



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 5 а) предварительной повестки дня

Итоги Конференции высокого уровня**по внутреннему водному транспорту****(22 февраля 2017 года, Женева)****и первое совещание Специальной группы****по подготовке Глобальной конференции****по внутреннему водному транспорту:****итоги Конференции высокого уровня****по внутреннему водному транспорту****(22 февраля 2017 года, Женева)****Доклад о работе Конференции высокого уровня
по внутреннему водному транспорту
«Курс на Повестку дня в области устойчивого
развития на период до 2030 года: роль, проблемы
и возможности внутреннего водного транспорта»****Записка секретариата****I. Мандат**

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

2. Конференция высокого уровня по внутреннему водному транспорту была организована 22 февраля 2017 года по случаю семидесятой годовщины КВТ в целях рассмотрения основных проблем и возможностей развития внутреннего судоходства на глобальном уровне, освещения инициатив, направленных на расширение роли внутреннего водного транспорта, обмена передовым опытом, поощрения интермодального характера перевозок внутренним водным транспортом и эффективного реагирования на новые требования рынка.



3. SC.3/WP.3, возможно, пожелает рассмотреть итоги Конференции и вынести Рабочей группе по внутреннему водному транспорту (SC.3) рекомендации относительно последующей деятельности.

II. Участники

4. На конференции присутствовали более 60 участников из Беларуси, Бельгии, Вьетнама, Египта, Малайзии, Республики Молдова, Нигера, Нигерии, Парагвая, Польши, Российской Федерации, Судана, Уганды, Украины, Хорватии, Черногории, а также от Европейского союза (ЕС), Центральной комиссии по судоходству на Рейне (ЦКСР), Дунайской комиссии (ДК), Мозельской комиссии, Международного бюро труда (МБТ), Евразийской экономической комиссии (ЕАЭК), Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), Европейского союза речного судоходства (ЕСРС), Европейской федерации портов внутреннего судоходства (ЕФПВС), Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕРСТУ), Европейского совета грузоотправителей, Международной ассоциации маячных служб (МАМС), Международной ассоциации, представляющей взаимные интересы в сфере внутреннего плавания и страхования, а также ведения реестра внутренних судов в Европе (ИВР), российской Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта, Российской палаты судоходства, компании с ограниченной ответственностью СТК-Нестра, Группы Всемирного банка и других соответствующих организаций.

5. Конференция состояла из основных докладов министров и обсуждений в двух дискуссионных группах. В качестве модератора выступал г-н Марсиал Бустундий Навас, ЕБРР.

6. Конференцию открыла Директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН г-жа Эва Мольнар, которая произнесла вступительное слово. Она указала, что для использования возможностей внутреннего водного транспорта при решении крупных проблем необходимо объединять усилия, активизировать выступления за увеличение инвестиций, пользоваться имеющимися знаниями и опытом и устанавливать контакты между экспертами и странами в целях совместного повышения значимости внутреннего водного транспорта.

7. За вступительным словом последовало вступительное заявление заместителя Исполнительного секретаря ЕЭК ООН г-на Андрея Васильева. Он приветствовал участников и подчеркнул, что конференция станет важной вехой на пути к глобальному саммиту, предусмотренному в Белой книге ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе, и будет способствовать развитию этого вида транспорта.

8. С выступлениями и докладами на конференции можно ознакомиться по адресу <http://www.unece.org/trans/events/2017/itc-70th-anniversary/high-level-meetingoninlandwatertransport.html>.

III. Основное обсуждение

A. Основные доклады министров

9. Министр транспорта Российской Федерации г-н Максим Соколов подчеркнул важность внутреннего водного транспорта для сбалансированного и устойчивого функционирования всей транспортной системы и осветил текущую деятельность, направленную на развитие данного сектора. Он указал на то, что внутренние водные пути позволяют осуществлять недорогую, безопасную и эффективную перевозку тяжелых, навалочных и крупногабаритных грузов на дальние расстояния и имеют жизненно важное значение для регионов Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. В 2016 году была принята Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на пе-

риод до 2030 года в целях повышения эффективности, расширения географического охвата перевозок и увеличения доли этого сектора. Стратегия ориентирована на повышение безопасности судоходства посредством использования новых технологий, подготовку профессиональных кадров, развитие науки и бесперебойное функционирование гидротехнических сооружений.

