конвенция регулирует компенсацию за ущерб, причиненный в результате столкновения между судами внутреннего плавания, либо судам, либо физическим лицам или объектам на борту во время нахождения в водах одной из договаривающихся сторон. Она регулирует также компенсацию за любой ущерб, причиненный судном внутреннего плавания в водах одной из договаривающихся сторон либо другим судам внутреннего судоходства, либо физическим лицам или объектам на борту таких других судов, из-за выполнения или невыполнения маневра или невыполнения правил, даже если столкновения не произошло. Она вступила в силу в 1966 году, и сторонами этой Конвенции являются десять европейских стран.

Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания от 1965 года

59. В этой Конвенции установлены условия регистрации судов внутреннего плавания, передачи того или иного судна из регистра одной договаривающейся стороны в регистр другой договаривающейся стороны и об аннулировании регистрации. К этой Конвенции прилагаются два Протокола: Протокол № 1 о вещных правах на суда внутреннего плавания и Протокол № 2 о наложении на суда внутреннего плавания ареста для обеспечения гражданского иска и о принудительном исполнении. Конвенция вступила в силу в 1982 году, а ратифицировали ее шесть европейских стран.

Конвенция об обмере судов внутреннего плавания от 1966 года

60. Эта Конвенция предусматривает процедуру обмера судов внутреннего плавания, а также категорию удостоверений, которые должны выдаваться занимающимися обмером ведомствами, на которые возложены эти функции на территории каждой договаривающейся стороны. Обмер судна предназначен для определения его максимального допустимого водоизмещения и, при необходимости, его водоизмещений в соответствии с различными ватерлиниями. Обмер судов, предназначенных для перевозки грузов, может также иметь цель расчета веса груза по осадке судна. Конвенция вступила в силу в 1975 году, и ее договаривающимися сторонами являются 12 европейских стран.

Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КОСС) от 1973 года с изменениями по Протоколу 1978 года

61. Этот международный документ предназначен для того, чтобы позволить собственнику судна внутреннего плавания ограничить свою ответственность в отношении определенных исков путем учреждения, с ведома компетентных властей той или иной договаривающейся стороны, ограничительных фондов в размерах, оговоренных Конвенцией. В КОСС предусматриваются три вида фондов: а) для компенсации ущерба грузу, б) для компенсации ущерба окружающей среде и с) для компенсации ущерба физическим лицам. Конвенция так и не вступила в силу, поскольку она была ратифицирована только одним государством.

62. Поскольку Конвенция КОСС устарела еще до вступления в силу, Комитет ЕЭК ООН по внутреннему транспорту на своей пятьдесят второй сессии в феврале 1990 года согласился с необходимостью разработки нового правового режима для ограничения ответственности собственников судов внутреннего плавания на общеевропейской основе. В настоящее время рассматриваются две альтернативы определения этого нового правового режима: либо присоединение государств, не являющихся членами ЦКСР, к Конвенции об ограничении ответственности во внутреннем водном судоходстве (КОВС) 5/, разработанной в рамках ЦКСР, либо подготовка нового общеевропейского документа на основе КОВС.

Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) от 1976 года с поправками по Протоколу от 1978 года

63. Конвенция предусматривает ответственность перевозчика за ущерб, причиненный пассажиру или его багажу, и ограничивает пределы такой ответственности. Она применяется к каждому договору перевозки пассажиров и их багажа по внутренним водным путям, когда по условиям договора перевозка должна производиться в водах по меньшей мере двух государств и когда место посадки/погрузки или место высадки/выгрузки или же оба из них расположены на территории одной из договаривающихся сторон. Положения Конвенции применяются даже тогда, когда эксплуатируемое судно не является судном внутреннего плавания и независимо от флага, места приписки судна и места жительства или национальности сторон. К Конвенции присоединилась только одна страна, и поэтому она еще не вступила в силу.

5/ Эта Конвенция еще не вступила в силу. По состоянию на 26 октября 1995 года договаривающейся стороной КОВС был только Люксембург.

Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ) от 1989 года

64. В Конвенции предусматривается ответственность перевозчика в случае гибели физического лица или нанесения ему телесного повреждения, потери или ущерба собственности или окружающей среде в результате перевозки опасных грузов на борту транспортного средства. В ней предусматривается также ограничение вышеупомянутой ответственности и оговаривается, что ответственность перевозчика должна быть предметом обязательного страхования, либо иного способа обеспечения финансовой безопасности. Конвенция КГПОГ подписана на настоящее время всего лишь одной европейской страной, и поэтому она еще не вступила в силу. Высокая стоимость обязательного страхования, требуемого в соответствии с этим документом, для перевозчиков в сфере внутреннего судоходства, занимающихся перевозкой опасных грузов, упоминается как ее главный недостаток, хотя ограничения ответственности перевозчика в сфере внутреннего судоходства, оговоренные Конвенцией, почти в два раза ниже, чем ограничения, существующие для автомобильных и железнодорожных перевозчиков 6/.

Проект конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КДГВ)

65. Положения в отношении договора перевозки грузов по внутренним водным путям существуют пока только в форме правил, разработанных пароходствами. На Рейне, в частности, это *Verlade-und-Transportbedingungen* (VTV - условия судоходства и транспортировки, см. документ TRANS/SC.3/R.175/Add.3). Дунайские пароходства заключили в 1955 году так называемые Братиславские соглашения, которые включали:

- Соглашение об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по реке Дунай от 1955 года с поправками, внесенными в 1989 году (см. документ TRANS/SC.3/R.157); и
- Соглашение о перевозке крупнотоннажных контейнеров в международном сообщении по реке Дунай от 1984 года (см. документ TRANS/SC.3/R.157/Add.2).

6/ Этот вопрос в настоящее время рассматривается Комитетом ЦКСР по речному праву, который склонен предложить временную договоренность на основе ограничений ответственности судовладельца, установленных Конвенцией КОВС.

66. Однако положение выглядит по-другому в отношении других видов перевозок, где существуют следующие правовые документы, регулирующие договорную ответственность

перевозчиков:

- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 1956 года, с поправками по Протоколу от 1978 года;
- Единые правила, касающиеся договора международной перевозки грузов по железным дорогам (ЕП-ДМГ) (Приложение В к Конвенции КМЖП от 1980 года);
- Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) от 1978 года.
- Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция) от 1929 года с поправками по Гаагскому протоколу от 1955 года;
- Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов от 1980 года (еще не вступившая в силу).

67. Была предпринята попытка разработать межправительственный документ по данному вопросу в рамках ЕЭК ООН, где в 1959 году Рабочей группой по речному праву при содействии Международного института унификации частного права (ЮНИДРУА) был разработан проект конвенции о договоре о перевозке грузов по внутренним водным путям (КДГВ). Однако проект так и не был принят из-за несовпадения мнений некоторых стран - членов ЕЭК в отношении положений об освобождении от ответственности за "навигационную ошибку" 2/.

2/ По инициативе ЦКСР в настоящее время ведется рассмотрение проекта новой конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВВ), представленного Ассоциацией европейского внутреннего судоходства и водных путей (ФБВ) и в основном подготовленного в соответствии с положениями Конвенции 1924 года об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция).

b) Технические предписания и правила безопасности во внутреннем судоходстве

68. Режим судоходства на европейских внутренних водных путях регулируется также национальными или международными законодательными положениями в отношении, в частности, i) правил движения по внутренним водным путям (полицейских правил); ii) конструкции судов внутреннего плавания (положения по освидетельствованию); iii) удостоверений судоводителей; iv) предотвращения загрязнения вод с судов и v) правил перевозки опасных грузов.

Правила движения по внутренним водным путям

69. Унификация правил движения во внутреннем судоходстве завершилась принятием в рамках ЕЭК ООН в 1982 году "Сигнализации внутренних водных путей" (СИГВВП) и в 1985 году - "Европейских правил судоходства по внутренним водным путям" (ЕПСВВП). Оба этих документа существуют в качестве рекомендаций Основной рабочей группы ЕЭК по внутреннему водному транспорту. В них на регулярной основе вносятся поправки для учета новых изменений во внутреннем судоходстве и опыта, накопленного при их применении. Существенный вклад в разработку СИГВВП и ЕПСВВП внесли ЦКСР и ее правительства-члены. Поэтому положения этих двух сводов правил в целом аналогичны действующим на Рейне полицейским правилам и использовались в качестве основы для разработки в рамках Дунайской комиссии "Основных положений о плавании по Дунаю" (ОППД) 1990 года. Положения СИГВВП и ЕПСВВП, однако, лишь частично применяются Российской Федерацией, планируются к применению Республикой Молдовой и Польшей и не применяются рядом стран, на чьи внутренние водные пути могут входить только суда типа река-море.

Конструкция судов внутреннего плавания

70. Положения относительно предписаний о конструкции судов внутреннего плавания были также унифицированы в рамках ЕЭК ООН, где Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, были приняты в 1975 году и пересмотрены в 1981 году. В 1982 году Совет европейского сообщества принял директиву 82/714/ЕЕС, касающуюся Технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (пересматриваемых в настоящее время).

71. В 1992 году Дунайская комиссия постановила применять Рекомендации ЕЭК ООН в качестве минимальных унифицированных технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (как национальным, так и иностранным), осуществляющим судоходство на Дунае. На Рейне пересмотренный вариант положений ЦКСР об инспекции судов вступил в силу 1 января 1995 года.

72. Существование в Европе различных сводов правил о технических предписаниях, применимых к судам внутреннего плавания, вместе с различными национальными законодательствами в этой области, пока что мешало усилиям, направленным на взаимное признание по всей Европе национальных судовых удостоверений без дополнительного освидетельствования иностранных судов. В резолюции ЕЭК ООН № 33 от 1992 года о судовых удостоверениях предусматривается лишь частичное признание удостоверений, выданных в качестве свидетельств того, что судно соответствует Рекомендациям ЕЭК ООН, и там говорится, что "можно, насколько это допускается действующими правилами, полностью или частично отказаться от освидетельствования судна". Если учесть приведенную выше цитату из резолюции № 33, то создается впечатление, что даже частичное признание судовых удостоверений необязательно находит повсеместное применение по всей Европе. Оно не может, в частности, применяться к Рейну, поскольку в статье 22 Мангеймской конвенции говорится, что каждое судно, прибывающее на эту реку, должно получить удостоверение в одном из прибрежных государств рейнского бассейна.

73. В 1993 году Дунайская комиссия утвердила новое единое судовое удостоверение ЕЭК ООН как образец, который должен выдаваться судам, осуществляющим судоходство по Дунаю.

74. Чтобы в конечном счете прийти к полному признанию на взаимной основе судовых удостоверений, Комитет ЕЭК ООН по внутреннему транспорту на своей пятьдесят пятой сессии в 1992 году согласился продолжить работу по обновлению Рекомендаций, касающихся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, а также по унификации процедур и правил освидетельствования судов внутреннего плавания.

Удостоверения судоводителей

75. В 1992 году в рамках ЕЭК ООН была принята резолюция № 31 о Рекомендациях, касающихся минимальных требований при выдаче удостоверений судоводителей внутреннего плавания с целью их взаимного признания при осуществлении международных перевозок. Она стала важным шагом вперед в деле унификации положений по данному вопросу, хотя в этой резолюции по-прежнему не предусматривается полное взаимное признание удостоверений судоводителей, выданных компетентными национальными органами.

76. Дунайская комиссия и ЦКСР практически завершили работу по объединению своих предписаний относительно выдачи и содержания удостоверений судоводителей. Однако в рамках такого объединения пока не предусматривается автоматическое признание прирейнскими государствами и Бельгией удостоверений, выдаваемых странами, не являющимися членами ЦКСР, поскольку в статье 1 Конвенции от 14 декабря 1922 года об удостоверениях судоводителей для Рейна говорится, что "только владелец удостоверения

судоводителя для Рейна, выданного компетентным органом одной из договаривающихся сторон, имеет право эксплуатировать судно на Рейне". В рамках Дунайской комиссии было, однако, достигнуто согласие, что правительства входящих в нее стран будут признавать удостоверения судоводителей, выдаваемые третьими государствами, при условии, что владельцы этих удостоверений получают достаточный практический опыт судоходства на конкретных участках Дуная.

Предотвращение загрязнения вод с судов

77. Для предотвращения любого сброса загрязняющих веществ судами внутреннего плавания в 1982 году были приняты Рекомендации по борьбе с загрязнением вод судами внутреннего плавания (приложения I и II к резолюции № 21 ЕЭК ООН).

78. В Рекомендациях в общей форме оговариваются меры, которые следует принимать правительствам против сброса нефти и других опасных веществ и мусора в водные пути и по борьбе против значительных аварийных разливов таких веществ.

79. Комитет ЕЭК ООН по внутреннему транспорту занимается в настоящее время разработкой поправок к вышеупомянутой резолюции, а также к резолюциям № 17, пересмотренный вариант (Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания), и 24 (ЕПСВВП). Эти поправки должны основываться на практике и действующих на Рейне и Дунае положениях и будут в первую очередь касаться всех определений в отношении отходов и удаления отходов, технических средств предотвращения загрязнения с судов и оперативных аспектов, касающихся предотвращения загрязнения.

80. Проблема, однако, осложняется тем, что сами концепции предотвращения загрязнения судами внутреннего плавания на Рейне и Дунае принципиально отличаются друг от друга: одна из них основана на сохранении всех видов отходов на борту судов и их последующей выгрузке в специальные приемные устройства в порту, в то время как другая главным образом направлена на их переработку с использованием находящегося на борту судна оборудования.

81. Было достигнуто согласие, что проводимая в рамках ЕЭК работа должна основываться на следующих принципах: i) проблема загрязнения вод судами может быть окончательно решена только путем сдачи загрязняющих веществ, собранных на борту судов, в приемные устройства с их последующей обработкой на берегу; ii) для этого может потребоваться переходный период для улучшения существующей технической инфраструктуры внутреннего судоходства в некоторых странах Центральной и Восточной Европы до нужного уровня, обеспечивающего всестороннюю защиту внутренних водных путей; iii) при разработке

национальных и международных мер предупреждения загрязнения вод следует применять принцип "загрязнитель платит"; iv) для обеспечения предотвращения загрязнения вод на постоянном и должном уровне в течение переходного периода следует разработать временные положения ЕЭК ООН для внутренних водных путей, на которых техническая инфраструктура еще развита слабо и в этой связи все еще не соответствует потребностям.

82. Результаты вышеупомянутой работы могли бы стать полезным вкладом в Конференцию по транспорту и окружающей среде, которая состоится в 1997 году.

Правила перевозки опасных грузов

83. Не существует общеевропейской конвенции или другого документа обязательного характера, который регулировал бы перевозку опасных грузов по внутренним водным путям. В 1976 году Комитет ЕЭК ООН по внутреннему транспорту принял резолюцию № 223 с прилагаемыми к ней Европейскими предписаниями, касающимися международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ). С тех пор приложения к этой резолюции были пересмотрены, и в настоящее время они соответствуют Правилам перевозки опасных грузов по Рейну (ППОГР), действующими в странах - членах ЦКСР. Дунайская комиссия, у которой пока что не было положений такого рода, приняла свои собственные рекомендации (ППОГД), которые составлены с учетом положений ВОПОГ/ППОГР.

84. С учетом вышесказанного Комитет ЕЭК ООН по внутреннему транспорту на своей пятидесят седьмой сессии в январе 1995 года учредил совместно с другими соответствующими межправительственными организациями специальную Рабочую группу для разработки проекта европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.

c) Необходимость унификации режимов судоходства

85. Необходимость унификации режима судоходства на европейских внутренних водных путях была впервые четко сформулирована в Заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе (Хельсинки, 1975 год), где в разделе 6 государства-участники "высказываются, при уважении их прав и соблюдении международных обязательств, в пользу устранения различий в правовых режимах судоходства на внутренних водных путях, подпадающих под действие международных конвенций, в частности различий в применении этих режимов, и с этой целью призывают государства - члены ЦКСР, Дунайской комиссии и других организаций содействовать работам и исследованиям, проводимым, в частности, в рамках ЕЭК ООН".

86. В тот период оказалось, однако, невозможно воплотить приведенное выше высказывание в реальность, в основном из-за существовавших в то время в Европе политических и экономических реальностей.

87. 11 сентября 1991 года в Будапеште произошло уникальное событие: открылась Общеευропейская конференция на уровне министров, посвященная исключительно самым насущным вопросам внутреннего судоходства. Представлявшие 25 европейских стран высокие должностные лица согласились координировать свою политику в области внутреннего водного транспорта для дальнейшего развития и поощрения внутреннего судоходства путем:

- i) создания в Европе надлежащей сети внутренних водных путей международного значения;
- ii) создания комплексной общеευропейской системы внутреннего судоходства на основе рыночных принципов; и
- iii) гармонизации технических и профессиональных стандартов, направленных на взаимное признание национальных судовых удостоверений и удостоверений судоводителей.

88. Вышеупомянутые цели еще не достигнуты. В то же время в качестве непосредственного результата работы этой Конференции министров правительства – члены ЕЭК ООН разработали и приняли в 1996 году Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), причем работа по согласованию технических предписаний и правил безопасности в настоящее время проводится как в ЕЭК ООН (см. пункты 68–84 выше), так и в рамках вновь налаженного сотрудничества между двумя речными комиссиями, т.е. ЦКСР и Дунайской комиссией.

89. Однако в настоящее время перевозчики, планирующие проход, например, по водному пути Рейн–Майн–Дунай, в частности перевозчики из придунайских стран, сталкиваются с огромным количеством сложных проблем правового, технического и административного характера.

90. Чтобы полностью использовать преимущества внутреннего водного транспорта и для придания большей конкурентоспособности этому виду транспорта, следует разрешить вышеупомянутые проблемы.

91. Соглашение СМВП может стать подходящей основой для унификации на его основе технических, правовых, экологических и связанных с рынком правил безопасности.

d) Доступ к рынку

92. В Европе не существует единого рынка внутреннего судоходства. Наоборот, он состоит из различных участков, входящих в различные речные бассейны и связывающих их каналов. Столь же фрагментарны и различны и правила, регулирующие доступ к рынку, причем в некоторых случаях такие правила вообще не существуют. Они сформировались в результате односторонних, двусторонних и иногда многосторонних действий правительств, а также самих паромщиков.

93. С точки зрения грузовых тарифов рынок международного судоходства на Рейне представляет собой рынок самой свободной конкуренции, на котором тарифы в основном являются результатом доминирующего спроса и предложения. Доступ на него в основном регулируется вышеупомянутым режимом судоходства. На международном рынке на Рейне могут выжить только те пароходства, которые достаточно эффективны, чтобы предложить высококачественные услуги по умеренным ценам, и/или достаточно сильны для того, чтобы привлекать достаточный объем грузопотока на свои суда.

94. На западноевропейских внутренних водных путях работают три типа пароходств:

- пароходства, принадлежащие к той или иной промышленной компании и работающие исключительно для этой компании (*Werksreedereien*);
- работающие на свободном рынке пароходства. У некоторых из них есть связи с одним или более грузоотправителями/грузополучателями, получающими груз путем прямых переговоров со своими клиентами, зачастую на основе одногодичных контрактов. Дополнительные грузы могут быть получены на рынке наличного товара через брокеров для заполнения интервалов в работе флота по контрактам;
- компании, владеющие одним судном (*Partikulierschiffer*), которые представляют собой самое важное явление внутреннего судоходства на Западе. Руководят ими предприниматели, владеющие судном, работающие и живущие на нем.

95. На данное время на некоторых западноевропейских внутренних водных путях действуют два типа схем рыночного регулирования: обязательные тарифы и чартер по ротации (*tour-de-rôle*).

96. Обязательные транспортные тарифы применялись к перевозкам по внутренним водным путям в Германии до 1 января 1994 года. В двусторонних соглашениях о внутреннем судоходстве, заключенных Германией, по-прежнему предусматриваются "экономически оправданные грузовые тарифы, которые устанавливаются для двусторонних перевозок".

97. Минимальные тарифы установлены также в Нидерландах, где применяется чартер по ротации. В рамках этой схемы грузы, заявленные грузоотправителем, предлагаются перевозчику, который первый зарегистрировал свою заявку на груз. Схема *tour-de-rôle* особенно пригодна для владельцев одного судна, предпочитающих работать самостоятельно. В Бельгии механизм регулирования рынка внутреннего судоходства аналогичен механизму Нидерландов. Во Франции перевозки по национальным внутренним водным путям могут осуществляться только на французских судах. Возможно, этот порядок изменился с введением в рамках ЕС с 1 января 1995 года свободы каботажных перевозок на внутренних водных путях. В международных перевозках между Нидерландами, Бельгией и Францией, за исключением Рейна, как правило, используется схема *tour-de-rôle*.

98. Европейская комиссия негативно относится как к обязательным тарифам, так и к схеме *tour-de-rôle*, полагая, что обе эти схемы следует в долгосрочной перспективе поэтапно отменить. В июне 1994 года она подготовила доклад Совету ЕС об организационной структуре транспортных рынков внутренних водных путей и систем чартера по ротации, оправдывая необходимость введения общих правил для всего рынка внутреннего судоходства ЕС.

99. В соответствии с Белградской конвенцией отдельные дунайские государства применяют лицензирование только в отношении каботажных перевозок. Таким образом, в принципе любой перевозчик имеет право перевозить пассажиров и грузы между дунайскими странами.

100. Однако на практике со времен второй мировой войны доступ к этому международному рынку регулируется сильной традицией договоренностей о распределении грузов между придунайскими странами.

101. В соответствии с Братиславскими соглашениями, и в частности с Соглашением о единых международных тарифах, заключенным дунайскими пароходствами, двусторонние перевозки резервируются за национальными пароходствами двух соответствующих стран. Соглашения оказывают существенное влияние на дунайский рынок внутреннего судоходства путем создания обязательной системы грузовых тарифов и введения принципа распределения грузов в отношениях между отдельными придунайскими государствами. Эти особенности Братиславских соглашений (распределение груза и обязательные тарифы) в принципе не ведут к возникновению каких-либо обязательств на правительственном уровне и не распространяются на судоходные компании стран, не являющихся участниками Братиславских соглашений. Однако, учитывая тот факт, что порты и верфи в придунайских странах находились и в некоторой степени по-прежнему находятся в руках пароходств, являющихся участниками Братиславских соглашений, а также то, что фрахтование судов по-прежнему осуществляется этими же пароходствами, становится очевидным, что рынок внутреннего судоходства в пределах дунайского бассейна по-прежнему в целом очень сильно контролируется и практически закрыт для аутсайдеров. До настоящего времени дунайские пароходства – участники Братиславских соглашений контролировались государствами или принадлежали им, и это положение может измениться в связи с переходом этих стран к рыночной экономике.

