



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему водному транспорту****Рабочая группа по унификации технических предписаний  
и правил безопасности на внутренних водных путях****Пятьдесят пятая сессия**

Женева, 19–21 июня 2019 года

Пункт 3 b) предварительной повестки дня

**Инфраструктура внутренних водных путей:****Перечень основных характеристик и параметров сети  
водных путей категории E («Синяя книга»)****Укрепление потенциала внутреннего судоходства  
и перевозок «река–море» в Европе и регионе  
Балтийского моря****Представлено компанией «Порт Гамбург маркетинг» (Германия)****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), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (20–23 февраля 2018 года) (ECE/TRANS/274, пункт 123).
2. На своей пятьдесят четвертой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях постановила продолжить обсуждение результатов реализации проекта ЕММА, направленного на укрепление потенциала судоходства в регионе Балтийского моря, и последующих шагов на основе директивного документа «Укрепление потенциала внутреннего судоходства и перевозок «река–море» в Европе и регионе Балтийского моря», принятого на конференции «Перспективы и возможности развития транспортной сети. Внутреннее судоходство и перевозки «река–море» в регионе Балтийского моря», которая состоялась 6 ноября 2018 года в Брюсселе (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, пункты 47–49). Секретариату было поручено опубликовать текст этого директивного документа в качестве рабочего документа к следующей сессии.
3. В приложении содержится текст документа, который был передан в секретариат на упомянутой выше конференции компанией «Порт Гамбург маркетинг» (ведущим партнером проекта) и организаторами конференции.



## Приложение

### Директивный документ «Укрепление потенциала внутреннего судоходства и перевозок "река–море" в Европе и регионе Балтийского моря»

#### 1. Введение

Европейский союз стремится к сокращению до 2050 года объема выбросов во всех секторах экономики на 80% по сравнению с показателями 1990 года. При этом транспортный сектор экономики является вторым крупнейшим источником выбросов ПГ\* в Европейском союзе. Объем грузовых перевозок продолжает расти, и, согласно прогнозам, в частности, объем грузовых автомобильных перевозок к 2030 году увеличится примерно на 40%, а к 2050 году – немногим более чем на 80%. Таким образом, в ближайшие годы необходимо разработать меры по сокращению выбросов ПГ в секторе грузовых перевозок и в то же время предотвратить ожидаемый рост объема перевозок. Внутреннее судоходство и перевозки «река–море» в данной связи могут сыграть решающую роль и способствовать достижению этой амбициозной цели.

Для уменьшения зависимости от углеводородов и снижения загруженности транспортных артерий требуются стратегии устойчивого развития транспорта, между тем как как нынешняя транспортная система не является достаточно устойчивой с точки зрения предполагаемого роста. И хотя критерии охраны окружающей среды приобретают все большее значение, при принятии решений они по-прежнему отходят на второй план по сравнению с ценами на перевозки. Такие негативные последствия перевозок, как загрязнение окружающей среды, изменение климата, шумленность, заторы и дорожно-транспортные происшествия, создают проблемы с точки зрения экономики, здравоохранения и благосостояния европейских граждан.

Для решения этих проблем в транспортном секторе необходимо перейти к использованию таких устойчивых видов транспорта, как внутреннее судоходство и перевозки «река–море», которые могут обеспечить экологичность и безопасность транспортно-логистического комплекса, а также беспрепятственное движение. Кроме того, на транспорте должна эффективно использоваться интегрированная интеллектуальная сеть мультимодальных перевозок.

В «Белой книге» по транспортным вопросам (COM/2011/144-final) Европейский союз приводит примеры ключевых элементов и контрмер, которые заслуживают внимания. Речь идет, в частности, о следующем:

- развитии железнодорожного и **внутреннего водного транспорта** (к 2030 году на эти виды транспорта необходимо перевести 30%, а к 2050 году – более 50% автомобильных перевозок) на основе использования эффективных и экологически чистых грузовых коридоров;
- соединении всех основных аэропортов и морских портов с сетью железных дорог;
- создании основы для **европейской системы информирования, управления и расчетов в сфере мультимодальных перевозок**;
- переходе к полноценному применению **принципов «платит пользователь» и «платит загрязнитель»**.

По мнению Европейской комиссии, внутреннее судоходство и перевозки «река–море» являются альтернативой автомобильному и железнодорожному транспорту, причем экологически чистой альтернативой с точки зрения энергопотребления и шумленности. Их энергопотребление на км/т перевозимых грузов составляет приблизительно 17% от показателей автомобильного транспорта и

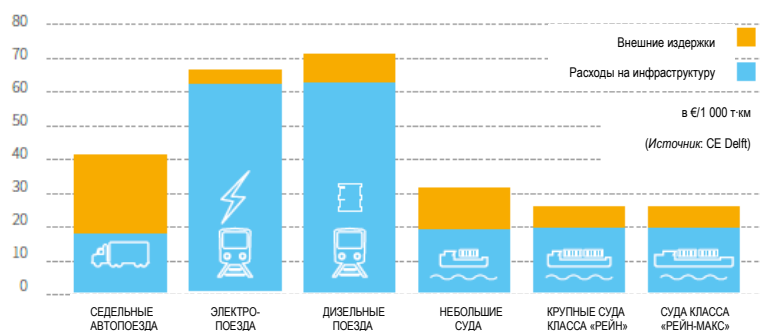
\* *Примечание секретариата:* парниковых газов.

50% от показателей железнодорожного транспорта. Кроме того, внутренний водный транспорт обеспечивает высокий уровень безопасности, в частности при перевозке опасных грузов. И наконец, он способствует сокращению заторов в перегруженных сетях автомобильных дорог в густонаселенных районах<sup>1</sup>.

Внутренний водный транспорт (ВВТ) может также содействовать социально-экономическому развитию европейских регионов, например обеспечивая связь портов с внутренними районами и центрами торговли и потребления и способствуя тем самым созданию рабочих мест и перспектив роста. Многофункциональное использование внутренних водных путей и их инфраструктуры служит залогом регионального и межрегионального развития.

Диаграмма 1

**Преимущества внутреннего судоходства с точки зрения внешних издержек (евро/1 000 т·км)**



Расходы на инфраструктуру и внешние издержки, сопряженные с грузовыми перевозками

Источник: Годовой отчет ЕАВС\* за 2014 год, стр. 20.

Вместе с тем конкурентоспособность столь экологически чистого вида транспорта, как внутреннее судоходство и перевозки «река–море», до сих пор в значительной степени зависит от таких показателей, как состояние, техническое обслуживание и степень обновленности инфраструктуры водных путей, которые весьма уступают инфраструктуре железнодорожных и автомобильных сетей.

В плане финансирования новой инфраструктурной политики Европейского союза предусмотрено трехкратное увеличение расходов на транспорт до 24,05 млрд. евро на период 2014–2020 годов. Выделяются средства на устранение узких мест, модернизацию инфраструктуры и оптимизацию трансграничных перевозок<sup>2</sup>. Вместе с тем объем финансирования возможных мер по активизации внутреннего судоходства и перевозок «река–море» остается недостаточным по сравнению с объемом средств, выделяемых на инфраструктурные меры.

В Европейском союзе доля автомобильного транспорта в общем объеме перевозок неизменно сохраняется на уровне примерно 75%, тогда как на долю внутренних водных путей приходится 6%. При этом доля перевозок по внутренним водным путям заметно выше в странах, которые имеют доступ к речным системам с более развитой инфраструктурой и у которых внутренние водные пути эффективно интегрированы в логистические цепочки; речь идет, например, о Нидерландах (45%), Румынии (29%), Болгарии (27%) и Бельгии (15%)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Европейская комиссия, см. [https://ec.europa.eu/transport/modes/inland\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/inland_en), 13 июля 2017 года.

\* *Примечание секретариата:* Европейская ассоциация внутреннего судоходства.

<sup>2</sup> Рабочий документ, Европейская комиссия, 2014 год.

<sup>3</sup> Евростат, таблица Güterverkehr nach Verkehrszweig (tran\_hv\_frmod), 2018. Последние из имеющихся данные за год относятся к 2016 году (автомобильный транспорт – 76,4%, железнодорожный транспорт – 17,4%, внутренний водный транспорт – 6,2%).

## Потребность в переменах

Европейская стратегия внутреннего судоходства должна быть более эффективно интегрирована в европейскую и национальную транспортную политику и политику в области инфраструктуры, а при развитии европейских внутренних водных путей необходимо исходить из всеобъемлющей перспективы. Для этого необходимо обращать внимание на менее загруженные в настоящее время внутренние водные пути с беспрепятственной пропускной способностью и высоким потенциалом привлечения дополнительных грузопотоков и обеспечивать их дальнейшее развитие.

Европейскую инфраструктурную политику следует рассматривать в качестве основного элемента общей европейской транспортной политики, направленной на поддержку всех видов транспорта. Таким образом, транспортная и инфраструктурная политика государств – членов Европейского союза должна основываться на стратегии, разработанной на европейском уровне, и должна подкреплять ее. Только в этом случае возможно создание бесперебойной и полностью интегрированной европейской транспортной системы. Это же относится и к внутреннему судоходству и перевозкам «река–море», потенциал которых можно в полной мере реализовать только при определении и выполнении необходимых предварительных условий.