10. Государственный министр транспорта Республики Нигер г-н Омар Хамиду Чиана рассмотрел роль внутренних водных путей как важного фактора укрепления социально-экономической интеграции в бассейне реки Нигер. Внутренние водные пути выступают в качестве альтернативы автомобильному транспорту и образуют связующее звено между районами, не имеющими выхода к морю. Принимая во внимание ограниченное использование реки и фрагментированную систему судоходства, он подчеркнул намерение правительства поддерживать действия, направленные на обеспечение ее устойчивости в долгосрочной перспективе. Г-н Чиана упомянул о насущных проблемах сектора, включая поддержание судоходности водных путей, развитие инфраструктуры, модернизацию портов, интеграцию в транспортные коридоры, создание современного флота, соблюдение технических норм и подготовку кадров, и подчеркнул необходимость принятия срочных мер, направленных на полное раскрытие потенциала этого вида транспорта.

В. Дискуссионная группа 1 – Межправительственное обсуждение в дискуссионной группе «Внутренний водный транспорт сегодня и завтра»

11. Генеральный директор Департамента внутреннего водного транспорта Вьетнама г-н Хоанг Хонг Зёнг подчеркнул растущую роль внутреннего водного транспорта в контексте национального социально-экономического развития. Он представил краткий обзор национальных транспортных коридоров и основных внутренних водных путей, а также рассказал о прогрессе, достигнутом в данном секторе, и о текущих потребностях, касающихся усовершенствования системы управления и расширения инвестиций в инфраструктуру. Кроме того, в его выступлении были затронуты вопросы более эффективного использования портов и терминалов, поддержания судоходности водных путей и принятия мер против наводнений, модернизации флота и повышения качества интермодальных перевозок. В Стратегии развития транспорта на период до 2020 года, концептуально охватывающей период до 2030 года, закреплены задачи развития, направленные на обеспечение всестороннего использования потенциала системы внутренних водных путей. Эта деятельность ориентирована на повышение доли грузовых перевозок по внутренним водным путям с 17,8% в 2015 году до целевого показателя в 32% к 2020 году.

12. Директор Департамента внутреннего судоходства Министерства морского хозяйства и внутреннего судоходства Польши г-жа Моника Немец-Бутрын проинформировала участников о планируемой деятельности, изложенной в документе «Прогнозирование планов развития внутренних водных путей в Польше на 2016–2020 годы», концептуально охватывающей период до 2030 года и направленной на расширение роли внутренних водных путей как на национальном уровне, так и в рамках европейской транспортной системы. К числу приоритетов должны быть отнесены восстановление судоходности главных рек, а также поддержка судостроительной отрасли и реконструкция морских и внутренних портов. Далее она упомянула о деятельности правительства Польши по присоединению к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

13. За докладами последовало выступление Государственного секретаря по вопросам инфраструктуры Министерства морских дел, транспорта и инфраструктуры Республики Хорватия г-на Томислава Михотича, посвященное текущей работе по развитию внутреннего водного транспорта в Хорватии согласно законодательству Европейского союза и целям в области устойчивого развития.

14. Участники подчеркнули важное значение внутреннего водного транспорта для устойчивого функционирования национальных транспортных систем и его содействие социальному и экономическому развитию, в частности в регионах, не имеющих выхода к морю. Внутренние водные пути являются альтернативой автомобильному транспорту, и цель перевозок по ним заключается в оптимизации транспортных потоков, уменьшении заторов и сокращении транспортных и логистических расходов, тогда как соответствующие стратегические решения направлены на увеличение их доли и полное раскрытие потенциала. Все еще не реализованы возможности обеспечить полную интеграцию рек международного значения в международные транспортные коридоры. В странах, имеющих судоходные водные пути, стратегическая концепция устойчивого внутреннего водного транспорта представляет собой неотъемлемую часть национальных стратегий в данной области.

