



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2003/11
19 August 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
(Сорок седьмая сессия, 7-9 октября 2003 года,
пункт 4 повестки дня)

**ИЗУЧЕНИЕ ТЕКУЩЕГО ПОЛОЖЕНИЯ И ТЕНДЕНЦИЙ В ОБЛАСТИ
ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ**

Примечание секретариата

На своей сорок четвертой сессии Рабочая группа просила правительства и речные комиссии представить информацию о последних событиях, касающихся: i) инфраструктуры внутреннего водного транспорта; ii) перевозок грузов по внутренним водным путям; и iii) политики в отношении внутреннего водного транспорта с тем, чтобы секретариат мог подготовить краткий доклад по этому вопросу (TRANS/SC.3/158, п. 12).

Ниже приводится краткий обзор по трем вышеупомянутым разделам, подготовленный секретариатом на основе имеющейся у него информации.

I. РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

1. Основным событием в области развития европейской инфраструктуры внутреннего водного транспорта явилось официальное открытие для эксплуатации 30 августа 2002 года 27-километрового участка Центрального канала в Бельгии. Повышение категории этого водного пути международного значения с I до IV класса заняло около 20 лет и было достигнуто посредством строительства ряда выдающихся по своей конструкции гидротехнических сооружений, таких как судоподъемник Стрепи Тье высотой 73.15 м, мост-канал Сарт длиной 500 м и аварийный затвор «Белый хлеб» в районе Ла Лувьер, предназначенный для предотвращения аварийного осушения 40 километрового участка внутренних водных путей, соединяющих судоподъемник Стрепи Тье (на Центральном канале) и наклонный судоподъемник Ранкьер и шлюз Вьесвиль (на Канале Шарльруа-Брюссель). Центральный канал является важным межбассейновым соединением между двумя крупнейшими реками – Шельдой и Маасом, и обеспечивает возможность прямого сообщения крупнотонажными судами между северной Францией, Бельгией, Нидерландами и Германией.

Беларусия

2. В соответствии с «Программой развития речных и морских перевозок до 2010 г.» завершена реконструкция плотин Днепро-Бугского канала в Новосадах, Тришине, Выгоде и Ветлах. В настоящее время завершаются работы по реконструкции судоходного шлюза в Новосадах.

Бельгия

3. Сооружение второй камеры шлюза Эвергем на Кольцевом канале Гента предполагается завершить к середине 2007 года. Размеры новой камеры составят 230 x 25 м (класс VIb). Существующий шлюз Эвергем, построенный в 1965 г. (136 x 16 м), не в состоянии более удовлетворять всевозрастающий объем перевозок (13 млн. т в 2001 г.) по этому важному водному пути, соединяющему Канал Гент-Тернезен с верхним течением Шельды, представляющему собою часть будущего европейского водного пути Сена-Север.^{1/}

Болгария

4. Министерство транспорта и сообщений намеревается реализовать следующие проекты на территории порта Лом, являющегося самым западным из дунайских портов, которых можно достигнуть с Черного моря морскими судами:

^{1/} Navigation, ports et industries, 30 июня 2002 г.

- i) Обновление существующей инфраструктуры;
- ii) Сдача в концессию многоцелевого терминала, зернового терминала и терминала для генеральных грузов;
- (iii) Сдача в концессию терминала для навалочных грузов.

5. Предварительная цена проекта 27 млн. евро, из которых 17 млн. выделяются в качестве займа из фондов Европейского инвестиционного банка (ЕИБ).

Чешская Республика

6. В течение двух последних лет шло выполнение «Программы поддержки развития водного транспорта до 2005 г.» путем: i) реконструкции больших шлюзов канализованного участка Эльбы с целью достижения новых параметров; и ii) удлинения судоходного участка реки до города Пардубице, включая участок между Хвалетице и Прелоуч. Одновременно ведется подготовка к работам по улучшению судоходных условий на регулируемом участке реки Эльбы между Усти над Лабой и госграницей с Германией. В то же время реализуется программа поддержки развития портов и улучшения условий плавания по внутренним водным путям, используемым для целей прогулочного судоходства. Ввиду катастрофических последствий наводнения 2002 г. на реках Эльба и Влтава Министерство транспорта вынуждено было разработать программу по восстановлению затронутых наводнением объектов внутренних водных путей и подготовки портов и водных путей на случай повторных наводнений.

7. Министерство транспорта Чешской Республики готовит научно-техническое обоснование стадии 1a будущего водного соединения Дунай-Одер-Эльба. Эта стадия предполагает в частности сооружение мультимодального терминала в Бржецлаве. Исследование предполагается закончить к 2004 г. В связи с этим в настоящее время Министерство осуществляет консультации с соседними государствами (Австрия, Словакия), а также с соответствующими структурами Европейского Союза.^{2/}

Финляндия

8. В июне 2002 г. был открыт для судоходства новый водный путь Тахко, включающий два вновь построенных шлюза. Этот новый водный путь расположен в восточной части Финляндии к северо-востоку от Куопио и служит главным образом для плавания пассажирских и прогулочных судов.

^{2/} Лекция г-на Я. Кубеца, Директора Ассоциации Дунай-Одер-Эльба, на Конференции по вопросам европейского судоходства по внутренним водным путям (Дьер, Венгрия, 11-13 июня 2003 г.).

Франция

9. Увеличение во Франции за последние пять лет объема перевозок на 22% указывает на значительный потенциал этого альтернативного вида транспорта, развитие которого базируется на модернизации сети, оптимизации ее использования и совершенствовании взаимодействия с другими видами транспорта.

