



## **Экономический и Социальный Совет**

Distr.: General  
24 May 2017  
Russian  
Original: English, French and  
Russian

---

### **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 первая сессия**  
Женева, 14-16 июня 2017 года

Пункт 2 с) предварительной повестки дня

**Инфраструктура внутренних водных путей:  
перечень важнейших узких мест и недостающих  
звеньев в сети водных путей категории Е  
(пересмотренная резолюция № 49)**

### **Гармонизация определений узких мест и недостающих звеньев на европейских внутренних водных путях**

**Записка секретариата**

#### **I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2016-2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его семьдесят восьмой сессии 26 февраля 2016 года.

2. На своей пятидесятой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) согласилась начать обсуждение возможной гармонизации между существующими определениями «узких мест», используемыми в Европе, и поручила секретариату собрать мнения государств-участников, речных комиссий и других заинтересованных сторон по данному вопросу (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/100, пункт 15).

3. В настоящем документе приведены краткий обзор работы, проведенной в Европе в отношении определений «узких мест» и «недостающих звеньев», а

также ответы на вопросник по применению этих определений, представленные в секретариат на данный момент. Этот обзор не освещает все исследования и публикации по данному вопросу; более детальный обзор приведен в публикации «Методологическая основа для определения общих критериев в отношении идентификации узких мест, недостающих звеньев и качества услуг на сетях инфраструктуры» (ECE/TRANS/205).

4. SC.3/WP.3, возможно, пожелает вернуться к обсуждению этого вопроса в свете последних наработок и существующей правовой основы и представить свои рекомендации Рабочей группе по внутреннему водному транспорту (SC.3).

## **II. Обзор работы, проведенной в отношении определений узких мест и недостающих звеньев на европейских внутренних водных путях**

### **A. Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН**

5. Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (КВТ) занимается проблемой недостающих звеньев и узких мест на сетях инфраструктуры по крайней мере с начала 1990-х годов, главным образом в контексте развития эффективных и качественных трансъевропейских транспортных сетей<sup>1</sup>. Предпринимался ряд попыток идентификации узких мест и недостающих звеньев, однако в отношении всех видов внутреннего транспорта периодически возникали проблемы, связанные с их определением и методологией. Отчет о самом последнем исследовании, предпринятом КВТ в 2005 году, приведен в публикации «Методологическая основа для определения общих критериев в отношении идентификации узких мест, недостающих звеньев и качества услуг на сетях инфраструктуры».

6. В докладе рассмотрена взаимосвязь между узкими местами, недостающими звеньями и качеством услуг с точки зрения пропускной способности, качества обслуживания и транспортных потоков и предложены рекомендации отдельно для сетей автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта по показателям, позволяющим обоснованно оценить рассматриваемый участок транспортной сети как узкое место.

7. Был сделан вывод, что для трех отдельных видов транспорта – автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного – требуются отдельные подходы к идентификации узких мест (и в некоторой степени – недостающих звеньев); было также рекомендовано, чтобы страны рассматривали пограничные переходы и пункты смены видов транспорта в качестве эквивалента звеньям в сетях и соответствующим образом идентифицировали их как узкие места или недостающие звенья.

8. Было отмечено, что для сетей внутренних водных путей с точки зрения качества услуг скорость обычно менее важна по сравнению с другими видами транспорта. Кроме того, на пропускную способность сети в целом существенное влияние оказывает тот факт, что внутренние водные пути проектируются на основе различных технических условий с ощутимыми различиями в пропускной способности.

---

<sup>1</sup> TRANS/WP.5/R.44, TRANS/WP.5/R.60.

9. Далее, было отмечено, что, в отличие от автомобильного и железнодорожного транспорта, пропускная способность инфраструктуры внутреннего водного транспорта в большей степени зависит от погодных условий, так как главной причиной ограничений зачастую является низкий уровень воды. Другой основной фактор имеет отношение к инфраструктуре и связан с недостаточной пропускной способностью шлюзов. Поэтому многие стратегии, направленные на устранение узких мест, сосредоточены на модернизации/увеличении числа шлюзов и плотин и представляют собой долгосрочные проекты, требующие значительного финансирования.

