



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2008/1/Add.1  
8 October 2008

Original: ENGLISH AND  
RUSSIAN  
ENGLISH AND RUSSIAN  
ONLY

---

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят вторая сессия  
Женева, 13-15 октября 2008 года  
Пункт 3 предварительной повестки дня

ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ ВНУТРЕННЕГО  
ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Добавление

Изучение текущего положения и тенденций в области внутреннего водного транспорта в  
странах-членах

Записка секретариата

Ниже приводится краткий двухгодичный доклад секретариата о текущей ситуации и тенденциях в развитии внутреннего судоходства в странах-членах, подготовленный на базе имеющейся информации<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Если не указано иначе, источником информации является сообщение секретариату от Правительства страны, о которой идет речь.

## **I. РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА**

1. В данном разделе приводятся события в сфере развития инфраструктуры внутреннего судоходства в странах ЕЭК ООН, согласно информации, полученной секретариатом от Правительств со времени последнего двухгодичного отчета, опубликованного в 2006 году (ECE/TRANS/SC.3/2006/5/Add.1).

### **A. Австрия**

2. В настоящее время, Австрия осуществляет оценку воздействия на окружающую среду проекта под названием «Проект комплексного речного инжиниринга к востоку от Вены». Проект направлен на удаление навигационного узкого места на незарегулируемом участке Дуная вниз по течению от Вены до Австрийско-Словацкой границы. Проект также намеревается на улучшение экологических условий местности, которая находится на территории национального парка. Ожидается, что оценка будет завершена в начале 2009 года. Последующие строительные работы должны быть закончены до 2015.

3. Далее, несоответствующие глубины фарватера во время низкого уровня воды также случаются на втором незарегулируемом участке Австрийского Дуная в долине Вачау. Для этого участка был произведен обновленный подсчет уровня воды с идентификацией трех критических бродов общей длиной в 3 километра. Эти критические участки будут улучшены по ходу интенсивных обслуживающих работ и, при необходимости, путем структурных мер.

### **B. Республика Беларусь**

4. Министерство Транспорта и коммуникаций Беларуси считает, что восстановление транспортного соединения Днепр-Висла-Одер между Черным и Балтийскими морями, будет способствовать потоком импорта и экспорта между республикой, Польшей, Украиной и другими европейскими странами и снизит загруженность дорожных и железнодорожных транспортных путей. По оценкам экспертов, по этому водному соединению возможно перевозить до 4 млн. тонн груза в год. Более того, Республика Беларусь, являясь внутриконтинентальным государством, заинтересована в выходе через этот путь к портам Балтийского моря и включении водных путей республики в сеть внутренних водных путей Западной Европы. На настоящий момент, воднотранспортное соединение разделено на два участка: первый - на территории Беларуси, второй - на территории Польши. Водные пути на территории Республики Беларусь от г. Бреста до границы с Украиной (Днепро-Бугский канал и река Припять) находятся в удовлетворительном техническом состоянии и относятся к IV классу внутренних водных путей международного значения. Ряд сооружений Днепро-Бугского канала, соединяющего р.Припять с р.Буг, имеет значительный износ и не отвечает современным требованиям экологической безопасности.

5. В связи с этим, в Республике Беларусь осуществляется реконструкция гидротехнических сооружений Днепро-Бугского канала под класс Va. В настоящее время построены 4 водопропускные плотины и 2 судоходных шлюза, позволяющих пропускать паводки 3% обеспеченности, а также составы судов длиной 110м, шириной 12м, с осадкой 2,2 м. Реконструкция канала продолжается.

### **С. Бельгия**

6. В Евергем, второй шлюз, соединяющий проект Сена-Шельда с портом Гент и предоставляющий достаточное шлюзовое обеспечение с Голландией через канал Тернейзен начнет работать в 2009 году. Производится оценка выполнимости и воздействия на окружающую среду строительства канала категории Vb с тем, чтобы разрешить проблему недостающего звена Мальдегем-Зебрюгге (E07). Производится оценка выполнимости проекта по замене трех шлюзов класса II на один шлюз класса IV, повышая класс водного пути канала Бохолт - Херенталс (E 01-01), участка Бохолт-Дессел (от класса II на класс IV).