10. Модернизация сети для перевозки грузов по внутренним водным путям осуществляется в рамках плана контрактов на период 2000-2006 г.г. заключаемых между государством и регионами. Впервые этот план включает значительный раздел, посвященный внутренним водным путям. Государству и Французским водным путям (ФВП) удалось заключить с регионами контракты на сумму, превышающую 350 млн. евро.

11. Эта программа, дополнительно финансируемая на сумму 800 млн. евро, направлена на развитие конечных участков водного соединения Сена-Север Европы (бассейны Па-де-Кале и Сена-Уаза) совместно с обеспечением высокоэффективного судоходного обслуживания в порту Гавр-2000. Эти проекты в настоящее время разрабатываются. Ожидается, что к концу 2003 г. эта программа контрактов по восстановлению приоритетных участков сети для грузовых перевозок будет выполнена на 40%.

12. Недавнее обсуждение в Парламенте вопросов, касающихся основных проектов транспортной инфраструктуры, позволило депутатам высказаться по различным проектам железнодорожной, автомобильной и внутренней водной сетей, финансируемым или не финансируемым в течение многих лет.

13. В этой связи правительство еще раз подтвердило, что если приоритетным по-прежнему является восстановление сети, то строительство шлюза порта Гавр, учитывая его состояние, представляется все же имеющим непосредственное отношение к проекту порт Гавр-2000, а проект Сена-Север Европы следует считать самым приоритетным из проектов водного транспорта, которые предстоит реализовать в рамках ЕС.

14. В связи с этим следует напомнить, что в докладе Группы высокого уровня под председательством г-на Ван Мьерта по вопросам транс-европейских транспортных сетей, проект соединения Сена-Север Европы отнесен к числу особенно приоритетных. В то же время, отказ от строительства высокогабаритного водного соединения Рейн-Рона представляется вполне оправданным, учитывая масштабы его прямого и необратимого воздействия на живую природу в соответствующих регионах. Что же касается высокогабаритных водных соединений Сона-Мозель (в настоящее время в стадии исследования) и Сена-Восток (между Сенной и Мозелем), то развитие перевозок с использованием железнодорожного транспорта представляет в настоящее время более приемлемую альтернативу автомобильному транспорту на этих направлениях.

Германия

15. В настоящее время готовится Федеральный план развития инфраструктуры 2003 г., включающий в себя долгосрочную программу до 2015 г.

16. Имеющийся проект в части, касающейся внутренних водных путей, содержит в качестве приоритетных следующие четыре проекта капиталовложений (в дополнение к ряду уже осуществляемых проектов и проектов, финансирование которых уже было подтверждено ранее и которые содержатся в предыдущих Федеральных программах развития инфраструктуры либо включены в действующую Программу капиталовложений).

- i) углубление до 3.30 м судового хода в нижнем течении реки Майн между местом его слияния с Рейном и Ашаффенбургом;
- ii) улучшение судоходных условий на реке Дунай между Штраубингом и Вилсхофеном по Варианту А с использованием инженерных технологий, исключающих строительство дамб;
- iii) улучшение судоходных условий на реке Сааль в виде канала со шлюзом (без дамбы);
- iv) строительство параллельных шлюзовых камер на реке Мозель.

Литва

17. В дополнение к внутренним водным путям международного значения Е 41 (Клайпеда-Каунас), Е 70 (Куршский залив-Клайпеда) и Е 60 (прибрежный маршрут), следующие водные пути были отнесены к числу водных путей государственной значимости: Реки Неман, Нерис, Минийа и Невежис, Куршский залив, каналы Вильгельма и Митува. Постановлением Министра транспорта следующие водные пути были отнесены к водным путям местного значения: Нерис, Скирвите, Дане, Шиша, Тракайские озера и т.д.

Республика Молдова

18. Перспектива развития внутреннего водного транспорта связывается с созданием береговой транспортной инфраструктуры в районе населенного пункта Джурджулешть. В настоящее время ведутся консультации с намерением привлечь потенциального инвестора для завершения строительства нефтетерминала на Дунае и сооружения грузопассажирского портового комплекса в устьевом участке реки Прут.

Российская Федерация

19. На внутренних водных путях международного значения Российской Федерации имеются три участка, которые значительно снижают эффективность использования флота:

- Кочетовский гидроузел на Нижнем Дону в связи с малыми глубинами на пороге существующего шлюза (маршрут Е-90);
- участок Городец - Балахна реки Волги из-за катастрофически малых глубин (маршрут Е-50);
- недостаточная пропускная способность Волго-Балтийского водного пути (маршрут Е-50).

20. Существующий шлюз Кочетовского гидроузла, построенный в 1919 году и являющийся федеральной собственностью, не удовлетворяет требованиям, так как его габариты недостаточны по условиям безопасности судопропуска и не позволяют крупнотоннажным судам, особенно нефтеналивному флоту, проходить через шлюз с полной загрузкой, используя существующие возможности всего водного пути.

21. Инвестиционный проект «Реконструкция Кочетовского гидроузла на р. Дон со строительством второй нитки шлюза» предусматривает два этапа:

- i) I этап – реконструкция существующих сооружений Кочетовского гидроузла;
- ii) II этап – строительство второй нитки шлюза.

22. К первому этапу относятся работы, выполняемые за счет средств федерального бюджета и направленные на предотвращение прорыва напорного фронта, безопасную эксплуатацию гидроузла и сокращение времени судопропуска.