Общая цель должна состоять в создании полностью интегрированной европейской системы внутренних водных путей, отвечающей требованиям четвертой промышленной революции. В этой связи следует учитывать перспективы всей европейской системы внутренних водных путей, а не только таких ее отдельных участков, как Рейн или Дунай. Для судоходства приемлемы различные классы водных путей, если их статус не исключает принятия мер по техническому обслуживанию и модернизации и если такие меры должным образом отражены в инвестиционных планах.

Дальнейшее развитие внутреннего судоходства и перевозок «река–море» едва ли возможно без политической воли и поддержки в смысле создания равных условий для всех видов транспорта и уделения им одинакового внимания. Интеграция в логистические цепочки экологически более чистых видов транспорта будет способствовать достижению целей, поставленных Европейским союзом в Париже или в рамках таких стратегий, как «Европа–2020»<sup>4</sup>.

Настоящий директивный документ должен содействовать дальнейшей дискуссии о путях укрепления потенциала внутреннего судоходства и перевозок «река–море» в Европе и особенно в регионе Балтийского моря.

## 2. Внутреннее судоходство и перевозки «река–море»: виды транспорта с существенным потенциалом

Использование внутреннего судоходства и перевозок «река–море» служит одним из способов переноса грузовых перевозок с автомобильного транспорта на водные пути в будущем. В рамках Европейского Союза протяженность сети судоходных внутренних водных путей превышает 40 000 км<sup>5</sup>, причем эта сеть охватывает все крупные экономические районы Центральной Европы. Вдоль внутренних водных путей расположены многочисленные промышленные и демографические центры. Половина населения Европы проживает вблизи от побережья или от внутренних водных путей, и при помощи внутреннего судоходства и перевозок «река–море» можно добраться до большинства европейских промышленных центров.

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/european-semester/framework/europe-2020-strategy\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/european-semester/framework/europe-2020-strategy_en).

<sup>5</sup> Евростат, показатели перевозок за 2015 год (автомобильные дороги – 75,8%, железные дороги – 17,9%, перевозки по внутренним водным путям – 6,3%).

Диаграмма 2

**Важные экономические районы, связанные с внутренними водными путями**



*Источник:* Компания «Виа Донау», 2013 год, проект ЕММА 2018 года.

*Замечание относительно Швеции:* В настоящее время внутреннее судоходство допускается в акватории озер Меларен и Венерн, включая реку Гёта.

Малые суда внутреннего плавания перевозят обычно до 500 т навалочных грузов, тогда как средние и крупные суда способны перевозить до 2 000 т сухого навалочного груза и до 3 000 т наливного груза. Толкач состава с двумя баржами способен перевозить более 7 000 т сухого навалочного груза, что примерно соответствует 175 железнодорожным вагонам весом 40 т каждый или 280 грузовым автомобилям грузоподъемностью 25 т каждый. На сегодняшний день крупнейшие контейнерные суда для внутреннего судоходства способны брать на борт более 400 ТЕУ. Перевозка грузов крупными партиями целесообразна в условиях реализации целенаправленной стратегии укрупнения перевозимых объемов, обусловленной цифровизацией и соображениями устойчивости (оптимизацией использования потенциальных активов и земельных ресурсов, снижением зависимости от углеводородов, сокращением энергопотребления и т. д.). Что касается малых рек, то они могли бы дополнять европейскую сеть водных путей посредством эксплуатации экологически чистых модульных барж, перемещающихся с большей периодичностью. Таким образом внутреннее судоходство и перевозки «река–море» могли бы способствовать экономии внешних издержек, сокращению выбросов и снижению загруженности автомобильных и железных дорог.

**Примечание:** Перевозки «река–море» представляют собой вид транспорта, сочетающий преимущества каботажных морских перевозок и внутреннего судоходства, что позволяет осуществлять перевозки по морским и внутренним водным путям с использованием одного и того же особого вида судов, а именно судов «река–море». Перевозки «река–море» осуществляются на всех крупных

реках Европы, имеющих выход в открытое море, в том числе в Российской Федерации, а также в акватории Балтийского моря.

Преимущества перевозок «река–море» выражаются, в частности, в отсутствии затрат на перевалку грузов в морских портах (экономии времени и сокращении расходов), а также в повышении качественного уровня перевозок, обусловленного тем, что перевалка груза в морских портах не осуществляется и, следовательно, исключается возможность его повреждения в процессе перевалки.

Новые суда зачастую характеризуются менее глубокой осадкой, что позволяет расширить зону их эксплуатации за счет входа через устья рек во внутренние водные пути.

В Финляндии заинтересованные стороны используют термин «перевозки "озеро–море"», который в контексте настоящего документа синонимичен термину «перевозки "река–море"».

### **Судно для транспортировки любого возможного груза**

Ежегодно в 28 странах ЕС по внутренним водным путям перевозится около 500 млн т грузов<sup>6</sup>. Этот объем перевозится довольно небольшим флотом судов внутреннего плавания, состоящим примерно из 16 000–17 000 единиц, включая 11 500 судов, задействованных в перевозках сухих грузов (самоходных грузовых судов, лихтеров), 2 000 судов, задействованных в танкерных перевозках, и 2 600 судов, представляющих собой толкаемые и буксируемые баржи<sup>7</sup>.

Подобное разнообразие видов судов внутреннего плавания обусловлено неоднородностью потребностей, связанных с европейскими водными путями. Структура европейского грузового флота отражает конкретные условия на водных путях. Следовательно, на различных водных путях могут использоваться суда разных видов и в то же время судно одного и того же вида может использоваться для транспортировки любых типов грузов.

Судами «река–море» перевозятся в основном навалочно-насыпные грузы, сталь и металлы, уголь, удобрения, бумага, продукция сельского и лесного хозяйства, строительные и тяжеловесные грузы, а также контейнеры.

### **Рынок труда в секторе внутреннего судоходства в Европе и валовая добавленная стоимость сектора**

На частных предприятиях внутреннего судоходства в Европе непосредственно занято около 45 000 человек, не считая тех, кто трудоустроен в государственном секторе. Речь идет о всех формах занятости (наемные и самостоятельно занятые лица, работники семейных предприятий). При этом следует учитывать, что внутреннее судоходство является частью логистической цепочки и что для его осуществления требуется привлечение ряда субъектов, к числу которых могут относиться портовые администрации, такие как погрузочно-разгрузочные единицы, порты, предприятия, занимающиеся затариванием и выгрузкой контейнеров, тальманы, провайдеры логистических услуг из числа третьих сторон и т. д. Следовательно, в этом секторе задействовано значительно большее число лиц и уровень благосостояния в соответствующих регионах с учетом создания рабочих мест и источников дохода является более высоким<sup>8</sup>.

Таким образом, активизация внутреннего судоходства в районах с менее высокой долей внутреннего водного транспорта в перевозках (например, в регионе

<sup>6</sup> Евростат (2017), данные за 2015 год.

<sup>7</sup> Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) в сотрудничестве с ЕК (2016): Годовой отчет за 2016 год. Внутреннее судоходство в Европе. Наблюдение за рынком, стр. 48 f., см. [www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om16\\_II\\_en.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om16_II_en.pdf).

<sup>8</sup> ЦКСР в партнерстве с ЕК: Годовой отчет за 2016 год. Внутреннее судоходство в Европе. Наблюдение за рынком, стр. 84 f., см. [www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om16\\_II\\_en.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om16_II_en.pdf).

Балтийского моря) открывает возможности для создания новых рабочих мест и повышения благосостояния, а также для совершенствования сети мультимодальных перевозок и, следовательно, повышения привлекательность региона.

Одним из примеров получения социально-экономических преимуществ, связанных с внутренним судоходством, служит река Эльба. В ходе недавнего исследования было установлено, что для обеспечения внутреннего судоходства потребовалось трудоустроить непосредственно 6 600 лиц и что косвенно это положительным образом отразилось на занятости 5 300 человек. И наконец, в результате соответствующих капиталовложений было создано еще 2 500 рабочих мест, а это оказало стимулирующее воздействие на 2 000 рабочих мест. Таким образом, внутреннее судоходство по реке Эльба позволило создать на региональном уровне 16 400 рабочих мест<sup>9</sup>.

Другим примером является порт Брюсселя, через который ежегодно проходит 6,5 млн т грузов и в котором ежегодно непосредственным или косвенным образом трудоустраивается 12 000 лиц<sup>10</sup>.

Последним из примеров служит Дуйсбург, расположенный в Дуйсбурге. Проведенное в 2011 году исследование показало, что от функционирования этого внутреннего порта непосредственно или косвенно зависят более 40 000 работников. Более 20 000 из них проживают в Дуйсбурге, где на их долю приходится около 14% всех рабочих мест в городе. Величина добавленной стоимости, обусловленной этим трудоустройством, составляет более 2,7 млрд евро. Следует отметить, что Дуйсбург является крупнейшим внутренним портом Европы, через который ежегодно проходит 130 млн т грузов. Данный пример наглядно свидетельствует о потенциале транспортно-логистического обеспечения в регионе<sup>11</sup>.

