



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту****Пятьдесят девятая сессия**

Женева, 9–11 ноября 2015 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

Европейская сеть внутренних водных путей:**Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях
международного значения (СМВП)****Предложения по разработке конкретных маршрутов
«река – море» в Европейском соглашении о
внутренних водных путях международного значения
(СМВП)****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/2014/23), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту 27 февраля 2014 года.

2. Секретариат напоминает, что Комитет по внутреннему транспорту (далее – КВТ) на своей шестьдесят четвертой сессии утвердил план действий по реализации решений Общеввропейской конференции по внутреннему водному транспорту (Роттердам, 5–6 сентября 2001 года) в виде приложения II к своей Резолюции № 250 (ECE/TRANS/139, п. 84), включающий в себя действия по подготовке предложений по развитию конкретных маршрутов «река – море» в контексте Соглашения СМВП (таких, как Дон – Азовское море – Черное море – Днепр – Дунай; или Гвадалквивир – прибрежный маршрут E 60 – Дору – Жиронда – Луара – Сена (E 80) и т.д.). Эти проекты могли бы установить условия и требования как для самих маршрутов «река – море» (их оснащение необходимыми средствами навигационного оборудования, обязательное

использование речных информационных служб и т.д.), так и для судов, которые могут эксплуатироваться на этих маршрутах.

3. Секретариат напоминает далее, что в целях реализации этой задачи подготовка предложений по развитию конкретных маршрутов «река – море» в контексте Соглашения СМВП была включена в План работы КВТ на 2014 – 2018 годы (направление деятельности 02.5 «Внутренний водный транспорт»).

II. Результаты деятельности Рабочей группы по внутреннему водному транспорту и Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях по определению маршрутов «река – море» и прибрежного плавания в контексте Соглашения СМВП

4. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (далее Рабочая группа, или SC.3) может пожелать вернуться к результатам последних лет, достигнутым ею в отношении определения маршрутов «море – река» и прибрежного плавания в контексте СМВП, а также своим заключениям и рекомендациям.

5. SC.3 на своей сорок первой сессии приняла к сведению доклад Рабочей группы 16 Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС) «Унификация судов и внутренних водных путей для плавания «река – море» (TRANS/SC.3/WP.3/1999/21), выводы которой воспроизведены ниже, и решила включить этот пункт в свою повестку дня (TRANS/SC.3/143, п. 12).

6. На своих сорок шестой – сорок девятой сессиях Рабочая группа приняла к сведению предложения и комментарии, представленные Беларусью, Бельгией, Великобританией, Республикой Молдова, Российской Федерацией, Словакией и Украиной (TRANS/SC.3/2002/7 и Add.1, TRANS/SC.3/2003/3, TRANS/SC.3/2004/11, ECE/TRANS/SC.3/2006/8, ECE/TRANS/SC.3/2007/5). Рабочая группа решила, что (TRANS/SC.3/168, п. 30):

a) секретариат мог бы обратиться к правительствам, заинтересованным в прибрежном судоходстве и судоходстве «река – море», с целью установления перечня возможных маршрутов «река – море» в контексте Соглашения СМВП; следовало бы также обратиться к Европейской комиссии на предмет возможного согласования проекта между экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Европейским союзом;

b) каждый из указанных маршрутов «река – море» далее мог бы быть окончательно проработан правительствами с точки зрения основных параметров, требований и информации, предложенных Украиной, которые приведены в таблице 2 документа TRANS/SC.3/2004/11, вместе с юридическими и экономическими аспектами, связанными с разработкой маршрута;

c) в то же время SC.3/WP.3 можно было бы поручить рассмотрение возможности разработки, совместно с Группой экспертов-добровольцев по Резолюции № 61, конкретных технических требований к судам «река – море» с учетом ограничений по сезонам эксплуатации, удаленности от берега и портов-убежищ, а также по допустимой высоте волны. На одной из стадий эту работу

можно было бы провести совместно с Международной морской организацией (ИМО).

7. Н своей пятидесятой сессии Рабочая группа согласилась сохранить этот пункт в своей повестке дня и вернуться к нему после завершения работы над техническими требованиями к судам смешанного плавания (ECE/TRANS/SC.3/174, п. 24).

