



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту****Шестьдесят третья сессия**

Женева, 6–8 ноября 2019 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Текущее положение и тенденции в области
внутреннего водного транспорта:****Пересмотр Белой книги по эффективному
и устойчивому внутреннему водному
транспорту в Европе****Роль внутреннего водного транспорта в Европе
и текущее состояние сети водных путей категории E****Записка секретариата****Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), принятой Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (20–23 февраля 2018 года) (ECE/TRANS/274, пункт 123).
2. На своей пятьдесят пятой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) была проинформирована о текущем пересмотре Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе («Белая книга»). Рабочая группа поручила секретариату направить проект, когда он будет окончательно доработан, государствам-членам, речным комиссиям и другим заинтересованным сторонам для получения замечаний, а затем уже обновленный с их учетом документ представить на шестьдесят третьей сессии SC.3 для рассмотрения и принятия (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункты 77–78).
3. В приложении к настоящему документу приводится обзор роли внутреннего водного транспорта в Европе за период, прошедший после второго издания Белой книги в 2011 году, а также текущего состояния сети водных путей категории E¹.

¹ Более подробная информация и пояснения в отношении сводного варианта Белой книги содержатся в неофициальном документе № 4 SC.3 (2019 год).



Приложение

Обзор роли внутреннего водного транспорта в Европе и текущего состояния сети водных путей категории E

I. Введение

«Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе» является третьим изданием программного документа и касается текущего положения дел, тенденций и проблем в области внутреннего водного транспорта (ВВТ) на европейских внутренних водных путях, имеющих международное значение, в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК). Вынесены рекомендации в ключевых областях общеевропейского сотрудничества в целях содействия развитию сектора. Руководящие указания по проекту документа были представлены Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3).

В 1996 году SC.3 провела обзор своей работы по созданию комплексной сети судоходных водных путей в Европе. В первой «Белой книге по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры» (TRANS/SC.3/138) рассматривалось и характеризовалось положение дел на европейских реках и каналах. После принятия Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) Белая книга может рассматриваться как один из первых шагов на пути к развитию европейской сети водных путей.

В 2006 году на третьей Общевропейской конференции по внутреннему водному транспорту (Бухарест) министры транспорта признали необходимость содействовать дальнейшему развитию ВВТ как коммерчески привлекательного и экологически приемлемого вида транспорта путем скоординированных усилий. В 2007 году Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК принял план действий по осуществлению решений Бухарестской конференции (резолюция № 258). КВТ высоко оценил общий программный документ о преимуществах ВВТ и его развитии, который должен регулярно издаваться в целях уменьшения фрагментации рынка ВВТ в Европе и установления принципа свободного судоходства по внутренним водным путям на общеевропейском уровне. КВТ призвал SC.3 приступить в тесном сотрудничестве с Европейской комиссией, речными комиссиями и другими основными заинтересованными сторонами к подготовке нового издания Белой книги.

Во втором издании Белой книги (ECE/TRANS/SC.3/189) была проведена оценка сектора ВВТ региона ЕЭК в сопоставлении с первым изданием Белой книги на предмет прогресса либо его отсутствия в части развития сектора. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) завершила работу над проектом основного текста в феврале 2011 года в ходе своей тридцать восьмой сессии и одобрила его от имени SC.3. Окончательный вариант второго издания Белой книги был одобрен на семьдесят третьей сессии КВТ в марте 2011 года.

Настоящее, третье, издание подготовлено по итогам Международной конференции по внутреннему водному транспорту (18–19 апреля 2018 года, Вроцлав (Польша)), в частности на основе декларации министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», которая была подкреплена резолюцией № 265 КВТ «Содействие развитию внутреннего водного транспорта» от 22 февраля 2019 года. Общая цель заключается в том, чтобы провести оценку текущего положения дел в секторе ВВТ в Европе; сделать обзор прогресса, достигнутого за период после 2011 года; выявить текущие тенденции и проблемы; а также предложить рекомендации по дальнейшему развитию этого вида транспорта.

II. Место внутреннего водного транспорта в секторе внутреннего транспорта Европы

A. Справочная информация

Начиная с самых ранних этапов истории по внутренним водным путям осуществлялась перевозка товаров и людей, и по сей день ВВТ остается важной и неотъемлемой частью отрасли транспорта. Большая часть населения мира проживает вблизи от речных дельт, прибрежных районов и устьев рек. Поэтому использование водных путей для перевозки всех типов грузов по-прежнему является желательным вариантом транспортировки, тем более что глобализация мировой экономики ведет к многократному увеличению общего объема перевозимых товаров. Постоянно растущие объемы готовой продукции и сырья, ежедневно транспортируемых в Европу, в настоящее время поставляются из самых разных стран мира.

Судоходство в целом и сектор внутренних водных путей, в частности, являются важной опорой как для европейской, так и для мировой экономики.

Конкурентные преимущества, которые обеспечивает ВВТ при перевозке больших партий грузов на дальние расстояния, включают безопасность, устойчивость и экономическую эффективность с точки зрения общих затрат на транспортировку и энергопотребления из расчета на тонно-километр, а также низкий уровень аварийности и низкую плотность движения.

Кроме того, ВВТ доказал свою надежность и экологичность. Уровень выбросов барж из расчета на тонно-километр является более низким по сравнению с поездами и грузовыми автомобилями. Более того, использование на судах внутреннего плавания таких технологий, как современные силовые установки и «чистых» и высокоэффективных двигателей, могут еще больше снизить уровень выбросов загрязняющих веществ. Так, стандартное 110-метровое судно перевозит около 3 000 метрических т груза, более 200 ДФЭ, что эквивалентно более 100 рейсам на 40-тонном грузовике².

Тем не менее сектору не хватает хорошей рекламы, для того чтобы привлечь внимание широкой публики и рыночных игроков ВВТ и его потенциал. В определенной степени это обусловлено тем, что исторически структура судовладения в Европе является фрагментированной и разнородной. В Западной Европе по-прежнему отсутствуют крупные игроки в секторе внутреннего водного транспорта, и суда зачастую принадлежат отдельным владельцам. Кроме того, предпринимателям не хватает времени и ресурсов для рассмотрения более широких последствий стратегического характера. Это отличается от ситуации в большинстве стран Центральной и Восточной Европы, где судами обычно владеют крупные судоходные компании, которые нанимают для них экипаж.

В Западной Европе на сетях водных путей обеспечен открытый рынок в сфере судоходства для игроков ВВТ из многочисленных европейских государств. До 1998 года национальные рынки, как правило, были защищены, и суда, зарегистрированные под флагом любой страны, могли функционировать только в пределах национальных границ. Двумя важными исключениями из этого правила были следующие:

- река Рейн, начало международного судоходства по которой датируется 1868 годом, когда была подписана Мангеймская конвенция;
- река Дунай, где с 1948 года действует режим свободного судоходства, закрепленный в Конвенции о режиме судоходства на Дунае.

В 1998 году в Европейском союзе вступило в силу Соглашение о каботаже, которое разрешает осуществление перевозок по всей системе водных путей, независимо от того, в каком государстве-члене зарегистрировано судно. Однако оно

² Bureau Voorlichting Binnenvaart, Types of Vessels, www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/assets/files/Scheepstypen%20Engels.pdf.

не сопровождалось изменением множества национальных правил и регламентов, которые остались несогласованными. Таким образом, флаг, под которым было зарегистрировано судно, мог по-прежнему оказывать существенное влияние на деятельность, которую осуществлял владелец судна, при том что в разных странах ВВТ имел свои организационно-правовые особенности.

Сегодня ВВТ является рентабельным, надежным и устойчивым видом транспорта и может улучшить ситуацию в основанной на торговле мультинациональной среде, каковой является регион ЕЭК.

В. Показатели эффективности внутреннего водного транспорта в регионе Европейской экономической комиссии

На рис. 1 ниже приведена карта сети водных путей категории Е (2019 год).

Рис. 1

Карта Европейской сети внутренних водных путей (2018 год)³



Источник: ЕЭК ООН.

Как видно из таблиц 1 и 2 ниже, что задействование ВВТ в рамках логистических цепочек на внутреннем транспорте сильно зависит от доступа страны к сети водных путей:

- некоторые страны не имеют доступа ни к каким сетям водных путей;
- некоторые страны, например Бельгия и Нидерланды, имеют разветвленные сети водных путей;
- некоторые страны, например Франция и Германия, имеют доступ к сетям водных путей, но не во всех частях страны.

³ UNECE, 2018, www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/AGN_map_2018.pdf.