### 3. Внутреннее судоходство и перевозки «река–море» в регионе Балтийского моря

Различия между рынками внутреннего судоходства и перевозок «река–море» в регионе Балтийского моря в значительной степени объясняются различием тенденций на рынках ВВП\*, географическим положением и погодными условиями, определяющимися неодинаковыми климатическими зонами. Поскольку тенденции на рынках ВВП и перевозок «река–море» различаются, различаются и действия национальных лоббистские структур в странах региона Балтийского моря. Следовательно, данный сектор зачастую недопредставлен на европейском уровне.

Если в Польше и Германии существует плотная сеть внутренних водных путей (хотя в Польше ее состояние и является неудовлетворительным), в Финляндии, Швеции и Литве она сосредоточена лишь в некоторых районах, обладая все же достаточным потенциалом для переноса грузовых перевозок с автомобильного транспорта на водные пути.

В Скандинавии водные пути включают озерные зоны, и для них в меньшей степени характерны проблемы осадки, однако в зимнее время условия судоходства в Скандинавии являются более суровыми, чем, например, в Северо-Западной Европе. В данной связи для продления сезона навигации и повышения рентабельности логистических решений на водных путях необходимо, чтобы корпуса судов (судов ледовых классов) соответствовали особым требованиям.

Перевозки «река–море», несомненно, уже играют определенную роль, обеспечивая соединение морских портов в регионе Балтийского моря. С учетом того,

<sup>9</sup> [www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Studien/Elbschiffahrtsstudie.pdf?blob=publicationFile&v=3](http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Studien/Elbschiffahrtsstudie.pdf?blob=publicationFile&v=3), p. 54.

<sup>10</sup> [www.port.brussels/fr/port-de-bruxelles/un-port-au-service-de-la-ville/economie-et-emploi](http://www.port.brussels/fr/port-de-bruxelles/un-port-au-service-de-la-ville/economie-et-emploi).

<sup>11</sup> <http://presse.duisport.de/en/newsroom/port-of-duisburg-is-a-jobs-engine-for-the-whole-region-79.html>.

\* *Примечание секретариата:* внутренних водных путей.

что эти перевозки характеризуются менее острыми проблемами с точки зрения осадки, они успешно интегрированы в национальные рынки перевозок Швеции (около 8 млн т в год), Финляндии (около 2 млн т в год) и Германии (около 1 млн т в год). В России же объем грузоперевозок по Волго-Балтийскому водному пути в 2017 году составил 16,6 млн тонн. Объем экспортированных грузов из этого района в государства – члены Европейского союза, расположенные в РБМ\*\*, составил около 7 млн т, включая 2 млн т нефтепродуктов, перевезенных в Европейский союз.

Вместе с тем изменяющиеся рынки и проблемы в области инфраструктуры, связанные с отсутствием модернизации и технического обслуживания, ставят под сомнение возможность успешного продолжения перевозок «река–море». В частности, уместно упомянуть об обновлении шлюзов (Шарнебек в Германии, река Гёта и Сёдертелье в Швеции, а также Сайма в Финляндии) в регионе Балтийского моря. На северо-востоке Германии и в странах Балтии внутренние водные пути проходят по таким крупным незарегулированным рекам, как Эльба, Одра, Висла и Неман, которые являются менее глубокими и недостаточно эффективно обслуживаются. Тем не менее их эксплуатация возможна и при осуществлении соответствующих капиталовложений могла бы способствовать разгрузке автомобильной и железнодорожной инфраструктуры, а также повышению экологичности транспортной системы в будущем. Можно было бы использовать и другие возможности для перевозок «река–море», соединив, например, порт Щецина с бумажной фабрикой Шведта (Германия), на основе более эффективной эксплуатации реки Одер.

В последнее время развитие рынка внутреннего судоходства в регионе Балтийского моря активизируется. Начинает возрастать доля менее развитых рынков, и их потенциал внутреннего судоходства может быть востребован в будущем, о чем наглядно свидетельствуют примеры Швеции и Польши.

Швеция реализовала директиву 2006/87/ЕС (свод норм и правил, регламентирующих технические и эксплуатационные требования к судам, используемым в перевозках по внутренним водным путям) и тем самым открыла рынок внутреннего судоходства. Вместе с тем из-за отсутствия практического опыта развития потенциала ВВП и конкуренции в этой сфере отправной точкой для нового законодательства, разработанного Шведским транспортным агентством в 2012–2013 годах, стала Конвенция СОЛАС-74\*. В результате возникла серьезная проблема, поскольку ввоз из Европы уже находившихся в эксплуатации судов был запрещен, ибо, по новому законодательству Швеции, их стандарты являются весьма низкими. Кроме того, Швеция – одна из весьма немногих стран, взимающих с прибывающих судов каналные сборы, величина которых зависит от габаритов судна и веса перевозимого груза. Ситуация осложняется тем, что согласно действующим правилам на борту всех судов длиной свыше 70 м (озера Венерн и Меларен) и соответственно 60 м (река Гёта) должен присутствовать лоцман, а это сопряжено с дополнительными издержками, ставящими под угрозу реализацию всех традиционных бизнес-планов<sup>12</sup>. Эти два примера свидетельствуют о том, что в новом законодательстве ВВП рассматриваются с точки зрения еще одного вида судоходства, а не отдельного вида транспорта, конкурирующего с сухопутными перевозками, а не с морскими. Кроме того, согласно законодательству, ВВП не считаются конкурентом грузовым автомобильным перевозкам, в рамках которых не взимаются каналные и грузовые сборы и не требуется лоцманская проводка.

В Польше принятие некоторых мер способствовало формированию институциональных и стратегических рамок для восстановления сектора внутреннего

\*\* *Примечание секретариата:* регион Балтийского моря.

\* *Примечание секретариата:* Международная конвенция по охране человеческой жизни на море.

<sup>12</sup> Исключения допустимы после прохождения тестов и сдачи экзаменов в Морском агентстве. В случае таких судоходных каналов большей протяженности, как река Гёта, расходы на осуществление первого рейса составляют около 10 000 евро на каждого судоводителя: [www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Sjofart/Avgifter-for-personligatillsstand/Lotsdispenser](http://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Sjofart/Avgifter-for-personligatillsstand/Lotsdispenser).



водного транспорта. К их числу относятся создание Министерства морского хозяйства и внутреннего судоходства (в 2015 году), принятие документа «Прогнозирование планов развития внутренних водных путей в Польше на 2016–2020 годы с перспективой до 2030 года» (в 2016 году), присоединение к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения — СМВП (в 2017 году), а также уделение первостепенного внимания необходимости развития водного транспорта в контексте новой среднесрочной стратегии ответственного развития Польши (2017 год).

В своем самом последнем национальном транспортном плане Германия предусматривает проведение крупномасштабных работ по техническому обслуживанию и/или замене существующей инфраструктуры внутреннего судоходства, в частности шлюзов.

Вместе с тем для стимулирования внутреннего судоходства на реках, каналах и озерах с сохраняющейся свободной пропускной способностью не хватает глобальной стратегии на уровне региона Балтийского моря и Европы в целом.

Эксплуатация существующего флота судов внутреннего плавания возможна в принципе на всех европейских водных путях. Имеются также специализированные суда, предназначенные для эксплуатации на менее глубоких путях или в зимнее время. Однако для завершения формирования единого рынка судоходства необходимо соответствующим образом согласовать и определить рамочные условия и правила.

Следующим логическим шагом в области формирования общеевропейского рынка внутреннего судоходства должна стать увязка систем водных путей Западной и Центральной Европе с системой водных путей России.

Для поддержки перевозок «река–море» и внутреннего судоходства в регионе Балтийского моря требуется более широкое сотрудничество между государствами-членами\*\*, а также совместное планирование. В идеале следует стремиться к выработке генерального плана укрепления потенциала внутреннего судоходства и перевозок «река–море» в РБМ. Направлять реализацию такой инициативы и выступать в роли ее модераторов могли бы координаторы по приоритетным направлениям транспортной политики в рамках стратегии Европейского союза для региона Балтийского моря.

#### **4. Рекомендации и план действий по стимулированию внутреннего судоходства в регионе Балтийского моря**

Координаторам приоритетных направлений транспортной политики в рамках стратегии Европейского союза для региона Балтийского моря (КПН транспортной политики СРБМ) следует поддерживать политические дискуссии и процессы реализации изложенных ниже рекомендаций с участием национальных министерств и учреждений Европейского союза.

Этот процесс рекомендуется согласовывать с дискуссиями в рамках Форума координаторов коридоров ТЕС-Т\* и объединений, представляющих сектор внутреннего судоходства и перевозок «река–море». Эти объединения играют решающую роль в доведении информации о проблемах сектора и возможных решениях до сведения европейских и национальных законодательных органов.

##### **4.1 Совершенствование нормативной базы**

Деловую конъюнктуру в сфере логистических услуг необходимо рассматривать с точки зрения по-настоящему глобальной перспективы. Одной из предпосылок для добросовестной конкуренции служит гармонизация конкурентоспособных условий в

\*\* *Примечание секретариата:* здесь и далее: государства – члены Европейского союза.

\* *Примечание секретариата:* Трансьвропейская транспортная сеть.

контексте различных видов транспорта. Процесс гармонизации в масштабах Европы значительно продвинулся вперед, однако не завершен повсеместно.