102. Учитывая решения совещания на уровне министров, о котором говорилось в пункте 87 выше, накопленный ЕС опыт по разработке общих правил организации рынка внутреннего судоходства Европейского сообщества вполне можно было бы использовать в общеевропейском контексте. При организации либерализованного общеевропейского рынка можно было бы принять во внимание факторы, волнующие все заинтересованные стороны, такие, как излишек производственных мощностей флота на Рейне или существующая практика распределения грузов на Дунае.

103. Другой важный аспект, связанный с организацией рынка внутреннего судоходства, касается необходимости обеспечения справедливой конкуренции между различными видами транспорта, где должным образом учитывались бы экономические расчеты, расходы, связанные с соблюдением правил безопасности и экологических требований.

104. После упразднения в Германии 1 января 1994 года обязательных тарифов последовало резкое, почти на 60%, снижение грузовых тарифов внутреннего судоходства, но не произошло значительного смещения грузопотока в сторону внутренних водных путей. Это заставило Экономический комитет ЦКСР поставить под сомнение правильность функционирования рыночного механизма 8/.

8/ Доклад Экономического комитета на осенней сессии ЦКСР 1994 года (ЕСО(94) 11-REV3).

Глава III

ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ПЕРСПЕКТИВУ РАЗВИТИЯ
ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВАа) Преимущества и недостатки внутреннего судоходства

105. По сравнению с другими видами внутреннего транспорта внутреннее судоходство обладает следующими преимуществами:

Экономия, обусловленная ростом масштаба производства

106. Состав из двух судов грузоподъемностью до 4 400 т соответствует 110 железнодорожным вагонам, грузоподъемностью 40 т каждый, или 220 грузовым автомобилям, грузоподъемностью 20 т каждый. Нормативные инвестиционные затраты также говорят в пользу внутреннего водного транспорта, поскольку тяговая мощность одной лошадиной силы может обеспечить перевозку 150 кг на автомобильном транспорте, 500 кг на железной дороге и 4 000 кг на внутренних водных путях. Сроки службы судов в 1,5 раза больше сроков службы железнодорожных транспортных средств и более чем в 5 раз больше сроков службы грузовых автомобилей. В соответствии со статистическими данными Германии за период 1987-1988 годов расходы на транспортировку, эквивалентные 1 т-км, на автомобильном транспорте в целом составляли 24,3 пфеннига, на железнодорожном транспорте - 12,7 пфеннига и на водных путях - 3,9 пфеннига.

107. В институте МЕРС в Роттердаме был проведен сопоставительный расчет расходов на транспортировку по маршруту Роттердам - Центральная Европа, приуроченный по времени к открытию канала Майн - Дунай. В таблице 11 приводятся основные результаты этого исследования и подтверждается, что экономическая эффективность внутреннего судоходства в первую очередь проявляется в перевозке грузов на дальние расстояния, где он вне конкуренции, например при транспортировке массовых или даже генеральных грузов, перевозимых большими партиями.

108. По всей видимости, первый опыт эксплуатации канала подтвердил расчеты. Сразу после открытия соединения Рейн-Майн-Дунай государственные железные дороги Германии объявили о сокращении на 50% тарифов на перевозку зерновых на маршруте: Гамбург-Бамберг и на перевозку кормов по маршруту Гамбург-Нюрнберг. Компания "Преймессер" заплатила 400 австрийских шиллингов/т за перевозку по внутренним водным путям из Дунауйвароша (Венгрия) до Дуйсбурга (Германия) по сравнению с ценой в 1 000 шиллингов/т, которая предлагалась железной дорогой. Расчетные тарифы дунайских портов в Австрии, а также тарифы на прямые контейнерные перевозки, которые планируется осуществлять между Гамбургом и Роттердамом, на 10-20% ниже железнодорожных тарифов.

109. На Рейне стоимость транспортировки одного стандартного 20-футового контейнера по маршруту: Страсбург-Роттердам/Антверпен составляет 2 400 французских франков по водному пути, 5 500 французских франков по железной дороге и 4 800 французских франков по автомобильной дороге. Решение компании "Неккерман" перенести свои контейнерные перевозки по маршруту Роттердам-Франкфурт на внутренние водные пути дало экономию, составляющую почти 30% затрат на транспортировку.

Внутреннее судоходство является наиболее экономичным видом внутреннего транспорта с точки зрения возмещаемых внешних затрат и затрат на инфраструктуру

110. В таблице 12 приводятся основные результаты проведенных в Германии расчетов, касающихся возмещаемых внешних затрат, относящихся к различным видам внутреннего транспорта. Эти данные, в частности, были использованы при проведении исследования по соединению Рейн-Рона.

111. Были проведены также расчеты возмещаемых затрат на инфраструктуру для различных видов внутреннего транспорта, результаты которых оказались неблагоприятными для внутреннего судоходства. Полученные в Германии данные показали, что расходы на железных дорогах составляют 4,10 пфеннига/т-км, на автомобильных дорогах - 1,13 пфеннига/т-км и на внутренних водных путях - 1,80 пфеннига/т-км. Но даже с учетом упомянутых выше величин расходы на инфраструктуру в сочетании с внешними затратами со всей очевидностью показывают преимущества внутреннего судоходства (автомобильные дороги: 5,40 пфеннига/т-км, железные дороги: 5,05 пфеннига/т-км, внутренние водные пути: 2,03 пфеннига/т-км).

112. Совокупная общая величина всех связанных с перевозкой затрат (внутренние, внешние и затраты на инфраструктуру), приведенная в таблице 13, является еще одним свидетельством преимущества внутреннего судоходства в области стоимости перевозки.

Внутреннее судоходство является экологически чистым видом транспорта и способствует повышению качества жизни

113. Загрязнение водной среды судами внутреннего плавания и создаваемый ими шум являются незначительными. Результаты различных анализов указывают на то, что внутреннее судоходство вызывает загрязнение воздуха в равной или даже в меньшей степени, чем железные дороги. Загрязнение воздуха, вызываемое внутренним судоходством, представляет собой с точки зрения затрат, связанных с осуществлением общегосударственных мероприятий, только седьмую часть загрязнения, вызываемого автомобильным транспортом.

114. Оценка загрязнения воздуха опирается на удельные выбросы загрязняющих веществ различными видами транспорта (таблица 14). В отношении железных дорог учитывается загрязнение, вызываемое электростанциями и электрификацией, хотя значительная доля электроэнергии для железных дорог производится на гидроэлектростанциях или на атомных станциях, которые, как считается, не вызывают загрязнения окружающей среды. С другой стороны, не учитываются выбросы сернистых соединений, которые вызывают кислотные дожди и которые являются характерными для тепловых электростанций.

115. Внутреннее судоходство использует земельные участки только для строительства искусственных каналов. Считается, что для переработки одного и того же объема перевозимых грузов внутреннему водному транспорту требуется 30 000 га земли по сравнению с 84 000 га, необходимых для сети железных дорог, и 290 000 га для автомобильных дорог.

116. Конкретные проекты развития внутренних водных путей могут хорошо проиллюстрировать роль внутреннего судоходства в сохранении чистоты воздуха. В соответствии с расчетами министерства транспорта Германии в результате строительства Среднегерманского канала и канала Эльба – Хафель количество выбросов CO₂ сократилось на 200 000 т/год.

117. Внутренние водные пути, как естественные, так и искусственные, обеспечивают создание благоприятной окружающей среды для разведения и сохранения различных видов животных и растений. В то же время водные пути и прилегающие к ним пространства формируют живописные ландшафты, которые особенно подходят для отдыха и занятий спортом.

118. Судоходство положительно сказывается на внутренних водных путях и, в частности, на искусственных каналах, за счет насыщения кислородом верхних слоев воды.

Внутреннее судоходство является безопасным видом транспорта

119. Транспортные происшествия, причиняющие серьезный ущерб или травмы, на внутренних водных путях происходят редко. Это преимущество внутреннего судоходства имеет важное значение для перевозки опасных грузов. В 1991 году на внутренних водных путях Германии было зарегистрировано только 19 транспортных происшествий, в результате которых произошла утечка или выброс опасных веществ в окружающую среду, причем объем таких веществ составил только 483 м³ с учетом того, что в этом году по внутренним водным путям Германии было перевезено в целом 50 млн. т опасных грузов.

120. **Недостатки** внутреннего судоходства можно свести к следующим:

Сфера географического распространения внутреннего судоходства является ограниченной.

121. Основу внутренних водных путей составляют реки, которые пригодны для судоходства и которые не связаны между собой. Для того чтобы эти реки превратить в сеть, необходимо строительство искусственных каналов с пересечением водоразделов. Сеть внутренних водных путей, пригодных для внутреннего судоходства, необязательно соответствует основным грузопотокам. Кроме того, требуются регулярные автомобильные или железнодорожные перевозки для доставки грузов в центры их накопления, расположенные в стороне от внутренних водных путей, что отрицательно сказывается в целом на более преимущественных ценах внутреннего судоходства (проблема дополнительных расходов по перевалке грузов с одного вида транспорта на другой).

Для внутреннего судоходства требуется более высокая степень организации производственно-транспортной цепи.

122. Этот недостаток проявляется в основном в связи с перевалкой грузов с внутреннего водного транспорта на автомобильный и железнодорожный виды транспорта, являющиеся в большинстве случаев теми единственными видами транспорта, которые могут обеспечить прямой доступ к пунктам отправления или назначения грузов. Это неудобство в определенной степени можно ограничить путем введения современных логистических цепей и портовых услуг. С другой стороны, эта особенность внутреннего судоходства приобретает острый характер только в экономических условиях с недостаточно отлаженными организационными связями, в которых часто не соблюдаются установленные сроки и результатом недостатков производства и снабжения которых является наличие только одной транспортной альтернативы, независимо от цены, а именно наличие государственных автомобильных дорог.

Скорость перевозки на внутреннем водном транспорте является низкой.

123. Скорость судов внутреннего плавания находится в пределах 10–20 км/ч, что значительно ниже скорости железнодорожных поездов или автотранспортных средств. Таким образом, внутреннее судоходство практически не может участвовать в перевозке срочных грузов, например скоропортящихся пищевых продуктов.

124. Однако сопоставление так называемой "коммерческой скорости" позволяет получить несколько иные результаты. Современное судно внутреннего плавания эксплуатируется в течение 24 часов в сутки и вполне может обеспечить соблюдение сроков перевозки. В отличие от автомобильного или железнодорожного транспорта на внутренних водных путях, как правило, отсутствует скопление транспортных средств и не возникает существенных задержек при пересечении границ. В соответствии с расчетами, проведенными в Австрии, "коммерческая скорость" автомобильной перевозки между Центральной Европой и Грецией составляет всего лишь 12 км/ч, а между Антверпеном и Римом – 20 км/ч. Все возрастающий спрос на перевозки с доставкой грузов "точно в срок" со всей очевидностью уравнивает недостатки внутреннего судоходства, связанные с низкой скоростью его перевозки. Фактически в рамках четко отлаженной логистической цепи основное значение имеет не скорость транспортных средств, а регулярность и

надежность перевозок. Современное внутреннее судоходство способно обеспечить соблюдение этих условий.

В некоторых случаях надежность перевозок внутреннего водного транспорта уступает надежности перевозок других видов внутреннего транспорта.

125. Судоходство по некоторым участкам внутренних водных путей ограничивается соответствующими погодными и гидрологическими условиями, влияние которых с трудом поддается полному устранению даже при сравнительно высоких затратах. Поскольку на этих участках, как правило, не существует альтернативы внутренним водным путям, то это может привести к серьезным перебоям в перевозках, особенно в случае внутренних водных перевозок на большие расстояния, что ведет к снижению эффективности затрат и надежности внутреннего судоходства.

в) Тенденции развития внутреннего судоходства в Европе

126. Анализы и прогнозы в отношении будущей роли европейского внутреннего судоходства исходят, главным образом, из следующих основных предположений:

- процесс интеграции Европейского сообщества будет ускоряться и будет играть все более важную и решающую роль в определении направления общеевропейского развития;
- после присоединения некоторых стран ЕАСТ к Европейскому сообществу присоединятся и страны Центральной Европы;
- экономические отношения между Северной Европой и Средиземноморским регионом приобретут еще большее значение;
- с переходом восточноевропейских стран к рыночной экономике ускорится экономическое сотрудничество Восток-Запад;
- рост спроса на международные перевозки существенно превысит спрос на внутренние перевозки в пределах отдельных европейских стран;
- специализация национального производства и производства, ориентирующегося на международные рынки, и, в особенности, существенное увеличение численности небольших предприятий в центрально- и восточноевропейских странах приведет к увеличению спроса на грузовые перевозки с доставкой "точно в срок";
- сравнительно высокая доля транспортных услуг в ВВП центрально- и восточноевропейских стран будет сокращаться до более низкого уровня Западной Европы, причем в странах с переходной экономикой произойдет существенное сокращение спроса на перевозки больших партий груза;

- развитие международного сотрудничества и торговли приведет к дальнейшему увеличению объема автомобильных перевозок. В этой связи страны с переходной экономикой столкнутся с проблемами капиталовложений и проблемами, связанными с охраной окружающей среды;
- заинтересованные европейские страны примут меры с целью дальнейшего развития внутреннего судоходства в качестве экологически чистого и экономически выгодного вида транспорта;
- создание унифицированного рынка внутреннего судоходства в пределах Европейского сообщества, а также открытие канала Майн - Дунай придадут новый импульс развитию европейского внутреннего судоходства.

127. Был проведен анализ перспектив развития внутреннего водного транспорта по каждому из основных европейских маршрутов внутреннего судоходства. Помимо маршрутов, находящихся в пределах Европейского союза (таблица 15), были составлены следующие прогнозы в отношении:

- **Балтийского маршрута внутреннего судоходства:**
Существующий объем перевозок 1,5 млн. т/год
Прогноз на 2000 год 7,5 млн. т/год 9/
- **Маршрута Дунай - Одер - Эльба:**
Прогноз на 2000 год 34,2 млн. т/год 10/
- **Маршрута Дунай - Эгейское море:**
Прогноз на 2000 год 30,2 млн. т/год 11/
- **Маршрута Дунай - Адриатическое море:**
Прогноз на 2000 год 30 млн. т/год 12/

9/ Источник: Baltic Conference of Ministers of Transport W6TIB/13/93.

10/ Источник: Исследование, касающееся соединения Дунай - Одер - Эльба (TRANS/SC.3/R.160).

11/ Источник: Международные грузовые потоки по водному пути Дунай - Эгейское море (TRANS/SC.3/AC.1/R.1).

12/ Источник: Водный путь Монфальконе - Гориция - Любляна (TRANS/R.268).

128. Описание упомянутых выше маршрутов внутреннего судоходства:

- i) **Рейпский маршрут** связывает основные бельгийские и голландские морские порты с Германией (Рурский район, а также индустриальные зоны Франкфурта, Мангейма и Штуттгарта), а также со Страсбургом, районом Мец-Нанси и Базелем. В состав некоторых коридоров помимо Рейна входят его притоки и прилегающие каналы;
- ii) **маршрут Восток-Запад** обеспечивает соединение Нидерландов и Бельгии через северные районы Германии в сторону Берлина и далее с центрально- и восточноевропейскими странами. Ось этого коридора образует река Эльба и Среднегерманский канал, а также связанные с ними прилегающие водные пути;
- iii) **маршрут Север-Юг** в пределах ЕС объединяет водные пути Нидерландов, Бельгии и Франции и обеспечивает доступ к Рейну. Основными водными путями коридора являются Шельда, Маас, Мозель и Альберт-канал;
- iv) **маршрут Юг-Восток** представляет собой Дунайский водный путь;
- v) **Балтийский транспортный коридор** обеспечивает связь между портами восточной Германии и Скандинавии;
- vi) **маршрут Дунай - Одер - Эльба** представляет собой водный путь, который по плану должен связать Дунай у Братиславы (Словакия) через Преров (Чешская Республика) с реками Одер и Эльба. Этот коридор обеспечивает доступ к Моравскому бассейну и индустриальной зоне Силезии, а также доступ к морю, в частности через порты Гамбург, Щецин и Свиноуйсьце. Альтернативное соединение рассматривается в Словакии: от Дуная к Одери через реки Ваг и Кисуца.
- vii) **маршрут Дунай - Эгейское море** представляет собой канал, который планируется построить от Дуная под Белградом в сторону Эгейского моря с использованием также рек Моравы и Вардар;
- viii) **маршрут Дунай - Адриатическое море** представляет собой удлинение канала, который предстоит построить между Монфальконе и Любляной в сторону Дуная и который соединится с Дунаем у города Дьёр или Братиславы.

129. Особый интерес представляет таблица 15, в прогнозах которой практически не предусматривается увеличение объема перевозок по Рейну и коридору Север-Юг в пределах Европейского сообщества. Среди уже существующих коридоров существенное увеличение объема перевозок следует ожидать в коридоре Юг-Восток, Балтийском коридоре и коридоре Восток-Запад. Это дальнейшее увеличение объема перевозок целиком и полностью связано с территорией Германии.

130. Ожидается, что в Германии в течение 1988-2010 годов общий объем международных перевозок увеличится на 46% и на 51% увеличится объем транзитных перевозок по территории этой страны. В плане развития транспортной инфраструктуры Германии 1992 года предусматривается, что до конца столетия автомобильные перевозки увеличатся на 95%, железнодорожные перевозки - на 55% и внутренние водные перевозки - на 84%.
131. Ожидается, что объем перевозок по каналу Майн - Дунай достигнет 8-10 млн. т/год к концу нынешнего столетия. В соответствии с прогнозами Железных дорог Германии около 7,5 млн. т/год из общего нынешнего объема железнодорожных перевозок 15 млн. т/год будет перераспределено на внутренние водные пути.
132. Первые поступившие данные об объеме перевозок по каналу Майн - Дунай в 1993/94 году являются многообещающими (см. диаграмму 10). 3,3 млн. т грузов в районе Кельхайма в 1994 году были перевезены на суда Германии (40,69%), Нидерландов (38,53%), Бельгии (9,35%), Австрии (5,52%), Венгрии (3,02%) и Словакии (1,50%).
133. Предполагается, что связующие водные пути, входящие в три проекта и берущие свое начало от Дуная, пересекут страны Центральной Европы. Возможность реализации этих проектов в значительной степени зависит от экономического положения в этих странах и от развития международной торговли в этом регионе. В этой связи перспективы, по крайней мере в среднесрочном плане, весьма далеки от оптимистичных. Все страны Центральной Европы переживают резкий экономический спад, который является самым глубоким в их современной истории, и их экономические показатели к концу тысячелетия, возможно, опять достигнут уровня конца 80-х годов. В настоящее время внутрирегиональные экономические связи этой группы стран сокращаются при все большей ориентации их внешней торговли на Западную Европу. Дунай является основой всех трех коридоров, и гражданская война в Югославии оказывает самое негативное влияние на грузовые перевозки по этому водному пути. Эта война, а также ее возможные последствия ставят под сомнение вопрос о реализации водного соединения Дунай - Эгейское море даже в долгосрочной перспективе.
134. Вместе с тем проект, связанный с этим коридором, может получить новую жизнь в результате динамичного увеличения перевозок между 14 странами ЕС, с одной стороны, и Грецией, Турцией и другими странами, прилегающими к Черному, Азовскому и Каспийскому морям, с другой стороны. Ожидается, что объем перевозок по этому коридору может оказать серьезное негативное воздействие на окружающую среду и транспортную инфраструктуру транзитных стран, если он будет в основном осуществляться по автомобильным дорогам.
135. Что касается транспортного коридора Дунай - Адриатическое море, то его следует изучить с учетом перспектив развития так называемого альпийского транзита. Объем транзитных перевозок через Альпы увеличился в период с 1965 по 1990 год в три раза и продолжает увеличиваться. Очень сильное воздействие этих перевозок на окружающую среду может вынудить заинтересованные правительства рассмотреть транспортные маршруты и виды перевозок, которые бы пришли на смену автомобильным перевозкам. Однако создание коридора Дунай - Адриатическое море в значительной степени зависит от возможного развития внутренних водных путей Италии.

с) Тенденции развития европейских товарных рынков, тяготеющих к внутреннему судоходству

136. Внутреннее судоходство в значительной степени обеспечивает перевозки грузов для отраслей строительства, металлургии, энергетики и химической промышленности, а в последнее время и генеральных грузов в контейнерах.

137. С учетом последних изменений в мировой экономике некоторые из упомянутых выше экономических секторов утратили свое особое значение в результате резкого сокращения энергоемкого производства, перемещения производственных мощностей на морское побережье, увеличения потребления электроэнергии атомных электростанций и т.д., а другие в результате экономического спада сократили объемы своих производств, что повлекло за собой прекращение роста или даже сокращение объема операций на внутреннем водном транспорте.

138. Экономический спад привел, в частности, к сокращению объемов строительства, что в свою очередь привело к сокращению спроса на камень, гравий и песок, традиционно перевозимые судами внутреннего плавания. Некоторый рост спроса в строительной промышленности можно ожидать в Центральной и Восточной Европе в результате процесса изменения экономической структуры, протекающего в соответствующих странах, и острой необходимости развития недостаточной инфраструктуры.

139. Металлургическая промышленность переживает в настоящее время глубокий кризис, несмотря на то, что ее общий объем производства несколько увеличился (см. таблицы 16 и 17). Другой характерной тенденцией является значительный рост добычи железной руды в заморских странах и развитие экспорта, а также стагнация или незначительное сокращение производства стали в Западной Европе и наблюдаемая в некоторых странах тенденция по перемещению металлургических предприятий на морское побережье. Резкий спад в металлургической промышленности в Центральной и Восточной Европе является одной из характерных черт их общего экономического положения, однако объем производства этого сектора будет, безусловно, стабилизироваться по мере нормализации экономики этой группы стран.

140. Добыча и потребление угля самым непосредственным образом связаны с металлургией и частично с энергетикой (см. таблицу 18). Что касается экспорта угля, то здесь характерная тенденция состоит в сокращении роли стран Западной Европы. Порт Дуйсбурга, который являлся экспортным портом немецкой угледобывающей промышленности, в настоящее время работает на прием импортного угля для металлургической промышленности региона.

141. Вся совокупность данных по экспорту и импорту сырой нефти указывает на наличие застоя или на незначительное увеличение в этой области (таблица 19). Прогнозы в отношении поставок энергии (таблица 20) свидетельствуют о дальнейшем, хотя и сдержанном, увеличении спроса на твердые виды топлива и сырую нефть.

142. Роль внутреннего судоходства как недорогого и надежного перевозчика может выдвинуться на первый план в области перевозок сырья и изделий химической промышленности. Ожидаемое развитие химической промышленности может привести к увеличению доли такой продукции в структуре грузов внутреннего судоходства.

