



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят четвертая сессия

Женева, 13–15 октября 2010 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Обмен информацией о мерах, направленных на
стимулирование перевозок по внутренним
водным путям**

Текущее состояние европейской сети внутренних водных путей международного значения

Записка секретариата

I. Введение

1. Ниже представлен проект доклада о ходе развития европейской сети внутренних водных путей международного значения, который был подготовлен в процессе работы над Белой книгой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе. Текст этого доклада планируется опубликовать в качестве главы I Белой книги в соответствии с оглавлением, одобренным Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 22). Этот доклад заменяет двухгодичный доклад секретариата о текущем положении и тенденциях в области внутреннего водного транспорта (ВВТ).

2. Основное внимание в докладе уделяется внутренним водным путям международного значения, определенным в Европейском соглашении о важнейших водных путях международного значения от 1996 года (СМВП) и Протоколе 1997 года о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП). В главе II доклада кратко рассматриваются значение и показатели работы ВВТ в регионе ЕЭК за последние 10 лет. В главе III приводится описание европейской сети внутренних водных путей международного значения, определенной в Соглашении СМВП (сеть

СМВП). В заключительной главе представлены выводы, касающиеся тенденций в области политики и проблем развития этой сети.

II. Значение и показатели работы внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК

3. Половина европейского населения проживает вблизи побережья или внутренних водных путей, по которым можно обеспечить связь с большинством индустриальных центров. Около 5,6% всех грузов, перевозимых в 27 странах Европейского союза (ЕС), транспортируется на судах внутреннего плавания (автомобильным и железнодорожным транспортом перевозится 72,5% и 17,1% грузов, соответственно). Соотношение видов наземного транспорта за последнее десятилетие незначительно снизилось (1998 год: 6,4%). В Российской Федерации, учитывая ее трудные метеорологические условия, на долю внутренних водных путей приходится 4% объема грузовых перевозок. В Украине эта доля составляет всего 1,3%. Однако в странах с круглогодично и эффективно функционирующими судоходными путями, особенно вдоль рейнского коридора, доля внутреннего водного транспорта в общем объеме грузовых перевозок значительно выше: в Бельгии (14%), в Германии (13%) и Нидерландах (44%).

4. Два основных международных внутренних водных пути в Западной Европе – Рейн и Дунай, по которым в 2008 году было соответственно перевезено около 208 млн. т и 73 млн. т грузов. На обширной сети внутренних водных путей Российской Федерации ежегодно перевозится около 150 млн. т (2007 год)¹.

5. В 2008 году грузооборот ВВТ ЕС достиг 143 млрд. т·км. На долю Бельгии (9 млрд. т·км), Германии (64 млрд. т·км) и Нидерландов (46 млрд. т·км) приходится более 83% этих перевозок. В Российской Федерации грузооборот на внутренних водных путях в 2008 году составил около 64 млрд. т·км по сравнению с 86 млрд. т·км в 2007 году. В числе других стран с высокой долей ВВТ (2008 год) в регионе ЕЭК можно упомянуть об Австрии (2,4 млрд. т·км), Франции (8,6 млрд. т·км), Венгрии (2,3 млрд. т·км), Румынии (8,7 млрд. т·км) и Украине (4,5 млрд. т·км)². В Соединенных Штатах Америки баржами с малой осадкой перевозится приблизительно 12% всех грузов в междугородном сообщении (кроме каботажных перевозок). Еще 4% таких грузов перевозится на Великих озерах, иными словами общий объем внутренних перевозок по водным путям составляет около 16%. На долю этих грузов приходится всего 2% от общего объема расходов на грузовой транспорт в стране.

6. Сопоставление результатов ВВТ с ситуацией по состоянию на 1990 год, описание которой приводится в Белой книге ЕЭК ООН по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры от 1996 года (TRANS/SC.3/138), позволяет говорить о контрастирующих тенденциях. Наиболее значительный рост можно наблюдать в Румынии (+163%), что связано с крупномасштабным расширением и модернизацией порта Констанца и его вспомогательных терминалов в Мидии, которые обслуживаются напрямую ВВТ через канал Дунай – Черное море и его северное ответвление. В целом этот рост произошел совсем недавно и связан с восстановлением сообщения по Ду-

¹ Информация о грузовых перевозках по внутренним водным путям (в тонно-километрах и тоннах) отражена на рис. 1 и 2 в документе ECE/TRANS/SC.3/2010/2/Add.1. (По причине ограниченности места таблицы и рисунки опубликованы в добавлении к докладу).

² Более подробная информация приводится в таблице 1.

наю. То же самое касается Болгарии (+91%), Хорватии (+267%) и Венгрии (+83%), но при значительно меньших объемах. Затем следуют страны с устойчиво функционирующими сетями и стабильными общими экономическими условиями работы ВВТ, которые за данный период продемонстрировали существенный рост: наилучшие показатели были зарегистрированы в Бельгии (62%), Франции (39%) и Нидерландах (25%), тогда как ситуация в Германии практически не изменилась (1%), хотя в период 1990-1995 годов в Германии был достигнут более высокий рост по сравнению с другими странами этой группы. Общий значительный объем и прочное положение данной группы с полным основанием позволяют говорить о продолжении расширения ВВТ после окончания нынешнего экономического и финансового кризиса. Суммарно на долю этих четырех стран приходится приблизительно 60% общего объема перевозок ВВТ в Европе, включая Российскую Федерацию. Рост в Австрии (27%) обусловлен как открытием канала Майн – Дунай, так и недавним восстановлением сообщения по Дунаю, тогда как климатические факторы объясняют незначительный общий объем перевозок в Финляндии (25%) и Польше (–68%).

7. Как уже указывалось в Белой книге 1996 года, объемы перевозок во всех восточноевропейских странах после их перехода от централизованно планируемой экономики к новым условиям "свободного рынка" резко сократились. Об этом свидетельствуют данные по Чешской Республике (–86%), Литве (50%), Польше (–68%), Словакии (–32%), Российской Федерации (–60%), Сербии (–51%) и Украине (–93%). Однако ситуация изменилась, и сегодня практически во всех этих странах наблюдается рост. Снижение было отмечено в Италии и Швейцарии, при этом в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии какой-либо четкой тенденции не наблюдается, поскольку соответствующие объемы и покрываемые расстояния относительно малы.

8. В 2009 году транспортная активность на внутренних водных путях снизилась приблизительно на 15%–25% в силу экономического и финансового кризиса, который особенно ударил по сталелитейной промышленности и привел к серьезному сокращению спроса на транспортировку угля, железной руды и металлоизделий, а также на перевозки контейнеров между портами и внутренними регионами.

III. Европейские внутренние водные пути международного значения (сеть СМВП)

9. С учетом диспропорций в использовании ВВТ в различных частях региона ЕЭК ниже рассматриваются следующие подсети сети СМВП:

- А. сеть Рейн – Дунай (14 362 км, или 47,6% от общей протяженности сети СМВП (30 177 км);
- В. сеть Российская Федерация – Украина (9 339 км, или 30,9%);
- С. Балтийский регион (840 км, или 2,8%);
- Д. сеть Чехия – Словакия (715 км, или 2,4%);
- Е. бассейн Рона – Сона (679 км, или 2,3%),
- Ф. бассейн Сена – Уаза (632 км, или 2,1%); и
- Г. прибрежные маршруты и соединенные между собой внутренние водные пути (2 774 км, или 9,2%).

Разбивка СМВП по подсетям представлена на рис. 3³. Параметры, применимые к внутренним водным путям международного значения и указанные в приложении III к Соглашению СМВП, перечислены в таблице 2.

A. Сеть Рейн – Дунай

10. Сеть Рейн – Дунай (маршруты E 10, E 80, E 70, E 20, E 30) стала реальностью в 1992 году после открытия канала Майн – Дунай, соединив маршруты E 10 (север-юг) и E 80 (восток-запад) (рис. 4). Эта часть сети составляет почти половину общей протяженности водных путей СМВП и разбита на следующие классы водных путей: классы V–VII (8 913 км), класс IV (2 813 км) и классы I–III (2 636 км)⁴.