Необходимо завершить формирование единого рынка судоходства, а также создание равных условий для всех видов транспорта.

**Единый внутренний рынок** – один из самых главных успехов Европейского союза. Процесс его формирования является непрерывным и представляет центральный элемент европейской программы роста. Вместе с тем в некоторых секторах единый рынок не сформирован полностью и остается неэффективным. В особенности это касается судоходства, в том числе перевозок «река–море» и внутреннего судоходства.

В связи с нормами и правилами более пристальное внимание следует уделить сложным рыночным условиям реализации перевозок на баржах. К их числу относятся ужесточение требований в отношении двигателей или (преимущественно в скандинавских странах) в отношении классификации судов и допуска судов определенных видов в определенные зоны. Кроме того, в отличие от других видов транспорта, в некоторых областях, например в сфере инфраструктуры, ВВТ не пользуется поддержкой в плане финансирования.

Во многих случаях грузы, перевозимые между двумя морскими портами Европейского союза на судах «река–море», теряют статус Сообщества сразу же после того, как они покидают порт. Это влечет за собой усиление административного бремени, обусловленного задействованием ряда инстанций и посредников. Процедуры и требования не только сложны, но и дублируют друг друга, что приводит к снижению производительности, излишним трудозатратам и создает дополнительный стресс для экипажей судов.

Считается, что одним из практических решений этой проблемы служит электронный манифест, содержащий информацию о статусе груза. Этот согласованный документ призван обеспечить дальнейшее упрощение морских перевозок для судов, заходящих в порты Европейского союза и порты третьих стран. В результате грузы, перевозимые на таких судах, могут обрабатываться в том же режиме, что и грузы, перевозимые сухопутным транспортом, и рассматриваются в качестве грузов Европейского союза, если не указано иное.

Многие административные формальности, связанные с прибытием судов, устарели, являются излишними и дублируют друг друга. Это относится как к грузовой документации, так и к документам, касающимся экипажа. Для снижения административного бремени их следует подвергнуть дальнейшей оптимизации и рационализации, например путем реального внедрения механизма европейского «единого окна».

**Внешние издержки, связанные с различными видами транспорта, пока не в полной мере учитываются в рамках налогообложения.** В результате этого внутреннее судоходство и, в частности, перевозки «река–море» сопряжены с большими затратами по сравнению с другими видами внутреннего транспорта. Во многих странах РБМ этот вид транспорта страдает от более высоких по сравнению с автомобильным и железнодорожным транспортом расходов, связанных с использованием инфраструктуры водных путей. Это стимулирует неравную конкуренцию.

Внутреннее судоходство должно быть неотъемлемой частью общей транспортной системы, соединенной с наземным транспортом. Для переноса грузовых перевозок с автомобильного транспорта на внутреннее судоходство требуются оценка и внедрение эффективных инструментов финансовой политики. Это необходимо учитывать при внесении изменений в действующую директиву 92/106/ЕС, которая на самом деле не в полной мере соответствует потребностям данного сектора.

**Одна из явных проблем сопряжена с национальными нормативными базами.** Внутреннее судоходство и перевозки «река–море» зачастую регулируются национальным законодательством, что обуславливает различия между странами региона Балтийского моря. В Швеции и Финляндии внутреннее судоходство в

значительной степени сопряжено с взиманием лоцманских сборов. Поскольку во многих других странах региона Балтийского моря такие сборы не взимаются, данная практика приводит к снижению конкурентоспособности внутреннего судоходства в Швеции и Финляндии. Следует стремиться к обеспечению свободного судоходства на всех внутренних водных путях посредством поддержания высокого уровня безопасности. За последние 20 лет в области электронного судоходства произошли значительные технические изменения. Кроме того, в будущем определенную роль в этой сфере могут сыграть Автоматическая идентификационная система (АИС) и Служба движения судов (СДС).

В Швеции введены зоны внутренних водных путей, однако, с точки зрения европейской перспективы, эти зоны больше напоминают «изолированные острова». В будущем следует избегать подобных инициатив, так как они сдерживают развитие рынка.

***Примечание: Экспериментальный проект ЕММА в Швеции – Развитие рынка внутреннего судоходства***

Разработана технологически и экономически жизнеспособная концепция перевозки навалочных грузов в Стокгольмском районе и на озере Меларен. Дополнительно произведен анализ возможного переноса автомобильных перевозок на внутренние водные пути с использованием логистических решений на базе морских перевозок. Это повлекло за собой осуществление пробной контейнерной перевозки на баржах из Гётеборга по каналу Гёта-Эльв к озеру Венерн. В рамках проводимых в Швеции экспериментальных мероприятий была выработана техническая концепция для опытного образца баржи внутреннего судоходства, адаптированной к национальным условиям.

Проводятся эксперименты по укреплению потенциала внутреннего судоходства и усовершенствованию правил внутреннего судоходства в Швеции.

Ранее в рамках ЕЭК ООН уже обсуждался вопрос о расширении охвата резолюции 61 за счет норм, регулирующих перевозки «река–море», в соответствии с которыми суда внутреннего плавания могли бы покидать границы традиционных зон внутренних водных путей при условии соблюдения некоторых дополнительных требований в отношении безопасности. В случае Балтийского региона такое расширение транспортировки по внутренним водным путям за счет перевозок «река–море» могло бы способствовать заполнению недостающих звеньев между районами, относящимися к зонам 3–1, и способствовать росту объемов перевозок между транспортными узлами.

Что касается перевозок между морскими портами и внутренними районами (являющихся одним из важнейших сегментов рынка внутреннего судоходства), то в некоторых странах РБМ баржи не подпадают под действие правил, применимых к грузовым автомобилям и поездам. Например, речь идет о взимании неодинаковых сборов за транспортную обработку на терминалах и существовании таких оперативных издержек, как длительное время простоя барж в морских портах. Это сдерживает конкурентоспособность внутреннего судоходства. Сборы за транспортную обработку на терминалах порою в два раза превышают аналогичные сборы за автомобильные и железнодорожные перевозки. Издержки, обусловленные простоем в терминалах, значительно повышают затраты, связанные с внутренним судоходством. Оба этих фактора оказывают огромное влияние на конкурентоспособность внутреннего судоходства.

**Рекомендации:**

**ЕК\*, ЕП\*\*:** И впредь оказывать поддержку в достижении поставленной в «Белой книге» по транспортным вопросам цели, состоящей в формировании основы

\* *Примечание секретариата:* Европейская комиссия.

\*\* *Примечание секретариата:* Европейский парламент.

для европейской системы информирования, управления и расчетов в сфере мультимодальных перевозок, а также перейти к полноценному применению принципов «платит пользователь» и «платит загрязнитель».

**ЕК, ЕП:** И впредь разрабатывать электронный манифест, а также вывести на новый уровень инициативу Европейского союза по формированию механизма «единого окна» на национальном уровне путем создания реального европейского механизма «единого окна». Благодаря такому решению на грузы из Европейского союза будут распространяться преимущества внутреннего рынка, причем даже при выполнении рейсов с заходом в порты третьих стран, между тем как обработка других грузов (не относящихся к Европейскому союзу) будет регулироваться теми же требованиями о полном соответствии, которые действуют и сегодня. Таможенные органы смогут выделять больше ресурсов для оценки рисков и таможенной очистки грузов, не относящихся к Европейскому союзу, а перемещение грузов из Европейского союза будет осуществляться в более свободном режиме.

**ЕК, ЕП:** Необходимо немедленно упразднить завышенные сборы за пользование объектами государственной инфраструктуры и завышенные сборы за обработку грузов в портах. Необходимо также стимулировать применение в отношении барж тех же правил, что и в случае других транспортных средств в контексте производственно-сбытовых цепочек и морских портов.

**Государства-члены из РБМ, КПН транспортной политики СЕСРБМ\*:** В рамках РБМ срочно требуется унификация законодательства. Необходимые рамочные условия для ВВТ отсутствуют. В качестве примера уместно упомянуть о нижеследующем. Хотя Швеция и применила директиву, озаглавленную «Технические требования к судам внутреннего плавания» (2006/87/ЕС), большинство ее требований, не связанных с чисто техническими аспектами внутреннего судоходства и эксплуатируемых судов, по-прежнему основываются на положениях Конвенции ИМО/СОЛАС. Это лишь один из примеров того, как отсутствие полноценной нормативно-правовой базы негативно влияет на рынки ВВТ и на желание частных субъектов создавать новые предприятия. Проблемы, связанные с законодательством, ограничивают рост всего сектора внутреннего судоходства.

**СЕСРБМ, ЕК, ЕП:** Проверка действующих законов, регулирующих плавание судов «река–море» по внутренним водным путям. Необходимо обновление морского законодательства с учетом особенностей перевозок «река–море».

**СЕСРБМ, ЕК, ЕП:** Проверка национальных лоцманских систем для судов внутреннего плавания и судов «река–море» с целью обеспечения безопасного плавания без лоцманской проводки.