143. В своей совокупности товары, традиционно перевозимые по внутренним водным путям, будут по-прежнему составлять основу транспортной номенклатуры для этого транспортного сектора (см. таблицу 21). Для Западной Европы более характерным будет стагнация, в то время как увеличение спроса, по всей видимости, с большей вероятностью будет иметь место в Центральной и Восточной Европе. В этой связи ключевую роль будет играть успешная адаптация соответствующих стран к требованиям рыночной экономики.

d) Тенденции развития логистической сети, включая порты внутреннего судоходства

144. Спрос на перевозку готовых промышленных изделий и полуфабрикатов более высокой степени обработки постоянно увеличивается на европейских транспортных рынках. В основе этой тенденции лежит изменение структуры мировой торговли, а также специализация и диверсификация производства. Контейнерные перевозки, концепция производства и перевозок "точно в срок", центры сбора и распределения грузов, охватывающие крупные районы, и логистические сети находят все более широкое использование.

145. Этот процесс оказал влияние на большинство транспортных секторов. Введение современных логистических и комбинированных методов перевозок открывает новые возможности и для внутреннего судоходства.

146. Порты внутреннего судоходства играют очень важную роль в реализации таких возможностей. Решающее большинство основополагающих логистических требований, относящихся к хранению и распределению грузов, интермодальные перевозки, современные методы регистрации и контроля транспортных операций и услуг на терминалах, в основном связаны с портами. Порты, располагающие соответствующим водным, железнодорожным и автомобильным сообщением, могут превратиться в транспортные центры, удовлетворяющие потребности этих всех трех видов внутреннего транспорта. Этот вывод достаточно четко иллюстрируется таблицей 22 и диаграммой 11, на которых приводится количество погруженных/разгруженных грузов в тоннах в различных европейских портах внутреннего судоходства.

147. Самые крупные европейские центры распределения товаров охватывают следующие районы:

- районы Амстердама, Роттердама, Антверпена, Брюсселя, Парижа;
- Гамбург, Бремен и Бременхафен;
- район Рейна, в особенности маршрут Базель - Франкфурт;
- Барселону, Лион, Милан, Женеву.

148. Все эти центры связаны с внутренними водными путями. Создание крупных распределительных центров можно ожидать в районах Берлина, Нюрнберга и вдоль Дуная между Веной и Белградом. Достаточно крупные центры европейского размера могут быть также созданы в устьях рек Дуная, Днепра и Дона, а также в районе Санкт-Петербурга в России.

149. Возможности сотрудничества между внутренним судоходством и железными дорогами зависят от развития центров распределения товаров. В соответствии с основным национальным планом 25 таких центров будет создано на сети немецких железных дорог, 18 из которых будут связаны с портами внутреннего плавания.

150. Впервые контейнерные перевозки стали использоваться на Рейне и Дунае в 60-х годах. С тех пор объем контейнерных перевозок на Рейне существенно увеличился и в настоящее время составляет около 450 000 TEU/год. На Дунае объем этих перевозок значительно меньше и составляет всего лишь 10-20 тыс. TEU/год.

151. После открытия канала Майн - Дунай были налажены контейнерные перевозки по Дунаю, в рамках которых обеспечивается регулярное контейнерное сообщение с двумя отправлениями в неделю между австрийскими портами (Линц - Кремс - Вена) и Роттердамом или Амстердамом. Новая система контейнерных перевозок также вступила в эксплуатацию недавно на Эльбе между Гамбургом и Дрезденом. Недавно регулярные контейнерные перевозки были начаты между Лиллем и Антверпеном, между Шалоном и Фос-сюр-Мером по рекам Сена и Рона и между Парижем и Гавром по Сене.

152. Многочисленные соединения на европейской сети автомобильных дорог, ограничение автомобильных перевозок по экологическим соображениям, а также необходимость сокращения транспортных расходов способствовали развитию ролкерных перевозок на внутренних водных путях. Ролкерные перевозки осуществляются по Рейну и по Дунаю, а с осени 1992 года эти перевозки на регулярной основе стали осуществляться по Эльбе. Компания "Хунгароллойд", осуществляющая перевозки по Дунаю, планирует увеличить протяженность своих ролкерных перевозок между портами Венгрии и Германии до Нюрнберга по каналу Майн - Дунай.

153. Морские перевозки экспортных и импортных грузов с пунктами отправления или назначения, расположенными внутри континента, играют существенную, если не решающую, роль в перевозках по основным европейским внутренним водным путям. Значительная часть этих перевозок осуществляется без перевалки грузов в портах, расположенных в устьях рек, на судах смешанного плавания. Объем перевозок в прямом сообщении река-море на европейских внутренних водных путях с 1989 по 1990 год был следующим:

- i) на всех внутренних водных путях Российской Федерации - 21,5 млн. т/год,
- ii) на Рейне - 2,4 млн. т/год,
- iii) на Сене - 0,5 млн. т/год,

- iv) на водном пути Рона - Сона - 0,3 млн. т/год,
- v) на Дунае - от 0,1 до 0,2 млн. т/год,
- vi) на водном пути Дюнкерк - Валансьен - 0,1 млн. т/год.

154. Несмотря на то, что перевозки в прямом сообщении река-море достаточно хорошо развиваются в центральных регионах, развитие внутренних водных путей, имеющих выход к морю, в основном зависит от развития перевалочных пунктов в устьях рек.

155. В конце 80-х годов доля внутреннего судоходства в грузообороте портов, расположенных на европейских внутренних водных путях, имеющих выход к морю, была следующей:

Антверпен	48,6%
Гент	61,5%
Роттердам	52,8%
Гамбург	15,4%
Бремен	27,1%
Гавр	3,7%
Дюнкерк	6,5%
Руан	18,2%
Общая доля портов в устьях Дуная	40,0%

156. На диаграмме 12 приводится общая картина грузооборота существующих или планируемых морских портов, расположенных в устьях внутренних водных путей. Эту диаграмму можно дополнить, включив в нее общий грузооборот семи основных портов, расположенных в устье Дуная, который составляет около 35-40 млн. т/год. Доминирующее положение портов, расположенных на Атлантическом побережье и побережье Северного моря, и, в частности, особенно высокие показатели портов, расположенных в устье Рейна, являются очевидными. Объемы грузооборотов портов, расположенных в устье Дуная, следуют за показателями портов Рейна, Эльбы и Сены. Пропускную способность Роны можно сопоставить с пропускной способностью Дуная и побережья Адриатического моря. Этот показатель может представлять определенный интерес для планируемого строительства соединения Дунай - Адриатическое море, которое может взять на себя существенную часть грузовых перевозок в порты, расположенные на побережье Адриатического моря, и из них, которые в настоящее время осуществляются с помощью других видов внутреннего транспорта и которые могут внести вклад в экономическое развитие этого региона.

157. Порты сообщения река-море, расположенные в северо-западной Европе и уже занимающие ведущее положение, стремятся стабилизировать и улучшить свои показатели путем своего непрерывного развития. Они также занимают ведущее положение в контейнерных перевозках (общий грузооборот в 1991 году достиг 10,37 млн. TEU). Упомянутый выше объем контейнерных перевозок распределяется между портами следующим образом:

Роттердам	36,2%
Гамбург	21,1%
Антверпен	17,1%
Бремен	12,4%
Гавр	8,9%
Зебрюгге	2,9%
Дюнкерк	0,7%
Амстердам	0,6%

158. Среди самых больших портов сообщения река-море значительным потенциалом увеличения грузопотока в страны Центральной Европы и из них располагает порт Гамбург. Почти три четверти объема европейских контейнерных перевозок в большей степени тяготеет не к этому региону, а скорее к Скандинавии, Соединенному Королевству и Ирландии. Неблагоприятные условия судоходства по Эльбе отводят этой реке незначительную роль в перевозках Восток-Запад, в особенности после открытия канала Майн - Дунай.

159. Потребность центральноевропейского региона в выходах к морю можно проиллюстрировать с помощью разбивки объема австрийских морских грузов, обработанных в портах в 1990 году:

Гамбург	19,1%
Копер (Словения)	21,9%
Риека	14,7%
Триест	9,6%
Бремен/Бременхафен	8,6%
Роттердам	7,5%
Дуйсбург	6,5%
Антверпен	4,8%
Порты, расположенные в устье Дуная	2,1%

160. Порты Адриатического моря играют весьма существенную роль в обработке австрийских морских грузов в силу своей географической близости и исторических связей, которые опять же могут явиться важным фактором для оценки проектов строительства водного пути Дунай - Адриатическое море.

161. Путем строительства портов в устье Дуная и на рукаве канала Чернавода - Констанца Румыния стремится создать инфраструктуру портов, аналогичную той, которая имеется на Рейне. Самые последние прогнозы указывают на 70-80-процентное увеличение объема грузовых перевозок в этом регионе в течение периода с 1991 года по 2000 год. Украина и Республика Молдова также планируют мероприятия, нацеленные на развитие портов в нижнем течении Дуная.

162. Грузовые перевозки через порт Салоники (Греция), который был выбран в качестве выхода к морю для планируемого водного пути Дунай - Эгейское море, в последнее десятилетие увеличивались в среднем на 4,1% в год и достигли в 1991 году 6,5 млн. т. Была начата новая программа развития этого порта, и к концу нынешнего столетия ожидается, что его грузооборот составит более 9 млн. т в год.

163. Принятой в 1993 году правительством Российской Федерации Программой предусматривается развитие расположенных на маршрутах европейских внутренних водных путей международного значения морских и речных портов в Санкт-Петербурге, Калининграде, Выборге, Высоцке, Таганроге, Ейске, Азове, Астрахани, Темрюке, Кавказе, Подпорожье и Петрозаводске.

е) Национальная транспортная политика в области внутреннего судоходства

164. Борьба со все возрастающим негативным воздействием транспорта на окружающую среду и решение проблем, связанных с ограниченной пропускной способностью существующих транспортных коридоров Восток-Запад, является важной задачей, которая должна быть решена в рамках европейской транспортной системы.

165. Торжественное обязательство правительств поощрять развитие экологически чистых методов комбинированных перевозок и связанное с ними развитие внутреннего судоходства содержится в Декларации второй Общеевропейской конференции по транспорту, пункты 2 и 3 раздела В (Крит, 14-16 марта 1994 года).

166. Эта цель может быть достигнута путем повышения конкурентоспособности европейского внутреннего судоходства, для обеспечения которой в свою очередь требуется соответствующая организация международных рынков внутреннего судоходства и международно координируемое развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

167. Транспортная политика Европейского сообщества в основном направлена на достижение следующих целей:

- создание единого общего транспортного рынка на основе неограниченной рыночной конкуренции;
- согласование условий компетенции между транспортными секторами;
- обеспечение свободы рыночной деятельности и предоставления транспортных услуг в пределах Сообщества.

168. С 1 января 1995 года страны - члены Европейского союза ввели свободу каботажных перевозок по внутренним водным путям Сообщества.

169. Правительства ряда государств - членов Европейского союза заключили двусторонние соглашения о внутреннем судоходстве с третьими странами. В этих двусторонних соглашениях в основном содержатся положения, регулирующие участие судов, несущих флаги договаривающихся государств, в двусторонней торговле, и в то же время ими вводится процедура лицензирования перевозок на этих судах грузов третьих стран, которая распространяется даже на обратные рейсы, что, естественно, ограничивает гибкость и конкурентоспособность внутреннего судоходства на международных рынках.

170. При поддержке Европейского парламента (резолюция АЗ-007/92 от 13 марта 1992 года) и в соответствии с мандатом, полученным от Совета 7 декабря 1992 года, Европейская комиссия начала переговоры со странами Центральной и Восточной Европы по вопросу о замене существующих двусторонних соглашений стран-членов многосторонними соглашениями о внутреннем судоходстве между ЕС и третьими странами. В основу таких положений должны быть положены следующие принципы:

- i) справедливая конкуренция, взаимность и недискриминация;
- ii) исключение судов третьих стран из каботажных перевозок Сообщества (по крайней мере, в течение периода применения мер по контролю за структурной избыточностью тоннажа в секторе внутренних водных путей Европейского союза), за исключением тех случаев, когда ЕС не располагает свободным соответствующим тоннажем.

171. С помощью постановления Совета (ЕС) № 1101/89 Европейское сообщество ввело в действие ряд мер, направленных на сокращение структурной избыточности тоннажа во внутреннем судоходстве ЕС. Эти меры применялись в течение пяти лет, и недавно их действие было продлено еще на пять лет с помощью постановления (ЕС) № 844/94.

172. Страны Центральной и Восточной Европы осуществляют меры, направленные на переход к рыночной экономике. В рамках мер, которые были предусмотрены для достижения этой цели, принадлежащие государству судоходные компании преобразуются в акционерные предприятия (обычно 100% акций принадлежат государству) и затем приватизируются путем продажи их акций.

173. После приватизации судоходной компании Deutsche Binnenreederei GmbH бывшей Германской Демократической Республики около 1000 судов этой компании были приобретены совместным предприятием, в которое входит около 20 средних по размеру предприятий внутреннего судоходства, а именно Mittelständische Binnenreederei und Spedition GmbH. 25 судов бывшей компании принадлежат ее бывшим служащим, которые пытаются наладить деятельность небольших предприятий.

174. После приватизации австрийской компании внутреннего судоходства *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG)* 49,9% ее департамента грузовых перевозок перешло в руки группы, которая возглавляется компанией *German Stinnes AG*. В ближайшем будущем Австрии также придется учитывать требования, которые предъявляются к полному членству в ЕС. Таким образом, постановления ЕС о совершенствовании структуры внутреннего судоходства будут распространены на дунайский флот Австрии, хотя на Дунае отсутствует избыточный тоннаж, и, более того, в дунайском бассейне испытывается недостаток в тоннаже.

175. В странах Центральной и Восточной Европы приватизация и демонополизация в области внутреннего водного транспорта набирает все большие темпы. Бывшая чешская и словацкая Судоходная компания Эльба-Одер превратилась в акционерное предприятие, сохранив за собой все виды деятельности, которые осуществлялись ее предшественником: портовые операции, услуги по ремонту судов и перевозки. В настоящее время в Польше осуществляют свою деятельность семь компаний внутреннего судоходства, четыре из них принадлежат государству, а три других – местным органам власти.

176. В ходе проводимой в Словакии приватизации готовится перевод Словацкого дунайского пароходства, являющегося в настоящее время государственным предприятием, в акционерное общество с последующим превращением его в холдинговую компанию, которая будет иметь ряд дочерних подразделений, занимающихся пассажирскими, морскими и речными перевозками, а также эксплуатацией портов Братислава, Комарно и других. Дунайская судоходная компания Болгарии (БРП) была преобразована в акционерное общество с преобладающим государственным участием. В его функции не входит эксплуатация портов. В Российской Федерации с 1992 года осуществляется преобразование государственных предприятий речного транспорта в акционерные общества. Из 21 речного пароходства (государственные транспортные предприятия общего пользования), в числе которых 14 находились в европейской части страны, по состоянию на 1 января 1995 года образовано 86 акционерных компаний, осуществляющих перевозки грузов (61 – в европейской части страны). Всего на начало 1995 года в Российской Федерации насчитывалось 5 462 владельца речных судов всех форм собственности, из которых 3 346 находились в европейской части страны. С 1995 года решением Правительства Российской Федерации обеспечение государственного регулирования работы речного транспорта на региональном уровне возложено на создаваемые в бассейнах Государственные бассейновые управления водных путей и судоходства (Управления). Основными задачами Управлений является осуществление во взаимодействии с местными органами исполнительной власти эксплуатации и развития водных путей и гидротехнических сооружений, государственного регулирования деятельности хозяйствующих субъектов речного транспорта всех форм собственности по вопросам, отнесенным к компетенции государственных органов, контроля за обеспечением безопасности судоходства, экологической и пожарной безопасности, надзора за технической эксплуатацией объектов речного транспорта, находящихся в федеральной собственности.

177. На реке Днепр на Украине осуществляет свою деятельность крупная холдинговая компания (концерн), которая также занимается эксплуатацией портов и ремонтом судов. На Украине была также разрешена деятельность частных агентств внутреннего судоходства.

178. Точные данные о капиталовложениях правительств европейских стран в инфраструктуру в секторе внутреннего транспорта отсутствуют. Согласно исследованию ЕКМТ в области внутреннего судоходства (таблица 23 и диаграмма 13) и в соответствии с национальными статистическими данными Германии (таблица 24) развитие внутреннего водного транспорта в Европе в целом осуществляется в условиях серьезной нехватки финансовых средств.

179. В соответствии с планами Европейского союза на развитие транспортных инфраструктур стран - членов ЕС должно быть выделено от одного до полутора триллионов ЭКЮ в течение периода 1990-2010 годов. Около одной пятой этих средств предполагается выделить на проекты, представляющие интерес для Сообщества в целом.

180. В соответствии с постановлением Совета (ЕС) № 3359/90 к проектам в области транспортной инфраструктуры, представляющим интерес для Сообщества в целом, относятся те, которые соответствуют следующим целям:

- устранение узких мест;
- интеграция районов, которые с географической точки зрения либо не имеют выхода к морю, либо расположены на периферии Сообщества;
- сокращение расходов, связанных с транзитными перевозками, осуществляемыми в сотрудничестве с любыми третьими заинтересованными странами;
- совершенствование сообщения на маршрутах сухопутной/морской перевозки;
- обеспечение высококачественного сообщения между основными городскими центрами, включая высокоскоростное железнодорожное сообщение.

181. Европейский союз может также предоставлять финансовую помощь на безвозмездной основе по проектам, представляющим общий интерес, в пределах не более 25% общей стоимости проекта.

182. После объединения Германии в 1992 году был принят "Федеральный план транспортной инфраструктуры". В этом плане предусматривается распределение капиталовложений в сумме 493 млрд. марок ФРГ вплоть до 2010 года. На решение наиболее острых проблем планируется выделить 222 млрд. марок ФРГ, из которых 14,7 млрд. марок будет выделено на модернизацию внутренних водных путей. Кроме того, в своем плане объединения федеральное правительство предусматривает также выделение 57 млрд. марок ФРГ на проекты транспортной инфраструктуры с целью восстановления транспортных связей между восточной и западной частями страны, из которых внутреннее судоходство получит 4 млрд. марок для модернизации транспортного сообщения Восток-Запад от Рейна до Берлина и далее до польской границы. Однако, по мнению Мюнхенского института экономических исследований, выделенные капиталовложения недостаточны для покрытия имеющихся потребностей: расчеты этого института показывают наличие потребностей на сумму более чем 1 триллион марок ФРГ.

183. Учитывая многосторонние функции внутренних водных путей правительство Франции предприняло меры с целью привлечения к финансированию развития и эксплуатации внутренних водных путей всех их потенциальных пользователей (промышленность, сельское хозяйство, местные органы власти и т.д.). Такое финансирование дополняется программой государственных субсидий в рамках государственного органа. Внутренние водные пути Франции (ВНФ), на который возложена ответственность за обеспечение надлежащего состояния подавляющего большинства внутренних водных путей Франции и который располагает ежегодным бюджетом в размере около 800 млн. франков. Кроме того, в конце 1994 года национальное собрание Франции приняло закон, предусматривающий завершение к 2020 году строительства внутреннего водного пути большой пропускной способности Рейн - Рона, которое будет финансироваться компанией "Электриситс де Франс" (ЕДФ) при участии компании, которая будет создана совместно ЕДФ и "Компани насиональ дю Рон" (КНР).

184. В 1990 году правительство Нидерландов официально заявило о покрытии невыплаченных платежей в размере около 50 млн. голландских гульденов на содержание национальных внутренних водных путей. Однако прогнозы показывают, что финансирование внутренних водных путей из бюджета составит в 1994 и 1995 годах 340 млн. гульденов, а в 1996 и 1997 годах - всего лишь 270 млн. голландских гульденов.

185. Общая нехватка средств для осуществления капиталовложений, недостаточное и неполное развитие железных и автомобильных дорог в Центральной и Восточной Европе привели к возникновению такого огромного спроса на капиталовложения, что вопрос о развитии внутренних водных путей в этом регионе практически не ставится, а возродить его можно только в рамках развития общих транспортных коридоров в Европе. Заинтересованные страны заняты поисками возможной финансовой помощи для реализации приоритетных проектов развития инфраструктуры путем использования международных источников. Всемирный банк, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) и другие международные финансовые учреждения принимают участие в финансировании некоторых проектов, связанных в первую очередь со строительством автомагистралей. Развитие внутренних водных путей с помощью использования банковских кредитов сдерживается тяжелыми условиями погашения этих кредитов в течение относительно продолжительного периода времени.

186. Затраты на строительство искусственного судоходного канала (27,5 млн. марок ФРГ за км при строительстве канала Майн-Дунай) аналогичны расходам по строительству автомагистрали (10-20 млн. марок ФРГ за км) и даже несколько ниже расходов по строительству высокоскоростной железнодорожной линии (35,7 млн. марок ФРГ при строительстве скоростной междугородной линии Вюрцбург - Ганновер) 13/.

13/ Источник: Navigation, Port and Industries, Sept. 1992, page 513.

Глава IV

РАЗВИТИЕ СЕТИ ЕВРОПЕЙСКИХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

а) Нынешнее положение

187. Снижение значения внутреннего судоходства в Европе в последние годы, о чем говорилось в главе I выше, побудило некоторые международные органы, такие, как Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ), Европейская комиссия и ЕЭК ООН, провести конкретные исследования с целью выявления причин возникновения вышеупомянутого явления. Было, в частности, установлено, что одним из серьезных препятствий на пути развития внутреннего водного транспорта является состояние сети водных путей. В этой связи коренное усовершенствование данной сети было признано насущной задачей.

188. Один из первых шагов в этом направлении был сделан ЕКМТ, которая подготовила в 1964 году перечень важнейших проектов, касающихся европейских водных путей. В данный перечень были включены 12 проектов, в отношении которых было сочтено важным провести работы по строительству новых или модернизации существующих внутренних водных путей.

189. На настоящее время уже завершены работы по пяти из вышеупомянутых проектов: три проекта находятся на этапе практической реализации и пока не начинались работы по остальным проектам.

