



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

Женева, 6–8 ноября 2019 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Текущее положение и тенденции в области внутреннего
водного транспорта: Пересмотр Белой книги по эффективному
и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе****Внутренний водный транспорт в Европе: осуществление
Повестки дня в области устойчивого развития на период
до 2030 года, последующие шаги и рекомендации****Записка секретариата****Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), принятой Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (20–23 февраля 2018 года) (ECE/TRANS/274, пункт 123).
2. На своей пятьдесят пятой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) была проинформирована о происходящем пересмотре Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе и просила секретариат направить проект, после его окончательной доработки, государствам-членам, речным комиссиям и другим заинтересованным сторонам для замечаний, а затем представить обновленный документ для рассмотрения на шестьдесят третьей сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункты 77–78).
3. В приложении к настоящему документу содержится обзор текущей деятельности в этом секторе, связанной с достижением целей в области устойчивого развития, а также пересмотренные стратегические рекомендации и предлагаемые действия Европейской экономической комиссии (ЕЭК) на период до 2030 года¹.

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



Приложение

I. Внутренний водный транспорт и цели Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития

Устойчивый транспорт безопасен, обеспечивает высокое качество, доступен для всех, экологически рационален, является экономически жизнестойким и вносит положительный вклад в устойчивое развитие на местном, национальном и глобальном уровне. Экономическая, социальная и экологическая устойчивость может быть достигнута только за счет развития комплексной внутренней транспортной системы, которая охватывает водный, автомобильный и железнодорожный транспорт. Этот вопрос рассматривался в совместной публикации «Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт», подготовленной под руководством Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)².

25 сентября 2015 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию A/RES/70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года». В пункте 54 данной резолюции определены 169 задач в контексте 17 взаимосвязанных целей в области устойчивого развития³, которые касаются основных проблем, с которыми придется столкнуться в будущем. Каждая из этих целей в области устойчивого развития содержит несколько показателей, которые разработаны для измерения прогресса в достижении конкретной цели к 2030 году, установленному в качестве конечной даты.

Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) при поддержке Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН осуществляет ряд мероприятий, которые оказывают непосредственное влияние на достижение целей в области устойчивого развития, что отражено на диаграмме ниже⁴.



² www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/Transport_for_Sustainable_Development_UNECE_2015.pdf

³ www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals

⁴ www.unece.org/trans/transport-and-the-sustainable-development-goals.html

В этой связи продолжение и укрепление международного сотрудничества с инициативами по другим видам транспорта на общеевропейском и глобальном уровнях является важным шагом в обеспечении благоприятного развития транспортного сектора, который бы в значительной мере способствовал достижению целей в области устойчивого развития. Обзор, представленный в настоящей главе, касается главным образом сектора внутреннего водного транспорта (ВВТ), но эти данные следует рассматривать в сочетании с обзором других видов транспорта и в контексте деятельности – в рамках ЕЭК ООН – других соответствующих рабочих групп КВТ.

А. Цель в области устойчивого развития № 6: Обеспечение наличия и рационального использования водных ресурсов и санитарии для всех

Цель в области устойчивого развития № 14: Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития



Задача 6.3

К 2030 году повысить качество воды посредством уменьшения загрязнения, ликвидации сброса отходов и сведения к минимуму выбросов опасных химических веществ и материалов, сокращения вдвое доли неочищенных сточных вод и значительного увеличения масштабов рециркуляции и безопасного повторного использования сточных вод во всем мире



Задача 14.1

К 2025 году обеспечить предотвращение и существенное сокращение любого загрязнения морской среды, в том числе вследствие деятельности на суше, включая загрязнение морским мусором и питательными веществами

ЕЭК ООН разрабатывает механизмы выявления химических веществ, опасных для водной среды, а также условия обеспечения их безопасной транспортировки и обращения с ними: Типовые правила перевозки опасных грузов, СГС, а также Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ). Их реализация способствует минимизации рисков выбросов в окружающую среду, предотвращая тем самым загрязнение воды.

Следующие конвенции и резолюции относятся к ведению КВТ:

- Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ);
- ЕПСВВП, глава 10 «Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов»;
- приложение к резолюции № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания», 2-й пересмотренный вариант, глава 8В «Предотвращение загрязнения вод и ограничение шума, производимого судами» и приложения 8 и 9;
- резолюция № 21 «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов», 2-й пересмотренный вариант.

Нижеследующие конвенции и документы касаются предотвращения загрязнения вод с судов внутреннего плавания на европейских внутренних водных путях.

- Конвенция о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП)⁵, которая вступила в силу 1 ноября 2009 года. Система электронных платежей в отношении отходов, содержащих масла и смазочные материалы, которые образуются при эксплуатации судов, вступила в силу 1 января 2011 года. Она поддерживается программным обеспечением ЭПС-КОВВП, которое позволяет операторам судов оплачивать сборы за утилизацию в ходе бункеровки дизельного топлива через ЭКО-счета с привязанными к ним ЭКО-картами.
- Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), подготовленный Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ), глава 18 «Судовые установки для обработки бытовых сточных вод» и приложение 7.
- Основные положения о плавании по Дунаю (ОППД), 5-й пересмотренный вариант, глава 10 «Предотвращение загрязнения вод судами и удаление судовых отходов», которые были приведены в соответствие с 5-м пересмотренным вариантом Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), а также Рекомендациями по утилизации отходов с судов, плавающих по Дунаю, которые вступят в силу до конца 2019 года.
- Протокол о предотвращении загрязнения вод в результате судоходства к Рамочному соглашению по бассейну реки Сава⁶, который вступил в силу в декабре 2017 года.
- Правила судоходства в бассейне реки Сава, которые применяются на реке Сава и ее притоках и полностью соответствуют 5-му пересмотренному варианту ЕПСВВП.

Таким образом, становится очевидно, что отсутствует правовой инструмент, который бы регулировал утилизацию отходов, образующихся на борту судов внутреннего плавания, на общеевропейском уровне в целом и в Дунайском регионе в частности. Возможность создания правового режима, регулирующего эту сферу на Дунае, изучалась в рамках следующих проектов:

- ВАНДА⁷ (обработка и удаление отходов, образующихся во внутреннем судоходстве по Дунаю) – проект (2009–2012 годы), нацеленный на согласованную разработку и реализацию превентивных мер для обеспечения устойчивого, экологически безопасного и скоординированного на транснациональном уровне подхода к управлению судовыми отходами на Дунае;
- КО-ВАНДА⁸ (2012–2014 годы) – проект, посвященный подготовке международной конвенции по судовым отходам с принципами утилизации судовых отходов на Дунае, которая позволит внедрить систему финансирования с использованием специальных наклеек (виньеток) для оплаты судами связанных с отходами услуг;
- КОДЕНАВ⁹ (система сбора судовых отходов и их обработки в морских портах Дуная) – проект (2010–2014 годы), нацеленный на повышение качества услуг

⁵ www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2015/06/cdni_2014_EN.pdf.

⁶ www.savacommission.org/dms/docs/dokumenti/sastanci_strana/2._sastanak_strana_fasrb/protocol_on_prevention_of_water_pollution_caused_by_navigation_signed.pdf.

⁷ www.danube-navigation.eu/projects/wanda-waste-management-for-inland-navigation-on-the-danube-project-example-in-eusdr-action-plan.

⁸ www.danube-navigation.eu/projects/co-wanda-convention-for-waste-management-for-inlandnavigation-on-the-danube.