#### 4.2 Укрепление административных структур и структур отраслевых объединений

Поскольку некоторые рынки внутреннего судоходства лишь формируются, не все еще страны РБМ располагают адекватной административной структурой, отвечающей в том числе за внутреннее судоходство. Например, в Швеции и Финляндии официального департамента, который отвечал бы за развитие внутреннего судоходства, не существует и правительство Швеции по этому вопросу с другими странами Европейского союза не взаимодействует.

Правительства, административные органы, международные организации, фрахтовщики, экспедиторы, порты, логистические компании и т. д. недостаточно осведомлены о сильных и слабых сторонах, а также о преимуществах и рисках, связанных с внутренним судоходством и перевозками «река–море». Это негативно отражается на техническом развитии и разработке новых логистических концепций. Улучшение ситуации в этом отношении будет способствовать укреплению поддержки с их стороны в деле дальнейшего развития данного сектора.

Сектор внутреннего судоходства и перевозок «река–море» должен обеспечить на правительственном уровне четкое видение своих преимуществ и потребностей. Это

\* *Примечание секретариата:* Стратегия Европейского союза для региона Балтийского моря.

одна из предпосылок для начала диалога о развитии конкурентноспособных условий в секторе. Вместе с тем наличие лишь (весьма) незначительного сектора внутреннего судоходства обуславливает отсутствие эффективных национальных и международных лоббистских структур. Крайне важно обсуждать и разрабатывать рамочные условия функционирующего рынка с участием административных органов.

С октября 2017 года особое внимание должно уделяться недавно учрежденному Европейскому комитету по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (ЕКСВС). Этот Комитет был учрежден Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) в результате принятия резолюции о создании Европейского комитета по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства. ЕКСВС функционирует в рамках весьма интегрированного правового режима, на который сделаны ссылки в директивах Европейского союза, касающихся технических требований и профессиональной квалификации, с упором на правила о РИС. ЕКСВС стимулирует разработку единообразных современных и удобных для использования требований, оказывая тем самым непосредственное воздействие на законодательные процедуры Европейского союза в области внутреннего судоходства и перевозок «река–море». Функционирование ЕКСВС как такового следует учитывать заинтересованным национальным органам в области ВВП из РБМ, которые явно недопредставлены в этом важном комитете.

**Примечание:** Анализ, проведенный в рамках проекта ЕММА, свидетельствует о наличии в регионе Балтийского моря недостаточных административных структур и структур отраслевых объединений, связанных с внутренним судоходством

В рамочных условиях национального регулирования зачастую необходимо учитывать европейские нормы и правила, которые обсуждаются и устанавливаются европейскими учреждениями. Поэтому важно, чтобы национальный уровень также представлял собой составную часть европейских структур.

Функционирование ЕКСВС следует учитывать, в частности, заинтересованным национальным органам в области ВВП из РБМ, которые явно недопредставлены в этом важном Комитете.

Кроме того, анализ четко свидетельствует о том, что страны региона Балтийского моря (за исключением Германии и в некоторой степени Польши) не представлены в объединениях, связанных с ВВП, в Брюсселе. Зачастую это объясняется отсутствием национальных отраслевых объединений. Таким образом, можно утверждать, что на степень представленности сектора на европейском уровне влияют также национальные препятствия.

#### **Рекомендации:**

**КПН транспортной политики СЕСРБМ, государства-члены из РБМ:** С участием всех заинтересованных государств РБМ следует сформировать объединенный «мозговой центр» РБМ (или аналогичную структуру в масштабах всего РБМ) по внутреннему судоходству и перевозкам «река–море». Затем в состав этой структуры следует включить заинтересованные стороны, обладающие соответствующим опытом, и объединения из сектора ВВТ. Эта структура могла бы стать отправной точкой в деле успешного обеспечения представительства наиболее влиятельных инициаторов развития рынка на национальном и европейском уровнях.

**Государства-члены из РБМ:** Следует рассмотреть вопрос об укреплении или наращивании собственных административных возможностей с уделением особого внимания внутреннему судоходству и перевозкам «река–море». Можно было бы начать с привлечения национальных и/или международных экспертов к проведению консультаций с администрациями с целью укрепления потенциала ВВТ и определения в данной связи приоритетных направлений.

**Государства-члены из РБМ:** Следует требовать (и Европейской комиссии надлежит поддерживать такие требования) более эффективного включения

администраций из РБМ, связанных с внутренним судоходством, в состав таких европейских комитетов, как ЕКСВС. Следует обеспечить представительство в ЕКСВС для всех государств и их заинтересованных групп. Для обеспечения конкурентоспособности внутреннего судоходства и перевозок «река–море» в регионе Балтийского моря следует учитывать региональные и рыночные особенности РБМ.

**Государства-члены из РБМ:** Обеспечить участие в работе таких европейских комитетов, отвечающих за внутреннее судоходство и перевозки «река–море», как ЕКСВС, для учета региональных особенностей, потребностей и решений.

**ЕК:** Расширить деятельность ЕКСВС за счет дополнительных направлений в области внутреннего судоходства и ее более тесной интеграции в производственно-сбытовые цепочки на основе создания равных рыночных условий для всех видов транспорта.

**Национальные и европейские объединения в области ВВТ:** Согласовывать усилия и поддерживать развивающиеся рынки перевозок по внутренним водным путям, на которых административная структура и структура отраслевых объединений сформированы еще не в полной мере, для достижения общей цели, состоящей в укреплении потенциала внутреннего судоходства в Европе.

### 4.3 Цифровизация

На транспорте цифровизация может способствовать существенному повышению качественного уровня управления движением и перевозками путем более точного информирования об условиях движения и состоянии инфраструктуры, а также о местонахождении транспортных средств и грузов. Более эффективный доступ к цифровым транспортным данным и обмен ими в интересах как государственного, так и частного сектора в рамках всей производственно-сбытовой цепочки может стимулировать беспрепятственный поток информации и обеспечить широкий спектр новых коммерческих возможностей.

Для интеграции в цепь мультимодальных перевозок внутреннее судоходство должно быть конкурентоспособным. Телематические системы используются в воздушном, морском и автомобильном транспорте на протяжении многих лет, а внутреннее судоходство в этом отношении от других видов транспорта отстает. Считается, что дальнейшая цифровизация, а также более эффективная интеграция внутреннего судоходства и перевозок «река–море» в производственно-сбытовые цепи мультимодальных перевозок крайне важны для повышения их эффективности и рентабельности. Это особенно важно для трансграничной и мультимодальной интеграции. Кроме того, дальнейшая цифровизация в области судоходства требуется для облегчения административного бремени. Она позволит открыть новые возможности в области автономного и полуавтономного внутреннего судоходства.

И хотя в области цифровизации и развития электронного судоходства уже пройден значительный путь, эксплуатация судов внутреннего плавания и судов «река–море» по-прежнему сопряжена со значительными затратами. Обязательная лоцманская проводка в морях, реках и устьях рек ведет к росту расходов. Надлежащие электронные навигационные системы могли бы способствовать судоходству без использования обязательной лоцманской проводки с соблюдением высоких стандартов безопасности и формированием основы для реализации таких будущих тенденций, как эксплуатация автономных судов.

В настоящее время в соответствии с реализуемыми в рамках Фонда соединения Европы (ФСЕ) проектами CoRISMa, RIS COMEX, RPIS, MONALISA, MONALISA 2.0 и STM Validation<sup>13</sup> продолжается разработка концепций речных информационных служб (РИС), управления морскими перевозками (УМП) и управления коридорами РИС, а также соответствующих объектов инфраструктуры. В частности, средства

<sup>13</sup> Проект, финансируемый ФСЕ в условиях совместного финансирования с ЕС, номера проектов 2012-EU-21007-S, 2010-EU-21109-S, 2014-EU-TM-0206-S, 2015-EU-TM-0036-W, 2015-EU-TM-0038-W.

управления коридорами нацелены на оказание поддержки в планировании маршрутов и рейсов, а также в управлении перевозками и регулировании движения. Эти инициативы являются первым шагом на пути к внедрению систем дистанционного управления движением и обеспечения автономного плавания. В некоторых районах Европы уже начаты эксперименты в этой области. Для обеспечения беспрепятственного доступа и предоставления конкурентоспособных услуг крайне важно добиться функциональной совместимости в контексте внутреннего транспорта. Внедрение функционально совместимых РИС в Центральной Европе позволит получать информацию, необходимую для судоходства и соответствующих операций. Вместе с тем следует учитывать, что, например, в Скандинавии не предусмотрено ни служб РИС, ни надлежащей инфраструктуры, зато там действуют аналогичные системы СДС, Автоматическая идентификационная система (АИС) и системы совместного использования данных, в основе которых лежит принцип «единого окна». Эти системы используются в морском судоходстве. В некоторых странах РБМ, например в Северной Европе, внутренние водные пути связаны с морем, а не с другими внутренними водными путями. В дополнение к баржам внутреннего судоходства там используются суда «река–море», предназначенные как раз для выхода в акваторию моря. Отдельная система РИС для внутреннего судоходства в этом случае, по-видимому, не устанавливается, в частности, по той причине, что на этих водных путях перевозкам «река–море» отведена значительно более существенная роль и дублирование аналогичных систем было бы контрпродуктивным. Поэтому в рамках правил и в эксплуатационной практике следует учитывать функциональную совместимость систем, предназначенных как для морского плавания, так и для судоходства по внутренним водным путям (РИС/СДС).