11. Более трети этих внутренних водных путей не соответствует стандартам сети СМВП (т.е. ниже класса IV) с точки зрения грузоподъемности судов, а также пригодности для комбинированных перевозок. Если анализировать эту сеть и показатели ее работы более подробно, то важно подчеркнуть, что по-прежнему существуют значительные различия в качестве инфраструктуры на Востоке и Западе по баварскому водоразделу, что отражается на развитии перевозочной деятельности в дополнение к экономическим, политическим и регулятивным факторам. Ключевое – и долговременное – различие между сетями Востока и Запада по этому водоразделу заключается в характере и плотности сети.

1. Инфраструктура

a) Рейнский бассейн

12. Рейнский бассейн, несомненно, является наиболее развитой, эффективно обслуживаемой и используемой для транспортных целей частью сети СМВП. Он характеризуется наибольшей концентрацией населения и плотностью сетей внутренних водных путей, и его доля в классификации внутренних водных путей по наиболее высоким классам значительно выше, чем других европейских внутренних водных путей⁵.

13. Инфраструктурные проекты в рейнском бассейне и далее на восток через северную Германию в Польшу и балтийские страны главным образом призваны ликвидировать стратегические узкие места и повысить пропускную способность маршрутов, сходящихся на Рейне. Проект на Среднегерманском канале (E 70), предусматривающий его модернизацию до уровня класса Vb, достиг Берлина. Сейчас ведутся работы по его расширению в районе Нидерфинова, где строится новый баржеподъемник. Продолжается работа по созданию вторых шлюзов на Мозеле и повышению пропускной способности этой реки посредством углубления фарватера для прохождения судов с осадкой до 3 м. В скором времени в результате реализации проекта водного пути Сена-Шельда, включая канал Сена – Север Европы (E 05, класс Vb), в Рейнском бассейне сеть водных путей станет еще более густой, улучшатся эксплуатационные условия для перевозчиков и появятся новые возможности для предложения услуг, особенно по комбинированным перевозкам. Этот канал свяжет рейнский бассейн с изолиро-

³ 836 км, или 2,8%, приходится на водные пути, не отнесенные ни к какому региону.

⁴ Эти данные приводятся в Перечне основных характеристик и параметров сети водных путей категории E ("Синяя книга") (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.1).

⁵ PINE Study "Prospects of Inland Navigation within the Enlarged Europe" (Concise report) (September 2004), p. 21.

ванной в настоящее время западной частью маршрутов E 80 и E 80–04. Таким образом, в ближайшем будущем (2015 год) эта изолированная сеть станет подсетью общей взаимосвязанной системы.

14. Слабой стороной существующей основной сети с точки зрения взаимосвязи с новыми государствами – членами ЕС к востоку от Германии является плохое общее состояние внутренних водных путей по всей территории Польши, т.е. маршрута E 70 к востоку от Одера. Водные пути международного значения (классы IV и Va) составляют соответственно всего 1,9% и 3,0% от общей протяженности водных путей в этой стране, равной 3 650 км. Польское правительство идентифицирует все основные маршруты (E 30, E 40 и E 70) в качестве "базовых узких мест", где требуется их повышение с уровня класса I, II или III до класса Vb, однако сегодня ничего не известно о подобных проектах, которые были бы включены в повестку дня польского правительства. Польше принадлежит ключевая роль в обеспечении взаимосвязи с сетью "пяти морей" в Российской Федерации, которая в настоящее время функционирует отдельно, через реку Буг, однако существуют серьезные проблемы для беспрепятственного судоходства, обусловленные разными гидрологическими режимами и глубинами. Кроме того, против крупных проектов инженерно-строительных работ (устранение препятствий для свободного судоходства или работы по канализации) выступает природоохранное лобби. В этом контексте инвестиционные решения в некоторых странах принимаются исходя из того, что со временем соседние страны также осуществляют сопоставимые инфраструктурные капиталовложения в соответствии с Соглашением СМВП, с тем чтобы создать взаимосвязанную общую сеть. Менее критическим для развития сообщения является "недостающее звено" E 70 (Твенте-Среднегерманский канал), которое включено в СМВП, но считается долгосрочным проектом.

б) Дунайский бассейн

15. Напротив, проблемы на Дунае связаны с его судоходными условиями и пропускной способностью самой реки, а также ее притоков и соединительных водных путей. Поэтому приходится говорить о стратегическом узком месте, обусловленном ограниченной осадкой на дунайском участке Штраубинг-Фильсхофен (в настоящее время гарантированная осадка составляет не более 1,55 м) и других участках с меньшей, чем требуемая осадка в 2,50 м, в Румынии/Болгарии, Сербии и Венгрии (в течение разного количества дней в году: в некоторых случаях 7–15, но может достигать и до двух и более месяцев). Устранение этих узких мест является целью приоритетного проекта 18 ЕС в рамках программы развития Трансевропейской транспортной сети (ТЕС-Т). Этот проект направлен на обеспечение единообразных характеристик на протяжении всего 3 000-километрового водного пути от Северного моря до Черного моря. На рис. 5 указаны критические участки на Дунае с точки зрения его пропускной способности, которые были определены Дунайской комиссией (ДК). В рабочих документах 2010 года по основным направлениям судоходной политики ДК подчеркнула необходимость проведения крупных инфраструктурных работ, для того чтобы весь этот водный путь можно было классифицировать как часть сети водных путей категории E, определенной Соглашением СМВП.

16. Возможные решения изучаются в исследовании, в котором участвуют все основные заинтересованные стороны, включая представителей транспортного сектора и природоохранных групп. Работы уже ведутся на австрийском участке Дуная. Ситуация в Румынии и Болгарии отличается, поскольку этим странам надлежит выполнить требования нормативных положений ЕС по охране окружающей среды. Можно считать, что проект Штраубинг-Фильсхофен является

уникальной возможностью и поистине европейским проектом, направленным на создание высококачественной инфраструктуры внутреннего судоходства по водным путям между Северным морем и Черным морем.

17. Рейнский и Дунайский бассейны также разительно отличаются по плотности сети, учитывая весьма плохие судоходные условия на всех притоках Дуная, ни один из которых не обслуживает эту водную артерию в качестве "фидерного" маршрута так, как это происходит с канализированными реками Мозель, Майн, Некар и т.д., которые действительно служат "подвозными" путями для Рейна. Одним из основных узких мест является участок на реке Сава до Сисака в Хорватии. Его планируется довести до уровня класса Vb, однако даже нынешний предел для класса III не обеспечивается на протяжении длительных периодов. Река Тиса в Венгрии вообще не включена в СМВП. Река Ваг в Словакии, как и Сава, является одним из основных узких мест, и на ее нижнем участке, соединяющимся с Дунаем, необходимо провести крупномасштабные работы по созданию объектов инфраструктуры. Морава не обладает потенциальными возможностями для свободного судоходства. Таким образом, Дунай функционирует в качестве водной артерии без ответвлений со всеми обусловленными этим ограничениями.

18. Заметным исключением может стать канал Дунай-Бухарест в Румынии (E 80-05), где недавно были возобновлены работы, прерванные в 1990 году. В этом контексте недостающие звенья Дунай-Одер-Эльба потенциально также имеют большое значение, включая возможный первый этап, предполагающий создание "ответвления" от Дуная до внутреннего порта в Моравии в районе Бржецлава. В нынешней ситуации наличие многих подобных факторов в целом позволяет говорить о том, что дунайская часть общеевропейской сети СМВП менее рентабельна с точки зрения ВВП, чем Рейнский бассейн к западу от баварского водораздела.

2. Флот

19. Дисбаланс в развитии инфраструктуры на Рейне и Дунае также распространяется и на флот, поскольку подавляющее большинство судов, эксплуатируемых на этой сети, входит в состав Рейнского флота. Анализ довольно ограничительного определения критериев, используемых Международной ассоциацией рейнских судовых регистров (ИВР), позволяет говорить в общей сложности о почти 9 000 грузовых судов, все из которых сертифицированы для эксплуатации на Рейне ("jauge du Rhin", Рейнский обзор)⁶. Согласно ИВР, еще некоторое количество судов отнесено к "национальным флотам", т.е. общее число можно увеличить еще на 4 603 единицы⁷ грузоподъемностью 4,2 Мт. В 2007 году дунайский флот насчитывал в общей сложности 3 962 судна внутреннего плавания⁸.

