



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2009/2  
22 October 2009

RUSSIAN  
Original: ENGLISH AND RUSSIAN  
ENGLISH AND RUSSIAN ONLY

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят третья сессия  
Женева, 4-6 ноября 2009 года  
Пункт 4 предварительной повестки дня

**БЕЛАЯ КНИГА ПО ЭФФЕКТИВНОМУ И УСТОЙЧИВОМУ ВНУТРЕННЕМУ  
ВОДНОМУ ТРАНСПОРТУ В ЕВРОПЕ**

Проект Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в  
Европе

Записка секретариата

**I. ВСТУПЛЕНИЕ**

1. В 1996 году Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту Европейской экономической комиссии Организации объединенных наций (ЕЭК ООН) опубликовала "Белую книгу по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры", содержащую основополагающий анализ ситуации внутреннего судоходства в Европе. Документ проанализировал грузооборот внутреннего водного транспорта (ВВТ) в конкретных странах и флоты судов внутреннего плавания, режимы судоходства на европейских внутренних водных путях и развитие сети европейских внутренних водных путей.

2. В 2006 году министры транспорта стран ЕЭК ООН на третьей Общеевропейской конференции по внутреннему водному транспорту в Бухаресте заявили, что регулярное издание "Белой книги", подготавливаемой в тесном сотрудничестве с Европейской

комиссией, речными комиссиями и другими заинтересованными сторонами, будет способствовать преодолению раздробленности рынка транспортных услуг в области внутреннего судоходства в Европе и распространению принципа свободного судоходства по внутренним водным путям на общеевропейском уровне. Публикация второго издания "Белой книги" была предусмотрена в Плане действий по реализации решений Общевропейской конференции и одобрена шестьдесят девятой сессией Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в феврале 2007 года (Резолюция № 258 "Содействие дальнейшему развитию внутреннего водного транспорта").

3. Данный документ содержит краткое описание содержания проекта Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе, подготавливаемой секретариатом в соответствии с решениями пятьдесят второй сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (ECE/TRANS/SC.3/181, пункт 53). Окончательный проект публикации будет подготовлен к следующей сессии Комитета по внутреннему транспорту, которая пройдет с 23 по 25 февраля 2010 года.

## **II. БЕЛАЯ КНИГА ПО ЭФФЕКТИВНОМУ И УСТОЙЧИВОМУ ВНУТРЕННЕМУ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТУ В ЕВРОПЕ**

4. Белая книга ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе содержит четыре главы, а именно:

- A. Нынешнее положение в области внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК ООН
- B. Институциональные рамки внутреннего судоходства
- C. Европейская нормативная архитектура внутреннего судоходства
- D. Общевропейский подход в отношении эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта

5. Цель и содержание этих глав описываются ниже.

### **A. Нынешнее положение в области внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК ООН**

6. Глава А описывает нынешнее положение в области внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК ООН. Основное внимание уделяется внутренним водным путям международного значения, согласно положениям Европейского соглашения 1996 года о важнейших внутренних путях международного значения (соглашение СМВП), а также важнейшим речным бассейнам Восточной Европы и Центральной Азии.

7. Этот систематический анализ проводится на уровне совершенно разных временных масштабов, ввиду существующего существенного расхождения между масштабом планирования инфраструктуры ВВТ и масштабом принятия инвестиционных решений перевозчиками или принятия коммерческих решений судоводителями. Анализ ведется на следующих уровнях:

- (a) Развитие и планирование инфраструктуры, особенно при необходимости новых соединений, характеризуется временным масштабом, который с легкостью

может занять половину века и более (Канал Майн-Дунай, E80 (1926-1992), водный путь Сена – Северная Европа, E05 (1964-2014)). В то же время, ввиду растущего беспокойства по поводу глобального потепления и выбросов углерода и усиливающегося интереса к ВВТ, как к наиболее устойчивому виду транспорта для грузовых перевозок, в будущем осуществление проектов может потребовать меньше времени, чем в течение последних пятидесяти лет.

- (b) Поддержка и модернизация инфраструктуры, где осуществление проектов занимает меньше времени, но по-прежнему больше, чем для других видов транспорта, и где возможно некоторое взаимодействие между правительственными органами или судоходными властями и перевозчиками.
- (c) Третий уровень анализа – это анализ перевозящего флота, где инвестиционные решения четко зависят от нынешнего состояния сети и учитывают ограничения, вызванные существованием изолированных участков. На этом уровне рассматривается существующее распределение флотов самоходных барж, буксируемых составов или традиционных составов, включая суда река-море, с тем, чтобы сделать оценку относительной значимости «между-бассейновых» перевозок, т.е. перевозок на большие расстояния, превышающих расстояние, характеризующее перевозки от морских портов до их «естественных» внутренних регионов.
- (d) Четвертый и последний уровень анализа – это анализ спроса и предложения на. Тут рассматривается конкретная перевозочная способность самой сети (разделенной на национальные флоты, согласно имеющим статистическим данным) и её развитие в ответ на изменения спроса.