⁹ [https://www.danube-navigation.eu/uploads/files/PA1A064_CODENAV\(3\).pdf](https://www.danube-navigation.eu/uploads/files/PA1A064_CODENAV(3).pdf).

по сбору и обработке судовых отходов и эффективности реагирования в случае загрязнения.

В ходе совместного совещания Договаривающихся сторон КОВВП и Дунайской комиссии, которое состоялось 31 октября в Вене¹⁰, основное внимание было уделено КОВВП и возможному обновлению Рекомендаций Дунайской комиссии в целях разработки обязательного механизма регулирования для повышения эффективности обработки и удаления отходов и содействия охране окружающей среды. Для обеспечения трансграничного внутреннего судоходства в Европе обе стороны выступили за максимально возможное согласование правовых положений и обсудили вопрос о возможном сотрудничестве.

В. Цель в области устойчивого развития № 7: Обеспечение доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех

Цель в области устойчивого развития № 13: Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями



*Задача 7.А
К 2030 году активизировать международное сотрудничество в целях облегчения доступа к исследованиям и технологиям в области экологически чистой энергетики, включая возобновляемую энергетику, повышение энергоэффективности и передовые и более чистые технологии использования ископаемого топлива, и поощрять инвестиции в энергетическую инфраструктуру и технологии экологически чистой энергетики*



*Задача 13.1
Повысить сопротивляемость и способность адаптироваться к опасным климатическим явлениям и стихийным бедствиям во всех странах*

Цели 7 и 13 в области устойчивого развития касаются сокращения потребления энергии и уровня выбросов, а также понимания их роли в изменении климата. Это серьезным образом затрагивает транспортную отрасль в целом, как крупного потребителя энергии, получаемой из ископаемого топлива, и будет, в частности, сказываться на секторе ВВТ, который сильно зависит от использования дизельного топлива.

Изменение климата, влияние этого процесса на сектор и ее энергоэффективность широко обсуждались в отраслевых кругах в последние годы. В недавних докладах подчеркивается необходимость улучшения экологических показателей деятельности ВВТ¹¹. В Европейском союзе действуют новые Европейские правила в отношении внедорожной подвижной техники (ВПТ), которые предусматривают введение в действие требований к выбросам внедорожной подвижной техники на этапе V в регламенте 2016/1628 (ЕС) и дополнительных

¹⁰ www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2018/08/cpccp18_01en.pdf.

¹¹ См., например: www.welt.de/wirtschaft/article188614625/Stickoxid-Debatte-Alt-und-kaum-nachruestbar-So-dreckig-sind-Binnenschiffe.html.

регламентах, применимых к двигателям во внутреннем судоходстве; эти положения были включены в ЕС-ТТСВП¹². ЕВРОМОТ и КЕСНИ разработали руководство, призванное обеспечить лучшее понимание и толкование требований, применимых к двигателям¹³.

Этот вопрос затрагивался в ходе Международной министерской конференции «Внутреннее судоходство объединяет», состоявшейся во Вроцлаве (Польша) 18–19 апреля 2018 года. Министры признали, что «современный флот внутреннего плавания имеет важное значение для безопасности и эффективности судоходства и охраны окружающей среды. (...) Министры призывают участников отрасли создавать, где это необходимо, новые типы судов и внедрять инновации и передовые технологии для обеспечения безопасности, снижения риска аварийности, минимизации вредного воздействия на окружающую среду и борьбы с климатическими изменениями»¹⁴.

Мангеймская декларация под названием «150-я годовщина подписания Мангеймского акта как движущая сила динамичного судоходства на Рейне и других внутренних водных путях» предусматривает, что ЦКСР должна «разработать "дорожную карту", которая позволит сократить к 2035 году выбросы парниковых газов на 35% по сравнению с 2015 годом и выбросы загрязнителей – по меньшей мере на 35% по сравнению с 2015 годом, а к 2050 году позволит в значительной мере ликвидировать выбросы парниковых газов и других загрязнителей»¹⁵. С этой целью ЦКСР приступила к проведению исследования по вопросу о переводе европейского сектора внутреннего водного транспорта на использование источников энергии с нулевым уровнем выбросов. Эти усилия подкрепляются текущей работой КЕСНИ по вопросам, касающимся требований к топливным элементам и литиево-ионным батареям, а также сбора данных по экспериментальным проектам в области использования альтернативных видов топлива и автоматизации.

В ходе рабочего совещания на тему «Поощрение создания современного флота, повышение безопасности судоходства и активизация инноваций», которое состоялось 19 июня 2019 года в рамках пятьдесят пятой сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3)¹⁶, рассматривались также системы последующей обработки выхлопных газов двигателей, береговое электроснабжение судов и осуществляемые в настоящее время на Дунае проекты, такие как ГРЕНДЕЛ¹⁷, ПРОМИНЕНТ¹⁸ и «Зеленый Дунай»¹⁹, в контексте альтернативных видов топлива, сокращения выбросов в атмосферу и энергопотребления, а также новых концепций в сфере управления грузопотоками, логистики и использования судов.

Эта тенденция набирает силу также благодаря ряду ограничений, направленных на соблюдение норм выбросов, введенных портами и муниципалитетами, когда запрещен заход судов со старыми и более загрязняющими двигательными установками. Так, порт Роттердам начиная с 2025 года не будет принимать суда, не соответствующие новым нормам, а к 2050 году планирует достичь нулевого показателя по выбросам²⁰.

¹² Commission Delegated Regulation (EU) 2017/654 of 19 December 2016; Commission Delegated Regulation (EU) 2018/236 of 20 December 2017; Commission Delegated Regulation (EU) 2017/655 of 19 December 2016; Commission Implementing Regulation (EU) 2017/656 of 19 December 2016; Commission Delegated Regulation (EU) 2018/987 of 27 April 2018; Commission Implementing Regulation (EU) 2018/988 of 27 April 2018 and Commission Delegated Regulation (EU) 2018/989 of 18 May 2018.

¹³ www.euromot.eu/publication-and-events/publications.

¹⁴ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_e.pdf.

¹⁵ www.ccr-zkr.org/files/documents/dmannheim/Mannheimer_Erklaerung_en.pdf.

¹⁶ ECE/TRANS/SC.3/110, пункты 8–39.

¹⁷ www.interreg-danube.eu/approved-projects/grendel.

¹⁸ www.prominent-iwt.eu.

¹⁹ www.interreg-danube.eu/approved-projects/green-danube.

²⁰ www.ccr-zkr.org/files/documents/workshops/wrshp240413/09_WvanderLans_nl.pdf.

Рекомендации по потенциальным мерам адаптации к последствиям изменения климата для внутреннего транспорта, включая ВВТ, были предложены Группой экспертов ЕЭК ООН по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним в заключительном докладе «Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптация к ним»²¹.

С. Цель в области устойчивого развития № 8: Содействие поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех



Задача 8.5

К 2030 году обеспечить полную и производительную занятость и достойную работу для всех женщин и мужчин, в том числе молодых людей и инвалидов, и равную оплату за труд равной ценности

Задача 8.9

К 2030 году обеспечить разработку и осуществление стратегий поощрения устойчивого туризма, который способствует созданию рабочих мест, развитию местной культуры и производству местной продукции

В рабочем документе № 297 МОТ «Условия жизни и труда во внутреннем судоходстве в Европе» (2014 год)²² представлен подробный обзор сектора внутреннего судоходства в Европе, в частности существующих режимов, минимальных требований к экипажам, условий труда, в также ситуации в плане безопасности, здоровья и благополучия и социального обеспечения. В документе сделан вывод, что пробелы в регулировании, существующие между международными, региональными и национальными режимами, «сокращаются». «И если международные и региональные планы действий будут поддерживать эти усилия на текущем уровне, то и национальные планы действий вскоре неизбежно воспоследуют».