23. Целями второго этапа проекта являются повышение конкурентоспособности перевозок внешнеторговых грузов на участке водного пути между Азовским морем и Цимлянским водохранилищем, и увеличение общей пропускной способности всего транзитного маршрута.

24. Тяжелое положение с глубинами складывается в навигационный период на участке Городец – Балахна р. Волги.

25. Учитывая, что вышеназванный участок всегда был лимитирующим с точки зрения создания судоходных глубин (2,5 м в период пуска Горьковского гидроузла в эксплуатацию) на нем постоянно проводились дноуглубительные работы, что, наряду с естественным размывом русла, привело к посадке уровня воды в нижнем бьефе гидроузла на 90 см. Такое положение с глубинами приводит к значительным простоям флота в ожидании шлюзования через створ Горьковского гидроузла, эксплуатации современных грузовых судов со значительным «недогрузом», а также к практическому закрытию навигации для крупных туристических теплоходов.

26. Прогнозные расчеты показывают, что если не будут приняты соответствующие меры, в перспективе 2005 -2007 гг. на порогах нижних голов шлюзов расчетная глубина в навигационный период снизится до 1,4 м. При этом суда с осадкой 2,8 м можно будет пропускать через шлюз в течение 8 часов в сутки только до конца мая и 2-х часов в сутки в июле-ноябре.

27. Для решения этой проблемы наиболее целесообразным представляется строительство на этом участке р. Волги низконапорного транспортного гидроузла совмещенного с автодорожным мостом выше Нижнего Новгорода.

28. За период с 1997 по 2001 год объем перевозок грузов по Волго-Балтйскому водному пути (ВБВП) возрос почти в 2,5 раза, преобладающими стали транзитные потоки внешнеторговых грузов (более 60%). В 2002 г. по ВБВП перевезено 15 млн. т грузов. Пропускная способность низкопролетных разводных мостов в Санкт-Петербурге и Нижне-Свирского шлюза в пиковые месяцы навигации используется полностью.

29. Первоочередными мероприятиями, которые позволят увеличить пропускную способность Волго-Балта на 20% млн. т, являются:

- завершение расширения судоходной трассы каналов №№ 61-62;
- завершение реконструкции причальной стенки верхнего подходного канала (ВПК) шлюза № 5;
- строительство причально-наводочного устройства в верхнем бьефе шлюза № 5;
- увеличение объемов дноуглубительных работ на водораздельном канале.

30. На втором этапе необходима реконструкция причалов нижнего подходного канала (НПК) шл. № 1, ВПК и НПК шл. №2, НПК шл. № 6; строительство причала в канале между шлюзами №№ 4 и 5, расширение НПК шл. № 2 до 80 м; расширение канала между шлюзами № 3 и № 4 с одновременным строительством набережной на левом берегу.

31. Дальнейшее увеличение пропускной способности трассы может быть достигнуто только при строительстве вторых ниток шлюзов.

32. Ликвидация узких мест на внутренних водных путях России категории Е позволит повысить безопасность судоходства и эффективность использования флота, создаст условия для организации международного судоходства.

Словакия

33. Учитывая решения Общеввропейской конференции по внутреннему водному транспорту (Роттердам, 5 и 6 сентября 2001 г.), Меморандум о взаимопонимании относительно развития общеввропейского транспортного коридора VII (Дунай), а также Постановление правительства Словакии №469 от 31 июня 2000 г., содержащего Концепцию развития водного транспорта республики, заинтересованные организации должны уделять пристальное внимание устранению лимитирующих участков Дунайского водного пути.

34. В рамках словацкого участка Дуная (Е 80) имеются лимитирующие участки: i) от устья реки Моравы (1872,7 км) до Братиславы (1869,1 км); а также ii) на участке ниже гидротехнического узла Габчиково (1811.0 км) до устья реки Ипель (1708,2 км). Эти участки не в полном объеме соответствуют Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

35. Как показывает опыт гидротехнических работ в русле крупной реки, для поддержания рекомендуемых габаритов судового хода в соответствии с рекомендациями Дунайской комиссии и положениями вышеупомянутого Меморандума о взаимопонимании, окончательное техническое решение не обойдется без постройки гидротехнических сооружений и создания подпорных участков.

36. Подпорное гидротехническое сооружение ниже устья реки Моравы навсегда устранило бы все препятствия для судоходства на совместном австрийско-словацком участке Дуная а заодно способствовало бы постепенному строительству судоходного соединения Дунай-Морава-Одер (-Эльба) (Е 20 и Е 30). Строительство же подпорного гидротехнического сооружения ниже устья реки Ипель позволило бы также создать судоходные условия на устьевом участке реки Ваг (Е 81) и создало бы предпосылки для строительства судоходного канала Ваг-Одер.

37. Словакия поддерживает также инициативу Венгрии о возобновлении работ по созданию судоходных условий на реке Тисса. Это позволило бы развивать перевозки внутренним водным транспортом на восточных словацких реках Бодрог, Лаборец и Латорица.

Швейцария

38. Высота прохода под железнодорожным мостом в порту Базель (подходы к бассейну № 2) была увеличена до 7.00 м, что делает возможным проход под мостом судов, нагруженных контейнерами в три яруса.

39. Тридцать млн. швейцарских франков будет инвестировано в развитие бассейна №2 порта Базель компанией Ренус Альпина с целью строительства там контейнерного терминала совместно с логистическим центром. Предполагается, что новый терминал займет площадь в 10 000 м² и войдет в строй осенью 2003 г. Еще один терминал также находится в стадии строительства в порту Бирсфелден (Базель Кампань). По завершению строительства порт Базель будет располагать четырьмя контейнерными терминалами.

