

Distr.: Restricted
6 December 2017

Russian only

**Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту**

**Рабочая группа по унификации технических
предписаний и правил безопасности
на внутренних водных путях**

Пятьдесят вторая сессия

Женева, 14-16 февраля 2018 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

Третье совещание Специальной группы по подготовке

Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту

**Замечания и предложения к проекту Министерской
декларации для Международной конференции по
внутреннему водному транспорту**

Представлено правительством Российской Федерации

В рамках подготовки к Международной конференции по внутреннему водному транспорту (18-19 апреля 2018 г., г. Вроцлав, Польша) Министерство транспорта Российской Федерации рассмотрело проект итогового документа – Министерской резолюции.

Проведение Международной конференции высокого уровня, посвященной внутреннему водному транспорту указывает на особую значимость этого вида транспорта, рост интереса к нему.

Использование внутреннего водного транспорта дает возможность перевозить массовые, тяжеловесные и крупногабаритные грузы на большие расстояния, и делать это дешево, безопасно и энергоэффективно, минимизируя ущерб окружающей среде.

Благодаря этому внутренний водный транспорт играет значимую роль в сбалансированном функционировании транспортной системы как в европейских странах, так и в Российской Федерации.

Вместе с тем, его потенциал используется далеко не полностью в связи с чем полагаем, что Резолюция должна содержать четкие предложения (цели), направленные на развитие внутреннего водного транспорта, а также стратегические действия для достижения указанных целей. Вместе с тем в ряде случаев цели, обозначенные в резолюции, прописаны недостаточно четко и не определен механизм их реализации.

В частности, в цели «Усилить внимание к стратегии, направленной на возрастание роли ВВТ как безопасного, качественного и доступного для всех, экологически безопасного, экономически эффективного и вносящего значительный вклад в развитие на уровне отдельных районов, национальном и международном уровне путем обеспечения надлежащего баланса между всеми видами транспорта, оптимизации грузовых потоков и содействия развитию смешанных перевозок» непонятно, о какой стратегии идет речь: о национальных стратегиях государств либо некой глобальной стратегии.

В связи с чем предлагаем данную цель изложить в редакции «Направить усилия на возрастание роли ВВТ как безопасного, качественного и доступного для всех, экологически безопасного, экономически эффективного и вносящего значительный вклад в развитие на уровне отдельных районов, национальном и международном уровне путем обеспечения надлежащего баланса между всеми видами транспорта, оптимизации грузовых потоков и содействия развитию смешанных перевозок.».

Поскольку нормативная правовая база, используемая в настоящее время на внутреннем судоходстве, является достаточной предлагаем абзац 14 Преамбулы («Призвать страны, имеющие судоходные ВВП, наиболее полно реализовывать потенциал ВВП путем внедрения соответствующей нормативной базы под эгидой транспортных конвенций ООН в области ВВТ ...») исключить.

Кроме того, по тексту Резолюции имеются следующие замечания и предложения:

Пункты (с), (d), (e), (f) Преамбулы изложить в следующей редакции:

с) *Признавая* преимущества ВВТ как важной части сбалансированной транспортной системы, включая присущие ему виды экономии за счет масштаба, безопасности, эффективности в отношении энергозатрат и стоимости, низкого уровня выбросов и загрязнения окружающей среды, вклада в сокращение транспортных и логистических затрат,

(d) *Подчеркивая* роль ВВТ в национальных транспортных системах и его вклад в социально-экономическое развитие, в частности, для районов, удаленных от моря, также в регионах со слабой или отсутствующей сетью автомобильных и железных дорог,

e) *Высоко оценивая* текущую работу по созданию устойчивой транспортной системы в панъевропейском регионе, проводимую государствами-членами, а также ЕЭК ООН, международные проекты по устранению административных барьеров, восстановлению фарватера рек международного значения, национальные транспортные стратегии и проекты, нацеленные на развитие инфраструктуры ВВТ,

f) *Сознавая*, что общие проблемы данной отрасли, такие как необходимость интеграции ВВТ в мультимодальные транспортные цепочки, эффективные финансовые и экономические меры поддержки ВВТ, целесообразность снижения административной нагрузки, унификация технических требований и борьба с изменением климата, должны рассматриваться на международном уровне посредством стратегического диалога, обмена технологиями, мнениями и передовой практикой,

В абзаце 16 Преамбулы - слова «флота и инфраструктуры» заменить словами «инфраструктуры внутренних водных путей, флота и портов».

Подраздел «Создание надежной нормативной правовой базы, направленной на возрастание эффективности ВВТ»:

По пункту 1, предлагаем уточнить какие именно международные конвенции поименованы в тексте, изложив его в следующей редакции:

«1. Министры признают, что международные конвенции ООН в области ВВТ становятся эффективным средством для создания нормативной правовой базы внутреннего судоходства, развития современной и устойчивой инфраструктуры, а также прочной основой для устранения административных барьеров.»

