



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 b) 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:
первое совещание Специальной группы
по подготовке Глобальной конференции
по внутреннему водному транспорту****Доклад о работе совещания экспертов по подготовке
Глобальной конференции по внутреннему водному
транспорту (22 февраля 2017 года)****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. Совещание экспертов по подготовке Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту состоялось во второй половине дня 22 февраля 2017 года и было приурочено к семидесятой годовщине КВТ.
3. Информация об основных обсуждениях и выводах совещания представлена ниже.



II. История вопроса

4. В Белой книге ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе, одобренной КВТ в 2011 году, в рамках Стратегической рекомендации № 4 об эффективном реагировании на новые требования рынка содержалось предложение организовать международную конференцию для стран, имеющих свои интересы в секторе внутреннего судоходства, в целях повышения информированности общественности о преимуществах внутреннего водного транспорта по сравнению и/или в сочетании с другими видами транспорта (ECE/TRANS/SC.3/189, пункт 216).

5. Конференции высокого уровня по внутреннему водному транспорту, проведенные в Европе за последние 30 лет, способствовали скоординированному развитию внутренних водных путей, внесению предложений по согласованным планам действий, направленным на расширение роли внутреннего водного транспорта, и закладке основ новой мультимодальной сети общеевропейских транспортных коридоров. В их число входят:

- Общеευропейская конференция министров по наиболее актуальным проблемам перевозок по европейским внутренним водным путям, состоявшаяся 11 сентября 1991 года (Будапешт);
- Общеевропейская конференция по внутреннему водному транспорту, состоявшаяся 5 и 6 сентября 2001 года в Роттердаме (Нидерланды);
- Общеевропейская конференция по внутреннему водному транспорту, состоявшаяся 13 и 14 сентября 2006 года в Бухаресте, за которой последовало принятие КВТ 8 февраля 2007 года резолюции № 258 «Содействие дальнейшему развитию внутреннего водного транспорта».

6. В соответствии с рекомендацией, содержащейся в Белой книге, и с учетом развития и достижений политики в области транспорта, принятия в 2015 году Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, Парижского соглашения по климату, современных тенденций в этом секторе и приоритетов, закрепленных в региональных и национальных стратегиях развития, КВТ организовал совещание экспертов по подготовке Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту.

III. Участники

7. На совещании присутствовали более 40 участников из Беларуси, Бельгии, Вьетнама, Египта, Китая, Малайзии, Республики Молдова, Нигера, Нигерии, Парагвая, Польши, Российской Федерации, Судана, Уганды, Украины, Хорватии, а также от Центральной комиссии по судоходству на Рейне (ЦКСР), Дунайской комиссии, Мозельской комиссии, Международного бюро труда (МБТ), Евразийской экономической комиссии (ЕАЭК), Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), Европейского союза речного судоходства (ЕСРС), Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕРСТУ), Европейского совета грузоотправителей, 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.

8. Г-н Франческо Дионори, начальник Секции транспортных сетей и логистики Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН, открыл совещание и выступил в качестве Председателя в соответствии с повесткой дня, предложенной секретариатом.

IV. Итоги Конференции высокого уровня по внутреннему водному транспорту (22 февраля 2017 года, первая половина дня): основные пункты и вопросы, подлежащие обсуждению при подготовке Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту (пункт 1 повестки дня)

9. Участникам напомнили, что на конференцию собрались представители нескольких государств – членов Организации Объединенных Наций, речных комиссий и международных организаций. Сделанные на конференции выводы подтвердили, что общие вопросы и проблемы следует решать на глобальном уровне. Обмен передовым опытом и укрепление сотрудничества будут способствовать поиску эффективных способов увеличения доли внутреннего водного транспорта, улучшения управления сектором и получения необходимой политической поддержки. Далее было упомянуто, что международные конвенции под эгидой КВТ представляют собой техническую и оперативную основу для эффективного функционирования внутреннего водного транспорта, в связи с чем необходимо призывать государства становиться Договаривающимися сторонами конвенций.

10. Представитель ЕСРС указала, что европейские предприятия отрасли будут признательны ЕЭК ООН за организацию конференции, посвященной внутреннему водному транспорту, в соответствии с опытом предыдущих общеевропейских конференций. В качестве оснований для проведения конференции она подчеркнула необходимость объединения усилий данного сектора для задействования его огромного, пока нетронутого потенциала и указала на то, что эта деятельность должна дополняться значительной политической поддержкой на высшем уровне.