Как отмечалось в проведенном ВМУ исследовании «Транспорт-2040: автоматизация, технологии, занятость – будущее работы»⁴, а также в докладе секторального совещания МОТ по вопросам найма и удержания на работе моряков и расширения возможностей женщин-моряков²³, использование инноваций открывает возможности, как технические, так и нормативные, для улучшения условий труда и жизни экипажей. В настоящее время в отрасли не существует официальных специальных режимов управления безопасностью, однако эта ситуация меняется; в качестве примера можно привести директиву 2017/2397 (ЕС) Европейского парламента и Совета от 12 декабря 2017 года о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве, которая требует проведения обязательной подготовки по вопросам безопасности для всех сотрудников ВВТ, а также Европейский стандарт для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС-КВС), принятый КЕСНИ в 2018 году²⁴.

Хотя сегодня работа шкипером или палубным матросом в секторе ВВТ в Европе по-прежнему предполагает значительный объем ручного труда, тем не менее труд

²¹ http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate_change_2014.pdf.

²² https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_234892.pdf.

²³ www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_712749.pdf.

²⁴ www.cesni.eu.

шкиперов все больше опирается на цифровые технологии и становится все более автоматизированным. Использование современного оборудования и систем, таких как АИС, СОЭНКИ для внутреннего судоходства, РИС и радиолокационные установки, вкуче с продолжающейся модернизацией рулевых рубок позволяют сделать работу шкипера более эффективной и безопасной, однако за последние годы никаких существенных изменений не наблюдается. Необходимость ручного труда по-прежнему является основной причиной аварий в отрасли, тем не менее развитие автоматизированных систем, таких как оборудование для автоматизированной швартовки и телескопические швартовные штанги, которые уже используются на судах новой постройки, может улучшить текущую ситуацию.

Новые задачи, возникающие в секторе в связи с переходом на цифровые технологии и автоматизацией, в том числе в плане безопасности и ответственности, и роль профессиональной подготовки были подробно освещены в программном документе Европейской федерации работников транспорта «Создадим будущее вместе: автоматизация ВВТ в Европе»²⁵, а также в итоговом докладе, подготовленном социальными партнерами, по проекту ТАСКС под заголовком «Повышение роли социального партнерства в процессе обучения сотрудников» (июнь 2018 года)²⁶.

Данная цель направлена также на содействие развитию устойчивого туризма. Этот вопрос включен в план деятельности ЕЭК ООН, касающейся прогулочного судоходства, в соответствии со стратегией Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) до 2021 года. Реализация этого аспекта осуществляется посредством резолюций № 13 «Международное удостоверение (международная карточка) для прогулочных судов», № 14 «Международное удостоверение (международная карточка) на право управления прогулочным судном» и № 40 «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (МУС)», которая в настоящее время применяется 23 странами как в пределах, так и за пределами региона ЕЭК. Резолюция № 40 подкреплена следующими инструментами:

- Руководящие принципы применения резолюции № 40;
- резолюция № 52 «Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям»;
- онлайн-база данных образцов МУС, выпущенных странами;
- «дорожная карта» по осуществлению резолюции № 40.

В 2017 году SC.3 учредила неофициальную рабочую группу по прогулочному судоходству, которой было поручено заниматься вопросами, связанными с выдачей и признанием МУС. Поскольку резолюция № 40 имеет рекомендательный статус, то в качестве дальнейшего шага, направленного на поощрение прогулочного судоходства, следует преобразовать ее в международный документ, носящий обязательный характер.

D. Цель в области устойчивого развития № 9: Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям



Задача 9.1

Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки

²⁵ https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2018/12/ETF-IWT-Position-on-Automation_EN.pdf/.

²⁶ http://erc-online.eu/wp-content/uploads/2018/06/Employee-training_Final-report.pdf.

экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех

Устойчивая и стойкая к внешним воздействиям инфраструктура имеет решающее значение для сектора ВВТ, поскольку он более уязвим к погодным и климатическим условиям по сравнению с другими видами внутреннего транспорта, причем там по-прежнему существуют недостающие звенья и узкие места, а также препятствия законодательного характера²⁷, мешающие внутреннему судоходству по европейским водным путям, – препятствия, которые необходимо устранить, чтобы полностью использовать потенциал этого сектора как экономически целесообразного альтернативного вида транспорта. Поэтому надлежащим образом обслуживаемые и функционирующие водные пути и инфраструктура водных путей имеют ключевое значение для обеспечения безопасного и эффективного судоходства.

Ключевым аспектом для достижения этой цели является реализация Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) для всей сети водных путей категории E, а также приложение договаривающимися сторонами совместных усилий для устранения узких мест, указанных в Синей книге и резолюции № 49. СМВП затрагивает базовую трансъвропейскую транспортную сеть, которая была определена в регламенте № 1315/2013 (ЕС) Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года. Таким образом, деятельность государств – членов Европейского союза и текущие проекты Европейской комиссии вносят значительный вклад в достижение этой цели.

Значительную роль в этом процессе играют и другие международные конвенции, имеющие отношение к ВВТ.

Во Вроцлавской декларации была подчеркнута важность создания надежной нормативной правовой базы, направленной на возрастание эффективности внутреннего водного транспорта, обеспечения надлежащего баланса между всеми видами транспорта, оптимизации грузовых потоков и содействия развитию мультимодальных перевозок²⁸. Министры предложили «странам, не имеющим достаточной нормативной базы для внутреннего водного транспорта, использовать международные конвенции Организации Объединенных Наций в области внутреннего водного транспорта», а также отметили «важность двусторонних и многосторонних договоров и соглашений для развития международных транспортных и трансграничных систем». Рекомендации в отношении мониторинга осуществления Вроцлавской декларации государствами-членами были приняты SC.3 в ноябре 2019 года.

К резолюциям ЕЭК ООН, направленным на обеспечение безопасности судоходства на европейских внутренних водных путях, относятся:

- ЕПСВВП;
- Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях (резолюция № 90);
- резолюция № 61, 2-й пересмотренный вариант;
- резолюции, касающиеся РИС: № 48, 57, 58, 63, 79 и 80.

С тем чтобы помочь государствам-членам наладить мониторинг показателей по различным целям устойчивого развития, Рабочая группа ЕЭК ООН по статистике транспорта (WP.6) опубликовала серию статей о том, как имеющаяся статистика транспорта может использоваться для непосредственного мониторинга прогресса в деле достижения целей устойчивого развития, имеющих отношение к транспорту, и как эти данные могут также использоваться для углубленного анализа прогресса в достижении многих других целей. В документе, посвященном статистике по объему

²⁷ 2-й пересмотренный вариант резолюции № 49; Белая книга (2011 год), пункт 176 текста на английском языке.

²⁸ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_e.pdf.