Таблица 1

Грузоперевозки по внутренним водным путям в регионе ЕЭК, 2008–2016 годы⁴

(в млн тонн–километров)

Страна	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Австрия	2 395	2 003	2 376	2 123	2 191	2 353	2 177	–	1 962
Беларусь	132	83	110	143	134	84	49	21	21
Бельгия	8 746	7 087	9 071	9 251	10 421	10 364	10 451	10 426	10 331
Болгария	2 890	5 436	6 048	4 310	5 349	5 366	5 074	5 596	5 477
Хорватия	843	727	941	962	772	771	716	879	836
Чехия	28	33	43	42	38	25	27	33	36
Финляндия	80	61	76	90	124	121	135	128	103
Франция	8 557	8 410	9 115	8 704	8 622	8 849	8 524	8 314	8 135
Германия	64 057	55 497	62 278	55 027	58 488	60 070	5 093	55 315	54 347
Венгрия	2 250	1 831	2 393	1 840	1 982	1 924	1 811	1 824	1 975
Италия	–	54	135	144	81	89	64	62	67
Люксембург	367	279	359	305	290	313	285	235	–
Нидерланды	–	35 639	40 285	46 410	47 535	48 600	49 413	48 535	49 399
Польша	1 274	1 020	–	–	127	87	104	83	105
Республика Молдова	–	1	0	0	0	1	1	0	0
Румыния	8 687	11 765	14 317	11 409	12 519	12 242	11 760	13 168	13 153
Российская Федерация	62 015	51 835	52 880	58 174	76 274	72 547	69 207	60 259	–
Сербия	1 307	872	875	726	605	701	759	865	–
Словакия	1 101	899	1 189	931	986	1 106	906	741	903
Швейцария	45	41	40	37	50	49	43	47	30
Украина	–	2 745	3 837	2 218	312	216	258	284	227
Всего	164 774	186 318	206 368	202 846	226 900	225 878	166 857	206 915	147 107

Источник: ЕЭК ООН.

Примечание: ...данные отсутствуют.

Таблица 2

Грузоперевозки по внутренним водным путям в регионе ЕЭК, 2011–2015 годы⁵

(в тыс. тонн)

Страна	2011	2012	2013	2014	2015
Австрия	9 943	10 714	10 710	10 122	8 599
Беларусь	6 711	4 023	4 486	3 758	2 960
Бельгия	172 906	190 288	187 404	190 303	188 258
Болгария	14 448	16 378	16 726	16 922	17 201
Хорватия	5 184	5 934	5 823	5 377	6 642
Чехия	911	836	608	802	850
Франция	68 471	68 170	68 926	65 488	63 094
Германия	221 966	223 170	226 864	228 489	221 369

⁴ ECE Statistical Database, Carriage of goods by Inland Waterways by Type of Transport, Topic, Country and Year, https://w3.unece.org/PXWeb2015/pxweb/en/STAT/STAT__40-TRTRANS__09-TRInlWater/01_en_TRInlWaterTonKm_r.px/table/tableViewLayout1/.

⁵ Ibid, p.5.

Страна	2011	2012	2013	2014	2015
Венгрия	7 175	8 135	7 857	7 825	8 163
Казахстан	1 082	1 291	1 107	1 321	1 218
Литва	95	89	36	47	68
Люксембург	8 956	8 506	8 987	8 390	7 107
Республика Молдова	149	144	–	–	–
Нидерланды	345 469	350 069	356 062	366 637	359 898
Польша	3 143	2 574	3 185	5 899	5 036
Румыния	29 396	27 946	26 858	27 834	30 020
Российская Федерация	125 867	137 488	134 860	119 080	118 120
Сербия	2 146	1 998	–	–	–
Словакия	8 211	8 242	8 107	7 010	5 721
Швейцария	5 678	7 211	6 830	–	–
Украина	9 900	7 800	6 300	6 000	6 400
Соединенное Королевство	3 478	3 693	5 252	5 689	5 594
Европейский союз	526 420	531 452	524 781	552 405	544 712

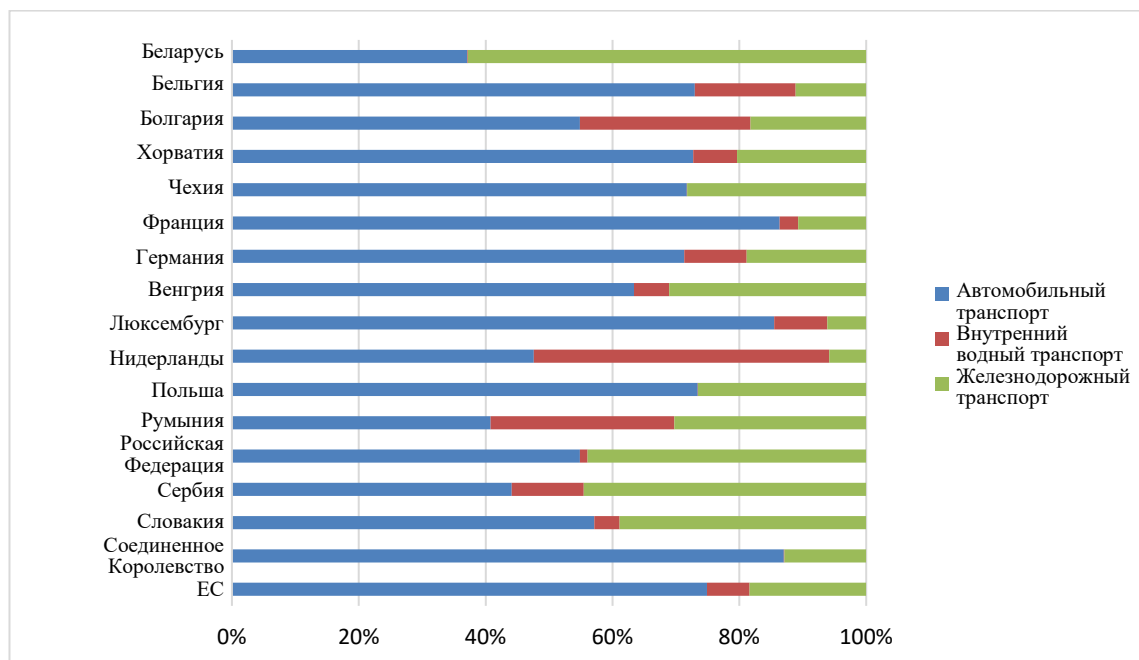
Источник: ЕЭК ООН.

Примечание: ...данные отсутствуют.

Доля ВВТ по сравнению с другими видами, автомобильным и железнодорожным, внутреннего транспорта показана на рис. II. Во многих европейских странах доминирующую долю среди видов транспорта по средним показателям занимает автомобильный транспорт. Страны с наибольшей долей ВВТ среди видов транспорта (в порядке убывания): Нидерланды (46,6%), Румыния (29%), Болгария (26%), Бельгия (15,9%) и Сербия (11,3%) (по данным 2014 года).

Рис. II

Соотношение видов внутреннего транспорта по грузообороту в отдельных странах, 2014 год⁶



Источник: ЕЭК ООН.

⁶ База данных транспортной статистики ЕЭК ООН, www.eurostat.eu, www.belstat.gov.by, Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» Министерства транспорта Российской Федерации, <https://stats.oecd.org>.

На ВВТ приходится существенная доля от общего объема перевозок там, где существует доступ к рекам и каналам. Совокупный объем грузов, перевозимых по внутренним водным путям в Европейском союзе, составляет лишь 6,2% от всех перевозок, однако при этом в Бельгии, Германии и Нидерландах доля внутренних перевозок, приходящаяся на ВВТ, составляет в среднем 25%. В Нидерландах, где доля ВВТ в распределении по видам транспорта является наивысшей, в сегменте контейнерных перевозок на национальные внутренние водные пути приходится целых 40% перевозок. Кроме того, соглашение между морскими портами Антверпеном в Бельгии, Роттердамом и Амстердамом в Нидерландах (район АРА) призвано увеличить долю внутреннего водного и железнодорожного транспорта в снабжении их контейнерных терминалов на 5–10% за счет сокращения использования автомобильного транспорта.

В северных странах с суровыми зимами транспортировка по воде является единственным возможным вариантом в зимние месяцы.

Поскольку ВВТ является наиболее экономичным видом транспорта, за последнее десятилетие более активное его использование привело к общей тенденции по увеличению размеров судов. В результате совокупный регистровый тоннаж флота, осуществляющего судоходство по европейским внутренним водным путям, продолжает расти, а количество судов – сокращаться.

За последнее десятилетие грузоподъемность флота внутренних водных путей удвоилась, а в некоторых случаях утроилась, исходя из необходимости удовлетворения новых потребностей.

Сегодня крупнейшие суда на Рейне имеют 135 м в длину и 14, 15, 17 или даже 22 м в ширину. Такие суда ходят только по Рейну и в дельте Рейна. Суда класса «Jowi» – это крупнейшие сегодня баржи на Рейне, грузоподъемность которых сегодня достигает 9 000 тонн. Любое дальнейшее увеличение размеров этих судов в настоящее время ограничено размерами шлюзов на верхнем Рейне, расположенных во Франции и Германии, а также шлюзов в районе устья Рейна в Бельгии и Нидерландах.