Украина

40. Общая протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей в Украине на начало 2003 г. составляла 2 084 км, что на 178 км меньше, чем в 2000 г. При этом водные пути с гарантированными глубинами 3,65 м составили 934 км. 979 км водных путей находится на консервации. Из планируемых на ближайшее время мероприятий по развитию инфраструктуры ВВП Украины наиболее актуальными остаются: i) создание судоходного соединения устья Дуная в районе г. Килия с Черным морем; и ii) обеспечение надлежащих судоходных условий на реке Днепр, включая ремонт шлюзов, а также iii) создание в сотрудничестве с Белоруссией и Латвией судоходного пути Даугава-Днепр.

Объединенное Королевство

41. Британские Водные Пути (БВП) вместе со своими партнерами работают над реализацией 10-летней программы строительства новых внутренних водных путей и восстановления старых. К настоящему времени в рамках указанной выше программы удалось открыть 200 миль внутренних водных путей.^{3/}

II. MOVEMENT OF GOODS

42. Ход глобального экономического развития в 2002 году был разочаровывающим. Надеждам на начало устойчивого развития после спада 2001 г. не суждено было сбыться. В первом квартале 2003 г. общая экономическая активность в еврозоне находилась в стадии застоя после того как ВВП незначительно (0,1%) вырос в последнем квартале 2002 г. В то же время, несмотря на некоторый спад активности в странах восточной Европы и СНГ в 2002 г., темпы экономического роста в этих регионах оставались в целом выше, чем в западной Европе. Суммарный ВВП для стран СНГ вырос в 2002 г. на 4,8%, в то время как рост суммарного ВВП в странах восточной Европы был значительно ниже (3%). В первом квартале 2003 г. экономическая активность в странах восточной Европы и СНГ в целом оставалась по-прежнему высокой, а в ряде стран темпы роста даже возрасли.^{4/} Положение в секторе внутреннего водного транспорта в определенной степени отражало указанную выше экономическую ситуацию на континенте.

^{3/} Inland Navigation Europe (INE), Информационный бюллетень №1, 1 декабря 2002 г.

^{4/} «Экономический обзор Европы» ЕЭКООН и «Страны-члены ЕЭК ООН на середину 2003 г.».

Международные реки

Рейн

43. В ходе 2001 и 2002 г.г. наблюдалась тенденция к снижению объема перевозок грузов по Рейну на германско-нидерландской границе (соответственно – 2,5% и – 1,3%).^{5/} Следует напомнить, однако, что 2000 г. был рекордным как в отношении объема перевозок, так и в отношении грузооборота в т-км. Количество же перевезенных в 2002 г. контейнеров в т.н. «традиционных перевозках» (между Базелем и германско-нидерландской границей) выросло еще на 7,8%, достигнув 1,333 млн. TEU.^{6/} Тарифы на перевозку и наливных, и сухих грузов были стабильными, оставаясь на довольно низком уровне, отражающем состояние спроса.

44. Исключительно засушливая погода весной и летом 2003 г. привела к значительному снижению уровня воды на Рейне, которое не наблюдалось уже в течение многих лет. В результате перевозчики были вынуждены ограничивать загрузку судов.

Мозель

45. После рекордного уровня 2000 г. в 16 млн. т, объем перевозок по Мозелю (в районе шлюза Кобленц) упал до 15,4 млн. т в 2001 г. и 14,2 млн. т в 2002 г. В районе шлюза Апах объем перевозок остался в 2001 г. таким же как и в 2000 г. т.е. на уровне 9,7 млн. т, а в 2002 г. - снизился до 9,6 млн. т.

Дунай

46. После того как в ноябре 1995 г. были сняты санкции, наложенные ООН на бывшую Югославию, начался рост объема перевозок по реке Дунай, который в 1994 г. достиг своего минимума (19,9 млн. т). В 1997 г. объем перевозок составил уже 26,8 млн. т., демонстрируя ежегодный рост почти на 9%. Однако с апреля 1999 г., после того как в Югославии в районе Новый Сад в результате конфликта в Косово были разрушены мосты, этот показатель вновь снизился, причем перевозки осуществлялись главным образом в верхнем течении Дуная, а также по каналу Дунай-Майн. С тех пор в результате нарушения беспрепятственного и регулярного прохода судов по югославскому участку Дуная дунайские судоходные предприятия несут значительные убытки.

47. Несмотря на это, согласно последним сведениям, с 1999 г., когда по Дунаю было перевезено 24,4 млн. т грузов, объем перевозок вновь начал расти и достиг в 2002 г. 31,7 млн. т (см. таблицу ниже).

^{5/} Сообщение для прессы ЦКСР от 30 мая 2002 г. и 3 июня 2003 г.

^{6/} Navigation, ports et industries, 15 июля 2003 г.