190. В представленном на рассмотрение Совета предложении о создании европейской сети внутренних водных путей (СОМ(92) 231/7) Европейская комиссия выделила следующие проекты, требующие принятия первоочередных мер:

- 1) улучшение судоходных параметров Среднегерманского канала и сооружение акведука через Эльбу в районе Магдебурга;
- 2) улучшение судоходных параметров соединения между Эльбой и Одером;
- 3) строительство соединения между Твенте-каналом и Среднегерманским каналом;
- 4) улучшение судоходных параметров соединительного канала между Сенной и Шельдой во Франции и Бельгии;
- 5) улучшение судоходных параметров соединения Шельда - Рейн в Бельгии (южная часть канала Шарлеруа - Брюссель);
- 6) улучшение судоходных параметров восточного участка соединения "Север-Юг" с Рейном, проходящего через реку Маас, а также Ланэй-канал и Юлиана-канал;
- 7) строительство соединения между Рейном и Роной;
- 8) улучшение судоходных параметров Эльбы на участке между Магдебургом и чехословацкой границей;

- 9) строительство соединения между Майном и Дунаем и улучшение судоходных параметров Майна и Дуная на участке между Штраубингом и Фильсхофеном;
- 10) улучшение судоходных параметров Дуная на участке между Веной и Черным морем (данный проект не является проектом Сообщества).

191. В декабре 1993 года Совет министров ЕС утвердил предложение Комиссии, содержащееся в "Белой книге", озаглавленной "Темпы роста, конкурентоспособность, занятость - основные задачи и направления движения в 21 столетие" о выделении на развитие трансевропейских транспортных сетей в течение до 2000 года около 220 млрд. ЭКЮ, из которых 90 млрд. будут выделены непосредственно Сообществом, включая правительства-члены, а остальные средства будут выделены в рамках частного финансирования 14/.

192. Предварительный перечень 26 первоочередных проектов во всех видах транспорта, упомянутых в "Белой книге", включает, в частности, пять проектов, относящихся к внутренним водным путям:

i)	канал Рейн - Рона	2,5 млрд. ЭКЮ
ii)	канал Сена - Север	1,5 млрд. ЭКЮ
iii)	соединение Эльбы и Одера	600 млн. ЭКЮ
iv)	улучшение условий навигации на участке Дуная между Страсбургом и Фильсхофеном	200 млн. ЭКЮ
v)	система управления движением на внутренних водных путях Сообщества	1,0 млрд. ЭКЮ

193. В рамках ЕЭК ООН в 1959 году была создана Группа экспертов для изучения проблем, связанных с созданием единой европейской сети внутренних водных путей международного значения. В целях содействия географической и технической интеграции водных сетей стран Западной и Восточной Европы эта Группа приняла решение подготовить исследования, содержащие экономическое обоснование для строительства соединений Рейн - Майн - Дунай, Дунай - Одер (Эльба) и Днепр - Висла - Одер. Первое из вышеуказанных исследований было завершено в 1970 году, а водное соединение было пущено в эксплуатацию в сентябре 1992 года. Второе исследование было подготовлено в 1981 году и обновлено в 1993 году, тогда как исследование по соединению Днепр - Висла - Одер еще не начиналось.

14/ Источник: Bulletin des Communautés Européennes. Supplément 6/93, page 77.

194. Конференция министров по наиболее актуальным проблемам судоходства по внутренним водным путям (Будапешт, 11 сентября 1991 года) приняла Декларацию о европейских внутренних водных путях и перевозках. В качестве первоочередной необходимости в Декларации содержится призыв к заключению многостороннего соглашения о сети внутренних водных путей и портов международного значения и устранению узких мест и восполнению недостающих звеньев в существующей европейской сети.

195. В таблице 25 ниже приводятся данные о протяженности внутренних водных путей в Европе. В этой таблице проводится разграничение между водными путями регионального значения (классы I-III) и водными путями международного значения (класс IV и выше). Это разграничение представляется очень важным, поскольку водные пути регионального значения, обычно имеющие довольно невысокие навигационные характеристики, во многих случаях являются устаревшими и вряд ли отвечают требованиям современного торгового судоходства (в этом отношении не только ограниченные допустимые габариты судов, но и чрезмерное количество шлюзов и недостаточная средняя длина шлюзовых камер снижают качество многих региональных водных путей). В силу этого многие из них используются лишь в рекреационных целях и, таким образом, не могут рассматриваться в качестве составной части общеевропейской инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

196. Нынешнее неудовлетворительное состояние внутреннего водного транспорта в Европе, по-видимому, объясняется, в частности, следующими обстоятельствами:

- i) недостаточной протяженностью водных путей международного значения (водные пути категории E), а также недостаточно высокой плотностью сети водных путей категории E;
- ii) несколько фрагментарным характером сети водных путей категории E;
- iii) различием между направленностью некоторых водных путей категории E и структурой большинства важнейших грузопотоков;
- iv) невысокой надежностью некоторых участков водных путей категории E для осуществления перевозок в силу большой продолжительности несудоходных периодов, связанных с низким уровнем воды, наличием льда, невозможностью судоходства в ночное время и т.д.;

Ограничения осадки имеют первостепенное значение, поскольку для судоходства эти ограничения являются основными. Колебания глубин вводят элемент неопределенности в процесс транспортировки. В результате перевозчик вынужден либо преднамеренно сокращать загрузенность, либо пойти на дополнительные расходы по промежуточной перевалке грузов. В соответствии с расчетами, проведенными для участка Дуная - от устья до венгерско-словацкого участка Дуная, - ограничения по глубине снижают эффективность перевозок по этому водному пути на 10-30%;

- v) низким техническим качеством некоторых из водных путей категории E (большое число шлюзов, мешающих быстрым перевозкам, низкие мосты и т.д.).

197. Следует добавить, что качество и особенно скорость операций в портах являются решающим моментом для повышения конкурентоспособности сектора внутреннего судоходства. Свидетельством низкого качества обслуживания в портах Дуная является, например, то, что в среднем на долю чистого навигационного времени грузеных судов приходится только 30-40% всего времени их эксплуатации на расстояниях в пределах 1 100-1 200 километров.

198. Решение проблем, упомянутых в пункте 196 выше, еще более осложняется отсутствием истинного международного сотрудничества в деле разработки, планирования и финансирования проектов по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

199. Чтобы сделать внутреннее судоходство эффективной и неотъемлемой частью европейской системы перевозок, долю водных путей международного значения в европейской сети внутренних водных путей следует увеличивать путем устранения узких мест, и в первую очередь на основе модернизации существующих водных путей регионального значения.

200. Как указывалось в главе III выше, создание или модернизация внутренних водных сообщений Восток-Запад имеет первостепенное значение. Практически можно проанализировать два коридора: удлинение Среднегерманского канала в восточном направлении до Польши и модернизация водного пути по Дунаю.

201. В Германии в настоящее время проводятся работы по переоборудованию Среднегерманского канала для движения по нему крупных современных судов внутреннего плавания (класс Vb) от Рейна до Берлина. Вместе с тем вопрос о модернизации транспортного соединения между Берлином и Одером все еще не решен. В настоящее время в Польше отсутствуют планы по развитию национальных водных путей, имеющих крайне низкую пропускную способность.

202. Канал Майн - Дунай был открыт в сентябре 1992 года. Проблемы судоходства на немецком и австрийском участках Дуная могут быть решены соответствующими странами, вероятно к 2010 году. Словацко-венгерский участок Дуная по-прежнему является основным сдерживающим звеном, которое препятствует улучшению судоходных условий по этой международной реке, хотя пуск в эксплуатацию в 1992 году шлюзового комплекса Габчиково улучшил условия судоходства на 50-километровом участке этой реки. Эти две страны еще не достигли соглашения в отношении возможного пути развития их совместного участка Дуная. Однако в течение ближайших нескольких лет ожидается, что общий план развития будет согласован и будет принят к исполнению, что позволит, в частности, устранить узкие места на этом участке реки. С учетом огромной пропускной способности Дуная этот водный путь следует рассматривать в качестве одного из самых важных элементов европейской сети внутренних водных путей.

203. Устранение узких мест и восполнение недостающих звеньев необходимы в первую очередь для обеспечения бесперебойной и однотипной связи между основными пунктами отправки и назначения грузопотоков. Важнейшие маршруты должны быть четко определены и обозначены. Для расширения перевозок по внутренним водным путям необходимо создать на них хорошо продуманную систему современных портов.

204. Очевидно, что модернизация существующей сети не сводится лишь к обеспечению минимальных классификационных параметров внутренних водных путей, но также требует серьезного улучшения их эксплуатационных характеристик. Поэтому следует четко определить стандартные требования в отношении надежности перевозок по водным путям категории Е.

в) Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)

205. В целях расширения международного сотрудничества в деле стимулирования, планирования и финансирования развития внутренних водных путей Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН на своей пятьдесят восьмой сессии (15-19 января 1996 года) принял Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), которое дополняет уже имеющиеся международно-правовые документы ЕЭК ООН по вопросам инфраструктуры в области европейских сетей автомобильных (СМА), железнодорожных (СМЖЛ) и комбинированных (СЛКП) перевозок. Подготовка СМВП облегчалась благодаря принятию в 1992 году в рамках как ЕЭК ООН, так и ЕКМТ новой классификации европейских внутренних водных путей, удовлетворяющей требованиям современных методов судоходства.

206. Аналогично уже существующим соглашениям в СМВП определяются международные правовые рамки, лежащие в основе согласованного плана развития и строительства правительствами сети внутренних водных путей и портов международного значения с учетом согласованных параметров инфраструктуры и эксплуатационных характеристик, которые они намерены осуществить в рамках своих соответствующих программ развития.

207. Соглашение СМВП основывается на понимании главенствующей роли международных перевозок в развитии внутреннего водного транспорта. В этой связи было бы целесообразно рассматривать все европейские водные пути как систему, обладающую следующими характеристиками:

- однотипностью, т.е. пригодностью для стандартных судов, барж и толкаемых составов;
- пригодностью для экономичных международных перевозок, в том числе в ряде случаев для эксплуатации судов "река-море";
- целостностью, которая должна обеспечиваться путем соединения бассейнов различных рек каналами, а также удобными прибрежными маршрутами;

- способностью обслуживать наиболее важные грузовые потоки, причем выполнение этого условия зависит от достаточной плотности сети водных путей, а также от степени ее развитости во всех соответствующих европейских странах, в том числе в странах Восточной и Центральной Европы.

208. Выполнение вышеуказанных требований сыграло бы важную роль в увеличении доли экономического и экологически безопасного водного транспорта в общем тоннаже международных грузовых перевозок всеми видами внутреннего транспорта, а также способствовало бы расширению экономического сотрудничества между странами - членами ЕЭК ООН.

209. Система водных путей международного значения (водные пути категории Е) в первую очередь предназначена для обеспечения сообщения между важными морскими портами или прибрежными маршрутами и районами, находящимися в глубине континента. Поэтому основные водные пути категории Е, указанные в СМВП, обеспечивают выход либо к морским портам на побережье Атлантического океана, Северного, Балтийского и Белого морей, либо к морским портам на побережье Средиземного, Черного и Каспийского морей. Водные пути, проходящие по северной и южной оконечности континента, представляют собой прибрежные маршруты, охватывающие этот континент со стороны побережья Белого и Каспийского морей.

210. С географической точки зрения сеть водных путей категории Е состоит из судоходных рек, каналов и прибрежных маршрутов, простирающихся от Атлантического океана до Урала, связывающих 37 стран и выходящих за пределы европейского региона.

211. В соответствии с решением Основной рабочей группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту данные о реальных технических характеристиках водных путей категории Е и портов и данные по целевым показателям, о которых говорится в Соглашении, будут включаться в отдельную публикацию ("голубая книга"), которая, как ожидается, будет в будущем пересматриваться Основной рабочей группой на регулярной основе. Этот документ будет также содержать перечень узких мест и недостающих звеньев в существующей сети водных путей категории Е, указанных правительствами-членами.

212. Соглашение СМВП будет открыто для подписания в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с 1 октября 1996 года по 30 сентября 1997 года. Оно будет также открыто для присоединения к нему государств-членов с 1 октября 1996 года.

213. Для наблюдения за ходом осуществления будущего Соглашения может быть создана специальная группа экспертов по СМВП, которая будет публиковать регулярные доклады, в частности, содержащие следующую информацию:

- обновляемые перечни государств, подписавших Соглашение СМВП;
- данные об изменении напряженности грузопотоков в сети внутренних водных путей международного значения;
- данные о развитии сети водных путей категории Е и портов;

- периодически публикуемую общую карту водных путей категории Е и при необходимости атлас водных путей и портов.

214. Устранение узких мест и восполнение недостающих звеньев, определенных СМВП, позволило бы обеспечить судоходство по всей сети СМВП самоходных грузовых судов со следующими параметрами:

длина	85 м
ширина	9,5 м
осадка	2,5 - 4,5 м
дедвейт	1 250 - 2 500 т.

215. Такие современные суда дадут возможность использовать все основные преимущества внутреннего водного транспорта. Кроме того, их можно адаптировать к условиям смешанного судоходства "река-море".

Заключительные замечания

1. Несмотря на то, что судоходство по внутренним водным путям было одним из первых видов транспорта в истории человечества, в настоящее время оно занимает относительно скромное место в общем объеме перевозок внутренним транспортом в европейских странах – членах ЕЭК ООН.
2. После периода чрезвычайно интенсивного развития внутреннего судоходства, наблюдавшегося в первые два десятилетия после второй мировой войны, темпы его роста замедлились, а затем в этой отрасли начался застой. В этом заключается причина того, что в десятилетний период 1980–1990 годов объем перевозок грузов по европейским внутренним водным путям практически не менялся, составляя менее 1,3 млрд. т в год. Аналогичную тенденцию можно наблюдать и в динамике грузооборота в секторе внутреннего судоходства, который составил 300 млрд. т-км в 1980 году и в 1990 году.
3. Эта общая тенденция была вызвана рядом основных факторов, имевших значение либо для всего Европейского континента, либо лишь для его отдельных частей.
4. В числе важнейших факторов общеевропейского значения, которые обусловили нынешнее положение дел во внутреннем судоходстве, можно упомянуть следующие:
 - а) в контексте общего экономического развития произошел существенный сдвиг в структуре экономики стран, в которых наблюдались тенденции к стагнации или даже сокращению объемов используемых ресурсов и конечной продукции в тех отраслях, имеющих первостепенное значение для внутреннего судоходства, которые потребляют большое количество сырья и производят продукцию в большом объеме;
 - б) все усиливающийся процесс экономического сотрудничества и интеграции способствует созданию и развитию системы охватывающих крупные регионы производственных/дистрибуторских центров, для обслуживания которых наиболее пригоден автомобильный транспорт;
 - в) грузовой автомобильный транспорт стал доминировать на транспортном рынке в Европе благодаря таким своим основным преимуществам, как гибкость, упрощенный порядок пересечения границ или въезда/выезда, низкий объем необходимых капиталовложений и способность осуществлять перевозки "от двери до двери";
 - г) жесткая конкуренция с железнодорожным транспортом на самых прибыльных рынках зачастую ставит внутреннее судоходство в невыгодное положение на некоторых маршрутах, на которых железные дороги способны обеспечить более высокую надежность перевозок и исключительную гибкость цен;
 - д) в транспортной политике многих европейских правительств появилась тенденция ограничивать свое участие в развитии и содержании инфраструктуры внутреннего водного транспорта. В результате этого по всей Европе на развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта выделяются явно недостаточные объемы финансовых средств.

5. Для стран Центральной и Восточной Европы были характерны другие негативные факторы:

а) исторически сложилось так, что в устьях рек, впадающих в Северное море, получили развитие крупные торговые и транспортные центры, обеспечивающие доступ к внутренним водным путям, ведущим в глубь континента. Такие центры играют существенно меньшую роль в других частях Европы, что объясняет менее значительный объем перевозок по внутренним водным путям, на которых они расположены;

б) кроме того, на более ранних этапах, когда железнодорожный и автомобильный транспорт еще не занимали такое важное место в экономике стран, в определенных регионах Западной Европы была создана сеть внутренних водных путей в ее нынешнем виде. Напротив, в Центральной и Восточной Европе в результате ускоренного строительства железных дорог развитию внутренних водных путей, как правило, не уделялось внимания;

с) перевозкой грузов по ограниченной сети приемных/дистрибуторских пунктов могут заниматься прежде всего небольшие транспортные предприятия, типичные для Западной Европы. В соответствии с принципами централизованно планируемой экономики существование таких малых предприятий в странах Центральной и Восточной Европы было невозможно даже в тех регионах, в которых для их функционирования имелись достаточные инфраструктурные условия;

д) в странах с рыночной экономикой конкуренция на рынке товаров с низкой степенью обработки означает прежде всего конкуренцию цен. Поэтому производители таких товаров вынуждены были перемещать свои предприятия как можно ближе к внутренним водным путям в целях снижения цен на производимую ими продукцию за счет низких транспортных издержек. В странах Центральной и Восточной Европы эта тенденция практически не наблюдается в силу того, что в прошлом их экономика в целом была невосприимчива к издержкам производства/распределения, в этих странах существовала сложная система производственных субсидий, а также потому, что в транспортном секторе особое место занимали железные дороги;

е) в странах Центральной и Восточной Европы порты являются частью промышленных или транспортных предприятий, играя незначительную роль в их развитии. В процессе приватизации в этих странах государство пытается уклониться от участия в развитии и содержании инфраструктуры портов, что затрудняет интеграцию этих портов в общеевропейскую сеть региональных транспортных и логистических центров;

ф) в отличие от Западной Европы в общем объеме грузов, перевозимых по внутренним водным путям в центрально- и восточноевропейских странах, чрезвычайно большую долю занимали строительные материалы, например гравий и песок, добываемые со дна внутренних водных путей. Спад в строительстве в начале 80-х годов и обусловленное этим сокращение добычи строительных материалов привели к снижению почти вдвое объема грузов, обычно перевозимых в этих странах внутренним водным транспортом.

6. Всеми этими неблагоприятными факторами и объясняются низкие показатели внутреннего судоходства в Центральной и Восточной Европе, где его доля в общем грузообороте в целом по-прежнему составляет менее 5%, тогда как в странах - членах Европейского союза доля этого вида транспорта составляет приблизительно 10%, а в международных перевозках в рамках Сообщества даже достигает порядка 25%.
7. Однако, несмотря на вышесказанное, имеются все основания полагать, что перспективы развития внутреннего водного транспорта, как и железнодорожного транспорта, на Европейском континенте вполне благоприятны.
8. Непропорционально быстрый рост объема автомобильных перевозок явился причиной озабоченности как общественности в целом, так и правительств, что обусловлено негативными аспектами, связанными с окружающей средой, безопасностью, перегруженностью дорог и т.д.
9. В этом контексте некоторые правительства уже принимают меры по улучшению экологических характеристик транспорта, устранению проблемы перегруженности и ограничению роста объема перевозок грузов автомобильным транспортом, особенно по важнейшим международным магистралям. В частности, такие меры включают содействие развитию комбинированных перевозок, в том числе оказание помощи в развитии их инфраструктуры, применение системы стимулов и налогов в целях поощрения использования экологически безопасных видов транспорта, а также меры по рациональному землепользованию. В некоторых плотно населенных западноевропейских странах с высоким уровнем обеспеченности личным автотранспортом, в которых существуют густые сети автомобильных дорог и магистралей, правительства начинают все активнее вести поиск путей более эффективного использования существующей инфраструктуры, включая инфраструктуру других видов транспорта.
10. Являясь экологически наиболее чистым видом транспорта и обладая наилучшими показателями с точки зрения безопасности и потребления энергии, внутреннее судоходство может способствовать повышению эффективности общеевропейской транспортной системы. Кроме того, в отличие от других видов транспорта, внутренние водные пути не только являются одним из элементов транспортной инфраструктуры, но служат также средой обитания растительного и животного мира, используются для отдыха, для производства энергии и в качестве источника питьевой воды, воды для ирригационных целей и промышленного водоснабжения.
11. Для повышения роли внутреннего судоходства в общеевропейской транспортной системе заинтересованным правительствам следует разработать и реализовать хорошо согласованную программу действий, направленных на:
- а) развитие общеевропейской сети современных внутренних водных магистралей международного значения и портов, способных выполнять функции региональных транспортных и дистрибьюторских центров;
 - б) поощрение использования современных методов судоходства (контейнерных перевозок, перевозок ро-ро, прибрежного/смешанного плавания "река-море", буксировки методом толкания и т.д.);

с) ликвидацию административных, технических и правовых барьеров для плавания по внутренним водным путям международного значения. При этом должен быть найден соответствующий баланс между требованиями безопасности и приемлемым уровнем свободы судоходства;

д) разработку основных принципов, регулирующих вопросы судоходства по сети европейских внутренних водных путей международного значения, и согласование положений, связанных с доступом на международный рынок перевозок по внутренним водным путям;

е) содействие развитию внутреннего водного транспорта посредством использования экономических инструментов, таких, как система стимулов и налогов, с учетом внешних издержек различных видов транспорта.

Приложение

ТАБЛИЦЫ И ДИАГРАММЫ

Таблица 1: Грузовые перевозки по внутренним водным путям в разбивке по странам

	Объем перевезенных грузов, тыс. тонн			Грузооборот, млн. тонно-километров		
	1980	1990	1992	1980	1990	1992
Австрия	7 615	8 140	6 705	1 556	1 663	1 462
Бельгия	100 930	98 269	89 496	5 853	5 448	5 083
Беларусь	11 403	18 397	18 101	1 916	1 804	990
Болгария	4 817	2 630	1 238	...	1 606	837
Ванная Чехословакия	9 975	9 847	9 585 ^{1/}	3 444	4 795	3 820 ^{2/}
Финляндия	925	1 772	1 678	...	...	...
Франция	92 197	66 086	70 900	12 151	8 581	8 631
Германия	240 985	231 574	229 924	51 435	54 803	57 239
Венгрия	3 524	2 825	9 097	1 874	1 882	1 495
Италия	3 057	705	483	203	115	65
Люксембург	10 683	10 846	10 895	330	336	338
Нидерланды	269 269	287 399	262 201	33 478	35 706	33 570
Польша	22 270	9 975	7 875	2 325	1 034	751
Румыния	12 338	12 044	6 198	1 658	2 094	1 890
Российская Федерация ^{3/}	354 381	410 179	233 214	166 151	156 727	95 155
Швейцария	9 064	9 507	8 694	57	56	50
Украина	51 341	65 728	40 758	10 712	11 925	8 217
Соединенное Королевство	11 280	5 993	5 910	433	215	200
Югославия	34 088	26 140	20 708 ^{2/}	7 580	7 345	17 238 ^{2/}
Всего	1 250 142	1 278 056	1 033 660	301 156	296 135	237 031

Источник: Ежегодный Бюллетень европейской статистики транспорта ЕЭК и статистические данные, полученные от правительств.

- 1/ Общие данные по Чешской Республике (6 773) и Словакии (2 812) за 1993 год.
 2/ Данные за 1991 год.
 3/ Данные по европейской части Российской Федерации.
 4/ Общие данные по Чешской Республике (2 978) и Словакии (842) за 1993 год.