15. Участники отметили, что существующее положение в указанном секторе разнится в зависимости от экономических условий, которые влияют на приоритеты и обязательства, связанные с инвестициями в этот вид транспорта. Тем не менее в данном секторе можно выявить общие проблемы, существующие на глобальном уровне, к которым относятся: ремонт и модернизация инфраструктуры, ликвидация существующих узких мест, увеличение пропускной способности внутренних портов; поддержание судоходности и реабилитация главных рек; укрепление административного потенциала; развитие современных технологий, стимулирование судостроительной отрасли и инноваций, а также обеспечение адекватной политики и решений в сфере инвестиций.

С. Дискуссионная группа 2 – Решение проблем внутреннего водного транспорта в различных речных бассейнах посредством региональной интеграции

16. Представляя организацию региональной интеграции, заместитель Генерального директора Генерального директората по мобильности и транспорту Европейской комиссии (ЕК) г-н Мэтью Болдуин провел обзор внутренних водных путей в контексте трансъевропейской транспортной сети (ТЕС-Т). Он указал на то, что в число приоритетов политики ЕС в области внутреннего водного транспорта входят усовершенствование транспортных связей и соединений посредством ликвидации узких мест, разработка современной концепции мобильности посредством предложения альтернативных и более устойчивых маршрутов для операторов и пассажиров и создание рынка труда. ЕК считает, что подходы к вопросам внутреннего водного транспорта в ЕС должны включать в себя создание нормативной базы, основанной на принципах регионального рынка, а также сотрудничество с другими учреждениями и соседними странами и недопущение дублирования усилий. Он подчеркнул далее, что, по мнению ЕК, в число основных задач входят распространение в секторе цифровых технологий и интермодальность, профессиональная квалификация, экологические вызовы (в том числе перераспределение перевозок по видам транспорта) и законодательство в области охраны окружающей среды.

17. Заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры ЕАЭК г-н Максим Асаул сделал заявление об основных целях и этапах осуществления скоординированной (согласованной) транспортной политики Евразийского экономического союза (ЕАЭС) для внутреннего водного транспорта, направленной на заключение международного соглашения о судоходстве в рамках ЕАЭС. Его целью является регулирование судоходства по внутренним водным путям государств-членов; согласование законодательства и программ профессиональной подготовки государств-членов; и взаимное признание государствами-членами свидетельств, дипломов и документов экипажей и персонала.

18. Речные комиссии представили свое видение устойчивого внутреннего водного транспорта в бассейнах рек. Генеральный секретарь ЦКСР г-н Бруно Джордж открыл обсуждение, указав основные сферы деятельности, куда Комиссия намерена внести свой вклад в рамках устойчивого развития внутреннего судоходства в бассейне Рейна согласно Концепции ЦКСР до 2018 года. Сюда входят унификация технических предписаний для судов и требований к профессиональной квалификации, экологическая устойчивость и реагирование на изменение климата, инновации и поддержка со стороны частного сектора, а также другие вопросы. В этой связи он упомянул: а) работу, проделанную в сотрудничестве с ЕК и другими международными организациями, в частности деятельность Европейского комитета по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) и принятие Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП); б) правила перевозки опасных грузов по внутренним водным путям; в) Международное руководство по безопасности для танкеров внутреннего плавания и терминалов; г) Руководство по радиотелефонной службе на внутренних водных путях; д) обязательные процедуры утверждения работ на водном пути Рейна; е) Конвенцию о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП); ж) сбор данных и наблюдение за рынком. Далее он упомянул о текущей работе по сокращению объема выбросов парниковых газов судами внутреннего плавания, включая положения о судах, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ) и водород.

19. Генеральный директор Секретариата ДК г-н Петар Маргич продолжил обсуждение, рассказав о повышении эффективности деятельности и о широких навигационных и технических вопросах, находящихся на рассмотрении. Деятельность ДК по созданию устойчивого внутреннего водного транспорта в бассейне Дуная, основанная на Конвенции о режиме судоходства на Дунае, включала в себя различные аспекты, такие как проекты в области инфраструктуры ТЕС-Т, ликвидация административных барьеров, восстановление фарватера, работа над положениями, касающимися безопасности, согласование технических требований для судов, профессионально-техническая подготовка, развитие речных информационных служб (РИС), правовые положения и поддержка частного сектора. Все это предполагает международное сотрудничество при реализации проектов между ДК, ЕК и другими международными организациями, в частности: а) Административного соглашения между ЕК и ДК; б) Стратегии ЕК для Дунайского региона; в) Генерального плана по восстановлению и поддержанию фарватера Дуная и его судоходных притоков; г) проектов DANTE и FAIRway на Дунае; д) разработки концепции надлежащего состояния судоходства; е) участия ДК в деятельности КЕСНИ и международных групп экспертов по РИС и по другим вопросам.