а) Рейнский флот

20. Первое, что можно отметить по поводу рейнского флота, – увеличение среднего размера судов в зависимости от периода постройки. До 1970 года

⁶ Значительная часть флота Франции отвечает рейнским требованиям ("certificat du Rhin"), однако по некоторым причинам эти суда не зарегистрированы в качестве таковых в базе данных ИВР. В таком случае регистр можно увеличить еще приблизительно на 500 судов.

⁷ 1 044 судна зарегистрировано в Бельгии, 1 532 – во Франции, 250 – в Германии, 1 759 – в Нидерландах.

⁸ Основные показатели судоходства по Дунаю в 2007 году, Дунайская комиссия.

средний размер соответствовал баржам класса II (до 1960 года), затем классу III. Позднее, с 1970 по 1999 годы, средний размер приблизительно соответствовал классу IV и за последнее десятилетие он вырос до класса V. За несколько лет количество судов этого класса практически удвоилось⁹. Хотя на их долю приходится 4% флота, суда грузоподъемностью 3 000 т и более составляют 17% мощности, а суда грузоподъемностью от 2 000 до 2 999 т – 30% мощности, при этом на их долю приходится всего 14% флота. Ускорение этой тенденции особенно заметно по годам постройки: в 1980-х годах доля судов грузоподъемностью 2 000 т и более едва ли составляла 30% нового флота, с 1990 года и далее – 49% и 67%, или соответственно 75 и 85% мощности. Это уже устоявшаяся тенденция, которая вряд ли прекратится. Поворотным моментом, безусловно, стал 1970 год: после этого было построено очень небольшое количество судов грузоподъемностью менее 4 000 т. Однако в силу очень большой продолжительности сроков эксплуатации судов ВВТ с течением времени структура флота будет меняться медленно¹⁰. Как показано на рис. 6, период 1950-1969 годов резко выделяется над остальными: это период реконструкции и начала применения буксировки методом толкания. Напротив, темпы обновления флота значительно снизились в период 1990–1999 годов.

21. Еще одним достойным внимания показателем является длина судов на Рейне¹¹. Значительный прорыв в этой области произошел после опубликования Белой книги 1996 года. Начиная с 1996 года в Рейнском бассейне разрешена эксплуатация самоходных судов длиной 135 м и было построено их определенное количество, что, как указано выше, резко увеличило среднюю грузоподъемность флота. Однако это привело к появлению новой категории судов, которые можно классифицировать в качестве Vb и для которых не могут использоваться шлюзы длиной 110 м (класс Va)¹². Суда длиной 76,75–85,74 м относятся к классу IV (суда для работы на канале Рейн-Херне или суда типа "Иоганн Вел-

⁹ Об этом свидетельствуют таблицы 3 и 4, в которых указаны количество судов рейнского флота по году постройки и размеру и их мощность по году постройки и размеру.

¹⁰ Совсем недавно возникшая и несколько отличающаяся тенденция позволяет говорить о новой концепции "баржевой доставки", которая в настоящее время развивается в Нидерландах, где для доставки партий грузов, предназначенных для заказчиков, находящихся в центральных районах городов, на водных путях с ограниченной пропускной способностью используются меньшие по размеру транспортные единицы. Этот факт упоминается для справки, однако со временем это может замедлить или уравновесить уже устоявшуюся тенденцию, выявленную с помощью статистических данных за период с 1970 по 2008 годы.

¹¹ См. таблицу 5 о количестве судов по году постройки и длине и таблицу 6 с указанием мощности судов по году постройки и длине.

¹² В частности, имеется несколько таких шлюзов во Франции (Клеван на Мозеле/Мёрте, Сент-Морис, Сент-Мор на Марне, Кретей, Бельрив и Жанвиль на боковом канале уfУазе, множество шлюзов в Бельгии (водные пути Шельда, Лейе и Самбр) и Некар в Германии. Кроме того, их нельзя использовать в существующих разворотных бассейнах на многих водных путях, предназначенных для судов длиной 110 м или буксиров-толкачей небольшой длины и пригодных для всех буксиров-толкачей большой длины в случае расцепки судовых составов. И наконец, только несколько терминалов имеют достаточную длину, чтобы обеспечивать им удовлетворительные условия приема.

кер"). С 1970 года эти наиболее распространенные суда были заменены судами класса Va (длиной 85,75–110,74 м)¹³.

22. Еще один интересный факт – соотношение между самоходными и несамоходными судами. На протяжении десятилетий бóльшая часть судов буксировалась, затем, главным образом после второй мировой войны, настала эпоха самоходных судов, а начиная с 1959 года с обычной буксировки произошел быстрой переход на использование буксировки методом толкания – более безопасную и более эффективную технологию. Доминирующее положение занимают самоходные баржи, поскольку на их долю приходится 60% судов и мощности рейнского флота¹⁴. Поскольку буксиры–толкачи обслуживают определенное число барж, они способны перевозить большое количество груза, но при меньшей удельной нагрузке. Более важное значение имеет то, что баржи (или лихтеры) должны быть одинакового размера, и эта концепция стандартизации ограничивает возможности перехода на более крупные баржи¹⁵.

23. Однако стоит отметить переход на баржи 110 x 11,4 м (30 единиц), используемые наряду с самоходными судами длиной 135 метров. Имеется всего 49 барж длиной 90,75–109,74 м, число же барж длиной 85,75–90,74 м составляет 155. Это действительно немного по сравнению с лихтерами типа "Европа II" (76,5 x 11,4 м), общее число которых составляет 579 единиц, и его удлиненными версиями длиной 85,74 м (182 единицы), ставшими базовым вариантом, заменив баржи типа "Европа I" (70 x 9,5 м), которых осталось всего 43 единицы¹⁶.

b) Дунайский флот

24. Мощность дунайского флота, как следует из Статистического справочника Дунайской комиссии, с 1970 года заметно выросла (+36%), но после 1990 года, когда она достигла пикового показателя в 5 Мт, уменьшилась. В 2007 году грузовой и пассажирский флот на Дунае в общей сложности насчитывал 4 105 судов, т.е. на 2% больше, чем в 2006 году. Общая мощность дунайского флота в 2007 году достигла 3,84 Мт. На рис. 7 показана эволюция мощности флота по странам, а в таблице 11 отражено изменение общей мощности флота по годам.

25. Основную часть флота составляют толкаемые баржи, мощность которых с 30% в 1970 году выросла до 68% в 2005 году. В течение следующих нескольких лет основным типом несамоходных судов для контейнерных перевозок по Дунаю останутся модернизированные баржи типа "Европа II". За тот же период доля судов, буксируемых обычным методом, сократилась более чем наполовину, и особенно заметным это уменьшение было после 2000 года. На их долю по-прежнему приходится 18% мощности. Кроме того, иногда их счаливают борт о борт в толкаемых составах, что безусловно является преобладающим методом

¹³ Тот факт, что некоторые суда старше 1996 года имеют длину более 110,74 м, объясняется удлинением или увеличением размеров судна – технологией, которая получает широкое применение.

¹⁴ Это отражено в таблицах 7 и 8, на которых указаны количество и мощность самоходного рейнского флота по году постройки и длине.

¹⁵ Кроме того, может оказаться выгодно с помощью одного и того же буксира перевозить грузы разного типа и получать экономию, обусловленную эффектом масштаба, даже в случае мелких партий груза. Поэтому средний размер барж существенно не увеличился, оставшись на уровне значительно ниже 2 000 тонн. Баржа "длиной 100 м/шириной 14 м", которую широко рекламировали в 1980-х годах как "судно будущего", так и не получила распространения, а имеющееся их количество можно считать анекдотичным (всего единица).

¹⁶ Подробная информация содержится в таблицах 9–10, где указаны количество и мощность рейнского баржевого флота по году постройки и длине.

буксировки. В отличие от Рейна, на долю самоходных судов по-прежнему приходится меньшая часть флота – около 14%, причем это число остается неизменным.