Таблица 2: Распределение внутренних грузовых перевозок по видам транспорта, в (А - в тоннах, В - в тонно-километрах)

	Железнодорожный транспорт			Автомобильный транспорт			Внутренний водный транспорт			Трубопроводный транспорт		
	1980	1990	1992	1980	1990	1992	1980	1990	1992	1980	1990	1992
Австрия	А	...	31.5	...	...	33.0	...	...	1.7	...	...	...
	В	...	32.0	...	...	27.6	...	...	1.2	...	...	...
Бельгия 3/	А	14.0	...	11.4	...	70.9	19.8	...	17.7	...	...	...
	В	24.9	...	15.9	...	71.4	18.2	...	10.7	...	...	...
Болгария	А	19.2	...	25.8	91.7	68.4	1.2	...	1.0	0.8	...	4.7
	В	56.8	...	55.3	51.3	36.9	8.4	...	6.0	2.4	...	1.8
Чешская Республика	А	43.9	...	63.1	...	33.8	2.0	...	3.1	...	...	...
	В	84.1	...	83.5	...	12.9	2.8	...	3.6	...	...	...
Финляндия 3/	А	7.9	6.9	6.4 ^{2/}	92.6	93.2 ^{2/}	0.2	0.4	0.4 ^{2/}	...	...	...
	В	30.9	23.8	23.9	74.9	74.6	0.8	1.3	1.4	...	...	...
Франция	А	11.3	8.6	8.2	83.7	84.1	4.9	3.8	3.6	5.6	...	4.1
	В	32.4	27.3	26.0	58.8	59.2	5.6	3.9	3.4	16.2	...	11.4
Германия 4/	А	36.0	29.0	29.4	41.8	44.3	24.8	22.1	18.7	8.6	7.1	7.5
	В	30.8	24.9	23.5	48.0	52.2	24.4	21.8	19.1	6.8	5.3	5.2
Венгрия	А	25.1	...	28.4	...	59.6	...	...	2.9	3.0	...	9.1
	В	60.8	...	40.3	...	13.6	...	...	20.9	12.9	...	25.9
Нидерланды	А	2.9	2.1	2.1	59.6	60.2	35.3	33.5	32.2	5.8	4.8	5.5
	В	5.8	3.9	3.8	29.6	44.7	45.9	56.1	43.5	8.5	6.2	6.8
Польша	А	22.5 ^{2/}	...	14.8	74.7 ^{2/}	82.4	0.8 ^{2/}	...	0.6	2.0 ^{2/}	...	2.2
	В	68.7 ^{2/}	...	51.3	20.8 ^{2/}	37.4	0.8 ^{2/}	...	0.7	9.7 ^{2/}	...	10.0
Румыния	А	12.7	...	13.3	...	84.2	0.6	...	0.7	1.0	...	1.8
	В	68.2	...	58.8	...	31.9	2.1	...	4.0	9.7	...	5.3
Российская Федерация 4/	А	...	31.2 ^{2/}	33.5	...	40.8	...	8.2 ^{2/}	6.3	...	16.8 ^{2/}	19.4
	В	...	46.6 ^{2/}	45.3	...	1.0	...	3.9 ^{2/}	3.1	...	48.2 ^{2/}	50.6
Словакия	А	...	53.0 ^{2/}	48.3	...	50.7	...	2.5 ^{2/}	1.0	...	...	...
	В	...	76.0	67.3	...	26.1	...	10.9	6.6	...	...	...
Швейцария	А	12.2	9.6	...	86.4	...	2.3	1.7	...	3.3	2.3	...
	В	47.8	38.8	...	45.5	...	0.4	0.2	...	6.8	5.1	...
Украина	А	...	27.0 ^{2/}	28.2	...	69.5	...	0.9 ^{2/}	0.8	...	1.4 ^{2/}	1.5
	В	...	76.0 ^{2/}	75.2	...	14.4	...	2.2 ^{2/}	1.8	...	7.2 ^{2/}	8.6
Югославия	А	51.3 ^{2/}	...	58.8	...	26.2	18.6 ^{2/}	...	15.0	...	...	...
	В	47.6 ^{2/}	...	40.7	...	27.4	17.0 ^{2/}	...	22.3	2.3 ^{2/}	...	9.6

Источники: Ежегодный бюллетень европейских статистики транспорта ЕЭК.

1/ Данные за 1988 год; 2/ Данные за 1991 год; 3/ Без трубопроводов; 4/ Данные, представленные правительством; 5/ Данные за 1985 год.

Таблица 3

Распределение перевозок по видам транспорта в странах - членах ЕКМТ 1/
в тонно-километрах, % (1992 год)

	1970	1975	1980	1985	1990	1992
Железнодорожный транспорт	31.3	25.3	23.2	21.2	17.4	17.0
Автомобильный транспорт	56.2	62.9	65.9	69.3	74.2	75.1
Внутренний водный транспорт	13.5	11.8	10.9	9.5	8.4	7.9
Всего	100	100	100	100	100	100

1/ Бельгия, Швейцария, Германия, Дания, Испания, Франция, Финляндия, Италия, Норвегия, Португалия, Швеция, Соединенное Королевство.

Таблица 3 (продолжение)

Распределение перевозок по видам транспорта в некоторых странах
с переходной экономикой 2/ в тонно-километрах, % (1992 год)

	1970	1975	1980	1985	1990	1991	1992
Железнодорожный транспорт	80.8	76.4	72.7	73.7	67.5	64.6	62.6
Автомобильный транспорт	16.2	21.0	24.5	23.6	29.6	32.3	34.4
Внутренний водный транспорт	3.0	2.6	2.8	2.7	2.9	3.1	3.0
Всего	100	100	100	100	100	100	100

Источник: Информационный циркуляр ЕКМТ за 1994 год.

2/ Болгария, Чешская Республика, Эстония, Венгрия, Хорватия, Литва, Польша, Румыния и Словакия.

Таблица 4

Развитие внутренних перевозок и их распределение по видам транспорта в странах - членах ЕС

Перевозки в Европейском сообществе

	Автомобильный транспорт		Железнодорожный транспорт		Внутренний водный транспорт		Всего	
	млрд. ткм	%	млрд. ткм	%	млрд. ткм	%	млрд. ткм	%
Общий объем перевозок в пределах Сообщества								
1986	652.1	73.1	147.6	16.6	92.1	10.3	891.0	100.0
1987	696.0	74.7	146.1	15.7	89.2	9.6	931.0	100.0
1988	756.0	75.7	147.3	14.8	94.7	9.5	998.0	100.0
Объем национальных перевозок								
1986	538.0	79.7	110.8	16.4	26.5	3.9	675.0	100.0
1987	571.0	80.9	109.3	15.5	25.7	3.6	706.0	100.0
1988	615.0	82.0	108.3	14.5	26.5	3.5	750.0	100.0
Объем международных перевозок в пределах Сообщества								
1986	114.1	52.7	36.8	17.0	65.6	30.3	216.5	100.0
1987	125.5	55.6	36.8	16.3	63.5	28.1	225.8	100.0
1988	141.0	56.8	39.0	15.7	68.2	27.5	248.2	100.0

Таблица 4 (продолжение)

Международные перевозки (в пределах Сообщества
и между ЕС и третьими странами)

	Автомобильный транспорт		Железнодорожный транспорт		Внутренний водный транспорт		Всего	
	млн. т	%	млн.т	%	млн. т	%	млн. т	%
1986	205.0	44.4	65.3	14.1	191.9	41.5	462.2	100.0
1987	222.3	47.0	64.1	13.6	186.0	39.4	472.4	100.0
1988	250.7	48.3	68.4	13.2	199.8	38.5	518.9	100.0
1988 ^{1/}		27.4		26.3		46.3		

Источник: Navigation, Ports and Industries; 30 January 1992.
Bedeutung der Binnenschifffahrt in Europa 1991, VBW.

^{1/} Перевозки между ЕС и третьими странами, включая перевозки река-море.

Таблица 5

Распределение внутренних водных перевозок в тоннах
(национальные/иностраные), %

		1980	1985	1990	1992
Австрия (Дунай)	национальные	44.1	39.5	38.8	35.4
	иностраные	55.9	60.5	61.2	64.6
Бельгия	национальные	...	44.4	42.2	...
	иностраные	...	55.6	57.8	...
Чешская Республика	национальные	96.2	98.3	99.3	99.8
	иностраные	3.8	1.7	0.7	0.2
Финляндия	национальные	17.5	7.4	6.5	7.9
	иностраные	82.5	92.6	93.5	92.1
Франция	национальные	68.7	58.3	55.7	55.7
	иностраные	31.3	41.7	44.3	44.3
Венгрия (Дунай)	национальные	62.5	52.4	26.2	35.8
	иностраные	37.5	47.6	73.8	64.2
Люксембург	национальные	1.6	1.7	1.7	1.3
	иностраные	98.4	98.3	98.3	98.7
Словакия (Дунае)	национальные	24.3	39.2	28.6	13.3
	иностраные	75.5	60.8	71.4	86.7
Швейцария (Рейн)	национальные	48.0	45.0	23.0	21.0
	иностраные	52.0	55.0	77.0	79.0

Источник: Информация, полученная от правительств.

Таблица 6: Изменение размера европейского флота судов внутреннего плавания

	Качество судов			Грузоподъемность, тыс. т			Мощность, тыс. кВт		
	1980	1990	1992	1980	1990	1992	1980	1990	1992
	Австрия	214	232	225	195.8	257.9	250.2	46.1	44.4	41.7
Бельгия	3,297	1,942	1,845	1,843.7	1,523.2	1,475.0	645.6	541.8	513.7
Болгария	...	...	274	...	...	370.6	...	...	...
Чешская Республика	...	...	854	...	...	697.8	...	...	165.1
Финляндия	114	151	177	...	...	...	...	...	...
Франция	5,465	3,292	2,878	2,537.1	1,652.6	1,551.7	653.8	466.0	615.6
Германия	4,153	3,077	3,749	3,672.0	3,056.0	3,328.7	1,341.9	1,115.9	1,238.7
Венгрия	280	246	249	241.4	236.4	251.2	33.3	39.0	34.4
Италия	2,564	3,127	3,127	...	...	...	...	...	...
Люксембург	18	25	28	11.8	28.6	28.1	7.3	14.3	14.3
Нидерланды	7,891	6,998	6,534	4,959.9	5,969.0	5,818.1	1,829.6	2,156.0	2,134.0
Польша	...	2,713	2,102	...	1,066.8	812.4	...	171.8	147.6
Румыния	...	...	1,302 ^{1/}	...	...	1,329.9 ^{1/}	...	...	...
Российская Федерация	...	...	12,219 ^{2/}	...	...	9,302.8 ^{2/}	...	...	2,863 ^{2/}
Словакия	...	...	...	299.3	387.3	389.9	47.3	60.0	63.8
Швейцария	413	186	156	599.7	321.5	281.4	207.2	117.7	105.1
Украина	...	875	838	...	946.3	961.0	...	277.7	282.5
Соединенное Королевство	...	721	830	...	171.5	205.0	...	56.6	69.0
Югославия	1,244	1,139	...	761.2	741.9	...	100.7	118.8	...

^{1/} Данные за 1993 год.

^{2/} Данные по европейской части Российской Федерации на конец 1993 года.

Таблица 7
Распределение дунайского флота по грузоподъемности, %
(1993 год)

Страна	Грузоподъемность, т						
	0 — 399	400 — 649	650 — 999	1000 — 1499	1500 — 1999	2000 — 2999	+ 3000
Австрия	-	3.4	9.3	20.5	66.8	-	-
Болгария	0.1	0.4	5.1	19.2	49.3	25.9	-
Германия <u>1/</u>	5.6	2.3	10.0	26.9	55.2	-	-
Венгрия <u>1/</u>	1.7	22.0	2.4	31.4	42.5	-	-
Румыния	3.7	2.2	5.8	33.4	23.0	19.4	12.5
Словакия	-	0.8	11.2	12.3	1.5	73.3	0.9
Украина	-	-	31.6	21.6	29.9	8.5	8.4
Югославия	0.9	8.7	16.3	36.3	36.5	1.3	-
Общий дунайский флот	1.7	3.7	13.6	27.6	29.9	16.8	6.7

Источник: Статистический ежегодник Дунайской комиссии.
Расчеты секретариата ЕЭК.

1/ Данные за 1990 год.

Распределение рейпского флота по грузоподъемности, %
(1990 год)

Страна	Грузоподъемность, т						
	0 — 249	250 — 399	400 — 649	650 — 999	1000 — 1499	1500 — 2999	+ 3000
Швейцария	-	1	-	3	15	81	-
Франция	<1	60	4	12	1	22	1
Германия	<1	2	5	20	31	41	1
Нидерланды	<1	5	14	20	21	33	7
Бельгия	-	20	8	12	20	26	14
Общий рейнский флот	<1	8	10	19	23	34	6

Источник: Rapport annuel de la CCNR.
Расчеты секретариата ЕЭК.

Таблица 8

Состав флота грузовых судов на Рейне и Дунае
(1990 год)

Распределение флотов по грузоподъемности, %

	Рейн	Дунай
Буксируемые баржи	2	27
Толкаемые баржи	23	63
Самоходные суда	75	10

Распределение самоходных судов по грузоподъемности, %

Грузоподъемность, т	0	400	650	1000	1500		+
	-	-	-	-	-	-	
	399	649	999	1499	2999		
Рейн	16	12	20	27	22		3
Грузоподъемность, т	0	400	650	1000	1500	2000	+
	-	-	-	-	-	-	
	399	649	999	1499	1999	2999	
Дунай	2	7	8	17	23	4	39

Распределение толкаемых барж по грузоподъемности, %

Грузоподъемность, т	250	400	650	1000	1500		+
	-	-	-	-	-	-	
	399	649	999	1499	2999		
Рейн	4	7	5	5	66		13
Грузоподъемность, т	0	400	650	1000	1500	2000	+
	-	-	-	-	-	-	
	399	649	999	1499	1999	2999	
Дунай	<1	1	14	24	39	15	7

Источник: Статистический ежегодник Дунайской комиссии.
Rapport annuel de la CCNR.
Расчеты секретариата ЕЭК.

Таблица 9

Изменение средней грузоподъемности флота судов
на Рейне и Дунае, в тоннах

	Самоходные суда		Толкаемые/ буксируемые баржи		Всего	
	1965	1990	1965	1990	1965	1990
Рейн	552	872	666	1763	594	985
Дунай	909	1188	668	1074	677	1084

Источник: Статистический ежегодник Дунайской комиссии.
Binnenschifffahrt in Zahlen 1992, BdV.

Таблица 10

Разбивка судоходных компаний в странах - членах ЕС
по количеству принадлежащих им судов, %

	1975		1980		1987	
	Число судоходных компаний, владеющих		Число судоходных компаний, владеющих		Число судоходных компаний, владеющих	
	1-2 судами	3 или более судами	1-2 судами	3 или более судами	1-2 судами	3 или более судами
Нидерланды	96	4	96	4
Германия	95	5
Франция	93	7	93	7
Бельгия	97	3	97	3
ЕС в целом	95	5	...	...	95	5

Источник: ЕСMT Report on inland waterways. CM (89)27.
Bedeutung der Binnenschifffahrt in Europa, 1991. VBW.

Таблица 11

Расчетная стоимость перевозки по маршруту Роттердам-Центральная Европа,
цм. марка/т

Отправление/назначение	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Внутренний водный транспорт
Вена	110,62	124,77	64.47
Братислава	110.62	126.54	69.01
Будапешт	123.90	134.50	72.56
Белград	188.50	151.31	77.87

Таблица 12

Внешние затраты при перевозке грузов различными видами
внутреннего транспорта в Германии, пфенниг/т-км
(1985 год)

	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Внутренний водный транспорт
Транспортные происшествия	1.891	0.115	0.015
Шум, производимый транспортными средствами	0.370	0.637	-
Загрязнение воздуха	1.455	0.177	0.212
Загрязнение воды и почвы	0.428	-	-
Последствия отчуждения земли	0.061	-	-
Использование земли	0.054	0.022	-
Всего	4.259	0.952	0.227

Источник: Navigation, Ports and Industries, 10 July 1991.

(1989 год)

	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Внутренний водный транспорт
Загрязнение воды и почвы, шумовое загрязнение	0.87	0.70	<0.01
Транспортные происшествия	1.78	0.12	0.01
Загрязнение воздуха	2.36	0.33	0.34
Всего	5.01	1.15	0.35

Источник: Binnenschiffahrt 1991/92. Geschäftsbericht der BdV.

(1990 год)

	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Внутренний водный транспорт
Загрязнение воздуха	1.93	0.27	0.28
Загрязнение воды и почвы	0.40	-	-
Шумовое загрязнение	0.35	0.68	-
Всего	2.68	0.95	0.28

Источник: Towards a European policy for the inland water transport industry. 1991, NEA/Planco.

Таблица 13

Совокупная общая величина всех связанных с перевозкой затрат
на различных видах внутреннего транспорта
(по статистическим данным Германии)
Автомобильный транспорт = 1,00

	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Внутренний водный транспорт	
	Тягач с прицепом	Железнодорожный состав	Моторное судно 1 350 т	Толкаемый состав из двух барж
1983	1.00	0.32	0.20	0.12
1989 (оценка)	1.00	0.32	0.25	0.13

Таблица 14

Использование первичных источников энергии и удельные выбросы
загрязняющих веществ различными видами внутреннего транспорта
(по статистическим данным Германии)

	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Внутренний водный транспорт
Использование первичных источников энергии, кДж/т-км	2,889	677	584
Удельные выбросы, г/т-км			
CO ₂	207.00	41.00	42.00
CH ₄	0.30	0.06	0.06
NO _x	3.60	0.20	0.50
CO	2.40	0.05	0.17

Источник: Navigation, Ports and Industries, 10 July 1991.

Таблица 15

Прогнозируемое развитие грузопотоков на общеевропейских маршрутах внутреннего судоходства, млн. т/год

	Рейнский маршрут	Маршрут Восток-Запад	Маршрут Север-Юг	Маршрут Юг-Восток ^{3/}
Грузопоток в 1989 году	297.5	8.3 ^{1/}	47.3 ^{2/}	2 - 7
Прогноз на 2000 год	309.9	19.4	49.1	8 - 10
Изменение	+ 4.2%	+ 133.8%	+ 3.8%	+200 - 300%

Источник: Proposal of the Commission of EC on the creation of a European inland waterway network. COM (92)231 final.

- ^{1/} Данные за 1988 год.
- ^{2/} Данные за 1987 год
- ^{3/} Грузопоток в страны-члены Сообщества и из них.

Таблица 16

Развитие экспорта железной руды, млн. т/год

	1984	1989	1992
Мир в целом	372.5	420.3	365.9
Бразилия	88.6	111.6	106.0
Австралия	85.5	104.5	102.8
Индия	25.7	33.5	28.5
Европа в целом	...	24.7	22.6
Франция	4.8	3.5	2.9
Швеция	17.6	17.5	15.5
СССР (бывший)	45.9	39.9	27.0

Таблица 16 (продолжение)

Развитие импорта железной руды, млн. т/год

	1984	1989	1992
Европейское сообщество	123.5	140.1	122.7
Бельгия-Люксембург	19.6	19.8	18.0
Франция	16.1	20.0	17.4
Германия	42.5	47.2	41.3
Нидерланды	7.2	8.1	7.5
ЕАСТ	...	7.1	7.7
Австрия	3.9	4.2	3.9
Восточная Европа	56.7	50.3	23.4
Чехословакия (бывшая)	15.0	14.1	11.8
Венгрия	4.2	3.3	2.4
Польша	17.1	13.4	6.5
Румыния	15.0	13.6	2.3

Источник: UNCTAD Commodity Yearbook 1994.

Таблица 17

Развитие производства перафинированной стали, млн. т/год

	1984	1989	1992
Мир в целом	711.1	784.7	716.8
Европейское сообщество	134.5	139.6	132.3
Бельгия-Люксембург	15.3	14.7	13.4
Франция	19.0	18.7	18.0
Германия	39.3	41.1	39.7
Нидерланды	5.7	5.7	5.4
ЕАСТ	14.1	14.1	12.6
Австрия	4.9	4.2	3.9
Швейцария	1.0	1.1	1.1
Восточная Европа	214.2	219.1	146.3
Чехословакия (бывшая)	14.8	15.5	11.1
Венгрия	3.7	3.3	1.6
Польша	16.5	15.1	10.0
Румыния	14.4	14.4	5.4
СССР (бывший)	154.2	160.1	116.8
Югославия	4.2	4.5	1.6

Источник: UNCTAD Commodity Yearbook 1994.

Таблица 18

Развитие экспорта каменного угля, млн. т/год

	1986	1989	1992
Мир в целом	340.1	386.1	461.9
США	77.5	91.4	92.9
Канада	25.9	32.8	27.4
Китай	9.8	15.3	23.8
Казахстан	-	-	43.5
Европа в целом	52.8	42.6	70.6
Чехословакия	2.4	2.2	-
Чешская Республика	-	-	5.4
Германия ^{1/}	7.5	6.4	1.6 ^{2/}
Польша	34.9	28.9	19.6
Советский Союз	33.5	42.5	-
Российская Федерация	-	-	34.1

Таблица 18 (продолжение)

Развитие импорта каменного угля, млн. т/год

	1986	1989	1992
Европа в целом	155.0	152.6	224.5
Австрия	3.7	3.7	3.8
Бельгия	8.5	12.7	14.0
Болгария	7.3	6.2	3.7
Чехословакия	4.8	4.5	-
Чешская Республика	-	-	1.7
Франция	17.0	15.9	22.0
Германия ^{1/}	17.4	11.1	15.4 ^{2/}
Венгрия	2.3	1.7	0.6
Нидерланды	12.3	13.1	14.0
Румыния	5.7	5.8	5.8
Российская Федерация	-	-	39.7
Словакия	-	-	2.5
Соединенное Королевство	10.5	12.1	20.4
Югославия	4.8	3.5	2.2 ^{3/}

Источник: UN Energy Statistics Yearbook, 1989-1992.

^{1/} Данные ГДР и ФРГ за 1986 и 1989 годы приводятся вместе.

^{2/} Оценка.

^{3/} Данные за 1991 год.