20. Обсуждение мнений о судоходной отрасли открыл Директор ЕФПВС г-н Александр ван ден Босх. На его взгляд, проблематика сектора портов внутреннего судоходства объединяет обсуждение самых разных вопросов – от сокращения зависимости сектора от ископаемых видов топлива до мультимодальных логистических узлов, перевалки энергетического сырья повышенной ценности, внедрения концепций экологически чистой логистики и продвижения по пути к новой экономике. В качестве основных задач для портов внутреннего судоходства были указаны развитие платформ на базе информационно-коммуникационных технологий, трансграничные связи, совместное планирование, обмен данными, ликвидация инфраструктурных барьеров и целевые бюджеты. Он указал, что данный сектор готов воспринять преимущества устойчивости; тем не менее более активное участие отрасли имеет жизненно важное значение для поиска равновесия между устойчивостью и будущим экономическим ростом для обеспечения оптимальных результатов.

21. Генеральный секретарь МАМС г-н Франсис Закарие осветил последние достижения комитетов МАМС в области цифровых и иных технологий. Он заявил, что те перспективы, которые открывает сектору развитие цифровых технологий и обмена данными, будут способствовать улучшению соединений и охвата, приносить пользу и возможности в плане эффективности, безопасности и надежности судоходства благодаря появлению новых технологий, сводить к минимуму навигационные ошибки, а также уменьшать расходы судовладельцев и властей. По мнению МАМС, основными вехами станут: а) дальнейшее развитие РИС; б) концепция электронной системы навигации, включая передачу, обработку и отображение навигационной информации в электронных форматах; в) службы движения судов (СДС) и управление движением по внутренним водным путям; г) автономные суда (без экипажа); и е) другие возможности, обусловленные новыми технологиями.

22. Генеральный секретарь ЕСРС и ИВР г-жа Терезия Хакштайнер напомнила некоторые ключевые факты, касающиеся показателей работы внутреннего водного транспорта. Она указала на такие его преимущества, как присущая ему экономия за счет объемов перевозок, безопасность, эффективность с точки зрения энергопотребления и затрат, низкий объем выбросов и уменьшение заторов. Среди существующих проблем было особо указано на необходимость того, чтобы для данного сектора были созданы следующие благоприятные условия: а) высококачественная инфраструктура; б) достаточный объем финансирования для обновления флота; в) интеграция в мультимодальные транспортные коридоры и логистические цепочки; г) наличие цифровых технологий; и е) политическая и финансовая поддержка, сопоставимая с той, которая оказывается другим видам транспорта. Она подчеркнула важность согласования и унификации законодательства на общеевропейском уровне, а также совершенствования управления как в государственном, так и в частном секторе.

23. Председатель Российской палаты судоходства г-н Алексей Клявин представил краткий обзор деятельности и основных задач Палаты, цель которой заключается в содействии повышению эффективности речного транспорта и максимизации его потенциала. Он указал на то, что узкие места в инфраструктуре представляют собой одно из основных препятствий к развитию внутреннего водного транспорта в Российской Федерации, наряду с экономической политикой, нормативно-правовыми актами, недостатком квалифицированного персонала, тарифами и налоговым бременем. В числе проблем российских судовладельцев он упомянул: а) потребность в инвестициях (особенно стимулирующих строительство новых судов); б) потребность в инновациях; в) государственный подход к страхованию; г) административные препоны; и е) важность использования передового опыта при разработке законодательных положений и стимулов для сектора. Важным вопросом, требующим рассмотрения, является также безопасность судоходства.