перевозок в тонно-километрах, сведены воедино данные по автомобильному, железнодорожному и внутреннему водному транспорту, содержащиеся в базе данных по статистике транспорта ЕЭК ООН. Так, для измерения показателя 9.1.2 по объемам пассажирских и грузовых перевозок необходимо использовать данные об объемах грузоперевозок в разбивке по видам транспорта. Эти данные могут также служить основой для расчета показателей в области энергоэффективности, использования инфраструктуры, воздействия на окружающую среду и безопасности по различным видам транспорта²⁹.

Кроме того, сбор и визуализация сопоставимых на международном уровне данных о движении на международных магистралях в Европе имеют первостепенное и все более важное значение с учетом постоянно растущего объема перевозок в международном и транзитном сообщении. Обследования по автомобильным дорогам и железнодорожным линиям категории Е, проводимые под эгидой ЕЭК ООН, являются источником сопоставимых данных о транспортных потоках на основных европейских автомобильных и железных дорогах для европейского региона в целом. В этой связи в 2018 году секретариат предложил рассмотреть вопрос о проведении обследования по внутренним водным путям категории Е, как полезного аналитического инструмента для директивных органов государств-членов.

Е. Цель в области устойчивого развития № 17: Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития



Общий вопрос об укреплении средств осуществления и активизации работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития находится в ведении КВТ, который с этой целью ведет работу, связанную с согласованием и упрощением правил и нормативной базы, обслуживанием и обновлением международных правовых документов, а также оказывает поддержку отраслевым игрокам и директивным органам, принимающим решения по транспорту.

Во Вроцлавской декларации министры призвали «страны, включая правительственные исполнительные органы, частный сектор, ассоциации и научные круги, поддерживать стратегический диалог по вопросам передовой практики и мерам, относящимся к реализации целей под патронатом Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, для обеспечения того, чтобы развитие внутреннего водного транспорта осуществлялось на основе подхода, согласованного на международном уровне», а также предложили «организациям региональной интеграции, региональным комиссиям Организации Объединенных Наций, речным комиссиям, международным и общественным организациям, международным финансовым учреждениям и научным кругам содействовать такому диалогу»³⁰.

Г. Цель в области устойчивого развития № 3: Обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек

Эта цель включена в работу ЕЭК ООН^{31, 32}, МОТ и Международной федерации транспортников (МФТ), однако в последнее десятилетие основное внимание

²⁹ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/SDG_TKM_paper.pdf.

³⁰ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_e.pdf.

³¹ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/itc/ECE-TRANS-2009-08e.pdf.

³² www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/itc/ECE-TRANS-2009-07e.pdf.

уделялось гендерным вопросам в секторе морского транспорта, который не входит в сферу деятельности ЕЭК.

- В докладе об обследовании здоровья и благосостояния женщин-моряков³³, которое было проведено в 2014–2015 годах совместно Международной морской ассоциацией здравоохранения, Международной сетью по обеспечению благополучия моряков и оказанию им помощи, Международной федерацией транспортников (МФТ) и Медицинским попечительским обществом для моряков, говорится, что женщины составляют, по оценкам, лишь 1–2% от общего числа моряков в мире и в основном заняты в круизном секторе.
- По оценкам, содержащимся в исследовании «Транспорт-2040: автоматизация, технологии, занятость – будущее работы»³⁴, которое было опубликовано Всемирным морским университетом (ВМУ) в январе 2019 года, в гендерном составе всего транспортного сектора в целом доля занятых в нем женщин составляет 20%³⁴.
- В Европейском союзе доля женщин, занятых на транспорте, составляет 22%, а в секторе водного транспорта – 20%³⁵. Проект Европейского союза «Женщины на транспорте – платформа Европейского союза для перемен», запущенный 27 ноября 2017 года, направлен на повышение доли женщин, занятых на транспорте, и обеспечение равных возможностей для женщин и мужчин в транспортном секторе³⁶. С этой целью была разработана Декларация о равных возможностях для женщин и мужчин в транспортном секторе³⁷, было проведено соответствующее исследование и в январе 2019 года Европейской комиссией был опубликован заключительный доклад «Экономическое обоснование для повышения занятости женщин на транспорте»³⁸, в котором содержатся рекомендации в отношении дальнейших действий по расширению занятости женщин в транспортном секторе.
- В ходе секторального совещания МОТ по вопросам найма и удержания на работе моряков и расширения возможностей женщин-моряков (Женева, 25 февраля – 1 марта 2019 года)³⁹ было подчеркнуто, что женщины составляют лишь очень небольшую долю от общего числа моряков: если некоторые из них добиваются успехов, то другие сталкиваются с различными проблемами, в том числе скептическим отношением к их силам и возможностям, неравным обращением и сексуальными домогательствами. На совещании были рассмотрены вопросы, определенные женщинами-моряками в качестве проблем, мешающих их карьере моряка, и представлены рекомендации по дальнейшим действиям для МОТ, правительств, объединений судовладельцев и моряков и других ключевых участников.

С учетом недавних инициатив, исследований и выводов становится очевидным наличие пробелов в данных по гендерным вопросам во внутреннем судоходстве, поэтому необходимо приложить усилия для получения таких данных по всему сектору, с тем чтобы представить необходимые рекомендации и предложить меры по улучшению ситуации.

³³ www.itfglobal.org/en/reports-publications/women-seafarers-health-and-welfare-survey.

³⁴ https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1071&context=lib_reports.

³⁵ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/images/women-in-transport-infographic.jpg>.

³⁶ https://ec.europa.eu/transport/themes/social/women-transport-eu-platform-change_en.

³⁷ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-declaration-equal_opportunities_en.pdf.

³⁸ <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/6f833428-54f9-11e9-a8ed-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-93300850>.

³⁹ www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_712749.pdf.

II. Последующие действия и рекомендации

Широкий географический охват Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций создает прекрасную основу для более тесного сотрудничества между заинтересованными сторонами в секторе ВВТ и соответствующими директивными органами во всей Европе. Вроцлавская декларация может послужить ориентиром и отправной точкой для этих усилий, причем было бы весьма желательным создать основу для целенаправленного международного сотрудничества в этой сфере.

В Белой книге 2011 года были обозначены семь областей, для которых на тот момент осуществление стратегий политики и соответствующих мероприятий имело особую важность. Стратегические рекомендации с соответствующими предложениями по принятию конкретных мер были вынесены по каждой из этих областей:

- a) развитие инфраструктуры;
- b) модернизация флота;
- c) использование РИС;
- d) изменение потребностей рынка;
- e) проблемы, связанные с рынком рабочей силы;
- f) изменение климата;
- g) совершенствование институциональных и нормативных рамок.

В 2015 году SC.3 подготовила обзор осуществления стратегических рекомендаций, включенных в Белую книгу 2011 года⁴⁰. По его итогам эти рекомендации были включены в стратегию SC.3 до 2021 года и легли в основу Вроцлавской декларации. К числу основных достижений, характеризующих Белую книгу 2011 года, относятся следующие:

- a) увеличение числа договаривающихся сторон Соглашения СМВП; принятие третьего пересмотренного издания Синей книги и второго пересмотренного варианта резолюции № 49, создание онлайн-базы данных Синей книги;
- b) оказание поддержки текущим проектам, таким как восстановление водного пути E 40 и проект ЕММА;
- c) продолжение работы над техническими предписаниями для судов внутреннего плавания и принятие второго пересмотренного варианта резолюции № 61;
- d) продолжение работы по обновлению ЕПСВВП в сотрудничестве с речными комиссиями и принятие Европейских правил сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП);
- e) осуществление и обновление резолюций по РИС;
- f) сотрудничество с Европейской комиссией, КЕСНИ и речными комиссиями по вопросам автоматизации, цифровизации, а также другим вопросам, недавно включенным в повестку дня SC.3;
- g) рабочие совещания и другие мероприятия, направленные на дальнейшее осуществление выводов и рекомендаций, содержащихся в Белой книге 2011 года.