Таблица 19

Развитие экспорта сырой нефти, млн. т/год

	1984	1989	1992
Мир в целом	1,050.2	1,234.9	1,277.7
Соединенное Королевство	77.3	49.2	53.8
Норвегия	28.7	65.3	92.8
СССР (бывший)	125.6	128.1	54.4

Таблица 19 (продолжение)

Развитие импорта сырой нефти, млн. т/год

	1984	1989*	1992
Европейское сообщество	357.0	392.5	463.1
Франция	72.0	66.7	70.2
Германия	66.9	66.3	100.0
Нидерланды	45.0	51.5	56.8
ЕАСТ	34.2	34.0	39.4
Австрия	5.9	5.9	7.2
Восточная Европа	101.6	105.7	52.0
Болгария	12.5	14.0	4.8
Чехословакия (бывшая)	15.6	17.6	13.1
Венгрия	8.8	6.3	8.4
Польша	13.6	15.0	17.9
Румыния	13.5	18.6	7.7

Источник: UNCTAD Commodity Yearbook 1994.

Таблица 20

**Перспективы развития мировых поставок первичных энергоносителей,
млн. т нефтяного эквивалента**

	1989	1990	1991	1992	2010
Мир в целом	7 790.6	7 800.1	7 922.5	7 932.4	11 560
Уголь		2 302.3	2 304.2	2 293.2	4 299 ^{1/}
Сырая нефть		3 257.5	3 255.1	3 277.3	3 363
ОЭСР в целом	4 087.0	4 079.8	4 164.7	4 196.3	5 296
Уголь		1 029.0	1 042.6	1 025.3	2 021 ^{1/}
Сырая нефть		1 694.8	1 710.7	1 748.8	1 299
Бывший СССР	1 368.9	1 343.4	1 336.6	1 230.2	1 332
Уголь	306.0	288.8	257.6	243.4	200 ^{1/}
Сырая нефть	495.7	462.5	454.1	378.5	391
Европейские страны, не являющиеся членами ОЭСР	369.9	329.9	299.7	274.7	375 ^{2/}
Уголь	187.7	160.4	151.2	142.5	103 ^{1/}
Сырая нефть	104.1	83.6	65.2	57.3	151

Источник: International Energy Agency: Energy statistics and balances of non-OECD countries, 1989-1992.
International Energy Agency: World energy outlook, 1994 edition.

^{1/} Твердые виды топлива в целом.

^{2/} Только страны Центральной и Восточной Европы (Албания, Болгария, Чешская Республика, Венгрия, Польша, Румыния, Словакия и бывшие югославские республики).

Таблица 21

Развитие общего спроса на перевозки, 1980-1988 годы,
и ожидаемые изменения до 2000 года

Товар	Тенденция		Прогноз		
	1980-85	1985-88	Запад	Восток	Совокупный спрос
Сельскохозяйственная продукция	+	++	=	+	+
Продукты питания и корма	++	+	=	++	+
Твердое минеральное топливо	=	---	=	++	+
Нефтепродукты	--	--	=	++	+
Продукция металлообработки	+	+	+	++	++
Необработанные и обработанные полезные ископаемые, строительные материалы	---	++	=	++	+
Удобрения	--	=	--	--	--
Химическая продукция	++	++	++	+	++
Машины, транспортные средства и промышленные товары	++	++	++	++	++
Все товары в целом	--	++	+	++	++

Условные обозначения:

++ резкое увеличение --- резкое снижение
+ умеренное увеличение -- умеренное снижение = без изменений.

Источник: Transport Research and Training (NEA) and Planco Consulting-Ges.MBH (PLANCO):
Towards a European Policy for the Inland Water Transport Industry, 1991.

Таблица 22

Распределение грузовых перевозок по видам транспорта в некоторых портах внутреннего судоходства, тыс. т

	1980			1985			1990			1992		
	железнодорожный транспорт	автомобильный транспорт	внутренний водный транспорт	железнодорожный транспорт	автомобильный транспорт	внутренний водный транспорт	железнодорожный транспорт	автомобильный транспорт	внутренний водный транспорт	железнодорожный транспорт	автомобильный транспорт	внутренний водный транспорт
Прага	110	1 060	591	119	820	636	128	1 198	1 089	151	856	660
Будапешт/Цепель	873	240	869	673	192	594	657	121	451	234	213	147
Львж	254	1 929	6 885	200	1 344	6 239	438	1 734	7 353	1 426	3 089	7 683
Вена	...	...	1 115	2 032	3 360	1 479	2 762	4 831	1 491	2 682	4 518	1 063

Источник: Расчеты секретариата.

Таблица 23: Капиталовложения в транспортную инфраструктуру стран ЕКМТ в ценах 1975 года, млн. ЭКЮ

Обозначения: А - Инфраструктура внутреннего водного транспорта

В - Инфраструктура внутреннего транспорта в целом

		1975	1980	1981	1982	1983	1984	1975-1984
Германия	А	262	163	167	178	188	206	2,195
	В	6,182	5,836	5,253	4,879	4,736	4,600	55,898
Австрия	А	8	5	1	1	9	7	46
	В	711	877	780	709	734	724	7,659
Бельгия	А	77	83	96	82	87	78	826
	В	962	1,058	961	843	674	601	9,051
Франция	А	99	43	35	36	29	41	516
	В	3,672	3,319	3,021	2,686	2,892	2,506	30,930
Люксембург	А	...	...	...	...	...	...	0,6
	В	...	...	...	...	...	...	397
Нидерланды	А	69	42	31	44	43	61	289
	В	1,019	878	792	207	212	156	6,739
Швейцария	А	...	...	...	...	...	...	10
	В	...	...	...	...	...	...	8,192
Финляндия	А	5	5	6	7	6	5	53
	В	414	403	397	402	382	383	3,933
Италия	А	5	7	9	9	10	8	82
	В	1,632	1,316	1,474	1,654	1,915	2,102	15,173
Соединенное Королевство	А	3	3	3	3	2	3	28
	В	1,807	1,308	1,226	1,305	1,316	1,331	13,765
Югославия	А	73	70	78	79	82	72	828
	В	704	1,115	900	708	703	699	9,091

Источник: ЕСМТ report CM(89)27.

Таблица 24: Расходы на транспортную инфраструктуру из федерального бюджета Германии

Год	Федеральные автомагистрали	Местные дороги	Железнодорожные линии	Федеральные водные пути
1960	1,700	--	1,103	377
1970	5,018	970	3,358	794
1975	5,824	2,140	8,061	1,453
1980	6,830	2,421	11,397	1,620
1985	6,158	2,628	13,100	1,832
1990	6,724	2,630	12,393	1,943
1991	8,366	3,290	19,471	2,332

Источник: Binnenschifffahrt in Zahlen, 1992. BdV, VBW.

Таблица 25

Протяженность сети внутренних водных путей по странам, км
(1993 год)

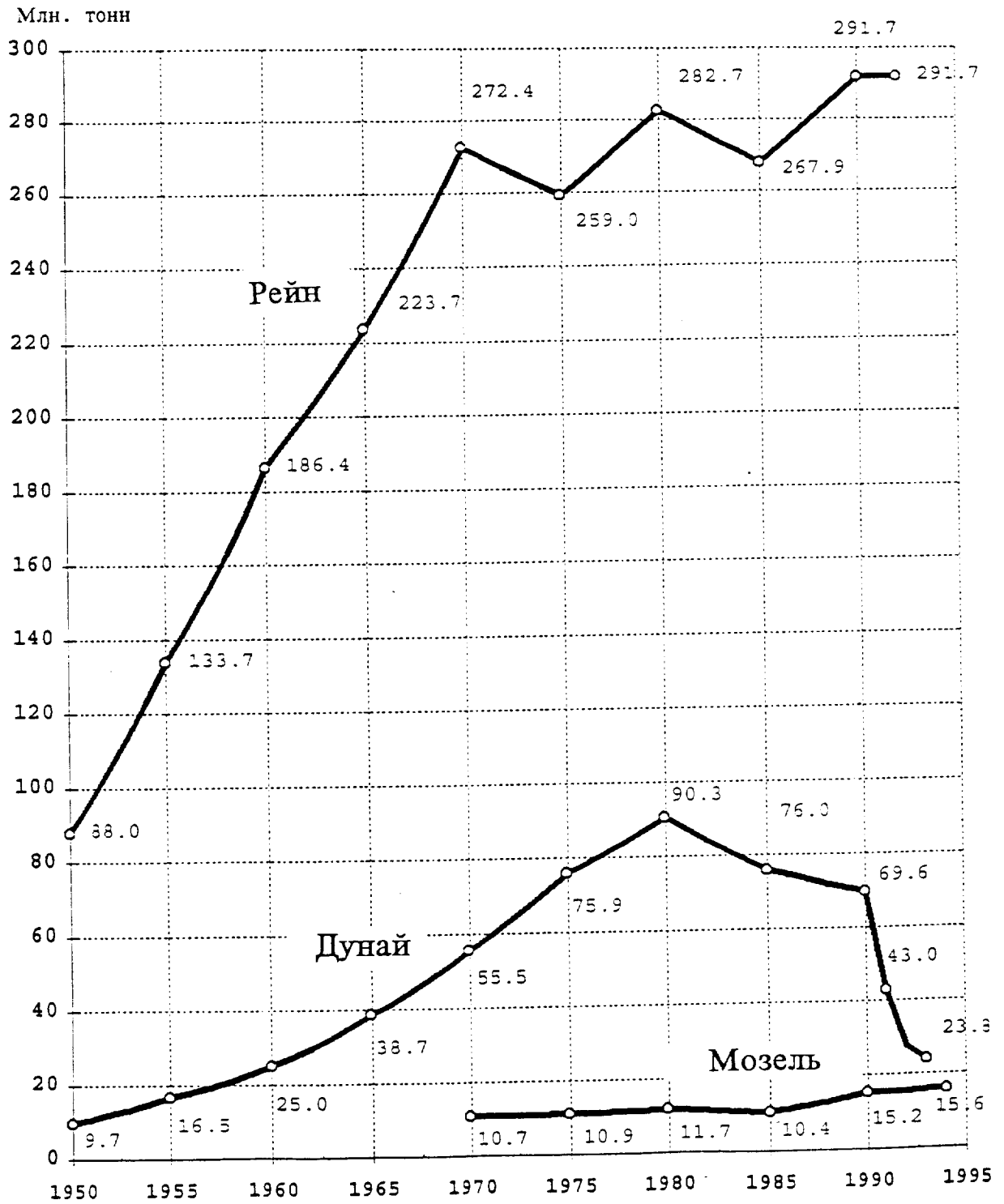
Страна	Протяженность судоходных внутренних водных путей		
	регионального значения	международного значения	Итого
Австрия	7	351	358
Беларусь	1,849	635	2,484
Бельгия	677	836	1,513
Болгария	-	470	470
Чешская Республика	-	303	303
Финляндия	5,370	875	6,245
Франция	3,988	1,829	5,817
Германия	1,465	4,826	6,291
Венгрия	1,034	430 ^{1/}	1,464
Италия	258	1,108	1,366
Люксембург	-	37	37
Нидерланды	2,648	2,398	5,046
Польша	3,496	309	3,805
Румыния	367	1,411	1,778
Российская Федерация ^{1/}	27,845	6,322	34,167
Словакия	157	265	422
Швейцария	-	21	21
Украина	2,426 ^{2/}	1,221 ^{2/}	3,647
Соединенное Королевство	530	662	1,192
Югославия	426	993	1,419

Источник: Ежегодный бюллетень европейской статистики транспорта ЕЭК ООН.
Информация, полученная от правительств.

^{1/} Европейская часть Российской Федерации.

^{2/} Приблизительные данные.

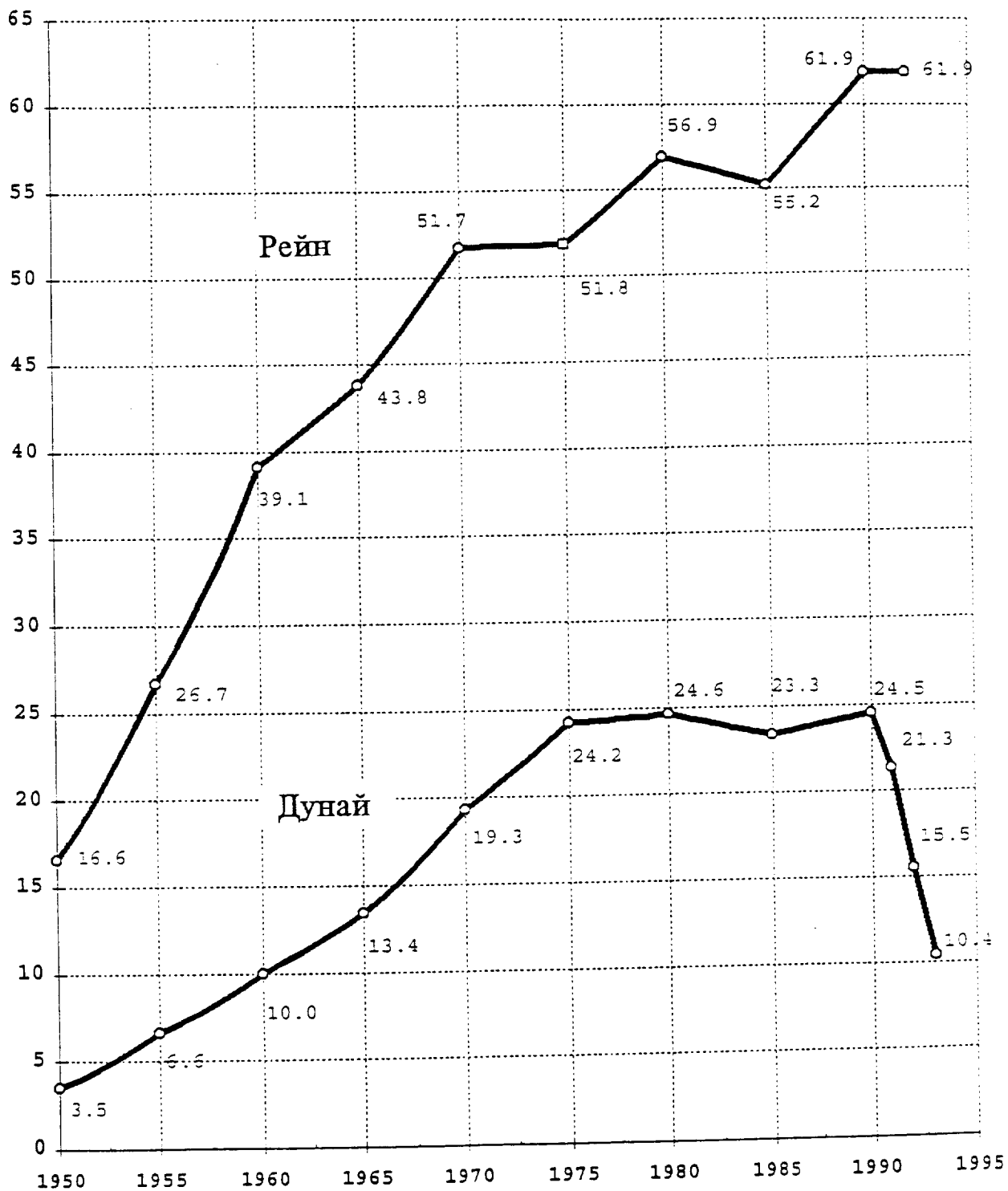
Диаграмма 1: Развитие грузовых перевозок на Рейне, Дунае и Мозеле, в тоннах



Источник: Статистический ежегодник Дунайской комиссии.
Rapport annuel de la CCNR.

Диаграмма 2: Изменение грузооборота на Рейне и Дунае,
в тонно-километрах

Млрд. тонно-километров



Источник: Статистический ежегодник Дунайской комиссии.
Rapport annuel de la CCNR.

Диаграмма 3: (продолжение)

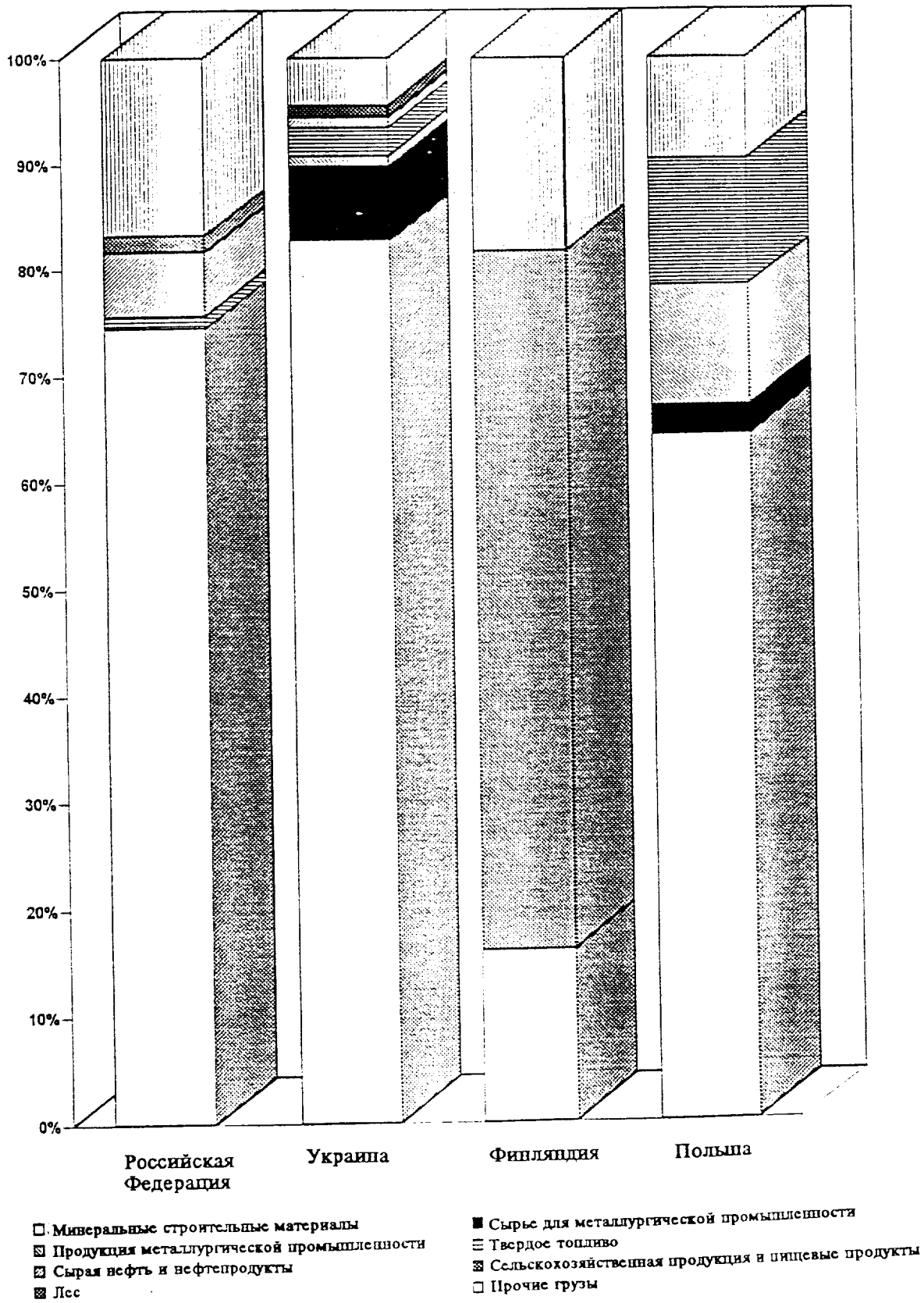
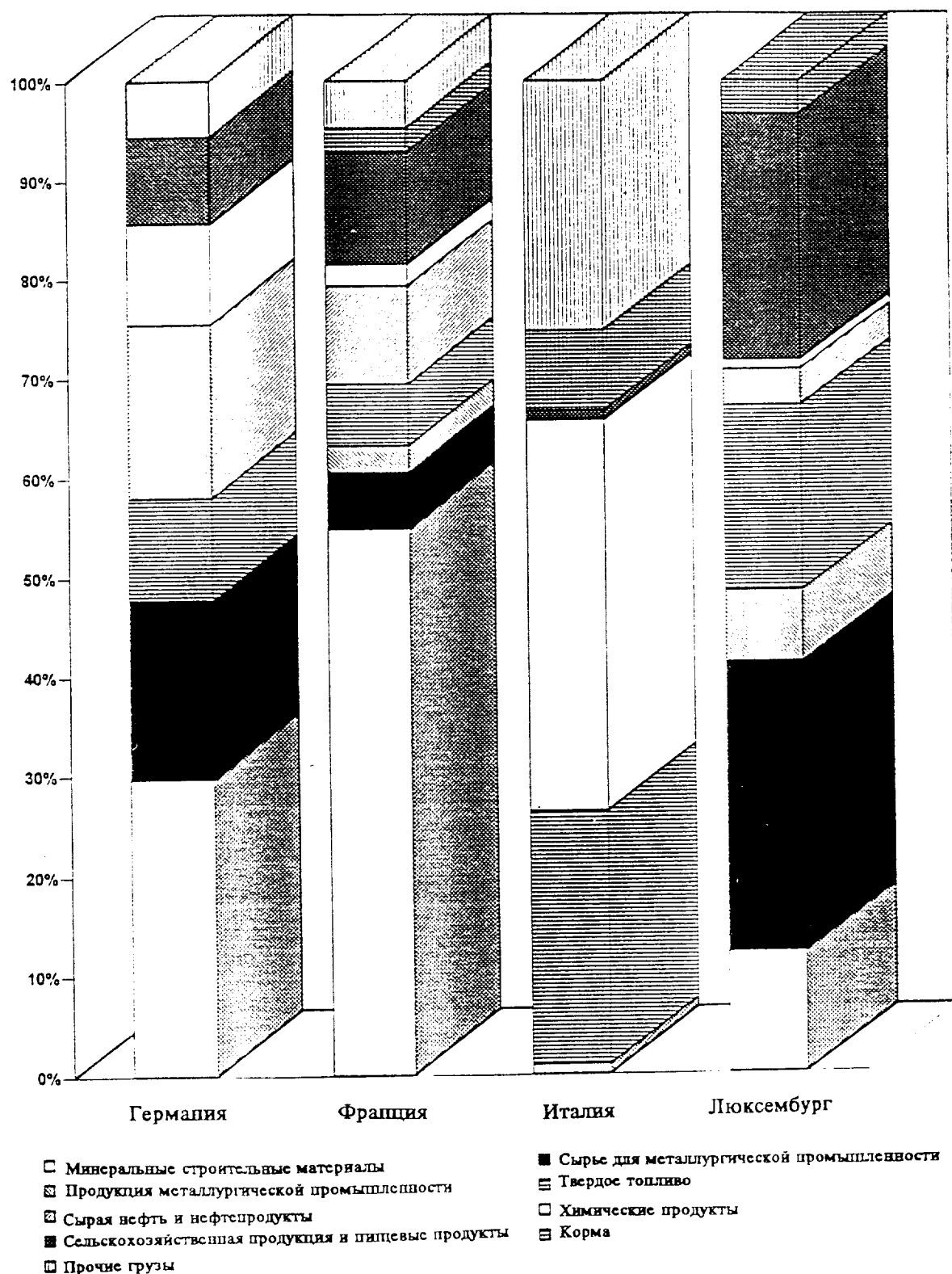
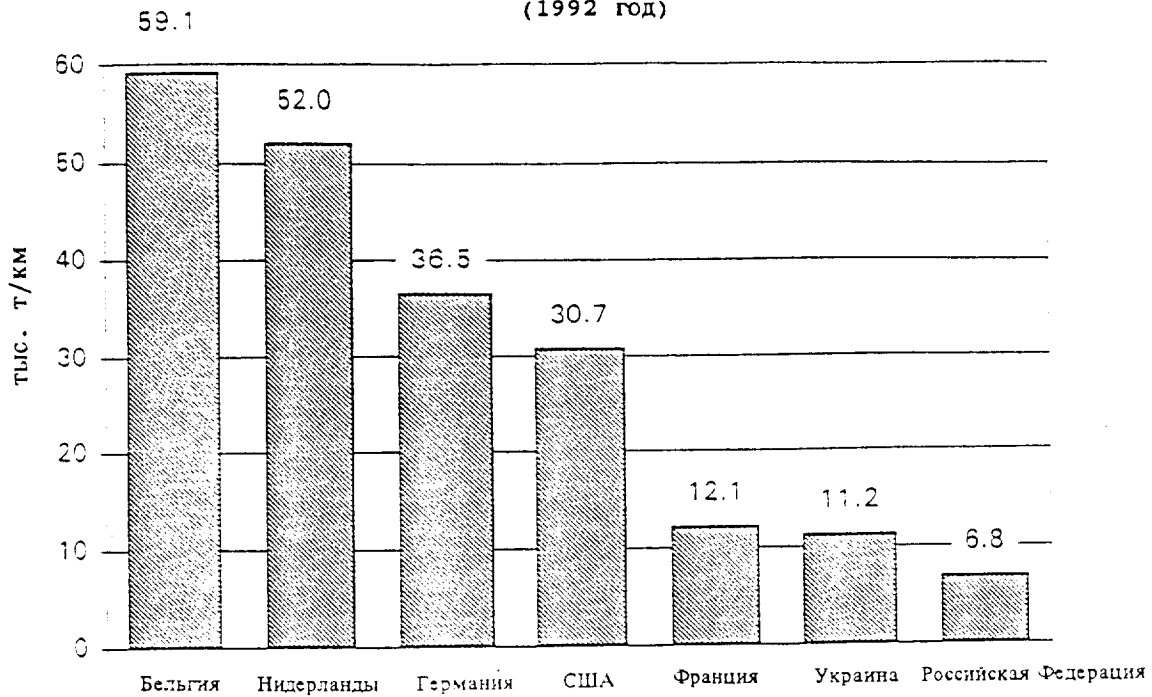