24. Представитель Группы Всемирного банка г-н Бернар Аритуа отметил растущий интерес к внутренним водным путям и инвестициям в них со стороны как государственного, так и частного сектора. На основе проектов, реализованных Всемирным банком на внутренних водных путях, находящихся за пределами региона ЕЭК ООН, он выявил следующие проблемы сектора: а) нехватка инвестиций в инфраструктуру для обеспечения судоходности; б) необходимость улучшения соединений с другими отраслями и видами транспорта; в) необходимость совершенствования профессиональной подготовки; и г) повышение привлекательности сектора. По мнению Всемирного банка, необходимо прилагать усилия к ликвидации препятствий для частных операторов на внутренних водных путях и активно вовлекать частный сектор в текущую работу.

25. Участники согласились с тем, что улучшение транспортной сообщаемости имеет ключевое значение для устойчивости, региональной интеграции, развития международных транспортных коридоров и связей с другими видами транспорта.

26. Было упомянуто о том, что в силу регионального характера внутреннего водного транспорта приоритеты в речных бассейнах определяются их текущими потребностями и задачами. В данном случае роль речных комиссий и их вклад в обеспечение устойчивости будет заключаться в том, чтобы посредством принятия правовых документов, согласования технических правил и профессиональных требований и поддержки инноваций на региональном уровне систематизировать усилия, направленные на обеспечение надлежащих условий судоходства и решение проблемы изменения климата. В этой связи было подчеркнуто, что для развития сектора и его деятельности желательно более активно привлекать частный сектор.

IV. Обсуждение и выводы, вопросы для дальнейшего рассмотрения

27. Участники указали, что судоходные водные пути играют важную роль в развитии регионов и стран, однако внутреннему водному транспорту еще предстоит в полной мере раскрыть свой потенциал. Они согласились с тем, что следует принять меры для увеличения доли и повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта. Для достижения этой цели следует сосредоточиться на следующем:

- расширение роли внутренних водных путей как неотъемлемого элемента интермодальных цепей поставок, развитие интермодальности, внутренних портов;
- ликвидация узких мест и обеспечение надежного и бесперебойного функционирования внутренних водных путей на протяжении периода навигации;
- повышение инвестиций в сектор, разработка благоприятной финансовой, страховой, тарифной и налоговой политики, сопровождающейся мерами по обновлению флота и строительству новых судов;
- ликвидация административных препятствий и совершенствование законодательной базы;
- внедрение инноваций, современных технологий и обмена данными;
- обеспечение более сильной политической поддержки и представление интересов сектора на государственном и частном уровнях.

28. Участники указали, что повышение безопасности судоходства посредством инноваций и современных технологий, создание новых типов судов, использующих экологически чистые виды топлива, повышение экологичности флота и использование экологически чистой логистики открывают перспективы для развития этого сектора и способствуют достижению целей в области устойчивого развития и борьбе с изменением климата.

29. Участники подчеркнули роль КВТ и его вспомогательных органов (в частности SC.3) в качестве форума для обмена опытом и передовой практикой в секторе с упором на общеевропейский аспект внутренних водных путей и портов, для согласования правил судоходства и технических предписаний, для поощрения скоординированного развития инфраструктуры внутренних водных путей, для разработки стратегических рекомендаций и для работы с международными конвенциями, касающимися внутреннего водного транспорта. Участники подчеркнули, что значительные результаты были достигнуты благодаря сотрудничеству между ЕК, речными комиссиями, ЕЭК ООН, международными объединениями и другими ключевыми субъектами. Они осветили необходимость аналогичных усилий для содействия развитию внутренних водных путей.

30. Участники упомянули о роли внутренних водных путей в достижении целей в области устойчивого развития. В качестве возможных дальнейших мер по содействию сектору на глобальном уровне было предложено рассмотреть возможность разработки глобальной базы данных с картами внутренних водных путей. Другое предложение заключалось в создании сети экспертов и заинтересованных субъектов в области внутреннего водного транспорта посредством проведения регулярных встреч, таких как Глобальная конференция по внутреннему водному транспорту, с использованием платформы КВТ или виртуальных соединений. Было решено, что все вопросы, рассмотренные на конференции, могут стать надежной основой для подготовки Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту, с тем чтобы создать возможности для дальнейшего развития этого сектора.