10. Было рекомендовано продолжить применение стандартных руководящих принципов, принятых КВТ. Национальным администрациям было предложено продолжить идентификацию основных и стратегических узких мест в контексте Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) в соответствии с определениями, разработанными Специальной группой экспертов ЕЭК ООН по инфраструктуре внутреннего водного транспорта (TRANS/SC.3/WP.3/AC.1/4, пункт 18) и принятыми SC.3 на ее тридцать седьмой сессии (TRANS/SC.3/133, пункт 18):

а) «основными узкими местами» являются участки водных путей категории E, параметры которых в настоящее время не отвечают требованиям, применимым к внутренним водным путям международного значения в соответствии с классификацией европейских внутренних водных путей (класс IV);

б) «стратегическими узкими местами» являются участки, параметры которых удовлетворяют основным требованиям класса IV, но которые тем не менее должны быть модернизированы, с тем чтобы улучшить структуру сети либо повысить экономический потенциал внутреннего судоходства.

11. Национальным администрациям было рекомендовано провести обзор работы по идентификации недостающих звеньев, как это предусмотрено в «Перечне основных характеристик и параметров сети водных путей категории E» («Синей книге»), просто на основе имеющихся экспертных знаний относительно их собственной сети без применения каких-либо формальных руководящих принципов, однако в своей аналитической работе им, тем не менее, необходимо уделить пристальное внимание проблеме устранения препятствий для международных грузовых перевозок и не следует забывать о возможностях развития мультимодального транспорта<sup>2</sup>.

12. Было отмечено, что, с учетом прогресса, уже достигнутого в этой области, может потребоваться всего лишь небольшая дополнительная работа.

## **В. Европейская конференция министров транспорта**

13. Европейская конференция министров транспорта (в настоящее время Международный транспортный форум) на протяжении некоторого времени также проявляла интерес к инфраструктурному планированию автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта на общеевропейском уровне. Она информировала о проводимой работе по идентификации узких мест в отдельных странах и созывала конференции, где чрезвычайно широко использовались термины «узкое место» и «недостающее звено», с помощью которых выявлялись потребности

---

<sup>2</sup> Проект отчета применительно к внутренним водным путям был рассмотрен SC.3/WP.3 на ее тридцать второй сессии (см. ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/13).

в развитии инфраструктуры и других мероприятиях по усовершенствованию транспортных систем.

### **С. Европейская комиссия**

14. Европейская комиссия (ЕК) обращалась к методологии определения узких мест и недостающих звеньев в контексте развития сети инфраструктуры и, позднее, Трансъвропейской транспортной сети (ТЕС-Т), в частности, в следующих документах:

- Постановление № 1 692/96/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 июля 1996 года о Руководящих положениях Сообщества для развития трансъвропейской транспортной сети<sup>3</sup>;
- исследование по Северной транспортной оси (2007);
- проект «TEN-CONNECT: Транспортный поток: сценарий, прогноз перевозок и анализ движения по ТЕС-Т с учетом внешнего измерения Союза» (2007-2009);
- Регламент (ЕС) № 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года о руководящих принципах Союза, касающихся развития трансъвропейской транспортной сети<sup>4</sup>.

15. Узкое место определено в Регламенте (ЕС) № 1315/2013 как физическое, техническое или функциональное препятствие, которое приводит к перебоям в работе системы, влияющим на непрерывность трансграничных потоков и потоков, движущихся на большие расстояния, и которое может быть преодолено путем создания новой инфраструктуры или существенной модернизации существующей инфраструктуры таким образом, чтобы она обеспечила значительное улучшение, которое позволит решить проблему ограничения движения, вызванного узким местом. Это определение применяется ко всем видам внутреннего транспорта, входящим в коридоры базовой сети ТЕС-Т. В Регламенте использован и термин «недостающее (инфраструктурное) звено», однако его определение не приведено.