III. Классификация водных путей

8. Приложение I СМВП и Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга») уже содержат следующие прибрежные маршруты: водные пути Е 60, Е 90 и Е 91, включающие в себя прибрежные маршруты и порты категории Е на побережьях Северного, Балтийского, Черного, Адриатического, Средиземного, Каспийского морей, пригодные для прибрежного судоходства. Они призваны обеспечить целостность сети внутренних водных путей категории Е по всей Европе и, в принципе, не налагают никаких ограничений на суда, которые ими пользуются. Однако размерения судов смешанного плавания в общем должны соответствовать требованиям к самоходным судам, пригодным для плавания по внутренним водным путям классов Va и VIb.

9. В целях содействия развитию плавания «река – море» ПМАКС предложила дополнить классификацию водных путей, установленную Приложением III к СМВП и Резолюцией № 30 «Классификация европейских внутренних водных путей» (TRANS/SC.3/131), тремя классами судов «река – море» (Таблица 1). В соответствии с этой классификацией для судов «река – море» пригодны водные пути лишь класса V и выше.

Таблица 1.

Классификация внутренних водных путей, дополненная предложениями ПМАКС для судов «река – море»

Класс	Тип судна	Главные размерения судна (м)			Минимальная высота прохода под мостами (м)
		длина	ширина	осадка	
Va	Самоходное судно	95–110	11,40	2,50–4,50	5,25 или 7,00 или 9,10
	Толкаемый состав	95–110	11,40	2,50–4,50	5,25 или 7,00 или 9,10
	Судно «река – море» (P/M класс 1)	80-90	11,40	3,50–4,50	7,00
Vb	Толкаемый состав	172–185	11,40	2,50–4,50	5,25 или 7,00 или 9,10
VIa	Толкаемый состав	95–110	22,80	2,50–4,50	7,00 или 9,10
VIb	Самоходное судно	140*	15	3,90	7,00 или 9,10
	Толкаемый состав	185–195	22,80	2,50–4,50	7,00 или 9,10
	Судно «река – море» (P/M класс 2)	110-120	15	3,50–4,50	9,10
	Судно «река – море» (P/M класс 3)	135*	22,80	4,00–4,50	9,10
VIc	Толкаемый состав (6 барж, удлиненный)	270–280	22,80	2,50–4,50	9,10
	Толкаемый состав (6 барж, укороченный)	195–200	33–34,20	2,50–4,50	9,10

Класс	Тип судна	Главные размеры судна (м)			Минимальная высота прохода под мостами (м)
		длина	ширина	осадка	
VII	Толкаемый состав	285	33–34,20	2,50–4,50	9,10

* Не допущено на Рейне

10. ПМАКС предложила три класса судов смешанного плавания с минимальной осадкой 3,5 м (классы 1 и 2) и 4,0 м (класс 3):

а) класс Р/М 1 был определен исходя из размеров существующих водных путей с целью наиболее эффективного использования существующей системы водных путей;

б) класс Р/М 2 являлся новейшим классом, сочетающим в себе транспорт «река – море» как современности, так и ближайшего будущего, на время проведения исследования;

в) класс Р/М 3 был предложен как перспектива для дальнейших разработок, которые на время проведения исследования невозможно было детально предвидеть.

11. ПМАКС предложила также рекомендации для новых водных путей «река – море» для судов классов Р/М, которые воспроизведены в Таблице 2.

Таблица 2

Рекомендации ПМАКС для новых водных путей «река – море»

Класс Р/М	Наибольшие допускаемые размеры судна (м)			Минимальная высота прохода под мостами (м)
	Длина	Ширина	Осадка	
1	90	13	3,5 или 4,5	7 или 9,1
2	135	16	3,5 или 4,5	≥ 9,1
3	135	22,8	4,5	≥ 9,1

В таблице, предназначенной для свободно текущих или частично канализованных рек, допускаемые значения осадки были приведены относительно уровня воды, достигаемого в среднем в течение 240 дней в году, в соответствии с Резолюцией ЕЭК ООН. Было рекомендовано поддерживать глубины, соответствующие значениям осадки, приведенным в Таблице 2, в течение 90 % года.

12. Российская Федерация в документе ECE/TRANS/SC.3/2003/3 отметила, что существующие типы российских и украинских судов смешанного плавания достаточно хорошо корреспондируются с предложениями ПМАКС, хотя осадка 4,5 м является неприемлемой для внутренних водных путей, входящих в рассматриваемые маршруты, и большинство судов смешанного плавания, эксплуатируемых в Российской Федерации и Украине, по своим высотным габаритам и осадке не всегда в полной мере соответствуют габаритам на некоторых водных путях по трассе будущего водно-магистрального кольца вокруг Европы. Была подчеркнута необходимость в разработке новых типов судов смешанного плавания, вписывающихся по своим габаритам как при проходе по единой глубоководной системе европейской части России и Днепру, так и при проходе по трассе Рейн-Майн-Дунай.