3. Показатели работы ВВТ

26. Разброс характеристик водных путей на этой сети – от Нижнего Рейна и Альберт-канала (9 000 т) до "ответвлений" Е 20 и Е 30, которые часто ограничены тысячами тонн, приводят к существенным различиям в стоимости перевозок ВВТ.

а) Рейн

27. Объем перевозок по Рейну в 2007 году возрос на 2,6%; это увеличение было связано главным образом с сельскохозяйственным (4,6%) и металлургическим (15,7%) секторами. Особенно сильный спрос наблюдался на перевозку сухих грузов (4,4%). В то же время развитию судоходства по Рейну лишь умеренно (+2,2%), способствовал рост перевозок контейнеров в целом. Кроме того, объем танкерных перевозок в 2007 году снизился на 3,5%, что объясняется общим уменьшением (10%) объема транспортировки нефтепродуктов.

б) Дунай

28. На Дунае общий объем перевозок грузов в 2007 году достиг 80,6 млн. т, т.е. рост с 2006 года составил 10,1%. На долю перевозок между дунайскими портами приходится 71% этого объема. В период 2004–2005 годов общий объем перевозок грузов через крупные порты на Дунае вырос на 5,4% (54 Мт и 57 Мт в 2004 и 2005 годах, соответственно). На долю перевозок сельскохозяйственной продукции приходится свыше 80% этого объема.

В. Сеть Российская Федерация–Украина

29. Наиболее структурированная и равномерно развитая подсеть сети СМВП образована водным путем Е 50 в Российской Федерации, а также с Беломорско-Балтийским каналом, участком реки Дон от Азова до Калача и Волго-Донским судоходным каналом¹⁷ наряду с маршрутом 40 Е в Украине (Днепр до Киева и Беларуси). Логично рассматривать водные пути Украины как принадлежащие к этой взаимосвязанной сети, учитывая реальность перевозок "река-море" через Черное море (рис. 8).

30. Можно считать, что эта сеть имеет одинаковые характеристики, поскольку 88% общей протяженности открыто для плавания судов типа "река-море" с большой осадкой, а субстандартные водные пути (класс III) составляют менее 5% протяженности ("ответвления", образуемые реками Днестр и Десна).

1. Инфраструктура

31. Вопросы инфраструктуры можно разбить на две категории: вопросы, касающиеся непосредственно самой сети, и вопросы, определяющие ее "взаимосвязанность" с остальной частью сети СМВП.

32. В сети остаются два стратегических узких места: самый низкий участок реки Дон (Е 50) в Кочетовском шлюзе, по причине недостаточной глубины на

¹⁷ Включая составные части прибрежного маршрута Е 60 от Гибралтара до Санкт-Петербурга и далее до Архангельска, а также прибрежного маршрута Е 90 от Гибралтара до Азова и Астрахани.

пороге этого шлюза (3,60 м) и ограниченной ширины (17 м вместо 18 м), и на Волге (Е 50) от Горьковского гидроузла до Нижнего Новгорода из-за недостаточной глубины на пороге Городецкого шлюза¹⁸. Волго-Донской канал не является стратегическим узким местом, однако запланированное строительство вторых камер шлюзов на каждом из его девяти шлюзов к 2020 году позволяет квалифицировать его в качестве такового. Это тем более справедливо, если учитывать заинтересованность Казахстана и соседних азиатских стран в развитии транспортных схем "река-море" через Каспийское и Черное моря до Дунайского бассейна и остальной части Европы. Увеличение пропускной способности Волго-Донского канала посредством строительства вторых шлюзов могло бы способствовать достижению этой цели.

33. Взаимосвязь с остальной сетью СМВП зависит от следующих недостающих звеньев: соединения с основной сетью через Польшу и само по себе недостающего звена Е 40 (или Е 41) (водный путь Балтийское море – Черное море). Что касается этого звена к западу в направлении Польши, то этот водный путь проходит от украинской границы вблизи Чернобыля через Беларусь до Бреста на польской границе (через реку Припять и Днепровско-Бугский канал). Он относится к внутренним водным путям класса IV, однако часть инфраструктуры этого канала ухудшилась и больше не отвечает современным экологическим требованиям. Поэтому Беларусь строит здесь новые шлюзы, для того чтобы довести его до уровня стандартов класса Va. Были построены четыре гидроузла и два шлюза, что обеспечивает проход судов длиной 110 м, шириной 12 м и осадкой 2,2 метра. Работы продолжаются. С другой стороны, в Польше никаких проектов не планируется, и, по всей вероятности, в обозримом будущем этот участок будет по-прежнему считаться недостающим звеном¹⁹.

34. В 2008 году в Российской Федерации был введен в эксплуатацию второй шлюз на Кочетковском гидроузле на реке Дон. В 2014 году планируется завершить капитальные дноуглубительные работы на Волго-Балтийском судоходном канале с целью восстановления габаритов внутренних водных путей²⁰. Стратегия "развития транспортной системы Российской Федерации на 2010–2015 годы" включает крупные инвестиционные проекты, направленные на устранение узких мест в единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации: новый низконапорный гидроузел в Нижнем Новгороде на реке Волга и строительство второй нитки шлюза на Нижне-Свирском гидроузле на реке Свирь Волго-Балтийского судоходного канала. Планируются также крупные ремонтные работы и реконструкция объектов инфраструктуры канала им. Москвы. Общая стратегия охватывает единую глубоководную систему европейской части Российской Федерации и водные пути Сибири и Дальнего Востока. На всех шлюзах Волго-Донского водного пути планируется строительство вторых камер, которое будет завершено к 2020 году. Инвестиции на развитие портовой инфраструктуры российских водных путей СМВП включают строительство новых терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов, что позволит обраба-

¹⁸ Хотя речь идет не об абсолютном ограничении, а о временном факторе, поскольку сейчас номинальная глубина обеспечивается 2–3 часа в день.

¹⁹ Водный путь Балтийское море – Черное море был рассмотрен на сорок седьмой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН в 2003 году на предмет его возможного включения в СМВП, однако положительного решения достигнуто не было. Вместе с тем следует отметить, что наиболее серьезным узким местом в обозримом будущем является выпадение радиоактивных осадков после Чернобыльской катастрофы, ограничивающее коммерческое судоходство по этой 30-километровой запретной зоне.

²⁰ См. доклад секретариата ЕЭК ООН 2008 года (ECE/TRANS/SC.3/2008/1/Add.1).

тивать все типы судов класса "река–море" и увеличить пропускную способность порта на 6 Мт. Планируется также развитие системы управления движением судов и информационное обеспечение судоходства на всей протяженности внутренних водных путей Российской Федерации.

2. Флот

35. В 2008 году на учете Российского речного регистра состояло 28 200 судов, в том числе 1 066 судов типа "река-море" и 107 вновь построенных судов. В 2007 году судоходной деятельностью занималось свыше 2 000 лицензиатов; прошли обновление 43 судна. По состоянию на конец 2006 года украинский флот судов внутреннего плавания насчитывал 806 судов²¹, включая 54 танкера и 752 сухогруза. Модернизация флота является одним из требований во всех странах на данной сети, в том числе в Казахстане, в восточной части Каспийского моря. Это неизбежно длительный процесс, который займет многие годы, прежде чем флот этих стран будет полностью отвечать современным экологическим и экономическим стандартам. В Украине спроектировано судно, относимое к классу устьевых сухогрузов грузоподъемностью 5 000–6 000 т при осадке 5,5 м: оно предназначено для сообщения "река-море" через устьевые порты Днепра (Херсон), Южного Буга (Николаев) и Дуная (Измаил, Рени). Как уже упоминалось, такие суда не будут учитываться в статистике флота судов ВВТ, поскольку по своей осадке они, безусловно, относятся к категории каботажных, а не речных судов.