### **Д. Хорватия**

7. Развитие речных информационных систем (РИС) на Дунае уже достигло завершающих этапов, представляя общие услуги по электронным навигационным картам, АИС, и Интернет сайт НТС. Хорватия приняла активное участие в нескольких технических рабочих группах по внедрению РИС. Целями следующего этапа являются организационные и оперативные вопросы и установления Национального центра по контролю (НЦК) под юрисдикцией Министерства моря, туризма, транспорта и развития.

8. Предложение по улучшению параметров реки Сава до класса IV было включено в операционную часть программы подготовке к вступлению в ЕС (ИРА). Проект координируется на уровне Международной комиссии по бассейну реки Сава. Развитие внутренних водных путей (Коридор VII) является ответственностью общественных учреждений - портовых властей и Агентством по внутренним водным путям<sup>2</sup>.

### **Е. Германия**

9. Около 130 миллионов евро на данный момент инвестируются в проект по расширению восточной части Кильского канала и удалению узкого места в 20 километров. Это расширение сократит сроки перевозок, снижая транспортные издержки, в пользу, прежде всего, морских портов Германии с их значительным местом в торговле на Балтийском море. Это также касается построения третьей шлюзовой камеры и последующего технического обеспечения существующих шлюзов в Брюнсбюттель. Ведется подробное планирование проекта с инвестициями в 280 миллионов евро.

### **Ф. Венгрия**

10. Министерством транспорта, коммуникаций и энергетики был начат проект по улучшению навигационных условия на участке Дуная между Сап и южной государственной границей Венгрии и запрошены рекомендации по улучшению навигационных условий. На данный момент, длина внутренних водных путей по стране соответствует средним показателям внутри ЕС, однако, уровень их использования и их качество являются гораздо более низкими. Существуют ограничения по глубине и/или ширине на более 50 участках, что делает использование внутреннего пути ненадежным.

---

<sup>2</sup> Источник: Отдел транспорта ЕЭК ООН, "Транспортная ситуация в регионе ЕЭК ООН: Хорватия", 2007, <<http://www.unece.org/trans/doc/transsitdocs/2007croatia.pdf>>.

Основной целью проекта является изучение последствий устранения этих бродов и узких мест с тем, чтобы они не мешали судоходству. Назначенные цели полностью соответствуют транспортной политике ЕС, а также Комплексной европейской программе действий в области внутреннего водного транспорта (NAIADES), согласно которой Дунай должен стать европейским транспортным коридором VII Трансъевропейской транспортной сети (TEN), а также полностью отвечают экологическим требованиям Европейского Сообщества.

## **Г. Казахстан**

11. Специальная рабочая группа, объединяющая экспертов из Казахстана и Российской Федерации, должна провести в 2007-2008 годах сравнительную оценку вариантов воднотранспортного соединения Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов, в частности, строительства канала «Евразия» по Кума-Маньчской впадине и вторых ниток шлюзов Волго-Донского судоходного канала<sup>3</sup>.

## **Н. Литва**

12. Протяженность внутренних водных путей Литвы равна 903 км, из которых 820 - пути национального масштаба, 41 км - местного масштаба, а 40 км являются перспективными путями. Основной водный путь в Литве - это река Неман и Куршский залив от Каунас до Клайпеда, он является внутренним водным путем международного значения Е-41. Республика Литва подписала Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), которое включает пути Е-41 (Река Неман, соединяющая Каунас в морском портом Клайпеда через Куршский залив), Е-70 (соединяющий Клайпеда через Калининград с внутренними водными путями Западной Европы) и Е-60 (от Гибралтара до Архангельска через Кильский канал, балтийские внутренние водные пути, Санкт-Петербург и через российский внутренние водные пути с Белым морем). Внутренний водный путь Клайпеда - Куршский Залив - Река Неман может быть использован как ветка Трансъевропейской транспортной сети.

13. Реки Неман, Нярис, Миния и Невежис, Куршский залив, каналы Короля Вильгельм и Митува являются путями национального значения, одобренными правительством республики Литвы. Все пути являются незарегулированными и не имеют шлюзов.

14. В период с 2003 по 2007 года на реке Неман было построено 18 мобильных и стационарных пристаней. Это позволит оживить потоки пассажиров и туристов на внутренних водных путях страны. Подготавливаются большие проекты по реконструкциям портов Каунас и Юрбакас.