Транспортировка товаров водным транспортом очень экономична. Так, перевозка больших партий грузов по воде пути от морского порта непосредственно к клиенту, например транспортировка железной руды из Роттердама до сталелитейного завода на нижнем Рейне, внутренним водным транспортом не имеет равных вариантов с точки зрения экономичности затрат из расчета на тонно-километр. Дополнительные затраты возникают при перегрузочных операциях, когда груз загружается на судно и выгружается с него. Поэтому стоимость транспортировки напрямую связана с объемом перевалки, который необходим для перевозки груза от места его происхождения в конечный пункт назначения при использовании других видов транспорта.

Тем не менее в силу присущих ВВТ преимуществ повысить его долю в распределении перевозок по видам транспорта является возможным и целесообразным. В этой связи 18 апреля 2019 года во Вроцлаве была подписана декларация министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», в которой признаются значительные преимущества ВВТ в рамках сбалансированной транспортной системы, особенно его уровень безопасности, эффективность с точки зрения энергозатрат и стоимости, низкий уровень выбросов и отсутствие перегруженности, – факторов, которые способствуют достижению целей устойчивого развития и значительному сокращению транспортных и логистических затрат⁷.

С. Проблемы в секторе внутреннего водного транспорта

Повышение связанности европейских систем водных путей, а также мобильности судов и рабочей силы в секторе ВВТ требует взаимопризнанной системы правил и нормативно-правовых положений. В отличие от морского транспорта, где

⁷ www.unece.org/fileadmin/DAM/Poland_Ministerial_declaration_e_002_.pdf.

ИМО осуществляет надзор за обязательными режимами в области безопасности и охраны портов, в секторе европейского ВВТ отсутствует подобный режим, который был бы детально проработан и признан на международном уровне. При этом основные проблемы в области регулирования таковы:

- отсутствие общеевропейских обязательных норм и широкой системы национального контроля за соблюдением различных правил, касающихся ВВТ, за исключением положений, касающихся речных комиссий;
- отсутствие общего языка для общения экипажей на европейских водных путях;
- недостаточный приток молодых кадров в сектор; средний возраст шкиперов, как правило, составляет больше 50 лет.

Технический прогресс и повышение осведомленности о воздействии на окружающую среду привели к возникновению ряда технологических проблем. В секторе ВВТ средний возраст судов остается высоким при длинных инвестиционных циклах: корпус баржи легко прослужит дольше 100 лет, а двигатель при надлежащем обслуживании – несколько десятилетий. Поэтому процесс широкого внедрения инноваций в области силовых установок и конструкции судов происходит медленно. Сегодня отрасль ВВТ занимается внедрением нескольких инновационных технологий. К основным из них относятся более экологичные и более устойчивые двигательные установки, речные информационные службы (РИС) и автоматизация и автономное судоходство.

- Вопрос о переводе сектора на новые и более экологичные двигательные установки приобретает все большую остроту. Большая часть флота внутренних водных путей продолжает использовать дизельные двигатели. Однако уже разрабатываются, испытываются и внедряются в качестве альтернативных технологии, которые позволяют использовать сжиженный природный газ (СПГ), водородные топливные элементы и двигательные установки на аккумуляторных батареях. Успех этих систем в будущем будет во многом зависеть от их надежности, доступности, долговечности и цены. В ближайшее время не будет идти речи о единственной системе на замену дизельному двигателю, однако возможно использование сочетания нескольких различных систем на будущих судах.
- РИС все активнее внедряются и используются в секторе ВВТ. РИС – это гармонизированная и взаимосвязанная информационная система, которая в режиме реального времени предоставляет пользователям и ведомствам данные о состоянии движения и фарватера на водном пути, а также о положении и направлении движения судов. Таким образом, эти системы способствуют упорядочению процесса планирования движения судов по водным путям. РИС не только повышает безопасность на водных путях, но и повышает эффективность перевозок по рекам и каналам за счет дополнительных функций, таких как управление транспортными коридорами с помощью РИС.
- Автоматизация и автономное судоходство сегодня являются широко обсуждаемыми темами. Разрабатываются и испытываются различные системы, начиная от полуавтономных систем помощи, которые уже представлены на рынке⁸, и заканчивая полностью автоматическими системами. Степень автоматизации, которая будет достигнута в ближайшем будущем, будет во многом зависеть от технических возможностей и от требований политики и страховых компаний.

⁸ Реальным примером является система «Банляйтунгсзюстем» («Bahnleitungssystem»), разработанная компанией «Инновационная навигация» в Германии и установленная в 2008 году на учебном судне «Принцесса Максима» Морской академии Харлингена.

III. Состояние сети водных путей категории E

Сеть водных путей категории E состоит из европейских внутренних водных путей международного значения, прибрежных маршрутов, используемых судами типа «река–море» (E 01-E 91), и расположенных на этих путях портов международного значения. Они определены в Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) от 19 января 1996 года и в приложении I. По состоянию на 2018 год Соглашение СМВП ратифицировали 19 стран (Австрия, Беларусь, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Италия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Польша, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Украина, Хорватия, Чехия и Швейцария)⁹.

Рис. III
Карта сети СМВП¹⁰



Источник: ЕЭК ООН.

С 1998 по 2016 год общая протяженность сети водных путей категории E увеличилась с 27 711 км до 29 238 км, а доля водных путей категории E, соответствующих стандартам СМВП, выросла с 79% до 83%¹¹. При этом 73% составляют крупные каналы и реки классов IV–VII, а также прибрежные маршруты. Эти водные пути способны пропускать суда длиной не менее 80 м и шириной не менее 9,5 м и грузоподъемностью около 1500 метрических тонн¹². Лишь 10% сети СМВП – это небольшие водные пути, способные пропускать только малые суда. Большая часть путей сети соединены друг с другом. Процент недостающих звеньев составляет 6,8%, и они будут рассмотрены ниже, в разделах, посвященных отдельным сегментам сети водных путей категории E.

⁹ ECE/TRANS/SC.3/2015/1.

¹⁰ Подготовленная ЕЭК карта сети водных путей категории E, 2019 год.

¹¹ Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории «E» («Синяя книга»), третий пересмотренный вариант (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3).

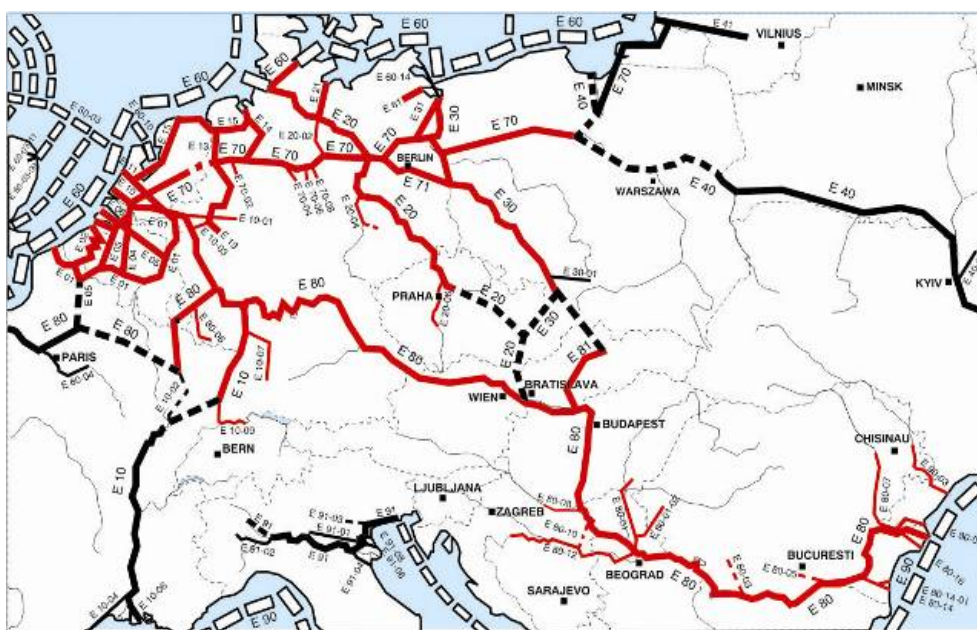
¹² European Conference of Ministers, Resolution No.92/2 on new classification of inland waterways, 1992, p. 3.

А. Сеть Рейн–Дунай и центральноевропейская сеть каналов и рек (включая реки Везер, Эльбу и Одер)

Бассейны рек Рейн и Дунай (рис. IV) являются крупнейшей европейской сетью водных путей по протяженности и объему перевозок, которая состоит из следующих путей:

- E 10: Рейн, Саона и Рона с притоками на участке от Роттердама до Арля, а также связанные с ними каналы;
- E 80: ось Гавр – Кобленц – Майнц – канал Майн – Дунай – Дунай с притоками;
- E 70: ось Роттердам – Берлин – Гданьск, E 20 – Эльба, притоки и связанные каналы;
- E 30: река Одер с притоками.