Важной вехой в этой работе стала Вроцлавская конференция, которая была организована в соответствии со стратегической рекомендацией № 4 Белой книги 2011 года. По итогам конференции рекомендации были пересмотрены с целью привести их в соответствие с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, текущей ситуацией и проблемами в секторе и недавними изменениями в

⁴⁰ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2015-01e.pdf.

институциональной и нормативной базе, а также были предложены соответствующие действия ЕЭК ООН.

Кроме того, рекомендации приведены также в соответствии со стратегией КВТ на период до 2030 года, принятой на его восемьдесят первой сессии в феврале 2019 года⁴¹.

Исходя из вышесказанного, а также с учетом областей, определенных в документах ECE/TRANS/SC.3/2019/1 и 2, можно выделить семь приоритетных стратегических рекомендаций на будущее:

- a) повышение координации усилий по развитию современной, устойчивой и стойкой инфраструктуры сети водных путей категории E;
- b) придание нового импульса усилиям по созданию надежной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта;
- c) выявление и содействие государствам-членам в принятии мер по увеличению доли ВВТ и улучшению его интеграции в мультимодальные транспортные и логистические цепочки путем стимулирования мультимодальных перевозок;
- d) поощрение модернизации и экологизации флота и инфраструктуры в целях более эффективного решения экологических проблем;
- e) содействие развитию и общеевропейскому использованию речных информационных служб (РИС) и других информационных технологий (ИТ);
- f) содействие процессам автоматизации, цифровизации и другим инновациям в секторе ВВТ;
- g) решение проблем, связанных с рынком рабочей силы, на общеевропейском уровне, повышение привлекательности сектора и мобильности трудовых кадров.

Стратегическая рекомендация № 1:

Повышение координации усилий по развитию современной, устойчивой и стойкой инфраструктуры сети водных путей категории E

Соглашение СМВП обеспечивает стратегический механизм и скоординированные международные планы строительства и развития сети внутренних водных путей международного значения (сети водных путей категории E). Договаривающиеся государства соглашения намерены развивать и строить инфраструктуру внутренних водных путей и морских каботажных маршрутов, используемых судами типа «река–море», в рамках национальных программ и планов. Поэтому необходимо прилагать усилия для пропагандирования этого соглашения и увеличения числа его договаривающихся сторон.

Для работы ВВТ необходимо, чтобы его инфраструктура полностью и эффективным образом функционировала. В последние годы акцентирование на аспекте воздействия климатических изменений сказалось на секторе внутреннего судоходства, как на показателях эффективности ВВТ, так и на логистических цепочках в целом. Дальнейшее развитие сети водных путей категории E должно надлежащим образом учитывать этот аспект, чтобы обеспечить стойкость сети водных путей перед изменениями климата.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

- a) продолжать усилия по поощрению и облегчению присоединения к Соглашению СМВП на основе «дорожной карты» по ратификации, принятию,

⁴¹ Документ ECE/TRANS/288/Add.2, с которым можно ознакомиться по адресу www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/itc/ECE-TRANS-288add2e.pdf.

утверждению и присоединению⁴²; продолжать консультации с государствами-членами по вопросам, вызывающим озабоченность в связи с возможными последствиями или ратификацией;

b) осуществлять дальнейшее укрепление механизма мониторинга для обзора и обновления развития сети СМВП, в частности путем постоянного обновления Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е («Синей книги»), Перечня важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (резолюция № 49) и онлайн-базы данных Синей книги, при координации этой работы с Европейской комиссией и другими соответствующими заинтересованными сторонами;

c) поощрять реализацию текущих инициатив в области строительства, поддержания и восстановления международных судоходных путей и предлагать другим странам рассмотреть эти инициативы при обслуживании своих водных путей;

d) содействовать мерам по обеспечению устойчивости сектора к воздействию климатических изменений; в частности, содействовать осуществлению государствами-членами рекомендаций Группы экспертов ЕЭК ООН по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним;

e) продолжать мониторинг и поддержку текущих инфраструктурных проектов на европейских водных путях, имеющих международное значение.

Стратегическая рекомендация № 2:

Придание нового импульса усилиям по созданию надежной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта

Как указано в документах ECE/TRANS/SC.3/2019/1 и 2, нормативно-правовые базы европейских стран, где используется ВВТ, по-прежнему сильно различаются между собой и имеют сложную структуру. Международные конвенции и соглашения, имеющие отношение к ВВТ, являются инструментами, которые позволяют обеспечивать развитие сектора на основе подхода, согласованного на международном уровне. Поэтому необходимо прилагать усилия для повышения эффективности обязательных инструментов и увеличения числа их договаривающихся сторон, а также для их обновления в соответствии со стратегией КВТ на период до 2030 года.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) продолжать пропагандировать международные конвенции, которые находятся в ведении КВТ и имеют отношение к внутреннему судоходству, и предлагать странам, не имеющим достаточной нормативной базы для внутреннего водного транспорта, использовать эти конвенции и рассмотреть возможность присоединения к ним;

b) предлагать странам, не имеющим достаточной нормативной базы для внутреннего водного транспорта, использовать международные конвенции Организации Объединенных Наций в области внутреннего водного транспорта и рассмотреть возможность присоединения к ним;

c) продолжать мониторинг и поддержку процесса осуществления международных конвенций, которые находятся в ведении КВТ и имеют отношение к внутреннему судоходству, и продолжать усилия по повышению эффективности и привлекательности этих конвенций для других государств – членов ЕЭК ООН, а также государств – членов Организации Объединенных Наций;

d) в тесном сотрудничестве с речными комиссиями продолжать работу по поощрению использования ЕПСВВП и стимулировать применение СИГВВП в качестве основы для транспарентных и стандартных правил судоходства по внутренним водным путям на общеевропейском уровне и разработать надлежащие

⁴² ECE/TRANS/SC.3/2019/7.

механизмы рационализации и эффективного применения их положений, а также надзора за их применением;

e) поддерживать все усилия по установлению общеевропейских правовых рамок для аспектов частного права во внутреннем судоходстве, например осуществление действующих международных конвенций в данной области;

f) проводить оценку новых правовых инструментов для потенциального использования в целях дальнейшего содействия росту и использованию внутренних водных путей, сектора прогулочного судоходства и туризма и повышения устойчивости транспорта;

g) оказывать поддержку проекту по линии ЮНДА, направленному на достижение связанных с транспортом целей в области устойчивого развития в отдельных не имеющих выхода к морю странах и странах транзита/промежуточных странах, и содействовать достижению его результатов.