## **И. Нидерланды**

15. В 2008 году Нидерланды начали осуществление проектов на Вильхельминаканаал, Тилбург, и Бюргемеестер Деленканаал. Было принято решение по отводу водного пути Зюйд-Виллемсваарт на пункте Ден Бош, решение по фазе №2 проекта пути Маас на

---

<sup>3</sup> Источник: Министерство транспорта и коммуникаций республики Казахстан, информационный бюллетень от 28/12/2007, <<http://www.mtk.gov.kz>> .

Юлиан-канал ожидается до конца 2008 года. В 2009 ожидается осуществление следующих проектов: первая фаза проекта фарватера Кетелмер, прибрежный радар на Нордзее-канал и расширение Твенте-канаал. Осуществление проекта водного пути Меппель-Рамспол (шлюза Цвартслюз) начнется в 2009 году.

#### **Ж. Российская Федерация**

16. В 2008 г. введен в эксплуатацию второй шлюз на Кочетовском гидроузле (р. Дон). Проводятся капитальные дноуглубительные работы на Волго-Балтийском судоходном канале с целью восстановления габаритов внутренних водных путей. Данные работы предусматриваются завершить в 2014 году.

17. В Российской Федерации принята Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)". Целями и задачами подпрограммы "Внутренний водный транспорт" являются: развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны, а также повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы Российской Федерации. Одной из задач подпрограммы является устранение участков, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации. Предусмотрено два крупных инвестиционных проектов: строительство Нижегородского низконапорного гидроузла (р. Волга) в 2010 - 2015 годах и строительство второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла (Волго-Балтийский судоходный канал) в 2010 - 2014 годах.

18. Мероприятия по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений за счет улучшения их технического состояния подразумевают осуществление следующих 3 крупных инфраструктурных проектов: реконструкция объектов инфраструктуры канала имени Москвы, комплексная реконструкция гидротехнических сооружений Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации и комплексная реконструкция гидротехнических сооружений и внутренних водных путей Сибири и Дальнего Востока.

19. Для решения задачи развития портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения предусматривается реализация мероприятий по строительству портовых терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов для обработки всех типов судов класса "река - море" и увеличение пропускной способности порта на 6 млн. тонн. Предусматривается развитие системы управления движением судов и информационное обеспечение судоходства на всей протяженности внутренних водных путей Российской Федерации.

#### **К. Швейцария**

20. Чтобы ответить растущим запросам, был построен новый терминал для контейнеров под названием Мульти Терминал Базеля (Basel MultiTerminal или ВМТ). Остальная часть портовой инфраструктуры была обновлена.

21. Началась работа над проектом «Кампус Плюс» по перестановке портов. Осуществление этого проекта означает удаление порта Санкт Джоханн, который будет заменен комплексом, предназначенным для около 10'000 человек, работающими в области научных исследований и разработок. Проект будет осуществлен химической промышленностью города Базель.

## **L. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии**

22. Существенные инфраструктурные работы ведутся на месте и рядом с Олимпийским комплексом 2012 в Лондоне. В особенности, строится новый шлюз (Шлюз Прескотт) с предварительной стоимостью в 9,600,000 евро. Также ведутся навигационные работы, включая новые причалы и пристани с предварительной стоимостью в 4,800,00 евро.

23. В Монмутшир и на канале Брекнок осуществляется трехлетний проект с бюджетом в 26,400,000 евро, нацеленный на починку серьезного пролома. За первый год будет починен сам пролом, а потом будут вестись работы по стабилизации окружающих структур канала.

## **II. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ**

24. После событий на американском рынке ипотечного кредитования непервоклассных заемщиков, в большинстве стран региона ЕЭК произошло снижение темпов прироста экономики, которые в 2007 году составили в среднем около 3%. Однако, темпы прироста ВВП значительно различались по субрегионам: Восточная Европа, Закавказье и Центральная Азия (СНГ) продолжали обгонять по своим показателям другие субрегионы ЕЭК и, несмотря на некоторое замедление во второй половине года, высокие темпы роста по-прежнему наблюдались также в новых государствах - членах Европейского союза (ЕС) и в Юго-Восточной Европе (ЮВЕ). В странах Западной Европы и Северной Америки с высоким доходом производство росло медленнее. Показатели роста отличались в зависимости от рынка и вида транспорта. За исключением отдельных стран, в Западной Европе, СНГ и ЮВЕ темпы прироста услуг в области внутреннего транспорта в основном соответствовали показателям макроэкономической деятельности<sup>4</sup>.