Рис. IV
Судоходная сеть Рейн–Дунай¹³



Источник: ЕЭК ООН.

Бассейны рек были полностью связаны в 1992 году с открытием канала Рейн – Майн – Дунай, строительство которого заняло 30 лет. Таким образом, были соединены между собой пути E 10 и E 80. Эти два речных бассейна составляют почти половину от общей протяженности водных путей СМВП – 14 360 км из 30 177 км – и могут принимать крупные суда по классификации ЕКМТ.

Бассейн Рейна

Инфраструктура

Во втором издании Белой книги бассейн Рейна был охарактеризован как наиболее развитый, наиболее хорошо обслуживаемый и чаще всего используемый водный путь сети СМВП. Плотность движения на этом пути обусловлена наличием промышленных центров по его берегам и развитой инфраструктурой. В бассейне базируются значительное количество крупных судов, приспособленных к нуждам промышленной зоны Рейна, работа которой в свою очередь зависит от грузопотоков, идущих в/из бельгийских и голландских портов, расположенных в эстуарии при впадении Рейна в Северное море.

¹³ Подготовленная ЕЭК карта сети водных путей категории E, 2019 год.

Текущие инфраструктурные проекты (см. Белую книгу 2011 года) в бассейне Рейна и на связанных с ним водных путях, в частности на сети каналов Германии, направлены на увеличение потенциала водных путей путем адаптации существующей инфраструктуры к изменяющимся потребностям промышленности. Модернизация судоподъемника Нидерфинов позволит повысить статус канала Одер – Хафель, который является частью водного пути E 40, до класса Va. Задержки в строительстве не позволили начать эксплуатацию раньше 2019 года¹⁴.

Повышение интенсивности судоходства и увеличение среднего размера и веса судов вынудило перейти к планам по замене крупных шлюзов и строительству моста с гарантированной высотой прохода 5,25 м в западной части (на участке от Марля до Фридрихсфельда) канала Везель – Даттельн (E 10-01) на северо-западе Германии. Этот канал является одним из двух каналов, соединяющих Рейн с сетью каналов Германии. Завершить проект планируется в 2030-х годах¹⁵.

По тем же причинам следует заменить судоподъемник Шарнебек на боковом канале Эльбы (E 20-02) вблизи Люненбурга (Германия). На момент его открытия в 1975 году этот судоподъемник был самым большим в мире со шлюзовыми камерами размером 100 x 12 м, которые однако недостаточны для современных судов внутреннего плавания. В 2017 году началась подготовка планов по строительству новых шлюзовых камер размером 225 × 12,50 м на замену старому судоподъемнику. Строительные работы должны начаться в период после 2025 года и не позднее начала 2030-х годов¹⁶.

Необходимость модернизации реки Мозель стала очевидной в 1990-е годы с началом существенного увеличения интенсивности движения. Вначале был углублен фарватер с 2,7 м до 3 м (с 1992 по 1999 год). Затем были проведены работы по устранению нескольких ключевых узких мест: девять однокамерных шлюзов на немецкой части реки были расширены с добавлением к каждому второй шлюзовой камеры; вторая, меньшая по размеру, шлюзовая камера парного шлюза в Кобленце, в месте слияния Мозеля с Рейном, была модернизирована в рамках реализации немецкого плана «Bundesverkehrswegeplan»¹⁷. Первыми проектами, реализованными на Мозеле, стали работы по модернизации шлюзов в Цельтингене (Германия) и Фанкеле (Люксембург). Это положительно сказалось на пропускной способности двух ключевых узких мест на реке. Серьезные задержки в движении также были связаны с частым прохождением экскурсионных судов, имеющих приоритет на этих шлюзах. В 2019 году начались работы по строительству второй шлюзовой камеры в Трире, а также был принят план по строительству второй шлюзовой камеры в Лемене¹⁸.

В реализации проекта по строительству водного пути Сена–Шельда произошли значительные задержки. Строительство планировалось начать в 2019 году и завершить в 2027 году¹⁹. Более подробная информация приведена в разделе, посвященном речной сети Сена–Уаза ниже.

Сеть судоходных водных путей Польши простирается на 3 655 км²⁰, однако из них доля водных путей международного значения (с минимальным классом IV)

¹⁴ Nordkurier, June 2018, www.nordkurier.de/brandenburg/neues-schiffshebewerk-niederfinow-soll-2019-eroeffnet-werden-0632233306.html.

¹⁵ Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w23/w23.html.

¹⁶ Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w12/w12.html.

¹⁷ План Германии по развитию инфраструктуры, находящейся в государственном управлении.

¹⁸ Directorate General for Waterways and Shipping, www.wsa-mosel-saar-lahn.wsv.de/Webs/WSA/Mosel-Saar/DE/Wasserstrassen/Projekte/01_Zweite_Moselschleusen/projekt_1_node.html.

¹⁹ De Binnenvaartkrant, online edition, May 2018, <https://binnenvaartkrant.nl/seine-schelde-verbinding-pas-in-2027-klaar>.

²⁰ «Assumptions for the development plans of inland waterways in Poland for 2016–2020 with 2030 perspective», 2014; mgm.gov.pl/wp-content/uploads/2017/11/assumptions-for-the-development-plans-of-inland-waterways-in-poland-for-2016-2020-with-2030-perspective.pdf.

составляет лишь 6%. Остальные водные пути имеют региональное значение и не отвечают стандартам класса IV. Основные международные водные пути Польши служат для судоходства по направлению юг–север, в частности реки Одер и Висла, обе впадающие в Балтийское море.

Строительство звеньев, соединяющих Одер с Калининградским заливом и Варшаву с Брестом, осуществить которое планируется в сотрудничестве с Германией, призвано удлинить водные пути E 70 и E 40. В 2019 году начались работы по созданию восточно-западного соединения между бассейнами Одера и Вислы и другие предусмотренные проектом работы. Движение на Висле затруднено из-за общего состояния водного пути.

Как было отмечено уже в Белой книге 2011 года, инфраструктура основных водных сетей в Польше, к востоку от Одера, нуждается в дальнейшей модернизации.

Строительство недостающего звена на пути E 70, от Твенте до Среднегерманского канала, было включено в планы развития СМВП в качестве долгосрочного проекта, но в 2012 году после проведения технико-экономического анализа от него отказались: затраты на строительство нового канала оценивались примерно в 1,3 млрд евро при потенциальной экономической отдаче, которая покрыла бы лишь 18% от этой суммы до 2060 года²¹.

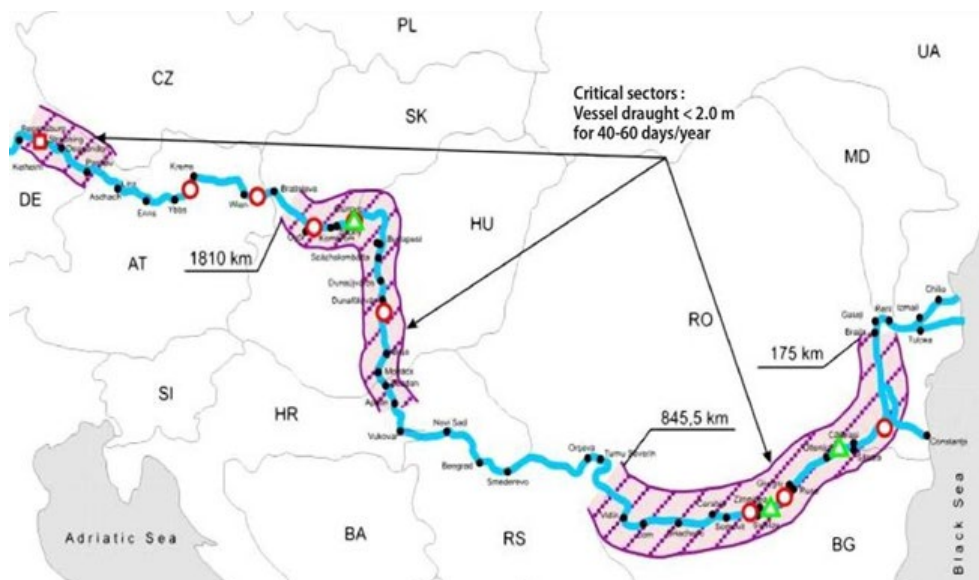
Бассейн Дуная

Инфраструктура

Бассейн Дуная (E 80) охватывает реки Дунай и Саву и Дунайский канал, соединяющий Дунай с Черным морем в Констанце (Румыния). В отличие от Рейнской области, здесь нет обширной дополнительной судоходной сети рек и каналов. Кроме того, по сравнению с Рейном судоходство по данной сети несколько более ограничено из-за резких изгибов русла и широких участков, на которых образуются отмели и песчаные наносы²².