13. Глава 20В Резолюции № 61 «Особые положения, применяемые к судам «река – море» плавания» устанавливает следующие зоны плавания в море для

судов смешанного плавания на основе допускаемой высоты волны, используя подход, близкий к ИМО: зоны RS 2.0, RS 3.0, RS 3.5, RS 4.5, RS 6.0 и ограниченные зоны между портами одного государства (внутренние рейсы).

14. Рабочая группа может пожелать вернуться к классификации водных путей для судов смешанного плавания, которая может быть добавлена в Резолюцию № 30.

IV. Порты и иные береговые сооружения, безопасность плавания и иные факторы, требующие учета

15. ПМАКС было отмечено, что классификация водных путей, безусловно, полезная для развития судоходства «река – море», не является единственным фактором, который необходимо принять во внимание. Важная роль принадлежит портам, и необходимо удостовериться в том, что преимущества прямых перевозок «река – море» не будут сведены на нет вследствие недостаточных способностей порта к их обслуживанию или высокой стоимости портовых услуг, учитывая недоброжелательное отношение к таким перевозкам в некоторых портах захода с целью препятствий дальнейшему проходу судов смешанного плавания путем технических или финансовых ограничений.

16. В соответствии с заключениями ПМАКС были выделены два типа портов, участвующих в перевозках «река – море»:

- причалы, принадлежащие предприятиям либо складам; следовало бы отдать предпочтение их обустройству вдоль водного пути для обеспечения непосредственной связи между участниками перевозки при значительных объемах перевозимых грузов;
- государственные (муниципальные) порты независимо от методов их работы, не стремящиеся составить конкуренцию крупным морским портам в отношении технической оснащенности. Преимущество таких портов – возможность предложить, с учетом практических интересов и в сотрудничестве с клиентами, экономически выгодные и гибкие решения в отношении, например, грузовых операций.

17. В дополнение к развитию классификации водных путей или рассмотрению возможностей развития портов важно определить выгоды, которые могут быть получены от улучшения материально-технического обеспечения транспортной цепи в целом для данного вида структуры торговли.

18. Прочие факторы, требующие учета при разработке прибрежных маршрутов, были отмечены Украиной и Словакией (TRANS/SC.3/2004/11):

а) общие характеристики маршрута и условия для судоходства на его различных участках, включая общую длину маршрута, длину конкретных участков, действующие судоходные условия на указанных участках;

б) факторы, влияющие на безопасность плавания: средства навигационного оборудования (береговые и плавучие), наличие речных информационных служб (РИС), предотвращение загрязнения окружающей среды;

в) основные технические характеристики соответствующих морских и речных портов на протяжении маршрута;

d) юридические условия, определяющие работу флота и международное сотрудничество вдоль маршрута и т.д.

V. Предложения по конкретным маршрутам «река – море», внесенные государствами-членами ЕЭК ООН

19. SC.3 согласилась с тем, что прибрежное судоходство может способствовать созданию Европейского транспортного кольца водных путей вокруг всей Европы, включая маршрут Дунай – Дон и Единую глубоководную систему европейской части России, а также водный путь Рейн-Майн-Дунай. Европейская сеть водных путей, проходящая по побережьям или вдоль берегов 16 европейских стран, представляет особый интерес, поскольку суда смешанного плавания могут выходить в Каспийское море через участок реки Волги Волгоград – Астрахань. Следует рассмотреть также возможность использования иных систем водного транспорта, прилегающих к морским портам.

20. Параметры Европейского воднотранспортного кольца, приведенные в предложении Украины (TRANS/SC.3/2004/11), показаны в Таблице 3.

21. В частности, в качестве конкретных маршрутов для возможного включения в Соглашение СМВП были предложены маршруты Дон – Азовское море – Черное море – Днепр – Дунай и Днепр – Висла – Одер.

22. Во время обсуждений было предложено также выработать четкое определение и критерии для маршрутов «река – море» и определить для них параметры водных путей.

23. Украина предложила проект вопросника для основных стадий при подготовке предложений правительств для разработки маршрутов «река – море» (TRANS/SC.3/2004/11, п. 20 и Таблица 2).