### **A. Перевозка грузов по внутренним водным путям ЕС**

25. В 2005 и 2006 году перевозка грузов по внутренним водным путям в Европейском Союзе была стабильной и достигла в 2006 138 миллиардов тонн на километр (ткм)<sup>5</sup>. Германия (64 миллиардов ткм) и Нидерланды (42 миллиардов ткм) были ответственны за 77% показателей 2006 года, за ними следуют Франция, Бельгия, Румыния (между 8-9 миллиардов ткм. Люксембург и Словакия доложили о существенном росте в 2006 по сравнению с уровнем 2005 года, тогда как Чешская республика, Венгрия и Польша

---

<sup>4</sup> Источник: Рабочая группа ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), "Новые транспортные тенденции в регионе ЕЭК", ECE/TRANS/WP.5/2008/4, pp.3-4.

<sup>5</sup> Тонна на километр (Ткм) - единица измерения, представляющая перевозку одной тонны груза на один километр внутреннего водного пути.

зарегистрировали серьезное снижение<sup>6</sup>. В Болгарии был зарегистрирован наиболее высокий темп развития среди стран ЕС за период 2005-2006 (12.6%) и за период 2004-2006 (3.7%)<sup>7</sup>.

26. Данные по 2007 году еще не доступны полностью, но, согласно некоторым источникам, перевозки грузов выросли по сравнению с 2006 годом. Водные условия 2007 года позволили оптимальное использование судов. Транспорт сухого груза возрос примерно на 4% в то время, как транспорт жидких грузов упал примерно на 3%<sup>8</sup>.

#### **А. Перевозки грузов на Рейне**

27. 2007 год был, в целом, хорошим годом для Рейнского судоходства. Перевозка грузов возросла на 2,6 %. Данный рост касался, прежде всего, сельскохозяйственного (4,6 %) и металлургического (15,7 %) секторов. Рост спроса на перевозку сухого груза был особенно значителен (4,4 %). В то же время, выгода рейнского судоходства от всеобщего роста перевозки контейнеров была достаточно скромной (+2,2%). Кроме того, перевозки танкерами снизились в 2007 на 3,5% из-за всеобщего снижения перевозок нефтепродуктов на 10%<sup>9</sup>.

#### **В. Перевозки грузов на Рейне на Дунае**

28. Общий объем перевозок грузов по Дунаю достиг в 2005 году уровня 69.9 миллионов тонн, что представляет рост на 9,6% по сравнению с 2004 годом (63.7 миллиона тонн). Общий грузооборот через основные порты Дуная возрос на 5,4% за период с 2004 по 2005 год (54 149,1 тысяч тонн в 2004 и 57 092,0 тысяч тонн в 2005 году). Транспорт сельскохозяйственной продукции составляет более 80% грузооборота<sup>10</sup>.

#### **С. Перевозки грузов в отдельных странах ЕЭК ООН**

##### **1. Австрия**

29. За 2007 общий объем перевозок на австрийском участке Дуная достиг 12.1 миллионов тонн (+11.6 % по сравнению с 2006 годом). В области различных транспортных отношений, следующие цифры могут быть предоставлены: импорт: 6.3 миллионов тонн, экспорт: 1.5 миллионов тонн, транзит: 3.3 миллионов тонн, внутренние перевозки: 1.0 миллионов тонн. В 2007 было зарегистрировано 12.5 миллионов ткм (+ 6.5% по сравнению

---

<sup>6</sup> Источник: Евростат, Статистика в фокусе, 35/2008, "Модальное разделение внутреннего транспорта в ЕС", <[http://www.eds-destatis.de/en/downloads/sif/sf\\_08\\_035.pdf](http://www.eds-destatis.de/en/downloads/sif/sf_08_035.pdf)>.

<sup>7</sup> Источник: Транспортная статистика ЕС 132/2007, "Перевозка грузов по внутренним водным путям в Европе на 2006 год", <[http://www.eds-destatis.de/en/downloads/sif/sf\\_07\\_132.pdf](http://www.eds-destatis.de/en/downloads/sif/sf_07_132.pdf)>.

<sup>8</sup> Источник: ЕС/ЦКСР, "Наблюдение за рынком: внутреннее судоходство в Европе", 2007/1.

<sup>9</sup> Источник: ЦКСР, информационный бюллетень от 29/05/2008, "Обзор пленарной сессии ЦКСР весны 2008 года".