## **III. Ответы государств-членов ЕЭК ООН на вопросник**

### **A. Австрия**

16. В национальном законодательстве отсутствует официальное определение термина «узкое место». Однако термин «узкое место» применяется в проектах развития инфраструктуры в контексте Синей книги и Регламента (ЕС) № 1315/2013. В отношении основных и стратегических узких мест, их формальные определения отсутствуют в национальном законодательстве; основные узкие места в Австрии отсутствуют, но стратегические узкие места принимаются во внимание в инфраструктурных проектах.

17. В национальном законодательстве отсутствует официальное определение термина «недостающее звено», однако этот термин используется в СМВП.

---

<sup>3</sup> Official Journal L 228, 09/09/1996 P. 0001-0104.

<sup>4</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN>.

## **В. Беларусь**

18. В соответствии со взятыми Республикой Беларусь обязательствами в рамках СМВП (Указ Президента Республики Беларусь «О присоединении Республики Беларусь к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения» от 28 февраля 2008 года) понятия «узкие места», «основные узкие места», «стратегические узкие места» и «недостающие звенья» применяются в соответствии с Синей книгой и Резолюцией № 49.

## **С. Болгария**

19. Республика Болгария применяет термин «узкое место» в соответствии с Резолюцией № 49, Синей книгой и Регламентом (ЕС) № 1315/2013, поскольку в этих документах термин имеет однозначный смысл. В Синей книге для Болгарии основные узкие места отсутствуют, приведены только стратегические узкие места на совместном болгаро-румынском участке Дуная, имеющие недостаточную глубину фарватера в засушливый сезон (менее 2,50 м – глубины, рекомендованной Дунайской комиссией) на критических участках.

20. Республика Болгария применяет термин «недостающее звено» в соответствии с Резолюцией № 49 и Синей книгой. В Синей книге для Болгарии недостающие звенья отсутствуют.

## **Д. Чешская Республика**

21. Чешская Республика применяет термины «узкие места» и «недостающие звенья» в соответствии с Синей книгой и пересмотренной Резолюцией № 49. Определения «основных и стратегических узких мест» для внутренних водных путей не применяются.

## **Е. Нидерланды**

22. Нидерланды определяют термин «узкое место» в соответствии с определениями, данными в Синей книге и Регламенте (ЕС) № 1315/2013. Под узкими местами понимаются водные пути или их участки, которые не соответствуют, либо в отношении которых предполагается, что они не будут соответствовать, в настоящем или будущем, стратегическим целевым параметрам в отношении класса водного пути, времени простоя или способности причальных сооружений по приему судов, и они признаны таковыми Министерством инфраструктуры и окружающей среды. Этот термин используется применительно к большинству планов по модернизации инфраструктуры внутренних водных путей, направленных на повышение национальных целевых характеристик.

23. Определения «основных и стратегических узких мест» и «недостающих звеньев» по отношению к внутренним водным путям не применяются.

24. Большинство участков водных путей категории Е в Нидерландах уже отвечают критериям для основных узких мест (класс IV) в соответствии с Синей книгой и поэтому преимуществом определения, используемого в Регламенте (ЕС) № 1315/2013, является отсутствие ссылки на целевые параметры класса IV. В то же время, желательна ссылка на международные

и/или национальные стратегические целевые параметры; по этой причине предлагается возможная модификация определения, приведенного в Резолюции № 49:

«Узкими местами называются такие участки сети европейских водных путей ~~международного значения~~, параметры которых значительно ниже **международных и/или национальных** целевых параметров».

## **Е. Словакия**

25. Словакия применяет определения «узких мест» и «недостающих звеньев» в соответствии с Регламентом (ЕС) № 1315/2013. Определения «основных и стратегических узких мест» по отношению к внутренним водным путям не применяются.

---