3. Показатели работы ВВТ

36. Ежегодно внутренним водным транспортом Российской Федерации перевозится порядка 130–140 Мт грузов с грузооборотом 80–90 млрд. т·км и около 20 млн. пассажиров с пассажирооборотом 880 млн. пассажиро-километров. Как уже указывалось, доля внутреннего водного транспорта в общем объеме грузовых перевозок транспортным комплексом страны составляет около 4%. Однако на отдельных сегментах рынка грузовых перевозок она весьма значительна, например свыше 80% грузов, доставляемых в районы Крайнего Севера. Объем перевозок грузов ВВТ в Российской Федерации в 2007 году составил 152,4 Мт (прирост 9,5% к уровню 2006 года) с грузооборотом 83,7 млрд. т·км. Перевозки во внутреннем сообщении составляют 131,3 Мт (на 12,4% больше, чем в 2006 году), в заграничном плавании – 21,1 Мт. В 2007 году в российских речных портах было переработано 225 Мт грузов, что на 17,6% больше, чем в 2006 году, в том числе объем перевалки экспортных грузов составил 17,5 Мт, импортных – 1,4 Мт и внутренних – 206,6 Мт. Переработка экспортных грузов выросла на 21,7%, импортных – на 14,3% и внутренних – на 17,3%. Рост перевозок грузов внутренним водным транспортом в 2007 году объясняется увеличением сроков навигации в речных бассейнах и ростом абсолютных объемов перевозок сухих грузов на 12,5% (в первую очередь цемента, металла, лесных и строительных грузов), а также увеличением перевозок леса в плотках. В соответствии с общим планом развития ВВТ 2003 года ведется подготовка по открытию российских внутренних водных путей (маршрут восток-запад от Азова до Астрахани в 2007 году и север-юг от Волгограда до Санкт-Петербурга) для судов под иностранными флагами.

²¹ Из анализа, как и по всему настоящему докладу, исключены пассажирские суда.

37. В Украине объем грузов, перевозимых ВВТ, с 2000 года постоянно растет, однако последние данные (14 млн. т в 2006 году) по-прежнему значительно отстают от уровня 1990 года, составившего 66 Мт. В распределении перевозок по видам транспорта на ВВТ приходится всего 0,8% в тоннаже и 1,3% из 6,3 млрд. т·км²². Эти цифры остаются значительно ниже уровня потенциальных возможностей внутреннего судоходства. По существу в период 1990-2000 годов объем грузов, перевезенных в Украине внутренним водным транспортом, снижался быстрее (-87%), чем соответствующие данные по всем грузовым перевозкам (-75,4%). Однако все это снижение имело место до 1995 года, а начиная с 2000 года и в последующие шесть лет объем перевозок ВВТ рос быстрее (на 69%), чем перевозки в целом (19%). Это отражает наметившееся в последние годы стремление развивать чрезвычайно выгодный вид транспорта. Для увеличения объемов перевозок грузов по внутренним водным путям в каботаже и заграничии (включая транзитные грузы), кроме пополнения отечественного флота судами внутреннего и смешанного "река-море" плавания и стимулирования отечественного судостроения, предусматриваются такие меры, как резервирование грузов за национальным перевозчиком (квотирование), совершенствование системы государственного регулирования в целях повышения конкурентоспособности отечественного флота и создание стимулирующих экономических условий для перевозки транзитных грузов.

С. Балтийский регион

38. Балтийский регион состоит из северной части Е 40, восточной части Е 70 и Е 41, относящихся к возможному водному пути Балтийское море – Черное море (рис. 9).

1. Инфраструктура

39. Планирование главным образом связано с постепенным улучшением условий навигации по реке Неман от Калининграда и внутренних районов Литвы до Каунаса, который определен в качестве конечной точки маршрута Е 41. Однако планы относительно скромны, поскольку речь идет об увеличении осадки до 1,60 метра. Каунасская плотина препятствует развитию судоходства от Каунаса до Вильнюса или Беларуси, и в настоящее время никаких планов по преодолению этого препятствия не существует.

40. В этой связи концепция водного пути Балтийское море – Черное море, будь то за счет расширения маршрута Е 41 или улучшения условий судоходства по реке Даугава от Риги в направлении внутренних районов, в настоящее время остается гипотетической в отсутствие какой-либо поддержки со стороны соответствующих балтийских государств Литвы и Латвии. Таким образом, только одна Беларусь выступает за развитие этого водного соединения.

41. Следует отметить, что на Даугаве (не на сети СМВП) имеются условия для свободного судоходства, сопоставимые с продемонстрированными здесь

²² В качестве общей меры предосторожности в отношении статистики бывших советских республик стоит отметить, что их статистические данные часто включают грузооборот на иностранной территории или на море судами национальных флотов, что отличается от общей методологии, согласованной ЕЭК ООН, и несколько осложняет процесс сопоставления. Кроме того, часть грузооборота, возможно, учитывается дважды: по стране перевозчика и по стране выполнения перевозки. Это также имеет место на Дунае.

условиями Немана (вниз по течению от плотины) и польских рек. Все эти реки блокируются льдом на протяжении многих месяцев в году. Только глубокие изменения в подходе к транспортной политике и природоохранной деятельности на реках могут изменить перспективы этой подсети, что вряд ли произойдет в среднесрочном плане.

42. В последние годы на этой сети осуществлялись весьма ограниченные капиталовложения, что касается двух стран: Калининградской области Российской Федерации и Литвы; инвестирование в основном было сосредоточено на морских портах и подъездах к ним. Интеграция этой подсети в главную сеть зависит от инвестиций в базовые узкие места в Польше.

2. Флот

43. Флот ВВТ в этом регионе (Калининград и Литва) незначителен. В Польше он насчитывает (в 2007 году) 107 самоходных барж со средней грузоподъемностью 600 т и 428 барж для толкачей-буксиров со средней грузоподъемностью 500 тонн. Этот флот эксплуатируется на тех польских водных путях, которые взаимосвязаны с водными путями Германии и Рейнским бассейном. Относительно малый дедейт объясняется нынешними характеристиками Одера и канала Одер-Висла. В этой подсети к востоку от Е 70, учитывая, в частности, ограничения по глубине, доля водного транспорта в общем объеме грузовых перевозок весьма незначительна: например, в Польше она составляет менее 1% от объема внутренних грузовых перевозок. Доля ВВТ также ничтожно мала в Литве, Латвии и Калининградской области Российской Федерации.

3. Показатели работы ВВТ

44. Это подсеть с наименьшим объемом перевозок. Причина заключается в базовых параметрах наряду с жесткими ограничениями по глубине на реках со свободным течением. Фактически на долю водных путей, не достигающих уровня международных стандартов, приходится 50% от протяженности этой подсети.

D. Сеть Чехия-Словакия

45. В географическом центре европейской сети водных путей и СМВП расположены Чешская и Словацкая Республики, где находятся, вероятно, самые критические стратегические узкие места в нижних частях реки Эльба около германской границы и наиболее очевидные недостающие звенья²³. Эта часть сети состоит из маршрутов Е 20 и Е 30 и южного ответвления, а также Е 81 (рис. 10).

1. Инфраструктура

46. Приоритетом для Чешской Республики является улучшение условий судоходства по реке Эльба со свободным течением между границей Германии и Усти-над-Лабем, где проектируются две низконапорные плотины (менее 6 м) и гидроэлектростанции со шлюзами 200 x 24 м. Эти работы имеют крайне важное значение для обеспечения такой же глубины, которая имеется с германской

²³ Недостающие звенья Е 20 и Е 30 главным образом находятся в Чешской Республике. Соединение Ваг-Одер (маршрут Е 81) является альтернативным проектом, который по-прежнему находится на стадии рассмотрения в Словакии.

стороны границы. В нынешней ситуации развитие внутреннего судоходства серьезно ограничено, поскольку в периоды низкой воды имеющиеся глубины составляют всего 90 см (по сравнению с 1,30 м на Эльбе со свободным течением в Германии).