ОБЪЕМ ГРУЗОВ, ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ПО ДУНАЮ В 2001 И 2002 Г.Г.^{7/}
(1,000 т)

Страны	Грузы, вывезенные из стран		Грузы, перевезенные внутри стран (каботаж)		Общий объем грузовых перевозок		
	2001	2002	2001	2002	2001	2002	%
Австрия	1,258	1,555	1,206	561	2,464	2,116	-14.1
Болгария	303	392	949	1,402	1,253	1,794	+43.2
Хорватия	89	96	223	12	312	108	-65.5
Германия	7,777	8,331	...	...	7,777	8,331	+7.1
Венгрия	3,432	3,452	...	...	3,432	3,452	+0.5
Республика Молдова	...	...	...	...	...	...	...
Румыния	140	678	7,652	8,606	7,792	9,284	+19.1
Словакия	1,164	...	...	...	...^{8/}	...	...
Украина	3,952	5,539	548	649	4,499	6,188	+37.5
Сербия и Черногория	342	...	2,284	...	...^{8/}	...	...
Грузы, поступившие в Дунай со стороны моря					541	395	-27.0
Всего ^{8/}					28,070	31,668	+12.8

Европейский Союз

48. За прошедшие 30 лет грузооборот внутреннего водного транспорта в Европейском Союзе вырос со 102 млрд. т-км в 1970 г. до 125 млрд.т-км в 2000 г. Однако доля перевозок по внутренним водным путям в общем грузообороте всех наземных видах транспорта постоянно снижалась с 12% в 1970 г. до 7% в 2000 г. (автомобильный, железнодорожный и трубопроводный виды транспорта составляют соответственно 75%, 13% и 5%).

49. Доля внутреннего водного транспорта в общем грузообороте по странам – членам ЕС составила в 2000 г.: 13,6% в Германии (66,5 млрд.т-км); 42,6% в Нидерландах (41,3 млрд.т-км); 2,2% во Франции (7,3 млрд. т-км); 11,9% в Бельгии (6,3 млрд т-км); 5,4% в Австрии (2,4 млрд. т-км); 1,3% в Финляндии (0,5 млрд. т-км); 8,9% в Люксембурге (0,3 млрд. т-км); 0,1% в Италии (0,2 млрд. т-км); и 0,1% в Соединенном Королевстве.

^{7/} Данные получены из секретариата Дунайской комиссии.

^{8/} Чтобы сделать сопоставимыми данные за 2001 и 2002 г.г., графа «всего» не включает данные, касающиеся Сербии и Черногории и Словакии поскольку данные по этим странам имеются лишь за 2001 г.

50. В 1998 г. общий объем перевозок данным видом транспорта в Европейском Союзе равнялся 739 млн. т. Национальные, международные и транзитные перевозки составили соответственно 28%, 61% и 11%.

51. Германия и Нидерланды являются двумя основными странами, вклад которых в развитие этой отрасли особенно значителен. В 2000 г. в них было перевезено около 75% всех грузов, перевезенных по внутренним водным путям в Европе.^{9/}

52. В странах-кандидатах на вступление в ЕС грузооборот внутреннего водного транспорта составил в 1999 г. в целом 8,5 млрд.т-км. Доля внутреннего водного транспорта в общем грузообороте по отдельным странам-кандидатам составила в 1999 г.: 9,1% в Румынии (2,8 млрд.т-км); 9,3% в Словакии (1,66 млрд. т-км); 5,6% в Венгрии (1,59 млрд.т-км); 1,7% в Чешской Республике (0,91 млрд. т-км); 0,7% в Польше (0,84 млрд. т-км); и 2,8% в Болгарии (0,72 billion t-km).^{10/}

Австрия

53. Перевозки по внутренним водным путям постоянно растут на австрийском участке Дуная с 1994 г. Исключение составил лишь 1999 г. вероятно в результате прекращения судоходства в районе Нового Сада.

54. Приведенная ниже таблица, в которой указаны объемы перевозок в 1000 т по австрийскому участку Дуная за 1994-2002 г.г. хорошо иллюстрирует сказанное выше^{11/}

Год	Международные перевозки	Внутренние перевозки	Транзитные перевозки	Всего	%
1994	5,101	433	2,170	7,704	
1995	5,390	522	2,880	8,791	+14.1
1996	6,103	539	2,661	9,303	+5.8
1997	5,847	699	2,658	9,204	-1.1
1998	6,232	965	3,041	10,236	+11.2
1999	6,435	773	2,777	9,987	-2.4
2000	6,641	1,147	3,193	10,980	+9.9
2001	6,865	1,205	3,564	11,634	+6.0
2002	7,867	561	3,889	12,317	+5.9

^{9/} Statistics in focus: Transport, Eurostat, 6 августа 2002 г.

^{10/} Перспективы внутреннего водного транспорта в расширенной Европе. Проект исследования, часть 3.

^{11/} Statistisches Jahrbuch 2003. Schiffahrt und Strom No.182, май/июнь 2003 г. (данные на 2002 г.).

Беларусь

55. Объем грузовых перевозок по внутренним водным путям составил в 2002 г. 1,61 млн. т, что на 6,3% больше чем в 2001 г. Ожидается, что в 2003 г. объем перевозок составит 1,968 млн. т.

Бельгия

56. Объем погруженных и выгруженных грузов на внутренних водных путях Бельгии постоянно возрастал с 1998 по 2001 г.г. как отражено в таблице ниже. ^{12/}

Погружено грузов (1000 т)			Выгружено грузов (1000 т)		%
1998	2001	2001/1998	1998	2001	2001/1998
55,754	64,295	+15.3	66,570	80,085	+20.3%

57. Во фламандском регионе после исключительно благополучного 2000 г. грузооборот внутреннего водного транспорта вновь вырос в 2001 г. на 4% и составил 4,2 млрд. т-км. Объем же перевезенных грузов вырос лишь на 2,13% и достиг в 2001 г. 64,7 млн. т. ^{13/}

58. В Валлонии перевозки по внутренним водным путям продолжали рост, начатый в 1990-х годах. В 2002 г. грузооборот внутреннего водного транспорта достиг 1,555 млрд. т-км (на 2,5% больше чем в 2001 г.), а объем перевезенных грузов остался неизменным и составил как и в 2001 г. 42 млн. т. ^{14/}

Болгария

59. Несмотря на снижение в последние годы грузооборота и объема перевозок другими видами транспорта (за исключением трубопроводного), внутренний водный транспорт демонстрировал скромный, но устойчивый рост, как показано в таблице ниже.