Диаграмма 3: (продолжение)

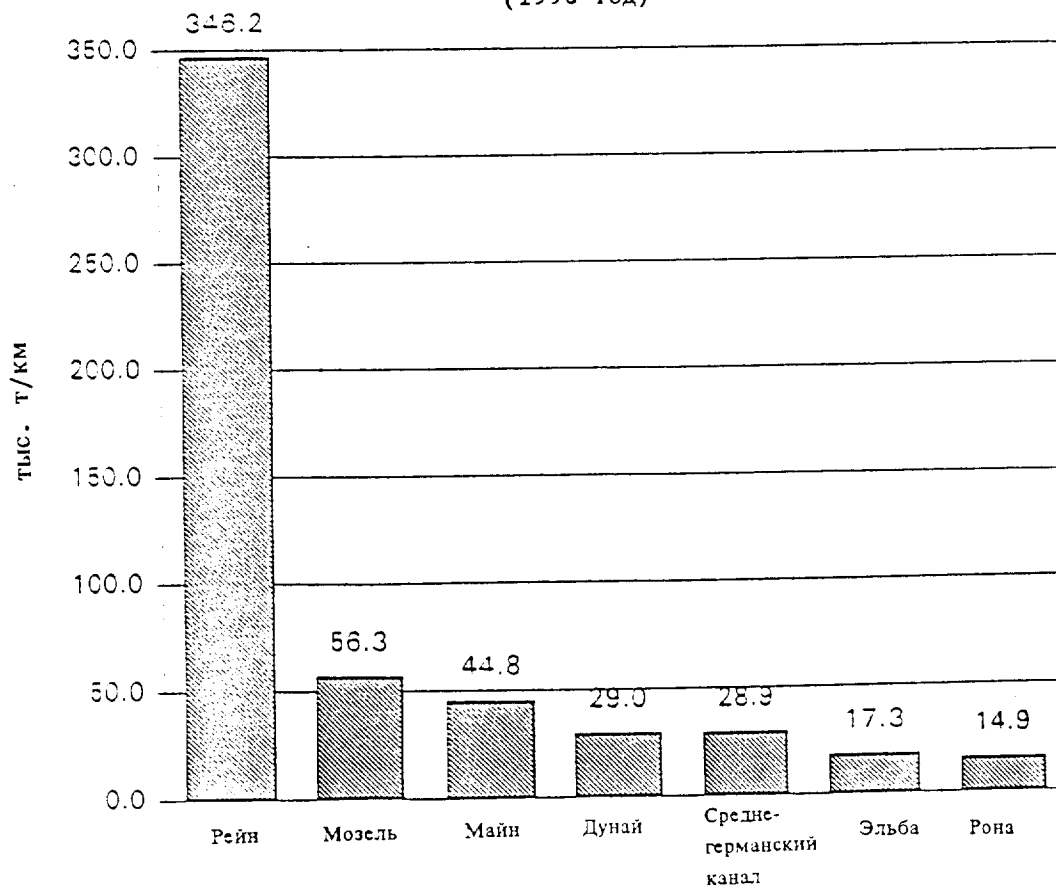


Источник: Статистический ежегодник Дупайской комиссии.
Rapport annuel de la CCNR.
Binnenschiffahrt 1991/92. Geschäftsbericht de BdV.
Navigation, Ports et Industries, April 25, 1991.
Информация от правительств.

Диаграмма 4: Грузооборот внутреннего водного транспорта, в т/км
(1992 год)



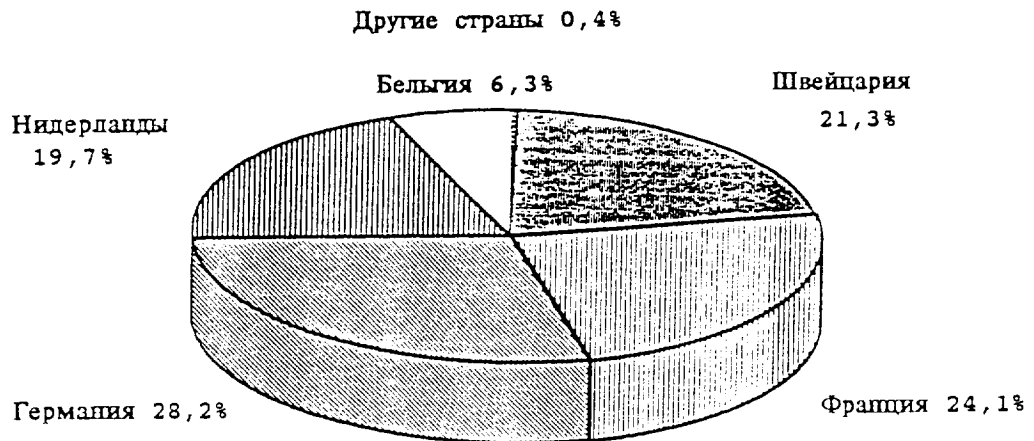
(1990 год)



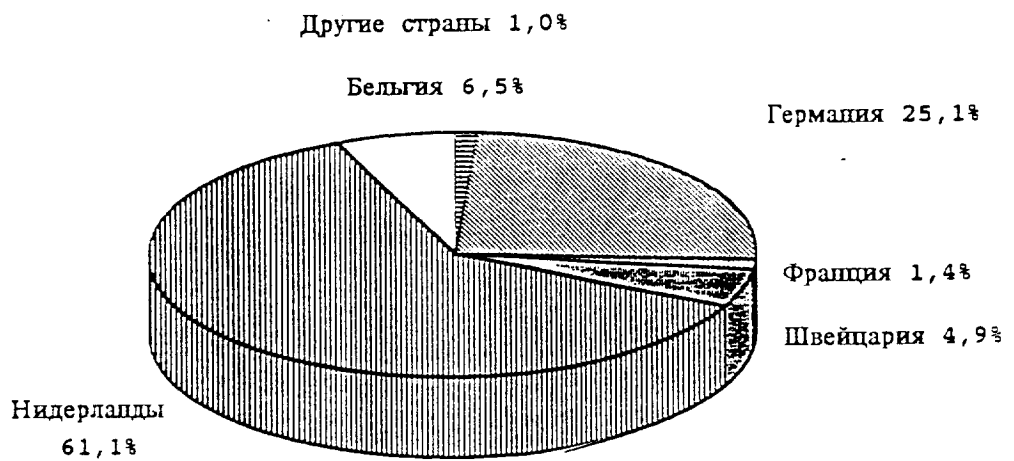
Источник: Расчеты секретариата.

Диаграмма 5: Распределение грузовых перевозок на Рейне по флагам
(1990 год)

Исходная точка: Нойбургвейер (Рейн)
Общий объем перевезенных грузов: 16,2 млн. т

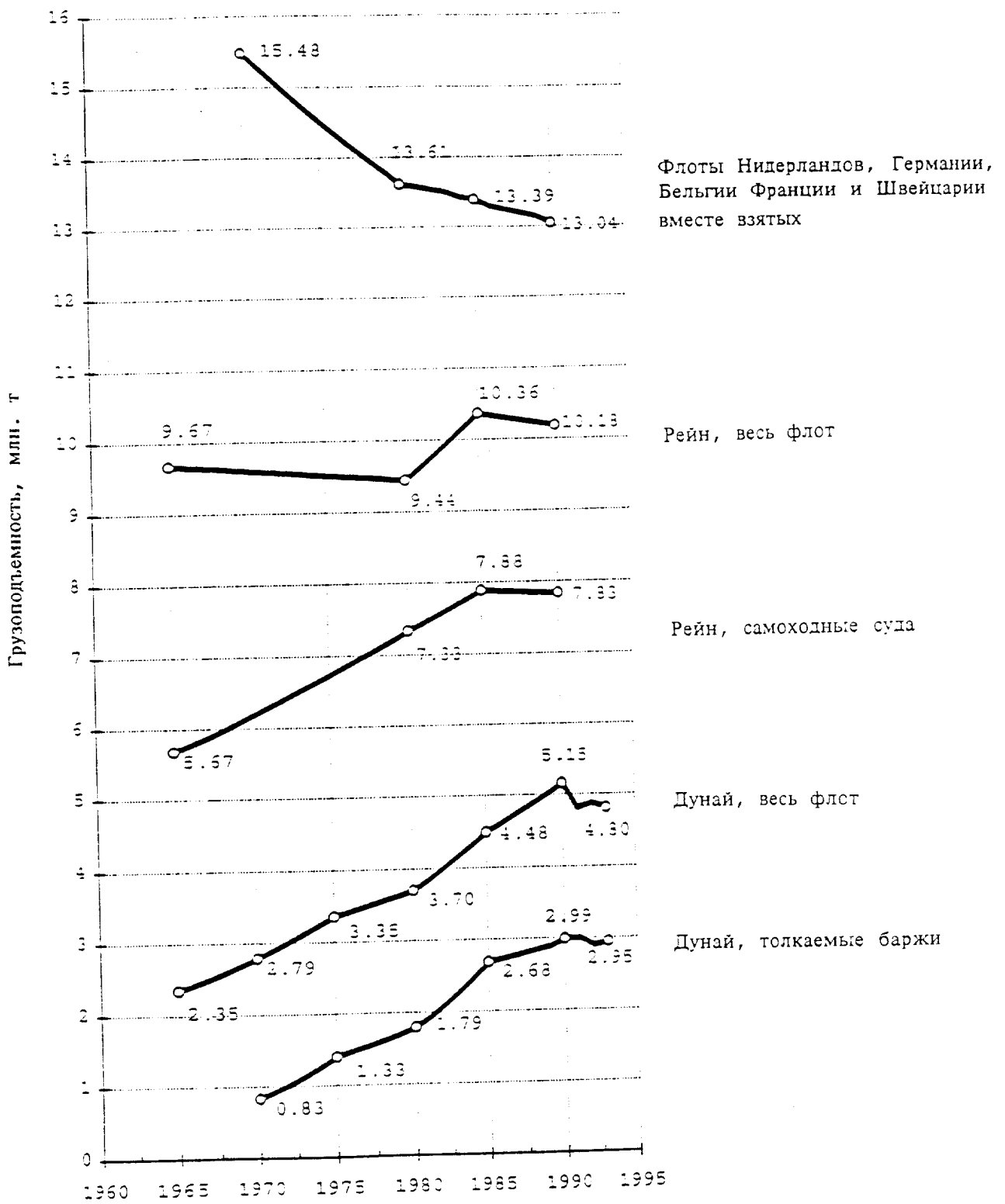


Исходная точка: Эммерих/Лобит (Рейн)
Общий объем перевезенных грузов: 143,6 млн. т



Источник: Rapport annuel de la CCNR.

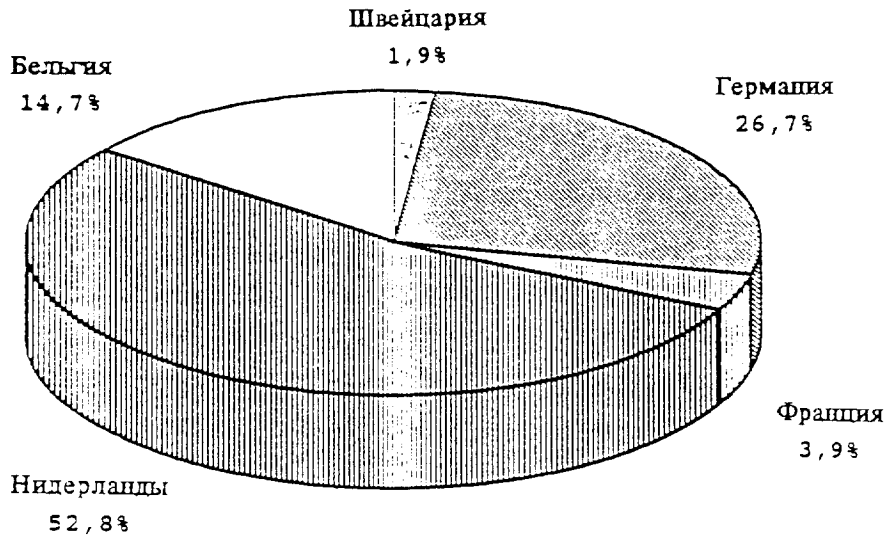
Диаграмма 6: Развитие флотов внутреннего плавания на Рейне и на Дунае



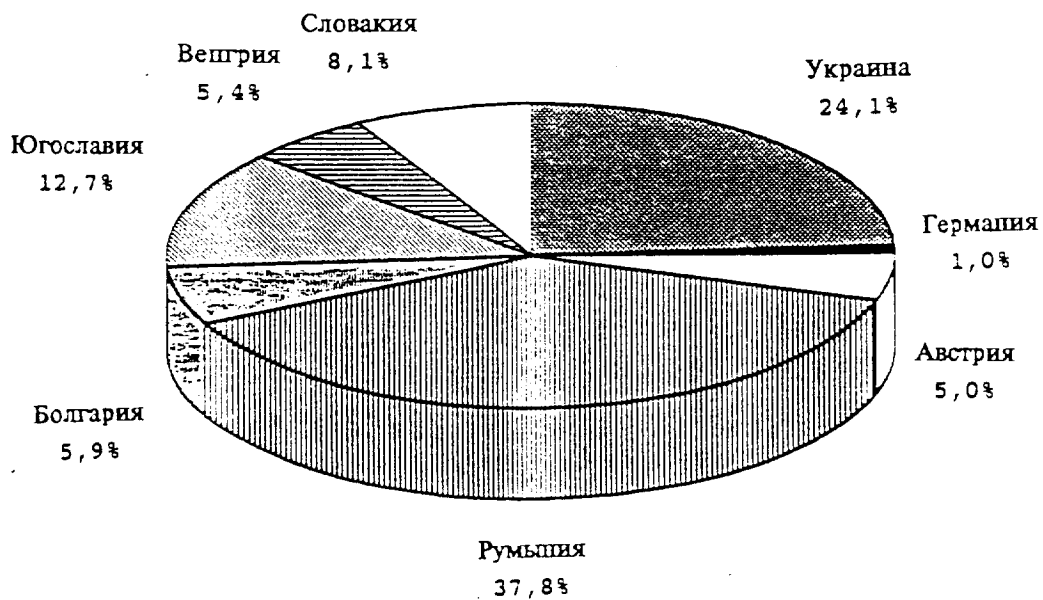
Источник: Статистический ежегодник Дунайской комиссии.
Binnenschifffahrt in Zahlen 1992, Vdb.
Bedeutung der Binnenschifffahrt in Europa, 1991, VBW.

Диаграмма 7: Распределение грузоподъемности судов на Рейне и Дунае по флагам

Рейнский флот
(1990 год)



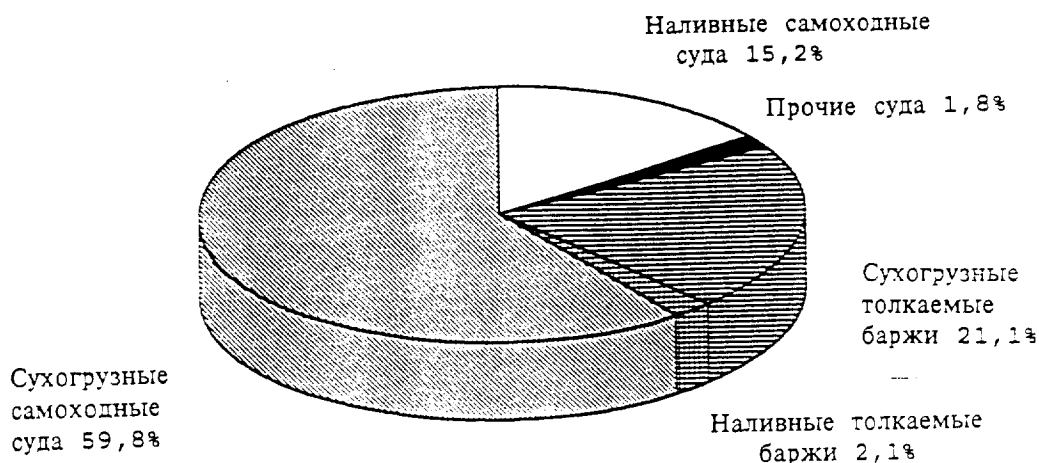
Дунайский флот
(1993 год)



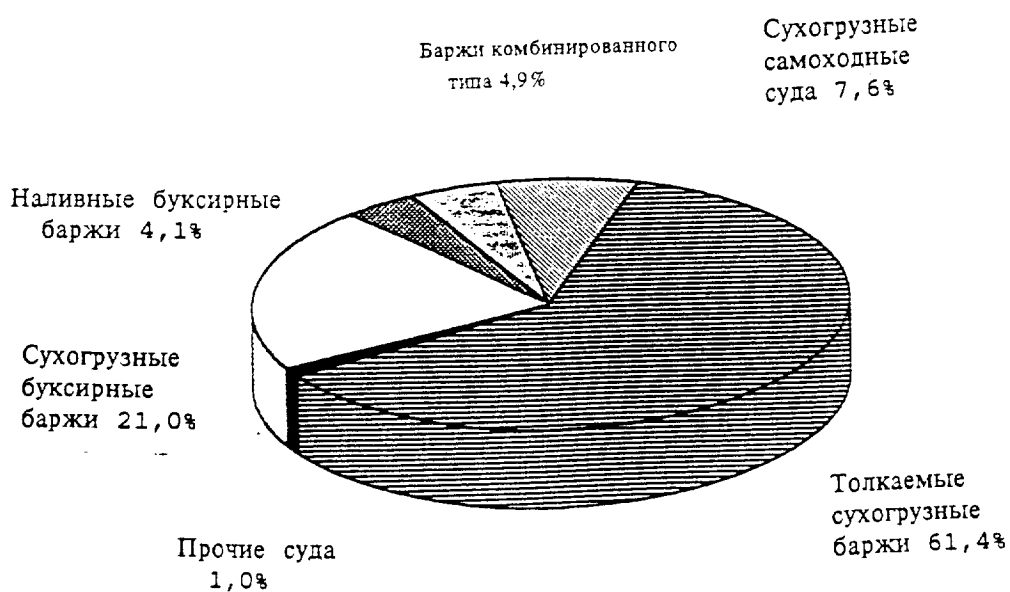
Источник: Статистический ежегодник Дунайской комиссии.
Rapport annuel de la CCNR.