Рис. V

Критические сектора с точки зрения пропускной способности на Дунае²³



Источник: ЕЭК ООН.

²¹ EUREGIO, press release 2013, www.euregio.eu/de/pressemitteilungen/verbindung-zwischen-mittellandkanal-und-twentekanal-nicht-wirtschaftlich.

²² Danube Commission, www.danubecommission.org/dc/de/die-donauschifffahrt/540-2/.

²³ Белая книга ЕЭК, 2011 год, стр. 13 текста на английском языке.

На рис. V показаны критические сектора на Дунае. Главным стратегическим узким местом, которое ограничивает грузоподъемность крупных судов, осуществляющих плавание между Рейном и Дунаем, ввиду недостаточных глубин и низких подмостовых габаритов, является участок Дуная между Штраубингом и Фильсхофеном, недалеко от слияния с каналом Майн – Дунай. На этом участке глубина реки в течение 40–60 дней в году составляет в среднем два метра. Два моста, пересекающие фарватер, имеют низкие подмостовые габариты: 5 м (железнодорожный мост Боген) и 5,15 м (мост Луитпольд в Пассау)²⁴, что позволяет перевозить только один ярус контейнеров. Глубина фарватера представляет собой регулярную проблему в верхнем, среднем и нижнем течении Дуная.

Рейнский и дунайский флоты

Между Рейном и Дунаем заметен дисбаланс в инфраструктуре, а также в составе флотов. Многие суда, работающие на Дунае, ходят также и по Рейну.

В 2017 году Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) подсчитала, что флот Рейна насчитывает более 9 800 судов²⁵. В таблице 3 представлены данные о развитии флота ЦКСР.

Таблица 3

Развитие флота на Рейне, 2008–2017 годы²⁶

Год	Сухогрузный флот		Танкерный флот		Толкачи и буксиры
	Количество судов	Общая грузоподъемность в тоннах	Количество судов	Общая грузоподъемность в тоннах	
2008	8 249	10 260 000	1 569	2 583 000	1 276
2009	8 203	10 669 000	1 643	2 824 000	1 286
2010	7 952	10 647 000	1 732	3 127 000	1 220
2011	7 980	10 769 000	1 706	3 203 000	1 265
2012	7 776	10 748 000	1 654	3 174 000	1 219
2013	7 618	10 681 000	1 623	3 152 000	1 267
2014	7 464	10 553 000	1 600	3 185 000	1 251
2015	7 323	10 496 000	1 551	3 185 000	1 246
2016	7 136	10 285 000	1 511	3 150 000	1 240
2017	7 092	10 432 000	1 501	3 112 000	1 241

Источник: Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР).

Дунайская комиссия сообщила, что в 2016 году флот Дуная насчитывал в общей сложности 3 197 судов. Данные о развитии флота приведены в таблице 4:

²⁴ «Виа Донау», перечень мостов; www.viaddonau.org/fileadmin/content/viaddonau/05Wirtschaft/Dokumente/2015-04-06_Brueckenliste_viaddonau.pdf.

²⁵ Central Commission for the Navigation of the Rhine, Annual Report 2018. Inland Navigation in Europe. Market Observation, www.inland-navigation-market.org/en/rapports/2018/q2/5-fleet-2/.

²⁶ Ibid.

Таблица 4
Развитие флота на Дунае, 2013–2016 годы²⁷

Год	Самоходные суда		Толкаемые и буксируемые баржи		Толкачи и буксиры
	Количество судов	Общая грузоподъемность в тоннах	Количество судов	Общая грузоподъемность в тоннах	Количество судов
2013	446	394 952	2 633	3 024 191	672
2014	439	392 894	2 511	2 887 511	649
2015	451	401 533	2 441	2 834 939	694
2016	418	397 130	2 171	2 578 415	576

Источник: Дунайская комиссия.

Водные пути Франции

Суда класса IV и выше способны принимать два речных бассейна Франции – Рона–Саона и Сена–Уаза. Технически они связаны с остальной частью западноевропейской сети водных путей, однако водные пути, соединяющие оба этих бассейна с Шельдой или Рейном доступны только для судов класса I (габарита Фрейсине). Суда габарита Фрейсине весьма малы и являются старыми, поскольку последние суда такого типа строились в 1980-х годах. В настоящее время в активной эксплуатации находятся 332 таких судна²⁸.

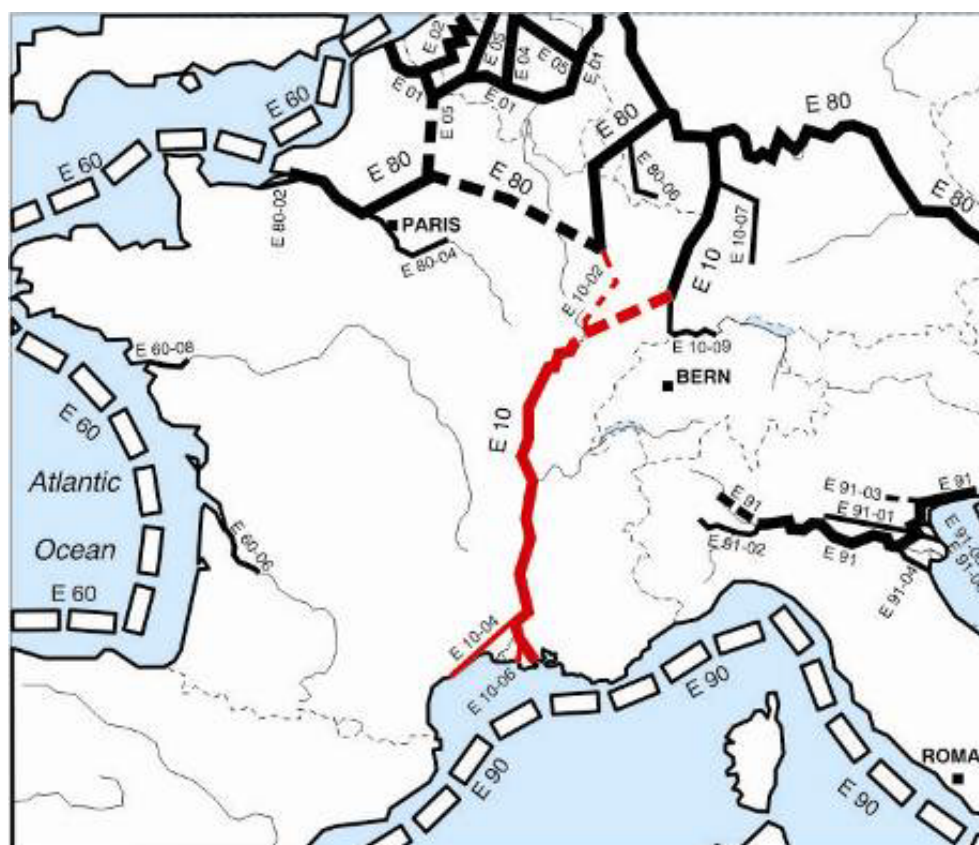
a) Сеть водных путей Рона–Саона

Сеть Рона–Саона (южный участок водного пути E 10, см. рис. VI ниже) практически изолирована от остальной части западноевропейской системы водных путей. Данная сеть имеет протяженность 679 км и включает реку Саону, судоходную для больших судов на участке от шлюзов Осон на севере до слияния с Роной в Лионе. Рона судоходна от Лиона до устья, где она впадает в Средиземное море в Фос-сюр-Мере (E 10-06), с боковым ответвлением, каналом Рона – Сет, ведущим в город Сет, также расположенный на Средиземном море (E 10-04).

²⁷ Danube Commission, Danube Navigation Statistics in 2015–2016, Budapest 2017, and Danube Navigation Statistics in 2013–2014, Budapest 2015, www.danubecommission.org/uploads/doc/STATISTIC/en_stat_2015_2016.pdf.

²⁸ Voies navigables de France, Les chiffres du transport fluvial en 2017, www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/LesChiffresDuTraficFluvial_2017_20180410150714.pdf.

Рис. VI
Сеть водных путей Рона–Саона²⁹



Источник: ЕЭК ООН.

Инфраструктура

Сеть водных путей Рона–Саона характеризуется хорошей судоходностью на всей протяженности с севера на юг. Пять шлюзов на 218-километровом участке Саоны имеют размеры 180 × 12 м, что позволяет проходить судам класса VI, однако подмостовые габариты ограничены высотой 3,7 метра. Участок Роны протяженностью 310 км от Лиона до Фос-сюр-Мера имеет 12 шлюзов размером 190 × 11,40 м и способен пропускать суда класса V. Подмостовые габариты составляют шесть метров, что существенно больше по сравнению с Саоной. Последней частью сети является канал Рона – Сег протяженностью 99 км, имеющий только один шлюз размером 120 × 8 м, что делает этот водный путь доступным только для судов класса III и ниже. Мосты на канале имеют подмостовый габарит 5 м и не являются помехой для судов этих классов, если они не перевозят более одного яруса контейнеров.