<sup>10</sup> Источник: Статистический ежегодник 2005, Дунайская Комиссия.

с 2006 годом), 2.6 миллиона ткм внутри австрийского участка Дуная и 9.9 миллиона ткм вне Австрии.

30. Что касается объема перевалок грузов через австрийские порты и перевалочные пункты, перевалочные операции на внутреннем водном транспорте достигли в 2007 году 9.5 миллионов тон (+17.6 % по сравнению с 2006 годом).

## **2. Бельгия**

31. Во Фландрии, власти отмечают рост движения пункт выезда/пункт назначения из-за осуществления общественно-частных проектов по постройке набережных (статус на декабрь 31/12/2007: поданы заявления на 134 проекта, 63 проекта осуществлены). Транзитное движение уменьшается, что отличается от тенденций в соседних странах. Власти обеспокоены нехваткой малых судов и уменьшения флота малых судов в свете роста спроса на малые суда на бельгийских водных путях

32. На валлонских водных путях, 2007 год был благоприятен для стабилизации и консолидации внутреннего водного транспорта. Транспортные услуги в 2007 достигли уровня 1, 825 ткм, что представляет - 2 % или второе наилучший показатель после рекордного уровня 2006 года. Объем перевозок грузов 2007 года достиг 43,9 миллионов тон (мт) или - 1 %, что является третьим наилучшим показателем за последние десять лет, после рекордных показателей 2004 и 2006 года. В этом объеме перевозок грузов, импортированные товары остаются на уровне 16,2 мт (-0,2 %), а экспортные товары упали до уровня 13,2 мт (-3,6 %). Движение на внутренних водных путях в 2007 достигло рекордного уровня (3,2 мт), что представляет рост на 5,1 % по сравнению с 2006 годом. Транзитный трафик (11,3 мт) остался стабильным. Рост объемов был зарегистрирован в перевозке минералов (4,4 мт или 10,1 % от всего объема) и в перевозках металлургической продукции (4,2 мт или 9,6 %), которые повысились на, соответственно 6,6 % и 2,3 %. Небольшое снижение наблюдается в перевозках строительных материалов (18,3 мт или 41,7 %), твердого топлива (3,8 мт или 8,7 %) и нефтепродуктов (3,4 мт или 7,7 %). Наблюдается рост перевозок продуктов питания (1,1 мт) и остальных продуктов (0,9 мт), составляющий, соответственно + 10 % и 9 %. Транспорт остальных товаров остался стабильным. Перевозки продуктов питания, минералов и металлургических продуктов внесли наибольший вклад в общий прирост на 470.000 тонны.

## **4. Хорватия**

33. В Хорватии, общие грузовые перевозки по внутренним водным путям повысились на 4.4% за период с 2005 по 2006 год и достигли 1.5 в 2006 миллионов тонн. Это было вызвано ростом международного транспорта, которое компенсировало потери во внутренних перевозках по стране. С другой стороны, и международные и внутренние перевозки понизились на 2% в том, что касается тонн на километры. Руда и металлургические отходы составили 51% общего объема грузовых перевозок, за ними



следуют нефте- и химические продукты (соответственно, 12% и 10%). Нефтепродукты составили 90% перевозок внутри страны.<sup>11</sup>

## 5. Франция

34. Во Франции объем грузовых перевозок продолжил его рост в 2006 и 2007: 9004 миллионов мтк и 71 447 тысяч тон в 2006 и 9028 миллионов мтк и 76 004 тысяч тонн в 2007<sup>12</sup>.

## 6. Германия

35. В 2006 год грузовые перевозки на внутренних водных путях Германии достигли 63,975 миллионов мкт, что является снижением по сравнению с уровнем 2005 года (64,096).<sup>13</sup> В 2007 году, грузовые перевозки превысили уровень 2006 года и достигли 64,684 миллионов мкт<sup>14</sup>.

## 7. Венгрия

36. Грузовые перевозки в Венгрии понизились в 2006 году, по сравнению с 2006 годам (7326 вместо 8413 тысяч тонн и 1912 миллионов мтк вместо 2110). В 2007 опять начался рост и перевозки достигли уровня 8410 тысяч тонн и 2211 миллионов мтк<sup>15</sup>.