В тексте пунктам 3) и 4) дать ссылку на площадку, где будет проходить гармонизация нормативной правовой базы, изложив в следующей редакции:

«3. Министры приветствуют усилия по гармонизации, разработке и/или обновлению существующей нормативной правовой базы в рамках ЕЭК ООН с целью обеспечения достаточной безопасности, экологической безопасности и охраны на ВВТ.

4. Министры поддерживают гармонизацию и создание надежной и согласованной нормативной правовой базы на площадке ЕЭК ООН для развития судоходства на трансграничных водных путях и интеграцию ВВТ в транспортные цепочки. Министры приветствуют обмен передовой практикой и сохранение стратегического диалога по этому вопросу, нацеленного на возрастание эффективности ВВТ.»

Поскольку внутренний водный транспорт является полноценной составляющей транспортной системы стран и играет в них значимую роль, при этом трудно переоценить его вклад в сохранение экологии, предлагаем пункт 5 подраздела «Обеспечение надлежащего баланса между всеми видами транспорта, оптимизация грузовых потоков и содействие развитию смешанных перевозок» уточнить, изложив его в следующей редакции:

«5. Министры признают, что ВВТ, благодаря своим преимуществам, таким как безопасность, эффективность в отношении энергозатрат и стоимости, низкий уровень выбросов и загрязнения окружающей среды, является конкурентоспособным по отношению к другим видам внутреннего транспорта.»

Для уточнения пункта 7 указанного раздела, с точки зрения русского языка, предлагаем изложить его в следующей редакции:

«7. Министры согласны установить национальные целевые показатели развития, направленные на использование всего потенциала системы ВВП и возрастание удельной доли ВВТ в структуре перевозок всеми видами транспорта.»

Абзац 2 пункта 8 данного подраздела предлагаем исключить.

Поскольку Международная конференция проходит под эгидой ЕЭК ООН, предлагаем из пункта 16 подраздела «Создание инфраструктуры ВВП, устойчивой к воздействию климатических изменений» исключить слова «Европейского союза и речных комиссий».

В подразделе «Содействие повышению привлекательности отрасли для рынка и возрастанию ее конкурентоспособности»:

в пункте 18 заменить слова «обеспечить высокое» словом «повышать»;

в пункте 19 слово «политической» заменить словом «государственной»;

в пункте 21 слова «администрациями, судоходной промышленностью» заменить словами «государственными органами управления ВВТ, судоходными компаниями».

Так как из текста пункта 21 непонятно, что за «одинаковый подход ... » имеется в виду, полагаем, что вопрос должен быть предварительно рассмотрен на сессиях рабочих групп ЕЭК ООН, а пункт 21 предлагаем изложить в редакции:

«21. Министры признают необходимость в повышении качества образования и подготовки специалистов, а также в объединении усилий, направленных на повышение привлекательности профессий отрасли, путем улучшения рабочих и социальных условий.»

Поскольку в пункте 23 речь идет о создании Всемирного центра знаний в области ВВТ, при этом позиции стран по этому вопросу не были рассмотрены в ходе сессий рабочих групп ЕЭК ООН, предлагаем пункт 23 уточнить и изложить в следующей редакции: «Министры предлагают изучить возможность создания Всемирного центра знаний в области ВВТ (при условии обеспечения равного доступа всех государств-членов ЕЭК ООН), который позволит проводить обмен информацией по вопросам, представляющим общий интерес для большинства стран, обладающих судоходными внутренними водными путями, сбор передовой практики и опыта.»;

пункт 24 изложить в следующей редакции: «Министры поддерживают меры, направленные на использования передовых технологий, приложений ГИС для повышения безопасности ВВТ»;

в пункте 25 после слов «по созданию» добавить слова «на площадке ЕЭК ООН».

Также имеются вопросы по предлагаемому порядку реализации договорённостей, предусматривающих первоочередное приглашение региональных объединений экономической интеграции к установлению политического диалога по обмену наилучшими практиками. Представляется, что ключевую роль в этом вопросе следует отводить государствам-членам, включая представителей органов исполнительной власти, предприятий и ассоциаций внутреннего водного транспорта и отраслевой науки.

Отмечаем, что исходя из того, что Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН является ключевым органом по разработке технических предписаний для судоходства на внутренних водных путях, определению перечня судоходных путей и правил следования по ним, единым для всего панъевропейского региона, отмечаем, что дискуссии по вопросам внутреннего судоходства должны вестись на площадке ЕЭК ООН.

Одновременно хотели бы обратить внимание, что, исходя из значимости документа, его принятие должно осуществляться на трех аутентичных текстах на всех рабочих языках ЕЭК ООН.