	1,000 000 т-км				1,000 т			
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
Все виды транспорта	88,538	88,136	81,937	76,377	135,356	96,001	95,000	111,822
Внутренний водный транспорт	320	397	365	571	1,469	1,846	1,300	1,621

^{12/} Navigation, ports et industries, 15 июня 2002 г.

^{13/} Navigation, ports et industries, 30 сентября 2002 г.

^{14/} Navigation, ports et industries, 28 февраля 2003 г.

Хорватия

60. Хорватское внутреннее судоходство также находится на подъеме с момента окончания конфликта в Косово. В 2001 г. 1,123 млн. т грузов было перевезено по внутренним водным путям, что на 7,5% больше, чем в 2000 г. (1,045 млн. т) и на 35% больше, чем в 1999 г. (0,833 млн. т). Тем не менее, уровень перевозок остается значительно ниже того, который существовал в 1990 г. (2,713 млн. т).

Чешская Республика

61. После 1995 г. грузооборот и объем перевозок по чешским внутренним водным путям постоянно падал как это явствует из приведенной ниже таблицы.

	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Объем перевозок 1000 т	4,440	1,828	1,856	1,890	1,906	1,594	1,512
Грузооборот млн. т-км	1,348	783	928	914	773	606	543

62. Эта негативная тенденция сохранялась и в первом квартале 2003 г. в отношении объема перевозок, который вновь упал на 8,5% по сравнению с первым кварталом 2002 г. В то же время грузооборот внутреннего водного транспорта в этот период даже вырос (+23,7%), что явилось результатом увеличения средней дальности перевозок (643 км вместо 476 км в первом квартале 2002 г.).

Финляндия

63. Общий объем перевозок грузов по финским внутренним водным путям составил в 2002 г. 3,8 млн. т, что представляет снижение на 13,3% по сравнению с 2000 г., когда было перевезено 4,4 млн. т. В то же время объем грузов, перевезенных по Сайменскому каналу, начиная с 1996 г. демонстрирует динамичный рост, достигнув в 2002 г. 2,1 млн. т (1,76 млн. т в 2000 г.). Основными перевозимыми по внутренним водным путям грузами были: лес, необработанные минералы, бумага и целлюлоза.

Франция

64. После рекордного 2002 года перевозки по внутренним водным путям несколько упали в 2001 г., однако вновь активизировались в 2002 г. (см. таблицу ниже). Рост перевозок в 2002 г. обязан увеличению грузооборота в национальных перевозках в то время как международные перевозки снизились (соответственно +8,6% и -2,7%). Начало 2003 г. характеризовалось стабильностью перевозок по внутренним водным путям. Следует, однако, отметить, что за пять лет с 1997 по 2002 год грузооборот внутреннего водного транспорта в целом вырос на 22%.

	1993	1994	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Грузооборот 1,000,000 т-км	4,09	3,75	5,74	5,68	6,2	6,8	7,26 +6,3%	6,72 -7,5%	6,9 +3,3%
Объем перевозок 1,000 т			50,7	49,5	50,7	55	58,7 +6,7%	56,2 -4,26%	56,8 +1,1%

Германия

65. Данные, приведенные в нижеприведенной таблице, были получены от правительства Германии и представляют объем грузов, обработанных в немецких портах в 2001 г. в млн. т.

Общий объем грузов, обработанных в речных портах, включая:	269,0
Расширенный район р. Рейна	175,3
Район западногерманских каналов	32,0
Расширенный район р. Эльбы	21,1
Район Среднегерманского канала	14,0
Расширенный район р. Везера	12,2
Расширенный район Берлина	4,1
Расширенный район р. Дунай	6,4
Район Бранденбурга и не имеющий выхода к морю район Мекленбурга – Западной Померании	3,9

66. Согласно Федеральному статистическому управлению Германии динамика развития перевозок грузов по немецким внутренним водным путям в течении последних лет развивалась следующим образом:

1999	228,9 млн. т (-3,1%) и 62,7 млрд. т-км (-2,6%);
2000	242,2 млн. т (+5,8%) и 66,5 млрд. т-км (+6,1%);
2001	236,5 млн. т (-2,4%) и 64,8 млрд. т-км (-2,5%);
2002 ^{15/}	232,7 млн. т (-1,4%) и 64,5 млрд. т-км (-0,5%).

67. За последнее десятилетие доля грузов, перевозимых национальными перевозчиками, снизилась в Германии с 44,2% до 35,2% (не считая рейнское судоходство).

^{15/} Navigation, ports et industries, 15 апреля 2003.