## 8. Литва

37. Транспортные и пассажирские перевозки по внутренним водным путям Литвы сильно снизились (особенно по реке Неман от Каунас до Клайпеда), начиная с 2000 года. На настоящий момент, в Литве наблюдается тенденция к возрождению грузовых и пассажирских перевозок. 958.8 тысяч тонн груза и 2300 тысяч пассажиров было перевезено в 2007. Основная часть грузов и пассажиров было перевезено паромами Неринга в Куршском заливе. Литовские внутренние водные пути обычно используются для перевозок недорогих строительных материалов, таких как песок, гравий, камней, древесины и т.п, а также грузов больших размеров. Эти водные пути также могут быть использованы для перевозки контейнеров.

---

<sup>11</sup> Источник: Транспортная статистика ЕС 132/2007, "Перевозка грузов по внутренним водным путям в Европе на 2006 год", <[http://www.eds-destatis.de/en/downloads/sif/sf\\_07\\_132.pdf](http://www.eds-destatis.de/en/downloads/sif/sf_07_132.pdf)> .

<sup>12</sup> Источник: Евростат, "Перевозка грузов по внутренним водным путям", <<http://ec.europa.eu/eurostat>>.

<sup>13</sup> Источник: Евростат, "Перевозка грузов по внутренним водным путям", <<http://ec.europa.eu/eurostat>>.

<sup>14</sup> Источник: Евростат, "Перевозка грузов по внутренним водным путям", <<http://ec.europa.eu/eurostat>>.

<sup>15</sup> Источник: Евростат, "Перевозка грузов по внутренним водным путям", <<http://ec.europa.eu/eurostat>>.

38. Около 53 тысяч малых, прогулочных и других судов внутреннего плавания зарегистрировано в Литовском регистре внутреннего судоходства. Существуют 22 порта и пристани для грузов и пассажиров и 82 пристани для малых, спортивных и прогулочных судов.

## 9. Российская Федерация

39. Ежегодно внутренним водным транспортом перевозится порядка 140 – 150 млн. т грузов с грузооборотом 80 - 90 млрд. т·км и около 20 млн. пассажиров с пассажирооборотом около 900 млн. пасс·км. В навигацию 2007 года перевозочную деятельность на внутреннем водном транспорте осуществляли более 2000 лицензиатов.

40. Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в навигацию 2007 года составил 152,4 млн. тонн (109,5 % к уровню 2006 года). Из них перевозки во внутреннем сообщении составляют 131,3 млн. тонн (118,5 % к уровню 2006 года), в заграничном - 21,1 млн. тонн (76,8 % к уровню 2006 года).

41. В структуре перевозок внутренним водным транспортом преобладают строительные материалы - 67,9 %, нефть и нефтепродукты составляют 6,4 %, лесные в плотках и судах - 7,1 %, металлы - 2,7 %, каменный уголь - 1,8 %, удобрения - 1,6 %, зерновые - 1,5%, остальные грузы - 11,0 %. В навигацию 2007 года предприятиями внутреннего водного транспорта перевезено 21,4 млн. человек с пассажирооборотом 955,7 млн. пасс·км, что составило к уровню 2006 г. соответственно 109,2 % и 108,8 %.

42. Получили дальнейшее развитие перевозки по туристическим и экскурсионно-прогулочным маршрутам, по которым в 2007 году было перевезено 3,3 млн. человек (106,5 % к уровню 2006 г.).

## 10. Швейцария

43. Перевозка грузов через рейнские порты в Базеле возросли в 2007 на 5.3 % по сравнению с 2006 годом и достигли уровня 7 108 230 тонн (вход: 6 008 469 тонн [+1.5 %], выход: 1 099 761 тонн [+ 33 %]). Перевозка контейнеров возросла на 18,6% и достигла 104 366 двадцатифутовых эквивалентов (ДФЭ)<sup>16</sup> (вход: 47 955 ДФЭ, выход: 56 411 ДФЭ).

## 11. Украина

44. На Украине **перевозки грузов по внутренним водным путям видам продолжили рост в 2006 и 2007 годах, достигнув уровня 14297,1 и 15120,6 тысяч тонн, соответственно. Перевозки пассажиров однако, снижаются после рекордного уровня 2005 года (2247,6 тысяч пассажиров). Они составили 2021,9 тысяч пассажиров в 2006 и 1851,6 - в 2007 году**<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Один двадцатифутовый контейнер ISO (20 футов в длину и 8 футов в ширину) равен 1 ДФЭ.