47. Удлинение маршрутов Е 20 и Е 30 и соединительного маршрута к югу от Дуная является частью амбициозного чешского проекта "Встреча трех морей" (Северного моря, Балтийского моря и Черное море). Этот проект был задуман еще в 1901 году и первоначально должен был быть завершен к 1924 году. До недавнего времени Чешская Республика не поддерживала идею реализации этого проекта. Однако в июле 2009 года она приняла политику развития территориально-пространственного планирования, признающую необходимость развития водных путей в стране в следующем десятилетии. В качестве приоритетов были выделены реки Эльба и Влтава, однако предусматривается также возможность создания "водного коридора" Дунай-Одер-Эльба (ДОЭ). Правительство приняло резолюцию, в которой определена основа для тщательного изучения необходимости этих недостающих звеньев на международном уровне. В частности, оно намерено обсудить трассу этого водного пути с представителями Австрии, Германии, Польши, Словакии и Европейской комиссии, а также представителями других сторон, подписавших СМВП. Ожидается, что в результате этих обсуждений будет подготовлена международная оценка возможного строительства, транспортной эффективности и инвестиционных потребностей для отдельных участков водного коридора ДОЭ. Итоги этого нового подхода к проекту будут представлены правительству в конце 2010 года для принятия последующих решений.

48. В последние годы все инвестиции в сеть были заблокированы. Краткосрочные инвестиции предназначены для Эльбы и Влтавы, в частности, для крайне необходимого шлюза и плотины в Дечине, без которых трансграничное баржевое сообщение с портом Гамбург в периоды малой воды невозможно. Некоторые из инвестиций, запланированных в краткосрочной перспективе, осуществляются на небольших водных путях, таких как верхняя часть Влтавы и Моравы, связанные с каналом Бата (оба относятся к классу I). Эти запланированные капиталовложения будут иметь значение скорее для развития водного туризма, чем для перевозок грузов по водным путям, причем они на связаны с самим проектом водного коридора ДОЭ.

2. Флот

49. Чешский флот состоит из 68 самоходных барж и 249 барж для буксировки методом толкания с соответствующими средними показателями грузоподъемности 900 т и 500 тонн. Все они в настоящее время задействованы главным образом для ограниченных внутренних перевозок, тогда как экономическая целесообразность трансграничного сообщения вызывает серьезные сомнения по причине ограниченных глубин, что указывалось выше.

3. Показатели работы ВВТ

50. Движение отличается большой нерегулярностью, несмотря на наличие высококачественной инфраструктуры в верхних частях Лабы/Эльбы, из-за низкой воды на Лабе/Эльбе, о чем уже говорилось выше. Эти трудности усугубляются также сильными наводнениями, поскольку они наносят повреждение набережным и руслорегулирующим сооружениям; некоторые из наиболее мощ-

ных наводнений имели место недавно²⁴. Кроме того, часть движения между Гамбургом и Прагой проходит по водному пути до Дрездена, а затем трансграничные перевозки осуществляются уже автомобильным транспортом. Это может объясняться тем фактом, что глубина на первых 40 км чешского маршрута на 0,4 м меньше, чем со стороны Германии, что делает весьма нерентабельными перевозки вверх по течению.

Е. Бассейн Рона-Сона

51. Эта небольшая изолированная сеть, состоящая из маршрута Е 10 (юг), обеспечивает отличные условия для перевозок по внутренним водным путям между внутренними регионами и портами Марсель-Фос и Сет, далее до Лиона и внутреннего порта Паньи около Дижона.

1. Инфраструктура

52. Характеристики сети водных путей Рона-Сона соответствуют СМВП и стандартам для комбинированных перевозок, при этом для обеспечения, требуемой глубины на Соне и требуемого водного сечения на канале Рона-Сет необходимо выполнить лишь небольшой объем работ (рис. 11).

53. Трудность реализации полного потенциала ВВТ на этой подсети обусловлена ее изоляцией от основной сети. Официальная политика с начала 1990-х годов была сосредоточена на недостающем звене Сена-Север, вследствие чего маршрут Е 10 получил более низкую степень приоритетности. В 1997 году от проект Рейн-Рона, который планировался с конца 1960-х годов, отказались. После нескольких лет ограниченного планирования французское правительство, провинции (инициаторами выступили Лотарингия и Рона-Альпы) и национальное акционерное общество "Судоходные пути Франции" (ВНФ) возобновили исследования на данном маршруте, мотивируя это общим осознанием низкой ценности интенсивного 30-летнего инвестирования на Роне и Соне в отсутствие такого звена.

54. Как указывалось выше, для полного достижения уровня характеристик класса Vb по всей этой подсети остается выполнить совсем небольшой объем работ, а до достижения класса пропускной способности IV необходимо провести дноуглубительные работы на некоторых участках Соны, а также работы по расширению и углублению фарватера на канале Рона-Сет.

2. Флот

55. Флот бассейна Рона-Сона состоит из судов шириной более 5,10 м либо судов, которые имеют достаточно небольшую ширину, но длина которых превышает размеры шлюзов типа "Фрейсине" (38,5 x 5,20 м), что ограничивает их эксплуатацию пределами бассейна, поскольку каждый маршрут выхода из этого бассейна соответствует размеру шлюза типа "Фрейсине". В настоящее время флот насчитывает в общей сложности 152 судна грузоподъемностью 215 400 т; в 2008 году было задействовано 134 судна общей грузоподъемностью 209 600 т. ВНФ регулярно представляет данные о судах общего пользования, тогда как перевозкой песка и гравия занимаются еще 57 частных судов, эксплуатация которых также ограничена пределами бассейна (таблица 12).

²⁴ Три значительных наводнения произошли в 2002, 2006 и 2007 годах, меньшие по мощности – в 1997 и 2010 годах.

56. Первый момент, который следует отметить, – чрезвычайно большой средний размер судов, который практически в три раза превышает средний размер судов французского флота в целом. Это вполне объяснимо, поскольку все баржи типа "Фрейсине", которые снижают средний показатель, не учитываются, так как их эксплуатация не ограничена пределами этого бассейна. Кроме того, суда, осуществляющие перевозки за собственный счет, в статистику не включены, а их средний размер значительно меньше (571 т). Это обусловлено логикой логистики, поскольку песчаный порт нуждается только в том объеме строительных материалов, который он продает ежедневно, что вряд ли во Франции превышает показатель в 500 т. Использование для этих целей барж грузоподъемностью 2 000 т приведет к ненужному замораживанию крупных инвестиций для обслуживания плавучего склада, что не будет делать ни один оператор. За последнее десятилетие размер и мощность флота существенно возросли по причине увеличения объема перевозок²⁵.

3. Показатели работы ВВТ

57. Стимулом для увеличения флота в бассейне Рона-Сона послужил рост объема контейнерных перевозок, и в его состав вошло большое количество барж и самоходных судов. Это безусловно один из перспективных секторов вне зависимости от локальных или глобальных кризисов. С другой стороны, отмечается заметное сокращение танкерного флота. Это объясняется двумя противоположенными тенденциями: открытие для гражданских целей нефтепровода НАТО резко снизило количество перевозимых нефтепродуктов и привело к выведению из эксплуатации многих танкерных судов; появились новые рынки, в частности для транспортировки химической продукции и газа. Недавнее расширение в этом секторе ускорилось по причине вводимого в ближайшее время обязательства в отношении эксплуатации судов с двойным корпусом для перевозки опасных грузов; это было воспринято как возможность для завоевания новых рынков, причем довольно успешного, благодаря более высокому уровню безопасности.

58. Предлагаемые цены, если сравнивать с железнодорожным транспортом, на регулярные перевозки больших объемов грузов в целом одинаковы. Отсюда и ожесточенная конкурентная борьба, однако уже имели место некоторые случаи кооперации, для того чтобы прекратить конкуренцию на удушение²⁶.

59. Рост спроса оценивался в контексте исследований по возможному соединению Сона-Мозель (Е 10–02). В результате этих исследований (в 2005 году) были определены три возможных сценария эволюции спроса на этом маршруте, в которых были проанализированы автомобильные перевозки в целом между французскими департаментами, по которым проходят водные пути, расположенные к югу от этого нового соединения, и всеми департаментами, по которым проходят водные пути, расположенные к северу от него, а также в Бельгии, Нидерландах и Рейнском бассейне в Германии. Согласно наиболее благоприятному для развития внутренних водных путей сценарию (синему сценарию), потенциальный ежегодный рост объема перевозок может достичь 15 Мт.

²⁵ Подробные данные представлены на рис. 12.

²⁶ Например, порт Эдуард Эррио на Роне в Лионе является одним из наиболее современных терминалов Фос/Марселя, обслуживающих как ВВТ, так и железнодорожный транспорт при одинаковом уровне цен.