В то же время доля перевозок, осуществляемых голландскими перевозчиками, выросла в период с 1991 по 2001 год с 42,2% до 49,8%. ^{16/}

68. Перевозки по каналу Майн-Дунай постоянно возрастали, начиная с его открытия в 1992 г. и составили в 2002 г. рекордную величину в 6,222 млн. т в районе шлюза Кельхайм (выход канала на Дунай) и 7,175 млн. т в районе шлюза Фиерт (северный вход в канал). Объем перевозок грузов в районе шлюза Кельхайм может рассматриваться как фактические перевозки в направлении Восток-Запад, поэтому весьма отрадно отметить, что объем этих перевозок между Рейном и Дунаем вырос в 2002 г. еще на 8,1% по сравнению с 2001 годом. Доля грузов, перевозимых по каналу в 2002 г. судами различных национальностей, была следующей: Германия – 51,5%, Нидерланды – 31,2%, Бельгия – 6,0%, Австрия – 5,7%, Венгрия – 2,2%, Словакия – 2,1%, Люксембург – 1,0% и Франция – 0,1%. ^{17/}

Венгрия

69. Объем перевозок грузов по венгерским внутренним водным путям в 2002 г. составил 3,006 млн. т (1,461 – национальные перевозки и 1,545 – международные), что представляет рост на 3,5% по сравнению с 2001 г. (2,903 млн. т, из которых 1,248 – национальные перевозки и 1,655 – международные).

Италия

70. Позднейшие имеющиеся у секретариата данные о грузовых перевозках по итальянским внутренним водным путям показывают незначительный рост объема перевозок (+0,1%) с 1,355 млн. т в 1999 г. до 1,368 млн. т в 2000 г. и некоторое снижение грузооборота за тот же период (-2,0%). Тем не менее, следует отметить серьезный прогресс отрасли внутреннего водного транспорта в Италии, которая за десятилетие 1990-2000 г.г. добилась роста грузооборота на 84,9% и объема перевозок на 43,0%. ^{18/}

Литва

71. Объем перевозок грузов, перевозимых по национальным внутренним водным путям в 2002 г. упал на 40% по сравнению с 2000 г. и составил 0,515 млн. т. В то же время перевозки пассажиров выросли за тот же период на 127% и достигли величины в 2 890,2 тыс. пассажиров.

^{16/} Navigation, ports et industries, 30 мая 2002 г.

^{17/} Navigation, ports et industries, 15 апреля 2003 г.

^{18/} Conto Nazionale dei Transporti, 2000 г.

Нидерланды

72. Данные по национальным и международным перевозкам по внутренним водным путям Нидерландов имеются лишь за 1999 и 2000 г.г., когда было перевезено соответственно 312,4 и 315,1 млн. т грузов (+0,86%).

Польша

73. Объем перевозок грузов по польским внутренним водным путям постоянно снижался в последние годы. Так, в 1995 г. он составлял 9,3 млн. т, в 2001 г. - 6,3 млн. т, а в 2002 лишь 4,8 млн. т. К сожалению эта негативная тенденция сохранилась и в первом квартале 2003 г. (-3,1%).^{19/}

Португалия

74. Объем перевозок грузов резко упал со 100 млн. т в 2000 г. до 50 млн. т в 2001 г. Основной причиной явилась недостаточная глубина судового хода на р. Дуру, что сделало плавание судов к ее истоку в Атлантический океан весьма проблематичным. Давно ожидаемое строительство двух молов в устье реки Дура с целью улучшить судоходные условия на этом участке постоянно откладывается в связи с нехваткой финансирования.^{20/}

Румыния

75. Динамика перевозок грузов по внутренним водным путям Румынии отражена в таблице ниже.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Объем перевозок 1 000 т	12,0	8,2	6,2	7,1	9,4	14,4	14,1	16,0	14,9	14,0	13,1	11,3
Грузооборот 1 000 000 т-км	2090	2030	1890	1592	1896	3107	3774	4326	4203	2802	2634	2746

Российская Федерация

76. Объем перевозки грузов по внутренним водным путям европейской части России в 2002 г. упал на 7,5 млн. т (-5,7%) по сравнению с 2001 г. и составил 122 млн. т. Грузооборот перевозок также снизился с 82 992 млн. т-км до 81 200 млн. т-км (-2%).

^{19/} Центральное статистическое управление Польши.

^{20/} Journal pour le transport international, март/апрель 2003 г.

Снижение перевозок грузов произошло, в основном, из-за уменьшения потребностей в перевозках строительных грузов для строительно-дорожного комплекса, которое составило 14 млн. т. В то же время в 2002 г. возросли перевозки нефтегрузов, зерна, цемента, серы, руды железной и цветной. В условиях положительной конъюнктуры рынка судоходные компании увеличили объемы перевозок экспортно-импортных, особенно нефтепродуктов и хлебных грузов из портов Нижней Волги, Азово-Донского бассейна и Ейска. В целом перевозки грузов во внешнеторговом сообщении судами река-море плавания составили 29,3 млн. т (2001г. – 25,4 млн. т), в том числе нефти и нефтепродуктов 14,5 млн. т, зерна 3,7 млн. т, металлов 2,4 млн. т, удобрений 2,9 млн. т. Предполагается, что в 2003 г. по европейским внутренним водным путям России будет перевезено около 130,0 млн. т грузов.

Сербия и Черногория

77. В 2001 г. 3,336 млн. т грузов было перевезено по внутренним водным путям, что на 0,176 млн.т меньше чем в 2000 г. (-4,8%). Грузооборот внутреннего водного транспорта также снизился в 2001 г. до 913 млн. т-км (-3,5%).

Словакия

78. После периода застоя, вызванного введением ограничений на судоходство через территорию бывшей Югославии, объем грузовых перевозок по Дунаю начал восстанавливаться с 1,371 млн. т в 1998 г. до 1,551 млн. т в 2001 г. Грузооборот портов Братиславы и Комарно составил в 2002 году 2,940 млн. т, что на 4% выше соответствующих показателей на 2001 г.