<sup>17</sup> Источник: Государственный комитет по статистике Украины, <<http://www.ukrstat.gov.ua>>.

45. Вспомогательные транспортные услуги морских, речных портов и причалов по обработке грузов претерпели следующие изменения за период за январь-декабрь 2007<sup>18</sup>:

	Всего	В том числе			
		экспортных	импортных	транзитных	внутреннего сообщения
<b>Переработано грузов, тыс. тонн</b>	<b>176425,8</b>	<b>66516,1</b>	<b>19279,4</b>	<b>69764,7</b>	<b>20865,6</b>
морскими	157883,1	63857,0	18333,9	69585,4	6106,8
в % к январю-декабрю 2006 года	112,3	93,5	120,6	130,9	155,8
речными	18542,7	2659,1	945,5	179,3	14758,8
в % к январю-декабрю 2006 года	109,9	112,0	108,0	201,9	109,0

## 12. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии

46. Для Лондонского Олимпийского комплекса намечены перевозки 3000 тонн материалов в день через шлюз Прескотт и реку Три Миллс и от 500 до 800 тонн судоходством по Ли, от шлюза Боу до шлюза Олд Форд.

## III. ПОЛИТИКА ПО ВОПРОСАМ ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА

### A. Австрия

47. Австрийская политика в области внутреннего водного транспорта изложена в «Национальном плане действий» (НПД), опубликованном в 2006 австрийским Министерством транспорта, инноваций и технологии. Политика нацелена на улучшение общих рамочных условий для транспортной системы на Дунае. НПД состоит из подробного каталога мер, состоящего из 10 категорий мер и 40 мер. Полное осуществление НПД будет закончено к 2015 году и значительно улучшить условия судоходства по Дунаю. В отношении транспортных показателей, осуществление НПД позволит удвоить существующий объем перевозок на австрийском участке Дуная с 12 миллиона тонн до 25 - 29 миллионов в 2015 году. В мае 2008 Министерство вместе с Виа Донау (Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH) предоставило первый отчет об осуществлении австрийского НПД.

### B. Хорватия

48. Новый Акт о внутреннем судоходстве и портам (OG 109/07) вошел в силу 1 ноября 2007 года. Был полностью либерализован доступ к рынку и к портам для всех судов. Транспортные услуги между национальными портами (каботаж) остаются в компетенции национальных операторов до даты вступления в ЕС, после вступления операторы стран членов ЕС будут допускаться без специального разрешения<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> Источник: Государственный комитет по статистике Украины, <<http://www.ukrstat.gov.ua>>.

<sup>19</sup> Источник: Отдел транспорта ЕЭК ООН, “Транспортная ситуация в регионе ЕЭК ООН: Хорватия”, 2007, <<http://www.unece.org/trans/doc/transsitdocs/2007croatia.pdf>>.

### **С. Казахстан**

49. Транспортная стратегия Республики Казахстан<sup>20</sup>, принятая в 2006, обозначает следующие приоритеты в области внутреннего водного транспорта до 2010: развитие транспортной инфраструктуры, использование транзитного потенциала и развитие инноваций и кадрового потенциала. Стратегия включает в себя меры по улучшению логистики и оборудования морских и речных портов, развитию национального речного флота, создания новых пунктов ремонта и строение судов, и развитие новых маршрутов, включая международные маршруты. Наиболее перспективными для транзитных перевозок считаются река Иртыш (Китай-Казахстан-Российская Федерация) и речной транспорт прикаспийских регионов Казахстана.

50. Общественные отношения между государственными органами, физическими и юридическими лицами в области внутреннего водного транспорта регулируются Законом №574 о внутреннем водном транспорте республики Казахстан от 6 июля 2004 года<sup>21</sup>.

### **Д. Литва**

51. Литовская Дирекция внутренних водных путей (ЛДВВП) осуществляет контроль над внутренними водными путями национального и местного значения. Дирекции также поручено следить за структурой внутренних водных путей национального значения согласно государственной программе. Основной целью этой программы является способствование модернизации инфраструктуры внутреннего водного транспорта с тем, чтобы отвечать техническим и торговым требованиям ЕС, а также чтобы способствовать взаимоотношениям между разными видами транспорта. Программа ЛДВВП преследует приоритет правительства, а именно, развитие общественной транспортной инфраструктуры. В этой связи, ЛДВВП активно участвует в процессе анализа и оценки основных проблем развития внутренних водных путей, представляет различные предложения правительственным органам, предприятиям и организациям, задействованным в осуществлении государственной политики. Дирекция также координирует действия по подготовке и осуществлению проектов, связанных с развитием инфраструктуры внутренних водных путей.