Е. Бассейн Сена-Уаза

60. Эта часть сети включает маршрут Е 80 в западном направлении и недостающее звено к северу от Е 10 (рис. 13).

1. Инфраструктура

61. Характеристики сети водных путей бассейна Сена-Уаза соответствуют СМВП и стандартам для комбинированных перевозок, при этом для обеспечения требуемой глубины на Соне и требуемого водного сечения на канале Рона-Сет необходимо выполнить лишь небольшой объем работ.

2. Флот

62. Число судов, изолированных в бассейне Сена-Уаза, составляет около 500 единиц (суда шириной более 5,8 м). Единственным соединением, допускающим использование такого размера, является Северный канал (ширина шлюзов 6 м), все другие каналы относятся к типу "Фрейсине" с шириной шлюзов 5,2 м. Большую часть флота составляют толкаемые суда, что объясняется важностью перевозок строительных материалов в направлении Парижа. Средний размер судов превышает средний размер судов французского флота в целом, поскольку в его составе нет судов типа "Фрейсине" (<400 т) (рис. 14).

63. Время от времени в этот бассейн поступают новые суда, проходящие по морю либо перевозимые на погруженных баржах, но оба способа весьма дорогостоящи. В частности, таким образом в бассейне появилось несколько судов длиной 135 м, специализирующихся на контейнерных перевозках. Однако собственники флота с опаской ожидают введения в эксплуатацию соединения Сена Север Европы, которое обеспечит беспрепятственное движение судов в северо-западной части Европы и может стимулировать появление в бассейне Сены большого количества судов, привлеченных значительными объемами грузовых перевозок.

3. Показатели работы ВВТ

64. Цены несколько выше по сравнению с ценами на Рейне, но это компенсируется менее острой конкуренцией со стороны железнодорожного транспорта, чем в других частях Европы, поскольку большая часть железнодорожных путей уже перегружена и используется для пассажирских поездов в районе Парижа. Однако отмечается сильная конкуренция со стороны автомобильного транспорта, что, в частности, объясняется необходимостью использования окружного маршрута по Сене для выхода в море: 330 км от Женневилье около Парижа, хотя расстояние по прямой составляет менее 200 км. Тем не менее ВВТ удерживает значительную долю объема перевозок, выше, чем в среднем по Франции, благодаря качеству этого глубоководного пути (осадка 3,5 м). В 2000 году по коридору север-юг, для которого предназначен проект Сена – Север Европы, было перевезено 90 Мт массовых грузов и почти 320 000 контейнеров (ТЕУ).

65. Доля автомобильного транспорта, занимающего доминирующее положение на рынке (87% против 8% для железнодорожного транспорта и 5% для водного транспорта) в распределении перевозок, объясняется перегруженностью железнодорожной сети, о чем уже говорилось выше, а также отсутствием взаимосвязанной сети водных путей с высокой пропускной способностью. Наличие водных путей с высокой пропускной способностью является одним из важнейших факторов, от которых зависит рыночная доля ВВТ. На участках, на которых

возможна высокоэффективная эксплуатация, например на Сене, водный транспорт имеет значительную рыночную долю (13% от объема проанализированных перевозок). Напротив, по причине ограниченной пропускной способности водного маршрута север-юг (Северный канал имеет ограничение до 650 т) доля водного транспорта на нем составляет всего чуть более 3%.

66. Как ожидается, спрос будет расти в соответствии с прогнозами ЕС. Предполагается, что развитие канала Сена – Север Европы будет иметь для транспортного спроса три основных последствия. Он может предложить транспортные услуги, которые способны привлечь в регионы, пересекаемые каналом (Пикардия, Север – Па-де-Кале), компании по производству биотоплива либо многопрофильные биоперегонные предприятия; это будет генерировать значительные объемы перевозок зерновых культур, а также побочной сельскохозяйственной продукции и вывозимых с предприятий энергопродуктов. Он предлагает чрезвычайно конкурентоспособное логистическое решение для снабжения Пикардии и Иль-де-Франса строительными материалами из каменных карьеров в северной Франции и Бельгии и позволит перенаправить потоки материалов, которые в отсутствие канала Сена – Север Европы поступали бы из других регионов, менее эффективно обслуживаемых теми видами транспорта, которые специализируются на перевозках больших объемов массовых грузов, что привело бы к росту автомобильного движения. Он будет стимулировать размещение новых региональных, национальных или европейских дистрибьюторских центров в регионе Север – Па-де-Кале, Пикардии или долине Сены, где транспортные сети и доступность со стороны всех морских портов значительно улучшились; это приведет к формированию новых потоков контейнеров, ввозимых из-за рубежа, и обратных потоков порожних контейнеров, которые были бы также значительно более существенными без реализации этого проекта. Как следствие влияния всех рассмотренных факторов, по прогнозам, объем перевозок по центральному "контрольному" участку этого будущего канала в районе Перон составит 13,8 Мт в 2020 году и 16,3 Мт в 2050 году по сравнению с неизменным объемом в 5 Мт на существующих мелких каналах по причине их перегруженности, причем это должно произойти независимо от уровня роста спроса.

Г. Прибрежные маршруты и соединенные между собой внутренние водные пути

67. Инфраструктура бассейна связана с судовыми каналами, включенными в эти маршруты (Е 60 – Северо-Балтийский канал и Е 90 – Коринтский канал), но, прежде всего, значение имеют портовые сооружения, обеспечивающие развитие перевозок "река-море" или прибрежное судоходство, в частности в рамках проекта "Морские автомагистрали", который осуществляется под эгидой ЕС. К нему также относятся изолированные внутренние водные пути, соединенные этими морскими маршрутами: устье реки Гвадалкивир (Е-60-2), водные пути Соединенного Королевства, открытые для морских судов (Е 60-1 и Е 60-3), Дору (Е 60-04), Гёта (Е 60-07), финские водные пути (Е 60-11) и По в Италии (Е 91).

1. Инфраструктура

68. По определению системных капиталовложений на этих маршрутах не осуществляется. Тем не менее важно, что инвестиции продолжают поступать либо планируются, с тем чтобы повысить эффективность или потенциальные

экономические выгоды от этих маршрутов смешанного "река-море" плавания. Некоторые инвестиции, по всей видимости, направлены на развитие только морского судоходства, однако на практике могут служить и улучшению условий плавания по всей сети СМВП "река-море". Например, капиталовложения правительства Германии в размере более 400 млн. евро на Кильском канале (для устранения 20-километрового узкого места и строительства третьей шлюзовой камеры в Брунсбюттеле) позволят сократить продолжительность перевозки и снизить транспортные издержки, в результате чего главным образом выиграют германские морские порты, на долю которых приходится существенная часть перевозок в Балтийском море, а также все операции "река-море" от Северного моря по Балтийскому морю в Финляндию и Российскую Федерацию. Другие инфраструктурные инвестиции, о которых следует упомянуть, включают строительство нового шлюза для обеспечения доступа в порт Севилья, открытого в октябре 2009 года (маршрут Е 60-2, хотя он в большей степени предназначен для доступа морских судов, чем судов типа "река-море"), и проектируемые работы по улучшению условий на Сайменском канале в Финляндии (увеличение периода эксплуатации) и канале Быстрое на Дунае (для перевозок в Украину и в противоположном направлении).

69. Ситуация не изменилась в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии (например, в портах Гул на реке Уз, Манчестер в Манчестерском судоходном канале), на реке Гёта в Швеции (сейчас расширение в районе Тролльхеттана не планируется) и в Италии (никаких изменений на канале Падуя – Венеция).

2. Флот

70. Согласно докладу, опубликованному в 2002 году²⁷, техническое новшество в виде каботажных минибалкеров "прямоугольной формы" позволяет судам типа "река-море" конкурировать с ролкерными и контейнерными судами, поскольку это дает возможность избежать необходимости разбивки крупных партий грузов на мелкие в прибрежных морских портах. Это важно с точки зрения региональных последствий в не имевших до этого времени выхода к морю или изолированных районах с судоходными реками и каналами. Перевозки "от двери до двери" судами типа "река-море" обладают потенциалом будущего роста, однако этой тенденции мешают необходимость большего объема инвестиций и более высокие эксплуатационные издержки таких судов.