Стратегическая рекомендация № 3:

Выявление и содействие государствам-членам в принятии мер по увеличению доли ВВТ и улучшению его интеграции в мультимодальные транспортные и логистические цепочки путем стимулирования мультимодальных перевозок

Интермодальные перевозки приобретают все возрастающее значение для европейского сектора ВВТ. ВВТ является весьма конкурентоспособным сектором с точки зрения безопасности, эффективности и надежности и может стать заменой автомобильному транспорту в сегменте перевозок крупных партий грузов на дальние расстояния, однако потенциал ВВТ в рамках интегрированной логистической цепочки по-прежнему остается нереализованным. В последние десятилетия наблюдается существенный рост объема контейнерных перевозок водным транспортом, однако использование судов внутреннего плавания в рамках фрагментированной транспортной цепочки не является для водного транспорта традиционной нишей, поэтому лица, ответственные за принятие решений в области логистики, зачастую не осведомлены о потенциале этого вида транспорта. Преимущества, которыми этот сектор транспорта обладает, делают его идеальным для определенных грузопотоков в рамках мультимодальной транспортной цепочки.

Поэтому задача, поставленная во Вроцлавской декларации, заключается в поощрении привлечения инвестиций в отрасль, направленных на строительство и модернизацию инфраструктуры внутренних водных путей, флота и портов, а также стимулирование инноваций и применение альтернативных видов топлива, и в увеличении удельной рыночной доли внутреннего водного транспорта.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) продолжать вести работу по повышению осведомленности о конкурентных преимуществах ВВТ, равно как и его преимуществах в качестве дополняющего вида транспорта, в ходе мероприятий высокого уровня по вопросам политики, таких как ежегодные сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК и крупные международные транспортные мероприятия, в частности международная конференция по ВВТ, запланированная на 2023 год;

b) поощрять принятие мер, направленных на обеспечение надлежащей сбалансированности между всеми видами транспорта; принимать и координировать меры, способствующие интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальные и логистические цепочки, с тем чтобы упростить доступ к финансовым ресурсам международных финансовых учреждений для их развития;

c) продолжать сотрудничество с железнодорожным и автомобильным секторами посредством проведения совместных совещаний и других мероприятий органами ЕЭК ООН, которые занимаются вопросами, касающимися внутреннего водного, автомобильного, железнодорожного и интермодального транспорта и логистики, в целях облегчения интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальную транспортно-логистическую цепочку;

d) поощрять усилия по обеспечению интермодальности в перевозках на ВВТ посредством стимулирования выполнения соответствующих международных соглашений, в частности Протокола о комбинированных перевозках на внутренних водных путях к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), в целях содействия интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальные и логистические цепочки;

e) использовать механизмы ЕЭК ООН, такие как совместно организуемые конференции высокого уровня, специальные рабочие группы, рабочие совещания и мероприятия по укреплению потенциала, для пропагандирования положительной отдачи от использования ВВТ в рамках логистических цепочек с точки зрения воздействия на окружающую среду, а также экономических преимуществ от перехода на внутренний водный транспорт при перевозке крупных партий товаров на дальние расстояния.

Стратегическая рекомендация № 4:

Поощрение модернизации и экологизации флота и инфраструктуры в целях более эффективного решения экологических проблем

Эта рекомендация направлена на поддержку текущей деятельности по модернизации и экологизации флота и предотвращению загрязнения окружающей среды с судов. В то время как в Белой книге 2011 года основное внимание уделялось сокращению выбросов CO₂, текущие дискуссии и возникающие в результате концепции использования судов затрагивают также и другие виды выбросов, в частности выбросы оксидов серы и оксидов азота. Недавние инициативы касаются новых типов судов с низким уровнем выбросов и судов с нулевым уровнем выбросов, которые используют электроэнергию водородных топливных элементов или батарей и, как следствие, не выделяют никаких загрязнителей, связанных со сжиганием топлива.

Основные направления деятельности включают согласование правил и содействие внедрению инноваций, в частности новых двигательных установок и видов топлива, а также углубление сотрудничества в рамках текущего процесса перевода сектора на цифровые технологии.

Переработка и надлежащее удаление отходов, образующихся на ВВТ, являются важным фактором снижения сектора ВВТ на окружающую среду.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) продолжать обмен передовым опытом и поддерживать программы и пилотные проекты, направленные на модернизацию и экологизацию флота, использование новых и усовершенствованных типов судов, двигательных установок с низким и нулевым уровнем выбросов, а также осуществлять мониторинг их реализации;

b) продолжать поддержку использования европейских нормативных документов в сфере обращения с отходами, образующимися на ВВТ, таких как Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП), и также поддержку усилий по разработке международной конвенции по судовым отходам на Дунае;

c) продолжать работу по подготовке и согласованию общеевропейских предписаний для судов внутреннего плавания и судов типа «река–море»;

d) поддерживать и стимулировать исследовательскую деятельность и мероприятия, направленные на сохранение и дальнейшее повышение конкурентоспособности ВВТ в плане экологических показателей, включая исследования по мерам для сокращения выбросов с судов внутреннего плавания и по альтернативным видам топлива для судов внутреннего плавания;

e) поддерживать инициативу, направленную на сокращение к 2035 году выбросов парниковых газов на 35% по сравнению с 2015 годом, выбросов

загрязняющих веществ – по крайней меньшей мере на 35% по сравнению с 2015 годом, а к 2050 году – на ликвидацию в значительной степени выбросов парниковых газов и других загрязнителей, как указано в Мангеймской декларации; призывать другие государства-члены поступать аналогичным образом;

f) содействовать повышению роли водного транспорта, использующего альтернативные виды топлива или электротягу, в городской среде; поддерживать разработку экологически чистых и устойчивых, усовершенствованных или альтернативных двигательных установок для судов внутреннего плавания, а также вести работу по другим вопросам, касающимся воздействия на окружающую среду.

Стратегическая рекомендация № 5:

Содействие развитию и общеевропейскому использованию речных информационных служб (РИС) и других информационных технологий (ИТ)

Управление коридорами при помощи РИС позволяет использовать эти службы не только в качестве инструмента обеспечения безопасности, но и в качестве комплексной системы, которая упрощает управление всей логистической цепочкой благодаря предоставлению необходимых данных РИС для лиц, планирующих логистические процессы, и операторов судов в целях облегчения планирования и мониторинга грузовых потоков на водном транспорте. Это станет следующим шагом в развертывании РИС, который будет поддерживать внутреннее судоходство как важный вид транспорта в рамках международной мультимодальной логистической цепочки.

Внедрение и широкое использование информационных технологий в секторе ВВТ и необходимый обмен конфиденциальными данными в значительной степени зависят от того, насколько высоким и надежным будет уровень защиты данных.

Основа для будущей работы в этой области заложена благодаря текущей работе Европейской комиссии по оценке осуществления директивы 2005/44/ЕС, касающейся согласованных услуг РИС на внутренних водных путях Сообщества, и обновлению международных стандартов РИС, а также учреждению в 2019 году, в рамках КЕСНИ, Группы экспертов по информационным технологиям.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) продолжать поддерживать общеевропейский диалог по вопросам реализации и дальнейшего развития РИС и систем управления коридорами при помощи РИС;

b) сотрудничать с Европейской комиссией и Группой экспертов КЕСНИ по информационным технологиям и регулярно обновлять резолюции SC.3, касающиеся РИС, а также другие соответствующие документы: ЕПСВВП и СИГВВП;

c) сотрудничать с Европейской комиссией для обеспечения того, чтобы интересы государств-членов, не входящих в Европейский союз, должным образом учитывались в рамках Европейской базы данных о корпусах судов, которую ведет Европейская комиссия;

d) стимулировать другие виды применения ИТ для облегчения перевозок на ВВТ и освидетельствования судов внутреннего плавания, а также разрабатывать согласованные правила и критерии в этой области и поощрять их использование.