В Белой книге 2011 года упоминается о планах по созданию звена, соединяющего данную сеть с сетью Сена–Уаза, однако от них отказались еще около 30 лет назад. С начала 1990-х годов Франция сосредоточила свои усилия на создании звена Сена–Север, соединяющего бассейны Сены и стран Бенилюкса, вследствие чего отказалась от строительства других планировавшихся каналов (Саона – Мозель и Саона – Рейн).

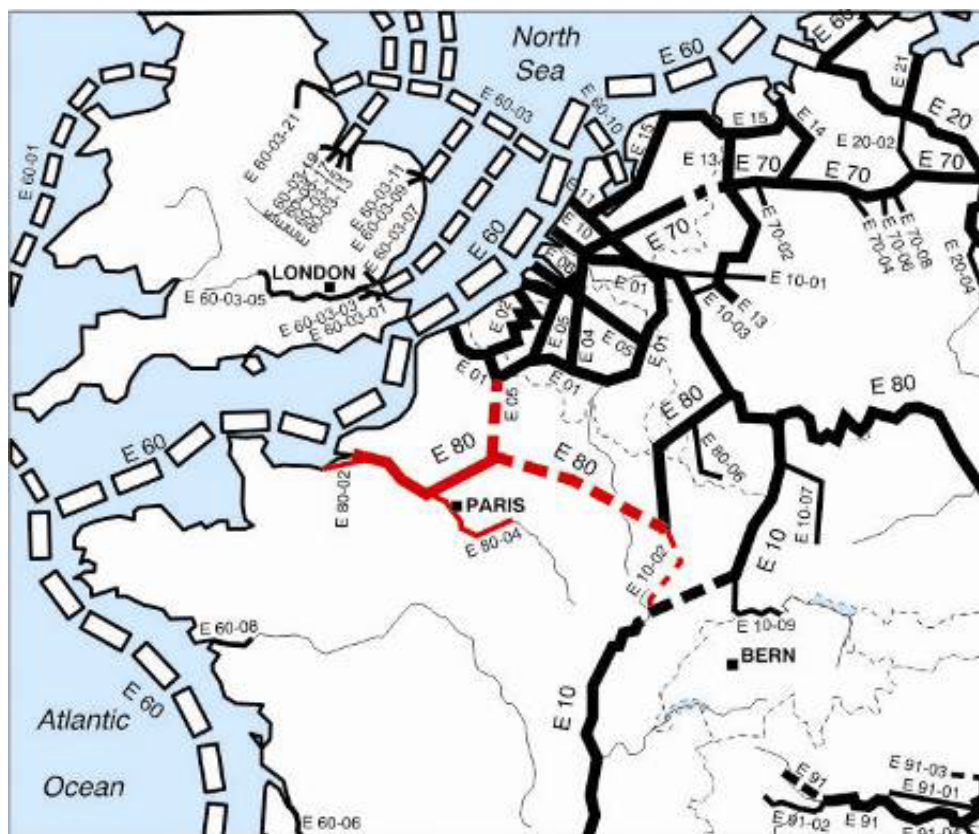
В 2017 году по сети было транспортировано 5,2 млн т грузов, что из расчета общих транспортных показателей составляет 1,1 млрд тонно-километров³⁰. Основными перевозимыми грузами являлись строительные материалы и продукция агропромышленного комплекса.

²⁹ Подготовленная ЕЭК карта сети водных путей категории E, 2019 год.

³⁰ Voies navigables de France, Le trafic fluvial sur l'année 2017, www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/Traffic_2017_12mois_Internet_20180410171126.pdf.

Второй по значимости сетью водных путей во Франции является сеть рек Сена–Уаза на северо-западе страны (см. рис. VII ниже). Ее общая протяженность составляет 632 километра. Основной маршрут E 80 включает Уазу на участке от города Компьень до слияния с верхней Сенной к северу от Парижа и затем нижнее течение Сены, от Парижа до ее впадения в Атлантический океан в городе Гавр³¹. Собственно Уаза на этом участке насчитывает пять шлюзов размером 180 × 11,5 м и может пропускать суда класса Vb. Верхняя Сена – участок вверх по течению от Парижа до Монтро – имеет девять шлюзов размером 180 × 11,5 м и может также принимать суда класса Vb. Однако на коротком участке в пределах Парижа судоходство разрешено только для судов длиной менее 125 метров.

Рис. VII
Система водных путей Сена–Уаза³²



Источник: ЕЭК ООН.

По состоянию на 2019 год канал, связывающий Сену и Шельду, находится в стадии строительства. Этот канал протяженностью 107 км соединит реку Уазу в городе Компьень с рекой Шельдой в Камбре. Планируется, что канал будет принимать суда класса Vb и будет оборудован шестью шлюзами вдоль всего пути³³. Первоначально планировалось, что проект будет завершен в 2016 году, однако из-за различных задержек начало строительных работ было отсрочено до 2019 года, а введение в эксплуатацию запланировано на 2027 год³⁴.

В 2017 году по сети было транспортировано 20,7 млн т грузов, что из расчета общих транспортных показателей составляет 3,4 млрд тонно-километров³⁵. Разница между показателями по общим объемам перевозок в тоннах и тонно-километрах по

³¹ Voies navigables de France, Carte_bassin_Seine, 2018, www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/ Carte_bassin_Seine_fevrier_2018_20180316150407.pdf.

³² Подготовленная ЕЭК карта сети водных путей категории E, 2019 год.

³³ Société du canal Seine-Nord Europe, www.canal-seine-nord-europe.fr/Projet.

³⁴ www.batiactu.com/edito/canal-seine-nord-europe-verra-jour-2027-53563.php.

³⁵ Voies navigables de France, Le trafic fluvial sur l'année 2017, www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/Traffic_2017_12mois_Internet_20180410171126.pdf.

сравнению с бассейном Рона–Саона обусловлена более коротким плечом перевозок по сети Сена–Уаза ввиду ее меньшей общей протяженности и изоляции от остальной части европейской сети водных путей, пригодной для крупных судов. Основными перевозимыми грузами являются строительные материалы и продукция агропромышленного комплекса.

В. Азово–Черноморско–Каспийский бассейн

Инфраструктура

Восточноевропейские сети внутренних водных путей складываются из водного пути Е 40 – бассейна реки Днепр (включая реку Припять и Днепроовско-Бугский канал на Украине и в Беларуси) – и водного пути Е 50 в Российской Федерации (состоит из бассейнов рек Волги и Дона и Беломорско-Балтийского канала), который соединяет Черное и Каспийское моря с Балтийским морем (см. рис. VIII). Водный путь Е 40 представляет собой обширную систему водных путей общей протяженностью более 9 000 километров. Большая часть сети способна пропускать суда класса V и более крупные суда. При том что маршрут из Черного моря в Балтийское через путь Е 50 вполне осуществим, прямое сообщение по внутренним водным путям между путями Е 40 и Е 50 отсутствует. Водный путь Е 50 и связанные с ним водные пути являются неотъемлемой частью «Большого европейского транспортного кольца», которое включает в себя ось Майн–Дунай (Е 80), Рейн (Е 10), прибрежные маршруты Северного моря, Кильский канал и Балтийское море (Е 60), систему водных путей Российской Федерации от Санкт-Петербурга до Азовского моря (Е 50) и прибрежные маршруты Черного моря (Е 90).

Рис. VIII

Азово–Черноморско–Каспийская сеть, включая Днепр³⁶



Источник: ЕЭК ООН.

Соединение пути Е 40 с остальной сетью СМВП требует создания нескольких недостающих звеньев, в том числе одного – для связи с главной водной сетью Польши,

³⁶ Подготовленная ЕЭК карта сети водных путей категории Е, 2019 год.

что позволит создать водный путь, соединяющий Балтийское и Черное моря. Таким образом, пути Е 40 и Е 41 будут затем соединены с водным путем Е 70.

В настоящее время путь Е 40 является судоходным для крупных судов по Днепру вверх до слияния с рекой Припятью. Нижнее течение Днепра подходит для речного и морского судоходства благодаря характеристикам этого участка, который состоит из сети озер, образуемых плотинами гидроэлектростанций, вплоть до Киева. Водный путь продолжается далее вверх по течению через украинскую границу рядом с г. Чернобыль, затем через Беларусь до Днепро-Бугского канала и до реки Муховец рядом с г. Брест на границе с Польшей.