**Примечания:**

**Экспериментальный проект ЕММА в северной и северо-восточной Германии: увязка имеющейся информации о ВВП с картографическим веб-приложением**

Картографическое веб-приложение увязывает получаемые в режиме реального времени данные РИС (например, индекс РИС, ИС\*), данные о состоянии инфраструктуры и общую информацию о движении. Таким образом, на цифровой информационной платформе для участников ВВП собраны все доступные цифровые данные, которые, например для судоводителя, могут служить источником наиболее свежей информации о конкретном рейсе.

**В ходе анализа, проведенного в рамках проекта ЕММА в Финляндии, службы РИС и СДС были сопоставлены на предмет предоставления данных для потенциального информационного портала по озеру Сайма**

Этот анализ был проведен с целью решения проблем, связанных с объединением систем РИС и СДС. Он позволит определить направления работы по созданию информационного портала (своего рода «единого окна») для осуществления судоходства в районе озера Сайма.

С целью использования уже имеющегося опыта этот анализ увязан с соответствующими экспериментальными разработками Германии.

**Рекомендации:**

**КПН транспортной политики СЕСРБМ, государства-члены из РБМ, ЕК, ЕП:** РИС и морские навигационные системы (например, СДС, АОС) в РБМ должны быть функционально совместимы. Недавно разработанные системы РИС не должны препятствовать, например, входу судов «река–море» во внутренние водные пути и наоборот. При дальнейшей разработке служб РИС необходимо уделить внимание интерфейсам для взаимодействия со службами СДС. В противном случае в некоторых районах РБМ невозможно будет пользоваться расширенными услугами, разработанными на европейском уровне.

\* *Примечание секретариата:* извещения судоводителям.

**КПН транспортной политики СЕСРБМ, государства-члены из РБМ:** Обеспечить отслеживание изменений в сфере служб РИС и соответствующим образом гармонизировать СДС. На основе дальнейшего усовершенствования текущего мониторинга СДС следует обеспечить более активное управление движением и планирование маршрутов.

**Государства-члены из РБМ:** Для повышения эффективности и безопасности, а также в целях подготовки к автономному судоходству в будущем следует создать адекватную инфраструктуру в интересах дальнейшего повышения уровня цифровизации и развития интеллектуальных транспортных систем.

**Государства-члены из РБМ:** Поддерживать обмен данными и создавать простые в использовании информационных платформ, а также платформы, в основе которых лежит принцип «единого окна», для предоставления навигационной, оперативной и административной информации о внутренних водных путях. Предварительным условием для этого является наличие и использование открытых данных, к чему следует стремиться всем заинтересованным сторонам. Связи между РИС, электронными инструментами и другими цифровыми приложениями должны обеспечить будущую функциональную совместимость.

#### 4.4 Инфраструктура водных путей и ее обслуживание

В регионе Балтийского моря транспортная политика и связанные с ней капиталовложения слишком часто сосредоточены на автомобильном и железнодорожном транспорте. Преимущества внутреннего судоходства для общества с точки зрения внешних издержек не принимаются в достаточной степени во внимание. Таким образом, общая эффективность внутреннего судоходства и перевозок «река–море» в регионе Балтийского моря ограничивается из-за недостающих звеньев и узких мест. Поэтому в некоторых областях эти виды транспорта могут лишь в ограниченной степени конкурировать с железнодорожными и автомобильными перевозками, играющими доминирующую роль. Преимущество капиталовложений в водные пути проявляется в том, что помимо судоходства (перевозок) они могут служить для достижения таких других целей, как развитие возможностей для отдыха и развлечений, а также для прогулочного плавания. Это увеличивает социальную отдачу от капиталовложений. Данный аспект следует учитывать при планировании дополнительных капиталовложений.

Внутренний водный транспорт зачастую является трансграничным, а в некоторых случаях даже и многокоридорным. Для развития и реализации бесперебойных перевозок крайне важен целостный подход к организации транспортного коридора. Вместе с тем коридоры ТЕС-Т не охватывают все соответствующие внутренние водные пути в Европе. Особенно важно обеспечить связь между внутренними водными путями стран региона Балтийского моря и внутренними водными путями ТЕС-Т.

Что касается Швеции, то необходимо классифицировать большее число водных путей в качестве пригодных для эксплуатации барж. Необходима активная программа инвентаризации существующих фарватеров и водных путей и устранения имеющихся на них препятствий. Крайне важно расширить зоны внутренних водных путей для создания в Швеции экономически эффективной зоны торговли.

##### *Примечания:*

**В рамках проекта ЕММА был произведен анализ узких мест и были определены меры по устойчивому укреплению потенциала внутреннего судоходства в регионе Балтийского моря**

Основное внимание было уделено определению инфраструктурных мер, характеризующихся значительным воздействием на распределение перевозок по видам транспорта, которое привело бы к увеличению доли внутреннего судоходства в регионе Балтийского моря.



**В рамках проекта ЕММА была оказана поддержка в проведении анализа затрат и выгод, сопряженных с модернизацией шлюзов озера Сайма в Финляндии**

Анализ затрат и выгод включал исследование последствий для перевозок по маршруту Йёнсуу-Дюссельдорф-Йёнсуу и социально-экономических издержек, сопряженных со строительством более крупных шлюзов в районе озера Сайма. С учетом роли деревообрабатывающей промышленности потенциал перевозок «река–море» в районе довольно высок, однако для эффективной транспортировки продукции по водным путям требуется адекватная инфраструктура.

**Проект ЕММА позволил определить в Польше место расположения интермодальной платформы, соединенной с внутренними водными путями**

Для повышения потенциала внутреннего судоходства по реке Висла недалеко от города Быдгощ планируется строительство нового речного порта с логистическим центром. В будущем при помощи этого речного пути польские морские порты Гдыни и Гданьска могут быть соединены с Варшавой. В исследовании представлен анализ экологических, гидрологических, технических и инфраструктурных факторов, действующих в районе между городами Быдгощ и Солец-Куявски. Это исследование может послужить основой для других регионов, планирующих аналогичные капиталовложения в будущем.

Особенно сильно отсутствие ремонтно-технического обслуживания, а также мер по восстановлению бассейнов рек и инфраструктуры отражается на частных капиталовложениях. В результате условия судоходства являются нестабильными. Такая неуверенность в экономической целесообразности внутреннего судоходства также сдерживает стремление к модернизации флота и нововведениям. Частный сектор осуществляет капиталовложения только в том случае, когда можно ожидать, что они окупятся. Иными словами, частным капиталовложениям в некоторых странах или речных бассейнах региона Балтийского моря препятствуют неясные перспективы для судоходства.

Эксплуатация инфраструктуры внутренних водных путей должна осуществляться при полном соблюдении европейского и национального природоохранного законодательства. Однако слишком уж часто природоохранное законодательство Европейского союза используется в качестве инструмента для непрерывного оспаривания порядка выдачи соответствующих разрешений. Правила и порядок их применения должны в большей степени характеризоваться сбалансированностью соображений охраны окружающей среды и конкурентоспособности внутреннего судоходства и перевозок «река–море». Различия в применении правил на национальном уровне стимулируют проблемы с развитием ВВТ, а иногда даже затрудняют его развитие до неприемлемой степени. Во многих районах РБМ, например в пограничном районе между Эльбой и Одером, капиталовложения в инфраструктуру сопряжены с трудностями.

**Рекомендации:**

**Государства-члены из РБМ:** Там, где это экономически целесообразно, обеспечивать техническое обслуживание, восстановление и улучшение состояния инфраструктуры внутреннего судоходства, как и в случае автомобильных и железнодорожных перевозок. При оценке факторов, влияющих на принятие решений, необходимо учитывать внешние издержки в сопоставлении с инфраструктурными проектами в области железных и автомобильных дорог.

**КПН транспортной политики СЕСРБМ, государства-члены из РБМ:** Стимулировать обсуждение вопроса о расширении сети внутренних водных путей ТЕС-Т и интегрировать водные пути РБМ в основные коридоры этой сети. Особенно важно обеспечить соединение внутренних водных путей региона Балтийского моря с внутренними водными путями ТЕС-Т.

**КПН транспортной политики СЕСРБМ, ЕК, ЕП:** Предоставить ФСЕ возможность финансировать проекты в области ремонтно-технического обслуживания. Укреплять роль инфраструктуры внутренних водных путей в европейских транспортных планах и соответствующих «белых книгах» по транспортным вопросам.

**Государства-члены из РБМ, КПН транспортной политики СЕСРБМ, ЕК, ЕП:** Определить четкие правила для процедур выдачи разрешений в отношении того, каким образом и в какие сроки должны согласовываться инфраструктурные проекты. В дальнейшем выданные разрешения не следует оспаривать.

**Государства-члены из РБМ:** Разработать совместно с экологическими организациями руководство по передовой практике капиталовложений во внутренние водные пути. Результатом разработки такого руководства могли бы стать рекомендации для инвесторов, которые планируют заниматься строительством, техническим обслуживанием и восстановлением инфраструктуры, относительно того, как наилучшим образом обеспечить соблюдение европейского и национального природоохранного законодательства.