8. Данный анализ на четырех уровнях проводится в отношении логических сетей и участков ВВТ, так как проникновение ВВТ во всю сеть европейских внутренних водных путей – это главная цель соглашения СМВП. Прежде чем перейти к описанию сетей и участков внутренних водных путей, предоставляется краткое описание преимуществ ВВТ и степень нынешнего осознания преимуществ ВВТ. В числе этих преимуществ – экологические аспекты, связь с морским транспортом, конкурентоспособность по отношению к железнодорожному и автомобильному транспорту, интеграция в интермодальные сети перевозок и логистики, роль в перевозках между портами и внутренними регионами (надежность, гибкость, безопасность и т.п.) и роль в контейнерных и автомобильных перевозках.

9. В документе анализируются следующие логические сети и их участки Европейских внутренних водных путей:

- (a) Основная объединяющая сеть (пути E10 - E80 - E70 - E20 - E30) ;
- (b) Восточная объединяющая сеть (пути E50 - E60 и южная часть E40) ;
- (c) Северная часть E40 (и недостающее звено для соединения с E40 на юге) ;
- (d) Стратегическое узкое место на E20 и недостающие звена между E20/E30 и E80 ;
- (e) Южная часть E10 во Франции (Рона-Сона) ;
- (f) Западная часть E80 во Франции ;
- (g) Морские пути и соединенные внутренние водные пути.

10. Глава заканчивается заключающими замечаниями на тему показателей транспортного движения и перевозок по ВВТ в сравнении с 1994-95 годами, основных тенденций в области транспортных стратегий и задач, стоящих перед промышленностью, правительствами и международными организациями, по отношению к инфраструктуре, речному флоту, запросам рынка и рынку рабочей силы.

### **В. Институциональные рамки внутреннего судоходства**

11. Глава В содержит краткое описание действующих институтов внутреннего судоходства в регионе ЕЭК ООН, в число которых входят ряд региональных и международных органов, таких как речные комиссии, органы Европейского союза и Европейская экономическая комиссия Организации объединенных наций. Описание подчеркивает общие и различающиеся моменты мандатов и географического охвата организаций и их законодательной власти. Глава также представляет стратегические обсуждения о недостатках существующего общеевропейского институционального режима и их последствия для развития внутреннего судоходства в регионе.

### **С. Европейская нормативная архитектура внутреннего судоходства**

12. Основываясь на описании, предоставленном в предыдущей главе, глава С представляет ключевые элементы нормативного кадра внутреннего судоходства, такие как стандарты и параметры внутренних водных путей, технические стандарты и стандарты безопасности, применимые к внутреннему водному транспорту, аспекты гражданского и общественного права операций внутреннего водного транспорта и экологические аспекты внутреннего судоходства. Обобщающая таблица представляет информацию о содержании нормативных режимов ЕС, ЕЭК ООН и речных комиссий, подчеркивая документы обязательного юридического характера.

13. Далее глава описывает приоритеты в дальнейшем развитии нормативного кадра внутреннего судоходства, определенные последней Общевропейской конференции по внутреннему судоходству (Будапешт, сентябрь 2006), программой «НАЯДЫ», а также в соответствующих экспертных исследованиях, таких как «Перечень существующих препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта» (ЕЭК ООН, 2005), доклад «Новый институциональный кадр для европейского внутреннего судоходства» (ЭФИН, 2004) и т.п.

14. И, наконец, данная глава подчеркивает наиболее значительные перемены в нормативном кадре внутреннего судоходства со дня публикации первой Белой книги, а именно, возникновение по-настоящему общеевропейских правил в таких областях, как определение сети внутренних водных путей международного значения (соглашение СМВП), перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) 2000 года) и унифицированные правила перевозок товаров по внутренним водным путям (Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) 2001 года).

**D. Общеввропейский подход в отношении эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта**

15. Целью заключительной главы является определение общеевропейского подхода к развитию внутреннего водного транспорта в областях, проанализированных в предыдущих главах (стратегии по ВВТ и нормативный и институциональный кадр), а также процесса реализации данного подхода.

16. В том, что касается политики по ВВТ, даются рекомендации по следующим вопросам:

- (a) Приоритетные пути и звена ВВТ на следующее десятилетие;
- (b) Модернизация флота внутреннего судоходства;
- (c) Существующие и потенциальные логистические решения для ответа рыночным условиям и интеграции в глобальную цепь поставок;
- (d) Оздоровление рынка трудовой силы (укрепление профессии по ВВТ, упрощение передвижения квалифицированных кадров, согласование норм по подготовке членов экипажа).

17. В отношении институционального и нормативного кадров внутреннего судоходства, Белая книга рассматривает вопрос необходимости создания общеевропейской организации по внутреннему судоходству и анализирует альтернативные меры, такие как усиление законодательной власти существующих институтов и увеличение их ресурсов (финансовых и кадровых), облегчение доступа в существующим региональным нормативным режимам и усиления сотрудничества между организациями путем создания совместных рабочих групп.

-----