Стратегическая рекомендация № 6:

Содействие процессам автоматизации, цифровизации и другим инновациям в секторе ВВТ

В последние годы такие инновационные процессы, как автоматизация, организация «умного» судоходства и переход на цифровые технологии, стали уже неотъемлемым фактором во внутреннем судоходстве. Поэтому крайне важно оперативно решать возникающие в этой связи новые задачи. Перевод сектора на цифровые технологии может оптимизировать административные процедуры и процессы, облегчить перемещение товаров, повысить эффективность логистики и

управления грузопотоками, а также содействовать интеграции с другими видами транспорта и развитию мультимодальных перевозок. Вместе с тем существуют потенциальные риски и проблемы, связанные с кибербезопасностью; созданием новых квалификаций, образовательных программ и процедур аттестации; социальными последствиями и вопросами ответственности; а также дополнительными затратами.

В этой связи опыт, накопленный применительно к другим видам транспорта, может быть использован в секторе ВВТ для создания общей системы информации и обмена данными, реализации концепции «единого окна», выполнения формальностей, связанных с отчетностью, в портах, внедрения электронных накладных, а также других соответствующих передовых методов.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) содействовать развитию автоматизации внутреннего водного транспорта в рамках деятельности КВТ по направлению, касающемуся интеллектуальных транспортных систем; содействовать совершенствованию международно-правовой базы; а также поощрять меры, направленные на снижение возможного негативного воздействия на сектор;

b) поддерживать достижение прогресса в переводе сектора транспорта на цифровой документооборот, а также меры, направленные на совершенствование административных процедур внутреннего водного транспорта и упрощение процедур отчетности с помощью цифровых инструментов, электронных сервисов РИС в сфере отчетности, равно как и других соответствующих видов деятельности;

c) продолжать сотрудничество с Европейской комиссией по вопросам, связанным с переводом ВВТ на цифровые технологии;

d) активизировать сотрудничество с Отделом торговли ЕЭК ООН и рабочими группами КВТ по вопросам, касающимся обмена передовой практикой в отношении последних изменений в области автоматизации и перехода на цифровые технологии в других секторах транспорта;

e) поощрять и поддерживать разработку согласованных международно-правовых рамок для перевода транспортных документов в цифровой формат и рассмотреть возможные последствия этого для существующих правовых документов, в частности Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КВВП);

f) поощрять и поддерживать меры, которые необходимо принять для обеспечения кибербезопасности и учета других соответствующих аспектов.

Стратегическая рекомендация № 7:

Решение проблем, связанных с рынком рабочей силы, на общеевропейском уровне, повышение привлекательности сектора и мобильности трудовых кадров

В настоящее время ВВТ испытывает такие проблемы, как нехватка квалифицированных кадров, обладающих общей или специальной квалификацией, повышение среднего возраста работников, низкая заработная плата и различия в заработной плате членов экипажа в разных частях Европы. В качестве причин сложившейся ситуации названы более суровые условия труда по сравнению с другими секторами; репутация сектора внутреннего водного транспорта; недостаточный уровень социальной защиты и социального обеспечения; а также несогласованность описания должностных инструкций, профессий и квалификационных требований.

Улучшить эту ситуацию можно путем повышения эффективности и конкурентоспособности внутреннего водного транспорта, привлечения внимания к сектору и повышения престижа профессии, а также посредством компьютеризации за счет внедрения современных технологий.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

- a) поддерживать текущую работу Европейского союза, КЕСНИ и речных комиссий по решению проблем, связанных с рынком рабочей силы, и вносить свой вклад в эти усилия при уделении особого внимания последствиям нынешней практики в области трудоустройства и процессов автоматизации и цифровизации с точки зрения социальных и экономических аспектов, а также в плане безопасности и уровня ответственности;
- b) поддерживать и поощрять деятельность, направленную на обеспечение равных прав и возможностей для женщин во внутреннем судоходстве; повышать привлекательность этого сектора для молодых работников и общую привлекательность сектора в целом;
- c) продолжать согласование подходов к процессу выдачи удостоверений судоводителям и членам экипажей судов и признания таких удостоверений, в частности согласование резолюции № 31 с директивой 2017/2397 (ЕС) и стандартом ЕС-КВС; осуществление обмена передовой практикой и содействие мобильности работников между Европейским союзом и странами, не входящими в Европейский союз;
- d) согласовывать принципы организации подготовки и образовательных программ на общеевропейском уровне, поддерживать развитие технологий РИС и стандартизацию образовательных и обучающих программ для студентов;
- e) продолжать мониторинг и поддержку процесса открытия национальных внутренних водных путей для судов под иностранными флагами и поддерживать деятельность государств-членов, направленную на пропагандирование и внедрение на своей территории Европейских правил плавания по внутренним водным путям и сигнализации на внутренних водных путях.

Дополнение I

Сети внутренних водных путей за пределами Европы

I. Бассейн реки Конго

Судоходство

В бассейне реки Конго есть три основные судоходные реки. Во-первых, это река Конго на участке от Кисангани на востоке Демократической Республики Конго (ДРК) до расположенных друг напротив друга городов Киншаса и Браззавиль, которые находятся примерно в 100 км к востоку от устья реки Конго. Второй судоходной рекой в бассейне и основным притоком Конго является река Убанги, которая судоходна на участке от города Банги на северо-западе ДРК до слияния с Конго к западу от города Мбандака. Наконец, последним крупным притоком Конго является река Касаи, судоходная на участке от города Илебо до слияния с Конго к северо-востоку от Киншасы/Браззавиля. Общая протяженность судоходной сети рек в бассейне Конго составляет около 17 000 км, однако лишь весьма небольшая часть этой сети способна пропускать крупные суда, предназначенные для перевозки более 500 тонн груза⁴³.

Флот

Действующий флот на реке Конго и ее притоках насчитывает приблизительно 2 450 самоходных судов, 2 500 буксируемых барж, 300 понтонов и 518 буксиров-толкачей⁴⁴, причем из судов последних трех категорий обычно составляются грузовые конвои, которые используются для перевозки большей части грузов по реке Конго и состоят, как правило, из буксира-толкача и нескольких барж (грузоподъемностью от 500 до 2 000 тонн). Кроме того, в этой обширной речной системе используется парк небольших катеров и маломерных судов, – приводимых в движение с помощью подвесных моторов или даже весел, – на которых перевозят самые различные грузы, начиная от продуктов питания и заканчивая предметами домашнего обихода, и вверх и вниз по течению.

Трудности

Река Конго имеет некоторые необычные особенности по сравнению с другими крупными реками в мире. Так, на участке от Киншасы/Браззавиля на запад до моря судоходство невозможно из-за мощных порогов – водопадов Ливингстона.

Состав и осадка крупных конвоев, следующих по реке Конго и ее основным притокам, варьируются в зависимости от сезона. Например, в некоторые годы судоходство вообще невозможно из-за длительных маловодных периодов.