#### 4.5 Устойчивость и инновации

Повышение устойчивости является одной из главных проблем в транспортном секторе, в том числе и во внутреннем судоходстве. Процесс внедрения в контексте внутреннего судоходства и перевозок «река–море» технологии применения **альтернативных видов топлива** сопряжен с трудностями. Например, для повышения экологичности двигателей вовсе не обязательно приобретать совершенно новые суда. Что касается жизненного цикла, то большая продолжительность эксплуатации корпуса судна означает, что в процессе его изготовления допускается меньше выбросов углерода, чем при производстве корпуса грузового автомобиля, у которого срок службы непродолжителен.

В силу экологических, технических и экономических соображений в будущих технологиях для двигателей важную роль могут сыграть гибридные решения (например, дизель-электрические) или использование таких альтернативных видов топлива, как сжиженный природный газ (СПГ) и сжиженный биогаз (СБГ). Еще одно решение может быть сопряжено с применением – в случае небольших судов и перевозок на короткие расстояния – полностью электрических и водородных двигателей.

Процесс преобразований требует действий в различных областях, начиная с разработки правил и стандартов и заканчивая развитием инфраструктуры и проектированием новых двигателей, а также адекватным финансированием данного сектора. С одной стороны, по-прежнему сохраняется проблема финансирования новых двигателей и тяговых систем для сектора внутреннего судоходства, а с другой – в портах требуется новая инфраструктура, которая позволяла бы судам использовать технологии, связанные с альтернативными видами топлива; для этого также необходимы капиталовложения и сведение к минимуму инвестиционных рисков.

Внутреннее судоходство и перевозки «река–море» могут использоваться для доставки с наименьшими затратами из морских портов по внутренним водным путям альтернативных видов топлива для потребителей из промышленных районов.

#### *Примечания:*

**Исследование ЕММА по переоборудованию – литовскими и шведскими партнерами – дизельных барж установками, работающими на СПГ/СБГ**

Литовские и шведские партнеры совместно изучают возможности замены двигательной установки стандартных дизельных барж установками, работающими на СПГ/СБГ. Для изучения имеющихся возможностей проводится исследование инвестиционных затрат, а также рентабельности переоборудования барж.

### **Исследование ЕММА по инновационным проектам барж для продления сезона навигации большей продолжительности на водных путях Скандинавии**

На внутреннем водном транспорте северных стран в зимний период приходится сталкиваться с более суровыми условиями. Тем не менее изыскиваются решения, которые позволят увеличить продолжительность сезона эксплуатации. В ходе этого исследования изучался вопрос о модернизации баржи для внутреннего плавания класса III в целях повышения ее ледоустойчивости и возможности эксплуатации на озере Меларен при наличии льда.

Для успешного внедрения на рынке эти два аспекта необходимо рассматривать в неразрывной связи. Активное информирование о состоянии дел в различных областях стимулирует уверенность органов государственного управления и судоходной отрасли в возможности принятия решений относительно новых капиталовложений и ускоряет переходный процесс. Это крайне важно с учетом высоких инвестиционных затрат, связанных с принятием новых решений.

**Инновационное проектирование судов** может сыграть определенную роль в повышении конкурентоспособности внутреннего судоходства. Это особенно актуально в регионах со сложными водными или погодными условиями. Следует более тщательно изыскивать решения, связанные с легковесными судами, буксирами-толкачами с баржами и судами ледовых классов. В случае устаревших судов внутреннего судоходства и судов «река–море» необходимы коммерческие концепции модернизации или строительства новых судов. Несмотря на наличие соответствующего опыта, в Европе не налажен его обмен в контексте опробованных решений.

Кроме того, программы нового строительства, а также капиталовложения в новые технологии (например, приложения на основе РИС) в значительной степени зависят от финансовых и технических ресурсов судовладельцев и имеющихся у них возможностей для капиталовложений и инноваций. Поощрение инноваций во всех затронутых областях, в частности в области экологизации флота, должно сопровождаться созданием надлежащих инструментов для оказания судовладельцам поддержки в целях капиталовложений.

**Логистические концепции** играют решающую роль в сфере инноваций. Помимо крупных путей в акватории Балтийского моря, на ряде небольших водных путей, связывающих города, можно было бы успешно внедрять концепции мультимодальных перевозок, сопряженных с использованием поддонов, упаковки «биг-бэг», крупных отправок, с транспортировкой отходов и т. д. Во избежание заторов и фрагментации земельных участков решения в области ВВТ должны учитываться при организации городского логистического обеспечения (речь идет, в частности, о перевозках более мелкими партиями) и должны быть привязаны к (городскому) землепользованию. Для извлечения максимальной пользы из эксплуатации внутренних водных путей концепцией развития городского логистического обеспечения должна учитываться возможность использования водных такси и водных автобусов.

#### **Рекомендации:**

**КПН транспортной политики СЕСРБМ, государства-члены из РБМ, ЕК, ЕП:** Разработать и поддерживать единую европейскую платформу знаний и инноваций в области внутреннего водного транспорта. В эксплуатации такой платформы должны принимать участие государства, научно-исследовательские учреждения, отраслевые и секторальные объединения в области ВВТ на европейском и региональном уровнях. Эта платформа позволит накопить знания и опыт, а также обеспечить обмен ими внутри сектора, например в сфере проектирования судов, альтернативных двигательных установок и видов топлива, цифровизации и т. д. О первом шаге в верном направлении было объявлено Европейским союзом речного судоходства (ЕСРС) и Европейской организацией судоводителей (ЕОС), которые

сформировали платформу по вопросам внутреннего водного транспорта. Необходимо и впредь оказывать поддержку и обеспечивать реализацию механизма «единого окна» для предоставления информации заинтересованным сторонам сектора, причем эти аспекты заслуживают всестороннего обсуждения.

**КПН транспортной политики СЕСРБМ, государства-члены из РБМ, ЕК, ЕП:** Создать дискуссионный форум с участием представителей отрасли и секторальных объединений для согласования стратегии капиталовложений и внедрения альтернативных видов топлива во всем секторе внутреннего судоходства и перевозок «река–море» в РБМ.

**КПН транспортной политики СЕСРБМ, государства-члены из РБМ, ЕК, ЕП:** Поддерживать исследовательские и экспериментальные мероприятия по тестированию альтернативных двигательных установок и процедур заправки во внутренних и морских портах, а также проектированию новых судов с учетом региональной специфики внутренних водных путей. Кроме того, поддерживать разработку концепции альтернативных видов топлива для внутреннего судоходства и перевозок «река–море» и сотрудничать в контексте европейских соглашений, в частности в том, что касается скоординированного планирования сети бункеровочных станций.

Поддерживать инновации в секторе на европейском и национальном уровне с использованием инструментов финансирования.

**КОП в сфере транспорта СЕСРБМ, государства-члены из РБМ, ЕК, ЕП:** Поддерживать новые логистические концепции и экспериментальные мероприятия за счет более тесной интеграции ВВТ в городскую логистику при наличии внутренних водных путей.

#### **4.6 Целевые инструменты поддержки для стимулирования внутреннего судоходства и перевозок «река–море»**

Высокие инвестиционные затраты и затрудненный доступ к частным и государственным источникам финансирования зачастую препятствуют созданию новых служб, обновлению или модернизации флота судов внутреннего судоходства и судов «река–море», а также техническому обслуживанию и восстановлению инфраструктуры внутренних водных путей и капиталовложениям в ее развитие.

В то же время в рамках внутреннего судоходства и перевозок «река–море» необходимы обновление и/или модернизация флота судов, а также контроль за капиталовложениями в новые технологии. Для рынка ВВТ, особенно в регионе Балтийского моря, не характерны ни высокая норма прибыли, ни гарантии отдачи от капиталовложений. Речь идет о классической проблеме курицы и яйца, поскольку столь неблагоприятная ситуация отражается и на административных структурах, не решающихся зачастую осуществлять капиталовложения в инфраструктуру сектора, который по параметрам величины или инновационности уступает другим секторам и страдает от бюджетных ограничений.

Вместе с тем с дальнейшим развитием сектора внутреннего судоходства и перевозок «река–море» связано одно очевидное преимущество, а именно:

**внутреннее судоходство и перевозки «река–море» могут способствовать повышению экологичности и интеллектуальности транспортно-логистического комплекса, а также устранению заторов в транспортной сети.**

Таким образом, надлежит прилагать больше усилий в области исследований и разработки новых рентабельных технологий. К числу некоторых из будущих направлений в этой связи в контексте внутреннего судоходства относятся электрифицированные баржи, автономное плавание и интеллектуальный судовой ход. Речные информационные системы (РИС) и службы движения судов (СДС) располагают потенциалом для повышения эффективности, рентабельности и безопасности судоходства и более действенного налаживания связей между внутренним судоходством и перевозками «река–море», с одной стороны, и другими

заинтересованными сторонами, с другой стороны, а также для информационного обслуживания производственно-сбытовых цепочек.

Для реализации этих амбициозных задач необходимо целевое финансирование со стороны Европейского союза и требуются финансовые инструменты для внутреннего судоходства и перевозок «река–море».