Шлюзы и фарватеры на водном пути Е 40 нуждаются в модернизации или капитальном ремонте, в частности шлюзы на реке Днепр. В настоящее время ведутся работы по ремонту шлюзов и обширные ремонтные работы на водных путях в целом. Инфраструктура водного пути на дальнейшем участке севернее, на реке Припяти и Днепро-Бугском канале, также нуждается в ремонте. В Беларуси идет реконструкция гидротехнических комплексов по нормам класса Va. На сегодняшний день реконструированы пять сооружений, что позволяет пропускать суда длиной до 110 м, шириной до 12 м и осадкой до 2,2 метра. Еще три шлюза должны быть отремонтированы и введены в эксплуатацию в 2021 году.

При полной судоходности водный путь Е 40 позволит перевозить грузы из Беларуси и Украины через Польшу в страны Западной Европы, в частности в страны Северной Европы. После устранения основных узких мест на участке Одер–Висла и выполнения требований класса Va станет возможным перевозить грузы речным транспортом между Западной и Восточной Европой и Юго-Восточной Европой через Польшу. По оценкам, около 20% грузов, перевозимых сегодня по железной дороге, а также около 10% грузов, перевозимых автомобильным транспортом, можно было бы перевозить водным транспортом по данному маршруту. В 2013 году при поддержке Европейского союза началась реализация проекта «Восстановление водного пути Е 40 на участке Днепр–Висла: от стратегии к планированию», а в 2014 году была создана постоянная трансграничная комиссия по этому вопросу. Проведенное в 2014 и 2015 годах технико-экономическое обоснование позволило определить оптимальное техническое решение и вынести общие рекомендации. Комиссия разработала «дорожную карту» до 2025 года, и следующей важной задачей является изучение возможных экологических последствий путем проведения соответствующих экологических экспертиз³⁷.

В 2017 году к сети СМВП было добавлено новое ответвление Е 40-01, которое соединит недавно построенный терминал на Днепре вблизи города Нижние Жары на белорусско-украинской границе с устьем Припяти³⁸. Дальнейшая работа ведется, но дата окончания еще не определена. Продолжения реки Буг в виде пути Е 41 через Польшу не планировалось. Суда, следующие от Бреста на север, должны иметь осадку не более 0,8 м, что исключает возможность грузовых перевозок³⁹.

Флот

Флот судов внутреннего плавания Азово-Черноморского региона состоит из национального флота Российской Федерации, действующего на водном пути Е 50, и флотов Беларуси и Украины, действующих на водном пути Е 40. В 2015 году флот судов внутреннего плавания Российской Федерации насчитывал 1 520 самоходных

³⁷ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/13.

³⁸ Четвертый пересмотренный вариант СМВП, www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3/ECE-TRANS-120r4efr.pdf.

³⁹ Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории «Е» («Синяя книга»), третий пересмотренный вариант (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3), стр. 17 текста на английском языке.

судов средней грузоподъемностью 1 660 т, 4 902 толкаемых баржи средней грузоподъемностью 1 460 т, а также 2 784 буксирных судна⁴⁰.

По состоянию на 2014 год флот судов внутреннего плавания Беларуси состоял из одной самоходной баржи, 147 толкаемых барж средней грузоподъемностью 769 т и 72 буксирных катеров⁴¹.

Флот судов внутреннего плавания Украины в 2016 году насчитывал 1 312 судов⁴², из которых 352 работают за пределами сети Е 40, на Дунае⁴³.

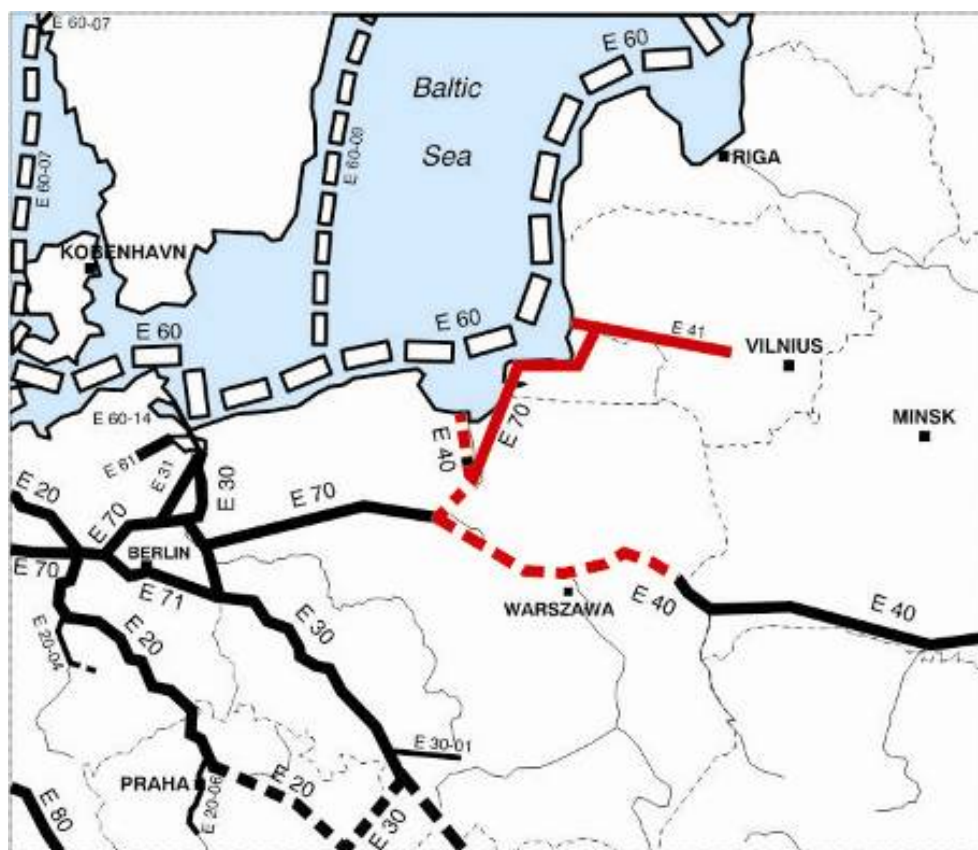
С. Сеть региона Балтийского моря

Сеть внутренних водных путей Балтийского региона состоит из еще не полностью освоенной северной части реки Вислы (Е 40), реки Нogat до Калининградского залива (Е 70), а также реки Неман от ее впадения в Балтийское море в Клайпеде вверх по течению до города Каунаса (Е 41) (рис. IX).

Хотя идея соединить между собой водные пути Е 40 и Е 70 для создания водного сообщения между Балтийским и Черным морями обсуждается уже в течение нескольких лет, подробных планов по этому вопросу не существует.

Рис. IX

Сеть региона Балтийского моря⁴⁴



Источник: ЕЭК ООН.

⁴⁰ Статистика внутреннего транспорта Европы и Северной Америки, ЕЭК, 2018 год, с. 149 текста на английском языке, www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/publications/2018_INLAND_TRANSPORT_STATISTICS.pdf.

⁴¹ Там же, стр. 141 текста на английском языке.

⁴² Там же, стр. 151 текста на английском языке.

⁴³ Danube Commission, Danube Navigation Statistics in 2015-2016, Budapest 2017, p.7, www.danubecommission.org/uploads/doc/STATISTIC/en_stat_2015_2016.pdf.

⁴⁴ Подготовленная ЕЭК карта сети водных путей категории Е, 2019 год.

Планируемое улучшение условий судоходства по сети по-прежнему касается в основном углубления фарватера на реке Неман от Клайпеды вверх по течению до Каунасской плотины, которая не оборудована шлюзом и поэтому делает невозможным дальнейшее плавание по этой реке. В 2019 году водный путь пропускал суда размером 100 x 10 м, при том что допустимая осадка в нижней части реки от Клайпеды до Юрбаркаса составляет не более 1,20 м, а на верхнем отрезке до Каунасской плотины – даже меньше⁴⁵.

Флот

Сеть водных путей Балтийского региона не имеет отдельного флота. Суда, зарегистрированные в Польше, обычно прибывают сюда через сеть водных путей Германии. В 2016 году флот Польши насчитывал 91 самоходное судно средней грузоподъемностью 747 т, 516 толкаемых барж средней грузоподъемностью 457 т и 214 буксиров⁴⁶.