II. Речная система Меконга

Судоходство

Протяженность речной системы Меконга составляет более 4 350 километров. Меконг является седьмой крупнейшей рекой в Азии и важной торговой артерией, которая связывает расположенные на ее берегах государства – Китай, Лаос, Таиланд, Камбоджу и Вьетнам. В верхнем течении, по судоходным участкам реки между Китаем и Камбоджей, способны проходить только небольшие суда грузоподъемностью менее 250 тонн, однако уже в среднем течении, на участке Таиланд–Лаос–Камбоджа, могут осуществлять судоходство более крупные суда грузоподъемностью более 300 тонн. Ниже, на участке вплоть до камбоджийской столицы Пномпеня, река способна пропускать еще более крупные суда, в том числе и

⁴³ www.cicos.int/navigation-interieure/voies-navigables.

⁴⁴ www.cicos.int/navigation-interieure/flotte/.

морские, грузоподъемностью в 5 000 тонн. Однако большая часть перевозок – это внутренние перевозки и трансграничные перевозки во Вьетнам, которые осуществляются менее крупными судами внутреннего плавания. Нижняя часть бассейна реки и дельта Меконга характеризуются очень широким руслом и наличием многочисленных рукавов. Дельта Меконга способна пропускать большое количество крупных судов: 78% годового грузопотока и 89% пассажиропотока Меконга приходится на дельту, в то время как на тайландский участок и верхний Меконг – лишь 6% общего объема перевозок.

Флот

Флот Меконга довольно разнообразен. Верхние участки судоходной системы Меконга в основном способны пропускать небольшие грузовые суда грузоподъемностью до 100 метрических тонн, а также небольшие пассажирские суда или скоростные катера вместимостью менее 100 пассажиров. На средних участках Меконга действует национальный флот Таиланда, который довольно мал и насчитывает лишь 183 судна, а также флот Лаоса, который, хоть и несколько превышает первый по количеству (2 961 судно), но также состоит из небольших судов грузоподъемностью менее 100 метрических тонн. Нижние участки реки – в Камбодже и в районе дельты во Вьетнаме – значительно шире и обладают существенно большей пропускной способностью⁴⁵. Почти весь относящийся к ВВТ флот Меконга (около 98%) зарегистрирован во Вьетнаме, т. е. в районе дельты. В 2012 году в районе дельты было зарегистрировано 190 190 сухогрузных судов со средней грузоподъемностью в 64 тонны. Кроме того, в районе дельты зарегистрировано 39 872 пассажирских судна средней вместимостью в 13 пассажиров, а также 3 459 танкеров.

Трудности

В верхнем и среднем течении Меконг характеризуется непредсказуемыми условиями фарватера, особенно в засушливый сезон, что делает судоходство по этой реке еще более сложным. В верхнем течении реки имеется очень мало крупных речных портов, поэтому перевалка грузов большей частью осуществляется непосредственно через естественный берег реки. Безопасность судоходства является существенной проблемой, и на всем протяжении реки отсутствуют системы РИС. Кроме того, сложности возникают ввиду добычи песка и эрозии речного русла из-за сокращения уровня осадочных отложений в результате дноуглубительных работ.

Создание безопасного судоходного канала, способного принимать крупные суда в течение всего года, а также надежной и безопасной портовой инфраструктуры должно стать одним из главных приоритетов развития реки Меконга как транспортного маршрута для перевозки грузов и пассажиров.

⁴⁵ Mekong River Commission, Council Study: Report for Navigation Thematic Area, 2017, p. 15: www.mrcmekong.org/assets/Publications/Council-Study/Council-study-Reports-Thematic/Report-for-Navigation-Thematic-Area-Dec-2017.pdf.

Дополнение II

Экологизация флота: тенденции и разработки

В последние годы предметом широкого обсуждения было использование сжиженного природного газа (СПГ), который уже назывался топливом будущего для судов внутреннего плавания, однако затем эта эйфория несколько остыла, ведь установка СПГ и необходимые баки занимают очень много места и дорого стоят. Отсутствие надежной и широкодоступной бункеровочной инфраструктуры для СПГ также препятствует его широкому внедрению. Можно ожидать, что и использование водорода может быть сопряжено с аналогичными проблемами, однако в настоящее время даже не реализуется никаких практических пилотных проектов по использованию водорода в качестве топлива для двигателей внутреннего сгорания.

Топливо, произведенное из газа по технологии создания синтетических жидких топлив (СЖТ), является доступным видом топлива, близким к дизельному, но при этом оно дистиллируется из природного газа вместо нефти. Оно нетоксично, не имеет запаха и цвета, может использоваться в существующих двигателях и подлежит обращению и хранению на тех же условиях, что и дизельное топливо.

Таким образом, СПГ и СЖТ, будучи доступным топливом, все равно являются ископаемыми видами топлива, которые при сжигании выделяют NO_x и CO_2 .

Электрические силовые установки также получают все большее распространение в секторе ВВТ. Некоторые суда уже оснащены гибридными двигательными установками, где винт приводится в действие электрическим двигателем. Однако при этом электроэнергия вырабатывается в основном дизельными генераторами. В настоящее время уже существуют пилотные проекты и планы по использованию судов с питанием от батарей и судов, использующих водород в топливных элементах для производства электрической энергии, питающей двигательные установки.

Очистка выхлопных газов с помощью скрубберов, как это уже практикуется в морском судоходстве, или катализаторов пока еще не имеет широкого использования в секторе ВВТ.

Скрубберы – это устройства, которые удаляют частицы из отработавших газов путем их промывки. Этот процесс в основном работает с оксидом серы (SO_x), а также с диоксидом углерода (CO_2) и оксидом азота (NO_x).

Используется, как правило, два типа скрубберов:

- скрубберы с открытым контуром, которые удаляют частицы путем промывки морской водой. Затем полученная смесь морской воды и частиц подвергается последующей обработке с целью нейтрализации химических компонентов, вымываемых из отработавших газов. После завершения процесса очищенная вода сливается за борт;
- скрубберы с закрытым контуром, где для удаления частиц используется пресная вода и щелочной реагент. Водный раствор используется повторно, и слива воды за борт не происходит, что делает данный тип скрубберов более подходящим для сектора ВВТ. Поскольку суда ВВТ, по определению, обычно ходят в пресной воде, то для них не подходит более простой в эксплуатации и менее дорогостоящий скруббер с открытым контуром.

Кроме того, диоксид серы представляет собой гораздо меньшую проблему для европейского ВВТ, поскольку сейчас суда в основном используют дизельное топливо с низким содержанием серы вместо дизельного топлива с высоким содержанием серы, использование которого до недавнего времени было стандартным для отрасли, или даже топчного мазута, который имеет высокое содержание серы и по-прежнему является наиболее широко распространенным топливом на морском флоте, но не применяется на судах внутреннего плавания.

Тем не менее используемые на ВВТ двигатели, в среднем, отнюдь не являются экологичными. Поэтому вопрос о переходе сектора на новые и более экологичные двигательные установки приобретает все бóльшую остроту. На сегодняшний день почти весь флот использует дизельные двигатели, однако уже разрабатываются, испытываются и внедряются гибридные двигательные установки, технологии СПГ, водородные топливные элементы и двигательные установки на аккумуляторных батареях. Успех этих систем в будущем будет во многом зависеть от их надежности, доступности, долговечности и – что весьма вероятно и важно – цены. В конечном счете, по-видимому, не придется вести речь о единой замене дизельному двигателю, ввиду того что сегодня наблюдается конкурентная борьба многих систем, но весьма вероятно, что мы увидим сочетание сосуществующих друг с другом различных систем, каждая из которых подходит для отведенной ей роли, а кроме того, дизельный двигатель будет использоваться, возможно, еще довольно долго.