### **Е. Российская Федерация**

52. Российская Федерация намеревается принять Транспортную стратегию на период до 2030 г. В подпрограмме «внутренний водный транспорт» предусматривается следующее:

- (i) Улучшение технического состояния причальных сооружений в портах, оборудование причальных и береговых сооружений в городах, местах стоянок на туристических маршрутах;

---

<sup>20</sup> Источник: Транспортная стратегия до 2015 года республики Казахстан, <<http://www.mtk.gov.kz/ru/razdel.asp?id=9>>.

<sup>21</sup> Источник: Республика Казахстан, закон № 574 о внутреннем водном транспорте <<http://www.mtk.gov.kz/doc/O%20внутреннем%20водном%20транспорте.doc>>.

- (ii) Модернизация и замена морально и физически изношенного перегрузочного оборудования и иных технических средств и устройств;
- (iii) Создание специализированных портовых мощностей для освоения новых видов грузопотоков;
- (iv) Строительство новых причалов и терминалов, прежде всего для переработки контейнеров, минеральных удобрений, химических грузов и сжиженного газа;
- (v) Модернизация существующих речных портов (в Москве, Ярославле, Нижнем Новгороде, Самаре, Тольятти, Волгограде), обслуживающих международные транспортные коридоры и работающих с внешнеторговыми грузами контейнерных терминалов и логистических центров;
- (vi) Строительство портов и портовых перегрузочных комплексов в Дмитрове, Твери, Рязани, Касимове, Коломне, Серпухове, Муроме;
- (vii) Создание благоустроенной береговой инфраструктуры в местах проведения экскурсии и отдыха туристов (в пунктах Кимры, Углич, Кострома и др.) и дальнейшее благоприятствование прогулочному речному транспорту;
- (viii) Использование внутренних водных путей, в том числе Волго-Балтийского водного пути, речных портов для осуществления прямых международных водных перевозок с использованием судов смешанного плавания;
- (ix) Модернизация и создание контейнерных терминалов в портах Калининград, Архангельск, Подпорожье, Череповец, Петрозаводск, Беломорск и развитие железнодорожных и автомобильных подходов к ним;
- (x) Ликвидация лимитирующих участков пропускной способности внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, включая строительство второй нитки Волго-Донского судоходного канала;
- (xi) Увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой и создание судоходных условий для доставки грузов в труднодоступные районы;
- (xii) Модернизация технического флота и повышение интенсивности его использования для улучшения параметров водных путей;
- (xiii) Развитие связи и навигации посредством модернизации существующих и внедрения новых средств связи, спутниковой навигации и информатизации;
- (xiv) Развитие инфраструктуры внутренних водных путей для обеспечения перевозок по международным транспортным коридорам, включая

возможное строительство Черноморско-Каспийского судоходного канала, а также для развития туристического бизнеса, водного спорта и отдыха.

53. Подпрограмма также включает меры по повышению качества транспортного обслуживания, такие как внедрение и развитие транспортно-технологических систем, приспособленных для интермодальных перевозок и улучшение организации транспортного процесса, а также меры по повышению доступности и качества транспортных услуг для населения.

54. Стратегическим направлением развития международных перевозок на внутреннем водном транспорте станет интеграция внутренних водных путей России с системой международных транспортных коммуникаций. Важнейшей задачей в этой области является создание нормативной правовой основы для организации перевозок по международным транспортным коридорам в условиях открытия внутренних водных путей страны для плавания судов под иностранными флагами.

#### **F. Швейцария**

55. Начиная с 1 января 2008, рейнские порты кантонов Базель-город и Базель-регион объединены в организацию Швейцарские рейнские порты (les Ports Rhénans Suisses or Schweizerische Rheinhäfen), которая теперь управляет все рейнские порты в Швейцарии и осуществляет все соответствующие федеральные и кантональные законы. Штаб-квартира организации находится в Бирсфелден (Базель-регион), а управление в Базеле (Базель-город).

#### **G. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии**

56. На данный момент приоритетом Соединенного Королевства является осуществление Директивы ЕС 2006/87/ЕС по техническим требованиям для судов внутреннего водного плавания.

-----