71. По той же причине практически не получил никакого развития проект "Морские автомагистрали" ЕС, который, согласно последним исследованиям, оказался неэкономичным. Зачем размещать прицепы на ролкерных судах для выполнения длительных рейсов, учитывая неизбежный простой оборудования и сопутствующие риски (паромы с их раздвижными бортами уязвимы по определению), когда эквивалентные, но более эффективные и дешевые транспортные услуги можно предоставить с использованием 45-футовых контейнеров, ширина которых соответствует ширине поддонов, на регулярных морских контейнерных линиях?

3. Показатели работы ВВТ

72. Вопросы транспортного спроса и предложения на морских маршрутах в Европе выходят за рамки настоящего доклада. Задача заключается в том, чтобы

²⁷ Jean-Pierre Rissoan, «River-sea navigation in Europe», Laboratoire d'Economie des Transports à l'Université Lumière Lyon 2, 2002.

выработать механизм комбинированных капиталовложений – инвестирования странами в инфраструктуру портов и водных путей и инвестирования со стороны судовладельцев в новые суда, адаптированные к изменяющемуся спросу, – что ускорит наблюдаемые сегодня тенденции и будет стимулировать инвестиции в современные суда, оптимизируя таким образом услуги для удовлетворения, в частности, нового спроса (см. упомянутые выше перевозки контейнеров, ширина которых соответствует ширине поддонов).

73. Малые каботажные суда (до 2 000 – 3 000 т двт) будут по-прежнему играть определенную роль на многих маршрутах "река-море" между пунктами в сети СМВП, и на развитии таких перевозок также благоприятно отразятся некоторые инвестиции (Сайменский канал, проведение дноуглубительных работ на входе в реку Дору и т.д.).

IV. Выводы: тенденции в области политики и будущие вызовы

74. Крайне важно отметить, что в 2010 году преимущества ВВТ получили значительно более широкое признание, что сейчас также служит серьезным экономическим аргументом для правительств при планировании, модернизации существующей инфраструктуры и/или строительстве новой инфраструктуры. Сегодня стало ясно, что такое возросшее осознание преимуществ ВВТ оказывает серьезное влияние на инвестиционные решения на общеевропейском уровне, а это в свою очередь повышает уверенность среди операторов, которые сами начинают инвестировать в больших объемах, чем в 1980-е и 1990-е годы. Нынешняя четкая тенденция свидетельствует о консолидации рыночной доли ВВТ по всем основным сетям, указанным в разделах А и В главы III. Меньшие по размеру, менее интегрированные сети, описание которых приводится в разделах С-Е главы III, предлагают инфраструктуру адекватного качества, которая, как ожидается, будет играть более значительную роль при наличии существенного спроса на экономичные перевозки больших объемов массовых грузов либо условий, которые оправдывают использование водного транспорта на том или ином участке в ходе комбинированных транспортных операций. Поэтому можно отметить, что благодаря эффективным мерам реагирования отрасли на новый транспортный спрос удалось устранить барьеры, которые на протяжении длительного времени не давали ей возможности полностью реализовать свой потенциал, и в частности проблему отсутствия или неполноты инфраструктуры.

75. Этот недостаток, обусловленный отсутствием или неполнотой инфраструктуры, связан не с самим внутренним водным транспортом или его конкурентной позицией, а с невозможностью обслуживать многие маршруты СМВП. Недостающие звенья составляют почти 1 500 км, или 5,3% сети водных путей категории Е протяженностью 27 900 км. Эта процентная доля мала, однако наличие таких разрывов в сети значительно ослабляет сеть в целом. Приводимая ниже диаграмма, на которой указаны только основные маршруты, четко свидетельствует об отсутствии взаимосвязанности сети в нынешней ситуации.

Рис. 1
Недостающие звенья в сети СМВП



76. Устранить это препятствие можно посредством поэтапного создания инфраструктуры. Работы, которые предстоит начать на канале Сена – Север Европы с 30-метровыми шлюзами, доказывают, что строительство каналов между водоразделами вполне возможно. Это показывает также, что за последние 10–15 лет результаты всеобъемлющего анализа издержек/выгод таких проектов изменились. Потолок приемлемых инфраструктурных расходов по отношению к планируемым выгодам, в полной мере учитывающий все факторы в соответствии с нынешними критериями (2010 год), повышается. В случае продолжения этой тенденции можно ожидать, что другие, более амбициозные и более дорогостоящие проекты по созданию соединений между бассейнами станут экономически осуществимыми.

77. Преимущество ЕС заключается в том, что он выделяет значительные общие ресурсы на подготовку оценок и выработку политики в масштабах всей Европы. Результаты проведенных анализов с охватом 27 государств-членов можно считать актуальными для всей сети водных путей СМВП. В 2005 году три четверти транспортных потоков в ЕС проходило по автомобильным дорогам по сравнению с половиной объема перевозок в 1970 году. Предварительные подсчеты показывают, что в ЕС будет продолжаться устойчивый рост грузовых перевозок. В 2001 году в своей Белой книге по транспортной политике Комиссия спрогнозировала увеличение объемов перевозок к 2010 году на 38%, вследствие чего, если не принять мер по исправлению ситуации, объем движения большегрузных транспортных средств вырастет на 50%. Такое увеличение будет иметь значительные последствия для окружающей среды: внешние издержки этого сектора (загрязнение, потребление энергии, перегруженность автомагистралей и т.д.) составят 8% от ВВП Европы.

78. На деле некоторые меры по исправлению положения были приняты и уже привели к небольшому, но крайне важному снижению объема грузовых перевозок автомобильным транспортом за счет ВВТ (хотя перераспределение железнодорожных перевозок в пользу ВВТ весьма незначительно).

79. Политика, нашедшая свое отражение в мерах, принятых национальными правительствами в транспортном секторе, безусловно привела к радикальному изменению представления о ВВТ, который уже учитывается как один из важ-

нейших компонентов транспортного предложения в будущем, а не обречен на маргинальное существование в "тихой заводе" политической жизни и избирательных кампаний.

80. Конечно, отчасти рост стимулируется продолжающимися инвестициями в инфраструктуру, что придает операторам уверенности при инвестировании в пропускную способность. Например, именно так происходит в Германии, где объем перевозок восток-запад по расширенному Среднегерманскому каналу значительно увеличился.

81. Однако рост впечатляет также и на изолированных водных путях с высокой пропускной способностью во Франции. Это свидетельствует о том, что такая тенденция приобрела новую динамику еще до реализации новых крупных инвестиций и до завершения создания европейской сети внутренних водных путей. Этой новой динамике способствуют несколько взаимодополняющих факторов:

а) наблюдается рост доверия к отрасли в силу того факта, что в настоящее время готовятся новые инвестиционные проекты, например на сети Сена-Шельда;

б) отрасль получает дополнительные стимулы для поиска и принятия транспортных решений на основе ВВТ благодаря беспроигрышному сценарию снижения издержек и повышения экологической ответственности;

в) феноменальный рост объема контейнерных перевозок по внутренним водным путям через 30 лет после начала использования такого вида транспортировки по Рейну "осовременивает" представление о ВВТ, что было невозможно в те времена, когда по внутренним водным путям в основном перевозился уголь для снабжения топливом теплостанций;

г) развитию логистики и взаимодействия сектора внутреннего судоходства с грузоотправителями и экспедиторами способствуют современные технологии;

д) в рамках своих задач по обеспечению общих интересов администрации водных путей начали энергично пропагандировать водный транспорт, т.е. стимулировать широкое использование инфраструктуры, которую они строят, обслуживают и эксплуатируют;

е) в ходе этой информационно-разъяснительной работы администрации водных путей также популяризируют профессии специалистов в области водного транспорта, в частности шкипера баржи, для поддержания и увеличения мощности флота исходя из спроса.

82. В результате этого сейчас при определении направлений транспортной политики и принятии решений компоненту ВВТ в общем транспортном спросе уделяется пристальное внимание, что свидетельствует об относительно новой ситуации, которая, вероятно, получит подтверждение в ближайшие годы.