**Рекомендации:**

**КПН транспортной политики СЕСРБМ, государства-члены из РБМ, ЕК, ЕП:** Согласовать с отраслью и отраслевыми объединениями целевые инструменты поддержки для дальнейшего развития внутреннего судоходства и перевозок «река–море».

**КПН транспортной политики СЕСРБМ, государства-члены из РБМ, ЕК, ЕП:** Более эффективным образом учитывать специфику регионального рынка водных путей в национальных и европейских программах финансирования. В рамках обсуждения последующих стратегий многолетнего финансирования (СМФ) следует уделить большее внимание рассмотрению вопроса о выделении средств по линии СМФ сектору внутреннего судоходства на период после 2020 года. Следует продолжать и развивать использование имеющихся возможностей в рамках программ «НАЯДЫ-II» и «ИНТЕРРЕГ», обеспечивающих финансирование обмена знаниями и нововведений в секторе. Поскольку развитие потенциала внутреннего судоходства в государствах осуществляется неодинаковыми темпами, в программах финансирования следует учитывать региональные особенности, вызовы и потребности для установления в будущем согласованного стандарта общей сети.

**КПН транспортной политики СЕСРБМ, ЕК:** Проводить с промышленными кругами более эффективную информационно-пропагандистскую работу в контексте действующих программ финансирования и стимулирования для содействия дальнейшему расширению рынка и нововведениям. Следует непрерывно обновлять и активно стимулировать на уровне данного сектора меры по применению всеобъемлющего Руководства по финансированию, подготовленного в рамках проекта ПЛАТИНА и доработанного Европейской инновационной платформой по баржам внутреннего плавания (ЕИПБВ).

**КПН транспортной политики СЕСРБМ, государства-члены из РБМ, ЕК, ЕП:** Изучить программу стимулирования грузоотправителей к модернизации флота их судов, в рамках которой общая ответственность за экологизацию внутреннего водного транспорта возлагалась бы на всю логистическую цепь.

#### **4.7 Разработка Генерального плана развития внутреннего водного транспорта для Европы и региона Балтийского моря**

Конкурентоспособность внутреннего судоходства во многом зависит от стандартов инфраструктуры водных путей. Этими стандартами определяются максимальные размеры судов, и, следовательно, они влияют на удельные издержки. 75% перевозок по внутренним водным путям являются трансграничными, и даже самое слабое звено транспортного маршрута оказывает значительное воздействие на общую конкурентоспособность внутреннего судоходства. Надежная инфраструктура играет крайне важную роль в предоставлении экологически чистых интеллектуальных услуг в рамках стратегии Европейского союза в области снижения зависимости от углеводородов.

Осуществляя капиталовложения в новую инфраструктуру внутреннего водного транспорта, большинство государств не учитывают перспективу формирования транснациональных сетей. В результате либо объекты инфраструктуры (превращающиеся в настоящее время в узкие места) возводятся с учетом иных параметров судов, либо общие проблемы решаются в контексте лишь некоторых

отдельных узких мест без учета особенностей коридоров и аспектов технического обслуживания<sup>14</sup>.

Будущая цель заключается в создании хорошо интегрированной европейской сети внутренних водных путей, а не в консолидации эффективно функционирующих сегментов сети, например Рейнского коридора. Национальные программы развития внутренних водных путей должны быть согласованы и интегрированы в европейскую перспективу.

Для развития внутреннего судоходства и перевозок «река–море» требуется генеральный план ВВТ, в котором следует отразить целостную концепцию сектора. При помощи такого генерального плана следует обеспечить стратегию и инструменты для создания эффективно функционирующего единого внутреннего рынка внутреннего судоходства и перевозок «река–море» с экологически чистым и ориентированным на будущие перспективы флотом судов, способствующим достижению европейских целей, поставленных в «Белой книге» по транспортным вопросам.

**Генеральный план развития внутреннего водного транспорта в Европе должен соответствовать следующим критериям:**

- учет специфики различных водных путей, например каналов, незарегулированных рек и озерных районов, а также таких региональных особенностей, как зимние условия в странах Северной Европы;
- учет того обстоятельства, что критерии различных классов водных путей ЕКМТ должны быть как можно более эффективным образом взаимосвязаны и что они должны использоваться гораздо лучше, чем в настоящее время; интеграция сети будет способствовать укреплению роли внутреннего судоходства в рамках всей логистической цепочки;
- учет разнообразия рыночных тенденций и административных структур или объединений, в особенности в регионе Балтийского моря;
- учет **перевозок «река–море»** в контексте всех соображений, так как этот вид транспорта характеризуется той же инфраструктурой, что и внутреннее судоходство;
- использование **четкой стратегии внедрения технологий применения альтернативных видов топлива**; при разработке и реализации таких стратегий необходимо исходить из трансграничной перспективы, например когда идет речь о местоположении заправочных станций с альтернативными видами топлива;
- использование **четкой стратегии интеллектуальной транспортной системы (ИТС)** с задействованием речных информационных служб (РИС) и служб движения судов (СДС); в частности, ключевое значение для надлежащего осуществления перевозок «река–море» имеет их функциональная совместимость; необходимо учитывать и такие нововведения, как электронный манифест, а также такие технологии, как «блокчейн» и 5G;
- **совершенствование (национальных) нормативно-правовых рамок** в целях создания в Европейском союзе реального единого рынка внутреннего судоходства;
- использование **долгосрочной стабильной основы для капиталовложений в Европейском союзе** в целях формирования надлежащего навигационного статуса и стимулирования экологизации и цифровизации; учет целевых инструментов поддержки регионального развития сектора; программа финансирования экологически чистых судов в объеме 3 млрд евро позволит сократить внешние издержки на 22 млрд евро; реализация планов

<sup>14</sup> ЕК, European Structural and Investment Funds, <https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7#>, 13 июля 2017 года.

государственных капиталовложений для создания свободных от узких мест водных путей Европейского союза сопряжена с затратами в объеме 15 млрд евро;

- формирование единой **европейской платформы для обмена знаниями в области внутреннего водного транспорта** и ее долгосрочная поддержка; к ее использованию следует привлечь государства, научно-исследовательские учреждения, промышленные круги и отраслевые органы в сфере ВВТ на европейском и региональном уровнях; платформа позволит накопить соответствующие знания и опыт, например в области проектирования судов, альтернативных двигательных установок и видов топлива, цифровизации и т. д., а также обеспечить обмен ими внутри сектора; о первом шаге в верном направлении было объявлено Европейским союзом речного судоходства (ЕСРС) и Европейской организацией судоводителей (ЕОС), учредившими платформу по вопросам внутреннего водного транспорта; необходимо и впредь оказывать поддержку и обеспечивать применение механизма «единого окна» для предоставления информации заинтересованным сторонам сектора, причем данные аспекты должны стать предметом дискуссии;
- **интеграция в стратегию Трансевропейской транспортной сети (ТЕС-Т)** Европейского союза; эффективность и безопасность баржевых перевозок должны обеспечиваться за счет реализации надлежащего навигационного статуса (ННС), в частности в контексте обеспечения в течение определенного числа дней в году минимальной глубины и ширины фарватера, высоты прохода под мостами, а также учета максимального времени простоя у шлюзов, стандартов надежности и минимальных уровней обслуживания; в этих стандартах может проводиться различие между незарегулированными реками, каналами и озерами.

#### **Рекомендации:**

**Объединения ВВТ:** Потребовать разработки генерального плана ВВТ для Европы и региона Балтийского моря для укрепления потенциала внутреннего судоходства и перевозок «река–море». Способствовать успешной разработке и реализации генерального плана ВВТ.

**КПН транспортной политики СЕСРБМ:** Внести вклад в реализацию генерального плана ВВТ, согласовав его с СЕСРБМ. Кроме того, привлечь государства и ключевые заинтересованные стороны к дальнейшему обсуждению и разработке СЕСРБМ, а также программы для региона Балтийского моря, поддержав при этом разработку и реализацию генерального плана ВВТ.

**Государства-члены из РБМ:** Потребовать разработки генерального плана ВВТ для Европы и региона Балтийского моря по укреплению потенциала внутреннего судоходства и перевозок «река–море». Способствовать успешной разработке и реализации генерального плана ВВТ.

**ЕК, ЕП:** Начать диалог с объединениями в области ВВТ и государствами-членами из РБМ с целью разработки генерального плана ВВТ для Европы и региона Балтийского моря по укреплению потенциала внутреннего судоходства и перевозок «река–море».

## **5. Заинтересованные объединения, поддерживающие данный директивный документ**

Европейский союз речного судоходства (ЕСРС)	<a href="http://www.ebu-uenf.org">www.ebu-uenf.org</a>
Европейская федерация портов внутреннего судоходства (ЕФПВС)	<a href="http://www.inlandports.eu">www.inlandports.eu</a>
Европейская организация судоводителей (ЕОС)	<a href="http://www.eso-oeb.org">www.eso-oeb.org</a>

Европейский союз речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ)	<a href="http://www.erstu.com">www.erstu.com</a>
Европейская ассоциация внутреннего судоходства (EABC)	<a href="http://www.inlandnavigation.eu">www.inlandnavigation.eu</a>
Ассоциация внутреннего судоходства и судоходных путей в Европе (VBW)	<a href="http://www.vbw-ev.de/en">www.vbw-ev.de/en</a>

---