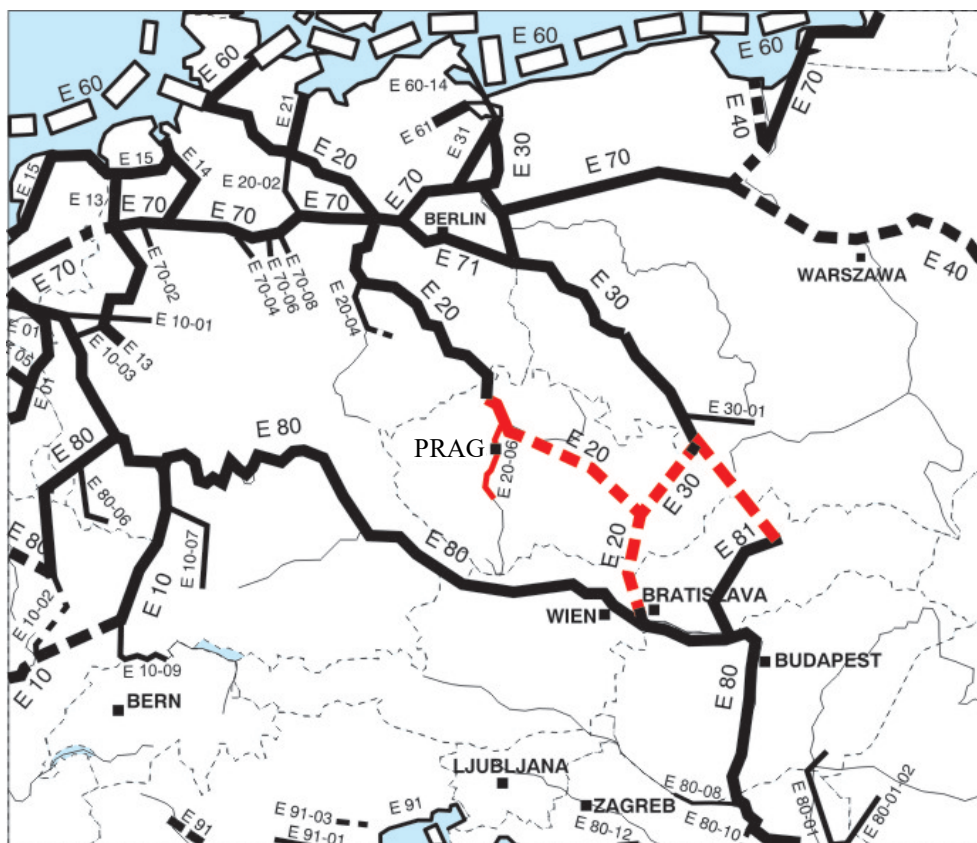
D. Сеть водных путей Чехии и Словакии

Данная сеть состоит из реки Эльбы (Е 20), от чешско-немецкой границы к северу от Дечина до города Пардубице, и реки Влтавы (Е 20-06), от слияния с Эльбой вблизи города Мельник вверх по течению через Прагу до города Слапы, а также трех недостающих звеньев, создание которых позволило бы связать Дунай и Эльбу с бассейном Одера: звено Эльба–Морава–Дунай удлинит водный путь Е 20; звено Одер–Ваг–Дунай соединит пути Е 30 и Е 81, а также продлит путь Е 30 между Моравой и Одером (рис. X).

⁴⁵ Inland waterways of national importance of the Republic of Lithuania, <http://vvkd.lt/en/vidaus-vandenu-keliai/>.

⁴⁶ Статистика внутреннего транспорта Европы и Северной Америки, ЕЭК, 2018 год, с. 147 текста на английском языке, www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/publications/2018_INLAND_TRANSPORT_STATISTICS.pdf.

Рис. X
Сеть водных путей Чехии и Словакии⁴⁷



Источник: ЕЭК ООН.

Ни одно из запланированных соединительных звеньев не находится в стадии строительства. Однако в июле 2016 года Министерство транспорта Чехии начало подготовку технико-экономического обоснования строительства водного коридора Дунай–Одер–Эльба, а в январе 2017 года министры транспорта Чехии, Польши и Словакии подписали меморандум о взаимопонимании по строительству этого звена⁴⁸.

Как Чехия, так и Словакия продолжают работы по улучшению существующих водных путей. Так, на Эльбе начаты строительные работы по строительству гидроузла со шлюзом и плотиной в Дечине, который планируется ввести в эксплуатацию в 2021 году. Ограничения по глубине фарватера на участке между немецкой границей и Усти-над-Лабем требуют проведения дноуглубительных работ. Предусмотрено также строительство двух низконапорных плотин (менее 6 м) и гидроэлектростанций со шлюзами 200 x 24 м, с тем чтобы сделать этот участок пригодным для коммерческого судоходства в маловодные периоды. Для Словакии приоритетом является дальнейшее улучшение условий судоходства по реке Ваг. Модернизация до водного пути минимум класса V на участке от слияния с Дунаем в Комарно вверх по течению до города Жилины требует ремонта существующих и строительства новых шлюзов.

Флот

В 2016 году флот Чехии насчитывал 30 самоходных судов средней грузоподъемностью 1 033 т, 103 толкаемых баржи средней грузоподъемностью 504 т и 74 буксира⁴⁹. Эти суда используются во внутреннем сообщении, а также на реке

⁴⁷ Подготовленная ЕЭК карта сети водных путей категории E, 2019 год.

⁴⁸ Water Corridor Danube-Oder-Elbe, www.d-o-l.cz/index.php/en/news.

⁴⁹ Статистика внутреннего транспорта Европы и Северной Америки, ЕЭК, 2018 год, с. 143 текста на английском языке, www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/publications/2018_INLAND_TRANSPORT_STATISTICS.pdf.

Эльбе на участке до морского порта Гамбург и через сеть каналов Германии до бассейна Рейна. Основной упор в эксплуатации словацкого флота делается на перевозку грузов по Дунаю. По состоянию на 2016 год флот Словакии насчитывал десять самоходных судов средней грузоподъемностью 1 000 т, 101 толкаемую баржу средней грузоподъемностью 1 634 т и 33 буксира⁵⁰.

Е. Прибрежные маршруты и соединенные с ними внутренние водные пути

Основными прибрежными маршрутами являются следующие:

- водный путь Е 60;
- водный путь Е 90, который включает в себя прибрежные водные пути и связанные с ними водные пути Средиземного, Черного и Каспийского морей;
- внутренние водные пути, соединенные с Балтийским и Северным морями, и маршруты по Атлантическому океану до Гибралтарского пролива.

Искусственная инфраструктура прибрежных маршрутов включает в себя судоходные каналы по следующим маршрутам:

- Кильский канал (Е 60) на севере Германии;
- Коринфский канал (Е 90) в Греции.

Изолированные внутренние водные пути соединяются следующими морскими маршрутами:

- устье Гвадалквивира в Испании (Е 60-02);
- открытые для морских судов водные пути Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, в частности Темза (Е 60-03-05);
- Хамбер (Е 60-03-21) и Тайн (Е 60-03 и Е 60-03-06);
- Дуэро в Португалии (Е 60-04);
- Гёта-Эльв в Швеции (Е 60-07);
- Сайменский канал в Финляндии (Е 60-11);
- река По в Италии (Е 91).

Прибрежные маршруты, за исключением соединенных с ними и соединяющих их водных путей, являются морскими водными путями, что делает невозможными общесистемные инвестиции в эти маршруты. Тем не менее важно, чтобы инвестиции продолжали поступать либо планировались, с тем чтобы повысить эффективность или потенциальные экономические выгоды от этих комбинированных маршрутов «река–море». Некоторые инвестиции, по всей видимости, направлены на развитие только морского судоходства, однако на практике могут служить и улучшению условий плавания по всей сети маршрутов СМВП типа «река–море». Так, правительство Германии в следующем десятилетии инвестирует более 800 млн евро в Кильский канал для оптимизации фарватера в восточной части Киля от Кёнигсфёрде до кильских шлюзов, углубления фарватера на всем протяжении водного пути и строительства новой, небольшой шлюзовой камеры в Киле и новой, пятой, шлюзовой камеры в Брунсбюттеле. Строительство шлюзовой камеры планировалось завершить в 2021 году, но было отложено из-за технических проблем⁵¹. В результате должна возрасти пропускная способность водного пути, что облегчит судоходство.

К числу прочих текущих проектов, касающихся прибрежной сети, особенно в регионе Балтийского моря, относятся планы по развитию внутренних маршрутов и маршрутов «река–море», предусмотренные в программном документе «Развитие внутреннего судоходства и перевозок «река–море» в Европе и регионе Балтийского

⁵⁰ Там же, стр. 180 текста на английском языке.

⁵¹ Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel, Neubau der 5. Schleusenammer Brunsbüttel und Anpassung des Vorhafens, www.wsv.de/wsa-bb/Investitionsmassnahmen/5_schleuse/5_Schleusenammer/Allgemeine_Informationen/index.html.

моря», который был подготовлен по итогам проекта ЭММА⁵². Примером может служить открытие судоходства по реке Гёта-Эльв и Трольхеттанскому каналу для барж внутреннего плавания, а более конкретно – для контейнерных фидерных перевозок из порта Гётеборг в Трольхетте, где в настоящее время грузовые перевозки осуществляются исключительно каботажными судами.

⁵² ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/25.