Швеция

79. Объем грузов, перевозимых по каналу Трольхетте в порты, расположенные на озере Вянерн достигают 2,9 млн. т в год, из которых 0,6 млн.т представляют собой национальные перевозки. Основными перевозимыми грузами являются: сельскохозяйственные - 15%, лесные - 30% и нефтепродукты 20 %. Ежегодные перевозки по каналу Седерталье в порты на озере Мьяларен достигают около 3,3 млн. т в год, из которых 0,9 млн. т представляют собой национальные перевозки. Основными перевозимыми грузами являются: нефтепродукты - 15%, камень, гравий и песок - 15%, а также контейнеризированные генеральные грузы - 8%.

Швейцария

80. Объем грузов, переработанных в порту Базель снизилась в 2002 г на 4,4% по сравнению с 2001 г. и достиг 8,255 млн. т, из которых погружено было 853 млн. т, а выгружено 7,4 млн. т. В то же время контейнерные перевозки выросли в 2002 г. еще на 5,4% и составили 72,431 ТЕУ.

Украина

81. 2000 г. казался поворотным пунктом в развитии понижительной тенденции, отмечавшейся в секторе внутреннего водного транспорта Украины с 1989 г., когда был перевезен рекордный объем грузов в 82,8 млн.т. В 2000 г. впервые с 1989 г. объем грузовых перевозок по внутренним водным путям увеличился по сравнению с 1999 г. на 14,1%, достигнув 9,129 млн. т. К сожалению эта понижительная тенденция вновь возобладала в 2002 г., когда было перевезено лишь 6,23 млн. т грузов.

III. ВОПРОСЫ ОБЩЕЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Европейский Союз (ЕС)

82. Группа высокого уровня под председательством бывшего Европейского комиссара Карела Ван Мьерта разработала новый подход к реализации транс-европейской транспортной сети. Высказав сожаление в отношении неудовлетворительной инвестиционной политики и недостаточного финансирования со стороны ЕС, которые привели к существенной задержке с реализацией многих из 14 основных проектов транспортной инфраструктуры, которые были определены более 10 лет назад в Эссене, Группа рекомендует Заместителю Президента госпоже Лойоле де Паласио сменить подходы к этим вопросам с тем, чтобы добиться осуществления приоритетных проектов, указанных Группой. Подход, предлагаемый Группой, учитывает необходимость пересмотра Руководящих положений в отношении транс-европейской транспортной сети до 2020 г. и исходит из необходимости координации инвестиционной политики с помощью соответствующих структур. Он является также первым шагом на пути подготовки перспективного финансирования ЕС с целью приведения в соответствие всех постановлений Сообщества, касающихся вопросов финансирования. Эта инициатива преследует цель обновления и повышения конкурентоспособности ЕС посредством амбициозной политики в области развития транспортной инфраструктуры.

83. Группа рассмотрела более 100 проектов, представленных различными государствами. После изучения их технических и экономических аспектов, Группа провела оценку того, в какой степени эти проекты соответствуют европейской транспортной политике, предложенной в Белой книге, представляют собой дополнительную ценность для Европы и являются реалистичными с учетом сроков их реализации и перспектив финансирования. На основе вышеизложенного Группа пришла к договоренности в отношении 22х новых приоритетных проектов, включая «морские автострады», в дополнение к 5 все еще не реализованным проектам, определенным в Эссене. Реализация 18 из новых приоритетных проектов начнется до 2010 г. Группа предложила также ряд проектов, направленных на улучшение управления транспортной сетью.

84. Среди 22 вышеупомянутых проектов 2 приоритетных проекта касаются внутренних водных путей:

- i) Устранение узких мест по маршруту Рейн-Майн-Дунай
 - Рейн-Маас со шлюзом Ланайе в качестве пограничного участка;
 - Филсхофен-Штраубинг;
 - Пограничный участок Вена-Братислава;
 - Палковичово-Мохач;
 - Узкие места в Румынии и Болгарии.
- ii) Внутренний водный путь Сена-Шельда.

85. К сожалению в отношении этого последнего проекта Группа не смогла заручиться обязательствами всех заинтересованных стран в отношении начала строительства до 2010 г. Группа считает однако, что данный проект значительно улучшит транспортное сообщение между тремя крупными водными бассейнами Франции, Бельгии и Нидерландов. ^{21/}

Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР)

86. 3 марта 2003 г. Европейская комиссия и ЦКСР подписали Соглашение о сотрудничестве между ЦКСР и ЕС.

87. 27 ноября 2002 г. странами-членами ЦКСР в Страсбурге был подписан 7й Дополнительный протокол к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну. Текст Протокола издан секретариатом в качестве документа TRANS/SC.3/2003/11/Add.1 и имеется на всех рабочих языках ЕЭК ООН. После вступления в силу, Протокол позволит признавать на Рейне судовые свидетельства и свидетельства судоводителей, выданные третьими странами при условии, что эти удостоверения были выданы на основе требований, эквивалентных требованиям ЦКСР, и в соответствии с процедурами, обеспечивающими эффективное осуществление таких требований.

Дунайская комиссия

88. Запущен процесс пересмотра Белградской конвенции 1948 г. о режиме судоходства по Дунаю. В соответствии с решением Подготовительного комитета (Будапешт, 16-17 апреля 2003 г.), 3 и 4 июня 2003 года в Вене состоялась первая сессия Общей рабочей группы. Было решено, что Рабочая группа по навигационным вопросам встретиться в Бухаресте в ноябре 2003 г.

^{21/} Сообщение для прессы Европейской комиссии № IP/03/914 от 30 июня 2003 г.