Таблица 3

Основные параметры Большого европейского транспортного кольца

Водный путь	Начальный и конечный пункты	Протяженность (км)	Глубина фарватера (м)	Ширина фарватера (м)	Класс водного пути	Кол-во гидроузлов	Габариты камер шлюзов (м)			Основные порты
							Длина	Ширина	Глубина на пороге	
Дунай	Сулина - Кельхайм	2 411	1,75–7,30	150–1 300	Vb, VIb, VIc, VII	18	190–310	12–34	3,5–5,0	Измаил, Рени, Галац, Браила, Русе, Лом, Белград, Нови-Сад, Вуковар, Дунауйворош, Будапешт; Комарно, Братислава, Вена, Линц, Регенсбург, Кельхайм
Канал Майн-Дунай	Кельхайм - Бамберг	171	2,70	36–39	Vb	16	190	12	4,0	Нюрнберг, Бамберг
Майн	Бамберг - Майнц	385	2,5–2,9	36–50	Vb	34	295–345	11,5–12,0	3,0	Ашаффенбург, Франкфурт
Рейн	Майнц - Роттердам	536	2,1–5,0	120–210	VIb, VIc	–	–	–	–	Кёльн, Дюссельдорф, Крефельд, Дуйсбург, Швелгерн, Вальсум
Северное море	Роттердам - Брунсбюттель	515	Морской участок			–	–	–	–	Роттердам, Брунсбюттель
Кильский канал	Брунсбюттель - Киль	99	11,3	104	VIb	4	300	42	14,0	–
Балтийское море	Киль - Санкт - Петербург	1 437	Морской участок			–	–	–	–	Киль, Санкт-Петербург
Нева*	Санкт-Петербург - Шлиссельбург	74	4,0–12,0	250 и более	Vb	–	–	–	–	–
Ладожское озеро*	Шлиссельбург - Свирица	147	До 70	–	Vb	–	–	–	–	–

Водный путь	Начальный и конечный пункты	Протяженность (км)	Глубина фарватера (м)	Ширина фарватера (м)	Класс водного пути	Кол-во гидроузлов	Габариты камер шлюзов (м)			Основные порты
							Длина	Ширина	Глубина на пороге	
Свирь*	Свирица - Вознесенье	221	4,0–16,6	70–500	Vb	2	265	21,5	4,6–6,9	Подпорожье
Онежское озеро*	Вознесенье - Вытегра	54	До 35	–	VIb	–	–	–	–	–
Волго–Балтийский канал*	Вытегра - Череповец	368	5,0–15,0	90 и более	Vb	8	265	17,8	4,2–5,5	Вытегра, Белозерск, Череповец
Рыбинское водохранилище	Череповец - Рыбинск	69	До 30	–	VIc	1	290	30,0	4,1	Рыбинск
Волга	Рыбинск - Красноармейск	2 206	До 41,0	–	VIc	5	278,8–290,0	29,6–30,0	3,5–5,5	Ярославль, Кострома, Нижний Новгород, Казань, Ульяновск, Самара, Саратов, Волгоград
Волго-Донской канал	Красноармейск - шлюз № 13	101	4,00	38	Va	13	145	17,8	4,0	–
Дон	Шлюз № 13 – Азов	483	3,60	50–120	Va	4	145	17–18	3,4–4,0	Калач-на-Дону, Ростов-на-Дону
Азовское море	Азов – Керчь	350	Морской участок			–	–	–	–	Азов
Черное море	Керчь – Сулина	617	Морской участок			–	–	–	–	Сулина
Всего		10 244				105				

* Волго-Балтийский водный путь

VI. Дальнейшая работа

24. Рабочая группа может пожелать продолжить данную деятельность на основе прежних решений, а именно обновить информацию о маршрутах «река – море» и судах смешанного плавания, продолжить работу над терминами и определениями, пригласить заинтересованные государства-члены провести оценку технических и экономических аспектов и сформулировать предложения для развития прибрежного судоходства. Рабочая группа может пожелать также вернуться к проекту вопросника по основным стадиям разработки предложений государств для разработки прибрежных маршрутов.

25. Далее, Рабочая группа может обсудить возможное сотрудничество с Рабочей группой ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) и Рабочей группой ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) для оценки прогнозов по транспортным потокам в Европе и определения прибрежных маршрутов, наиболее привлекательных для перевозок грузов и пассажиров с целью более полного учета европейских транспортных нужд при развитии судоходства «река – море».