Диаграмма 8: Грузоподъемность рейнского и дунайского флотов по типу судов

**Рейнский флот
(1990 год)**



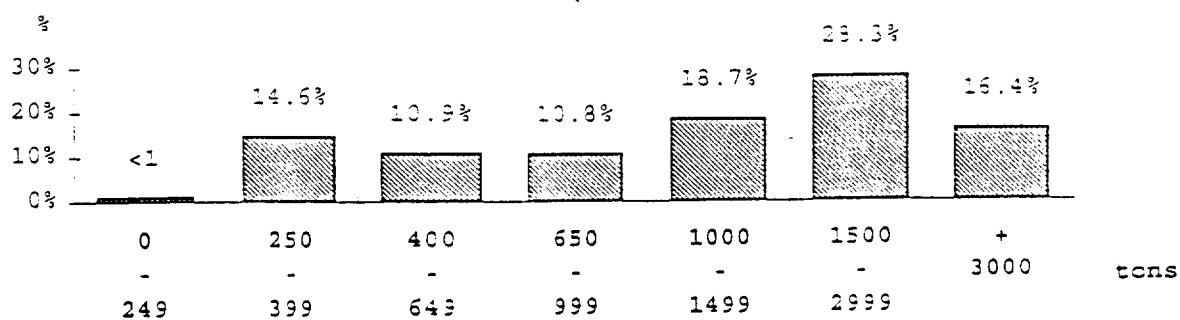
**Дунайский флот
(1993 год)**



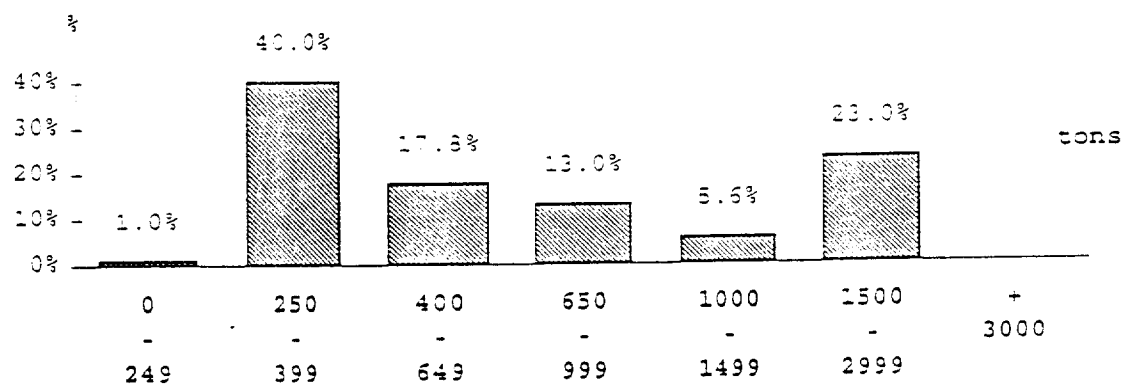
Источник: Статистический ежегодник Дунайской комиссии.
Rapport annuel de la CCNR.

Диаграмма 9: Грузоподъемность флота судов некоторых стран
на Рейне и на Дунае

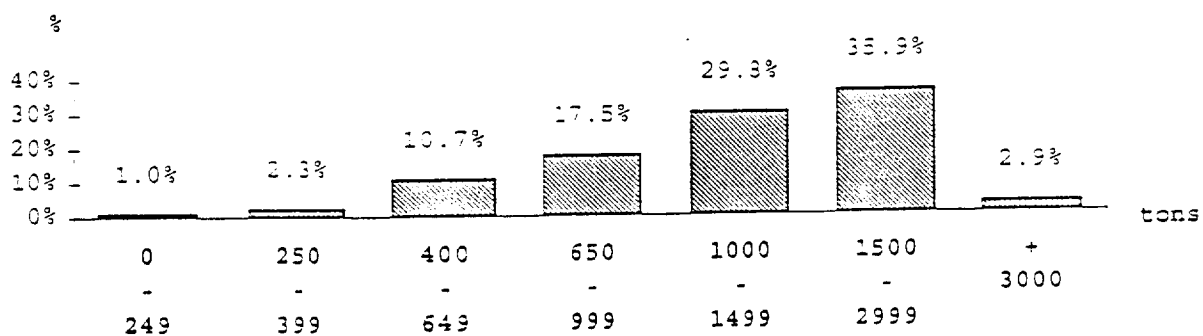
Бельгия (1993 год)



Франция (1993 год)



Германия (1992 год)



Нидерланды (1992 год)

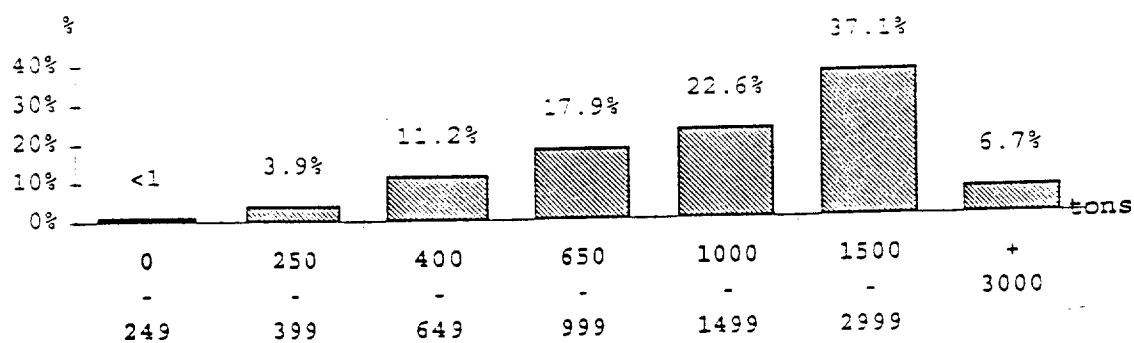
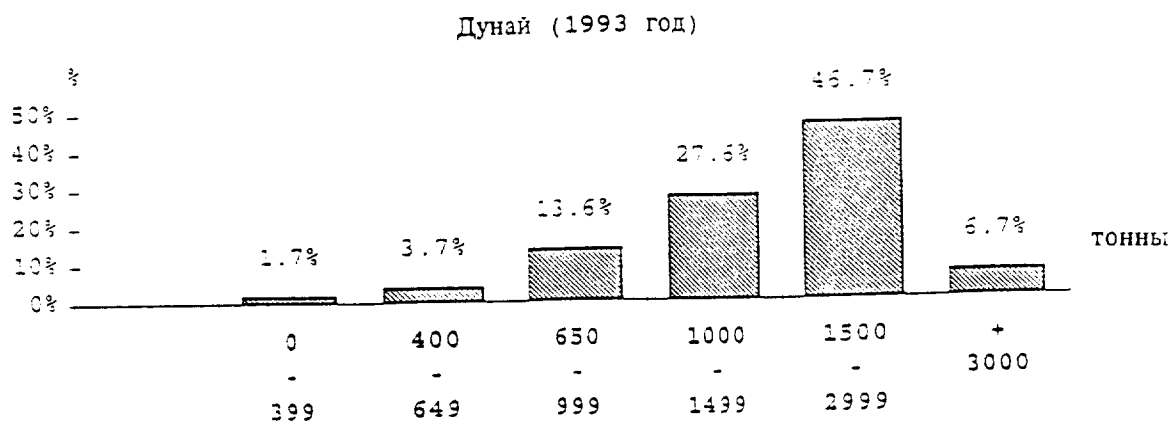
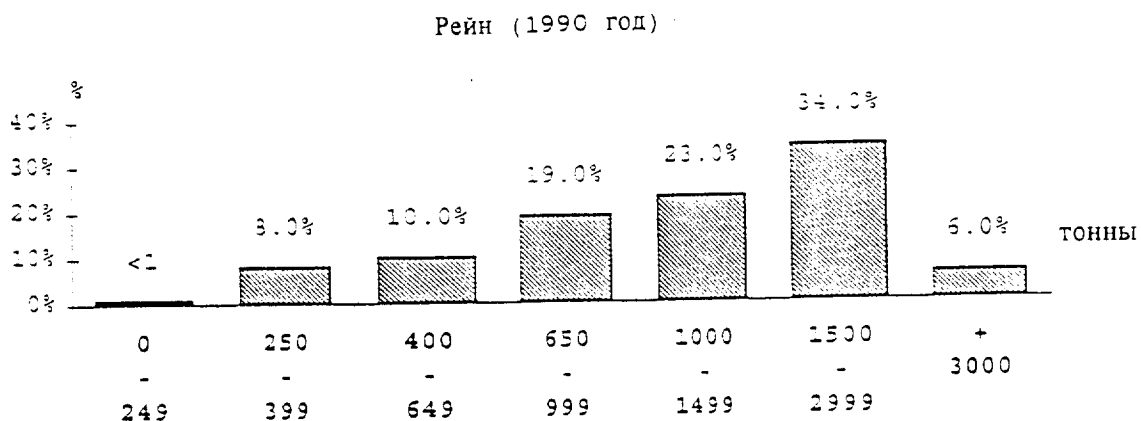
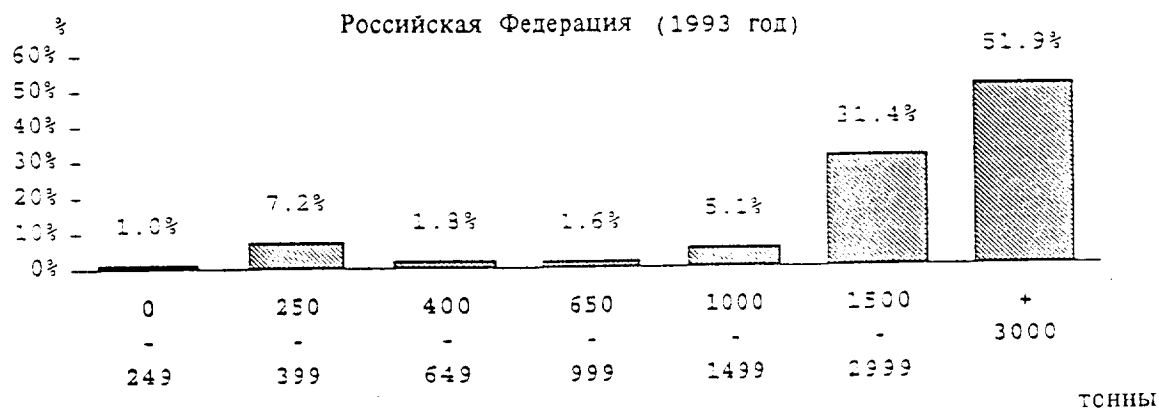


Диаграмма 9 (продолжение)



Источник: Ежегодный бюллетень европейской статистики транспорта ЕЭК.
Статистический ежегодник Дунайской комиссии.
Rapport annuel de la CCNR.

Диаграмма 10: Грузовые перевозки по каналу Майн-Дунай

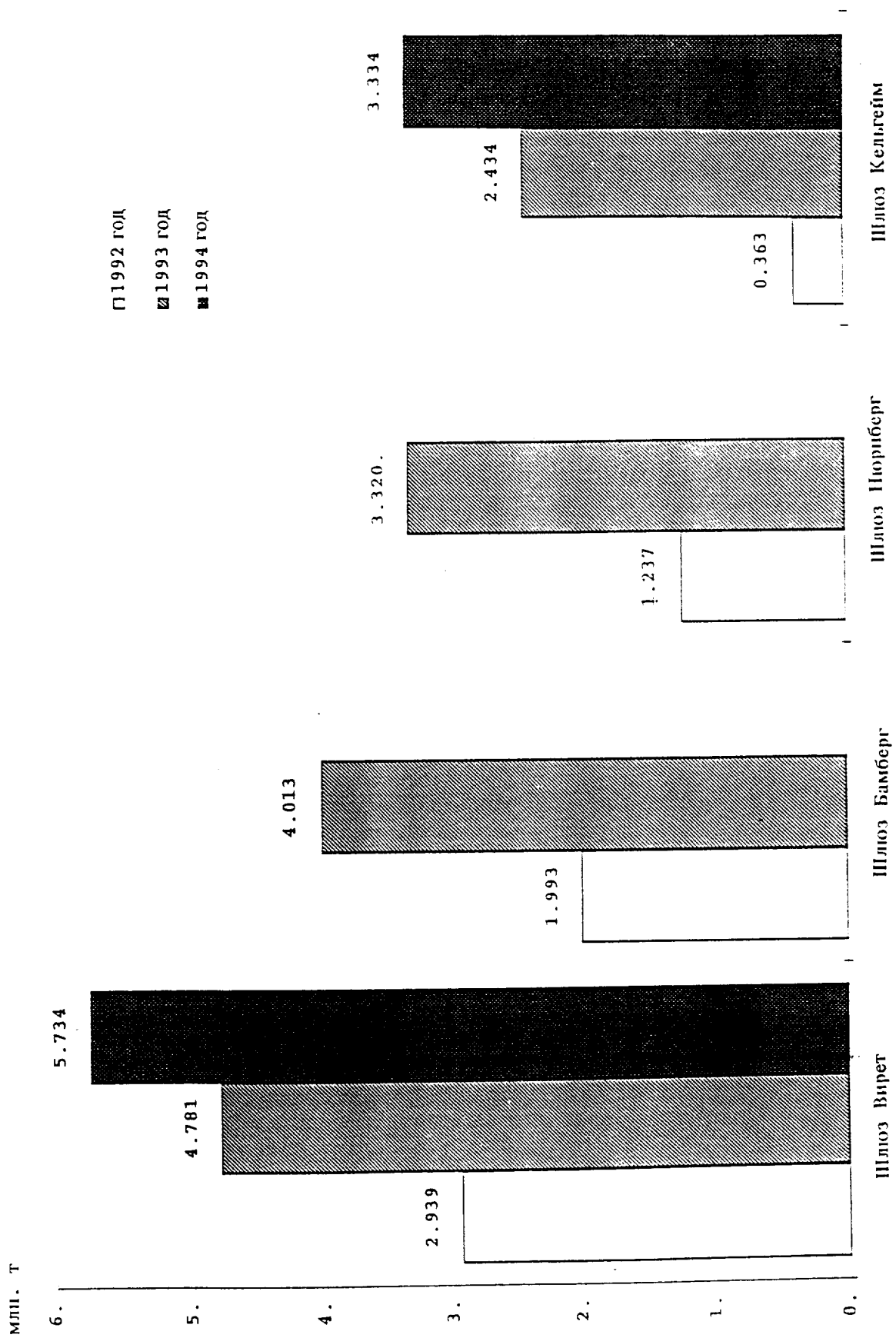
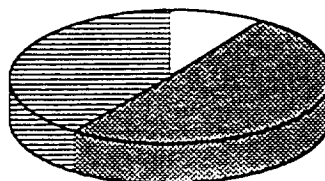


Диаграмма 11: Распределение грузовых перевозок по некоторым портам внутреннего плавания (1992 год)

ПРАГА

Общий объем:
1 667 000 т/год

внутренний
водный
транспорт
39,6%



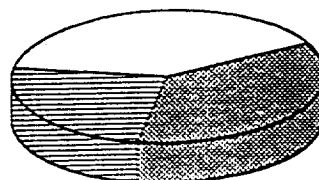
железнодорожный
транспорт 9,1%

автомобильный
транспорт 51,3%

Будапешт/Чепель

Общий объем:
594 000 т/год

внутренний водный
транспорт 24,6%



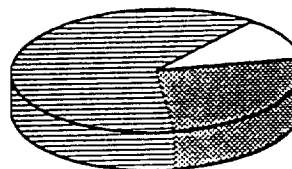
железнодорожный
транспорт 39,2%

автомобильный
транспорт 35,7%

Льеж

Общий объем:
12 198 000 т/год

внутренний водный
транспорт 63,0%



железнодорожный
транспорт 11,7%

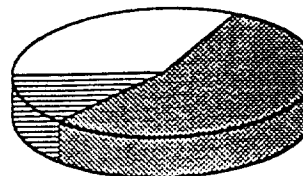
автомобильный
транспорт 25,3%

железнодорожный
транспорт 32,5%

Вена

Общий объем:
8 263 000 т/год

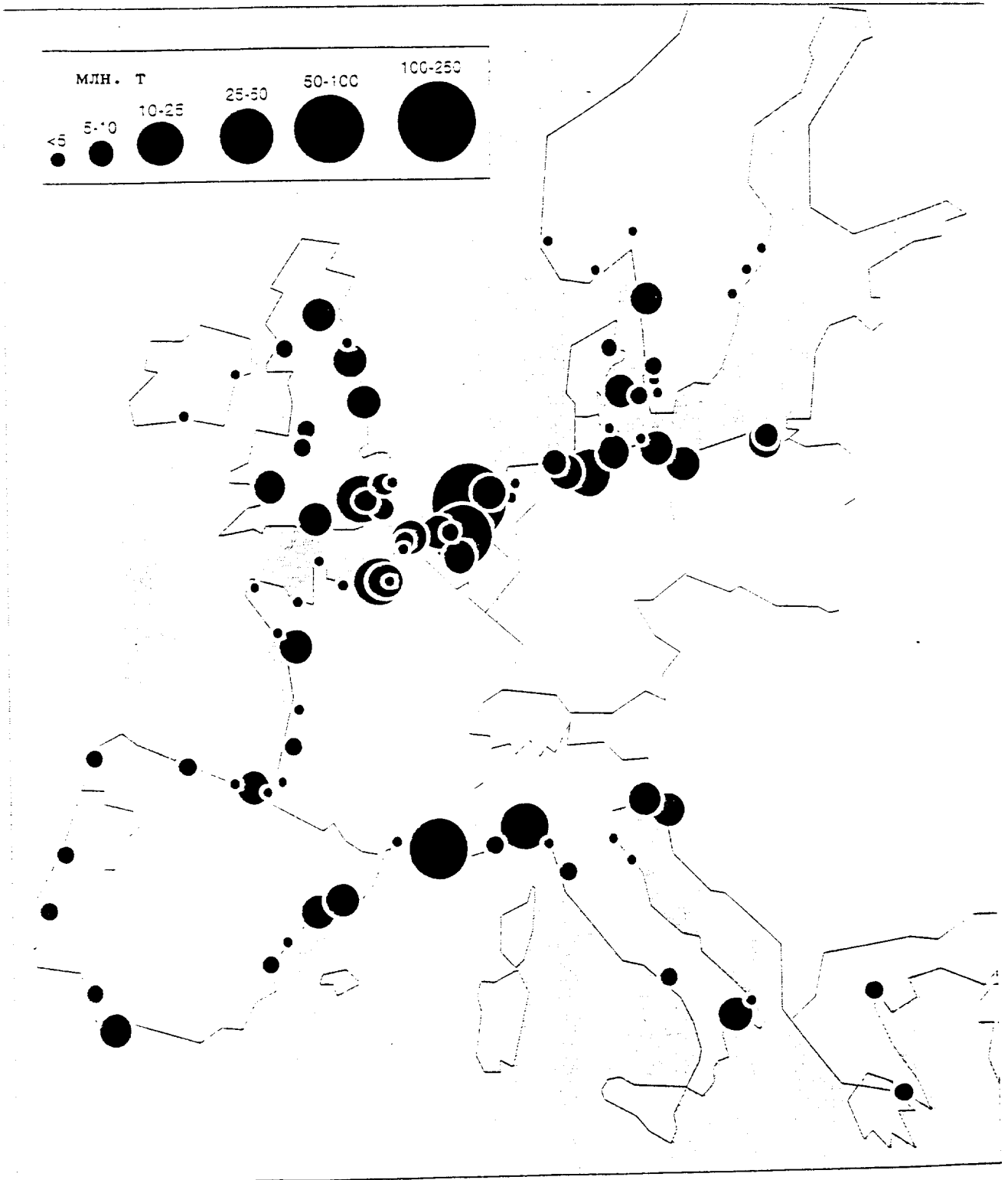
внутренний водный
транспорт 12,9%



автомобильный
транспорт 54,6%

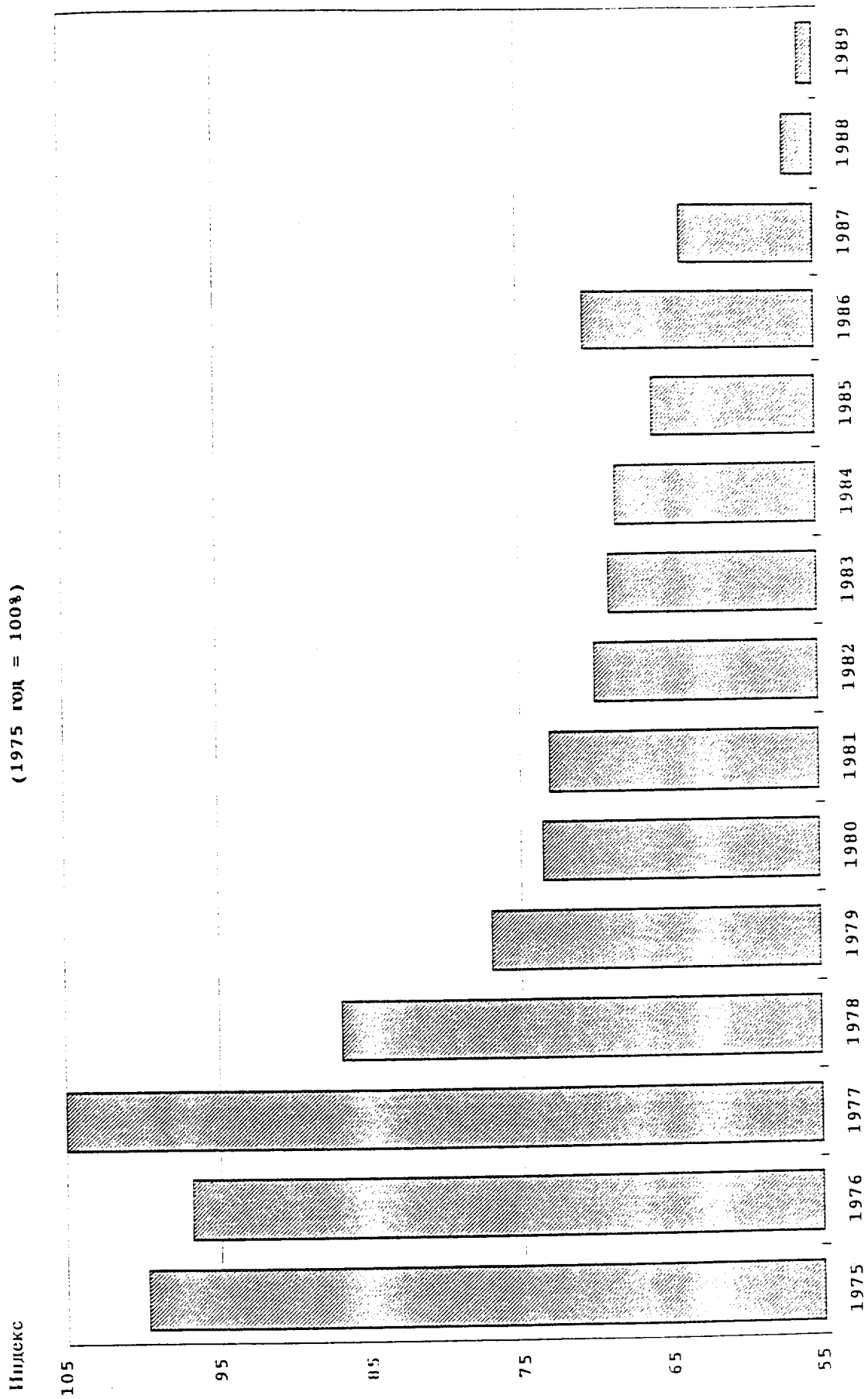
Источник: Информация от правительств.

Диаграмма 12: Грузооборот основных европейских морских портов



Источник: Navigation, ports et industries, 30 December 1992.

Диаграмма 13: Капиталовложения в развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в странах ЕКМГ (1975 год = 100%)



Источник: Европейская конференция министров транспорта, СЕМТ/СМ (91)9.