11. Представитель Европейского совета грузоотправителей указал на то, что в ходе конференции было затронуто много интересных тем, особо подчеркнув распространение цифровых технологий, аспекты охраны окружающей среды и интермодальность. С учетом тесной связи между распространением цифровых технологий и внутренним водным транспортом он выразил мнение о том, что было бы полезно организовать аналогичное мероприятие, посвященное связи между техническими стандартами и распространением цифровых технологий.

12. Для обсуждения в ходе настоящего совещания Российская Федерация предложила следующие основные темы:

- цель конференции, которую можно было бы выразить в виде короткого лозунга;
- вопросы, которые можно решить на глобальном уровне;
- ожидаемые итоги и преимущества для правительств и делового сектора.

13. С учетом регионального характера внутреннего водного транспорта Российская Федерация придерживается того мнения, что на более широком уровне следует рассматривать главным образом вопросы общего характера, в том числе следующие вопросы: обмен технологиями, мнениями и передовым опытом, возможная унификация технических стандартов и административных правил и возможные экономические подходы.

14. Участники упомянули о том, что итоги конференции должны быть хорошо задокументированы, а тексты выступлений – помещены в открытый доступ.

V. Представление идей, касающихся учреждения Глобального центра знаний по внутреннему водному транспорту (пункт 2 повестки дня)

15. Участники приняли к сведению представленную Группой Всемирного банка информацию о концепции создания глобального центра знаний по внутреннему водному транспорту в качестве структуры, позволяющей обмениваться информацией по представляющим общий интерес вопросам, которые актуальны для большинства стран, имеющих судоходные водные пути, при одновременном извлечении передового опыта и уроков. В их число могут входить повышение экологичности флота, осуществление программ инноваций и модернизации флота, реклассификация водных путей, экономические меры в поддержку данного сектора, привлечение частного сектора и другие актуальные проблемы.

16. Участники согласились с тем, что идею учреждения глобального центра знаний по внутреннему водному транспорту можно рассмотреть на конференции.

VI. Цель и сфера охвата Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту (пункт 3 повестки дня)

17. Участники приняли к сведению презентацию секретариата по предлагаемой цели конференции под названием «Укрепление роли внутреннего водного транспорта в мире, занимающемся достижением целей в области устойчивого развития», проект программы, ожидаемые итоги и темы для обсуждения в дискуссионных группах. Было предложено пригласить все страны, имеющие свои интересы в секторе внутреннего судоходства, региональные комиссии Организации Объединенных Наций, речные комиссии, организации по освоению бассейнов и другие межправительственные организации, организации региональной интеграции, международные и национальные неправительственные организации и других ключевых субъектов.

18. Представитель Европейского совета грузоотправителей указал, что в программу конференции можно включить вопросы, выходящие за рамки внутреннего водного транспорта, однако актуальные для него, в частности вопросы, касающиеся терминалов, океанского судоходства и других видов транспорта, связанных с внутренним судоходством.

VII. Возможные итоги Конференции (пункт 4 повестки дня)

19. Российская Федерация указала, что итоги конференции должны иметь практическую ценность с точки зрения водных путей, портов, судоходных компаний и администраций в плане безопасности, охраны окружающей среды и выгод для экономики. С этой целью необходимо определить проблемы внутреннего водного транспорта, ту помощь, которая может быть оказана в их решении, а также те сферы, в которых внутренний водный транспорт имеет преимущества перед автомобильным и железнодорожным транспортом и, следовательно, является конкурентоспособным. Российская Федерация заявила, что в силу регионального характера внутреннего водного транспорта отсутствует необходимость в глобальном регулировании или глобальных документах, которые применялись бы на универсальной основе.

20. В качестве итогов и в связи с целью Конференции Российская Федерация предложила следующие темы:

- наращивание потенциала и оказание помощи странам в создании надежной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности внутреннего водного транспорта;
- подготовка рекомендаций, касающихся обеспечения надлежащей сбалансированности между всеми видами транспорта;
- подготовка рекомендаций, касающихся надлежащих финансовых и экономических механизмов, которые можно использовать для поощрения строительства новых судов;
- проведение научного исследования, посвященного гидрометеорологическим условиям основных рек мира, в целях определения тенденций, влияющих на судоходство в долгосрочной перспективе. Его результаты позволят судоходным компаниям планировать свою коммерческую деятельность на более длительные периоды, основываясь на прогнозируемом среднем жизненном цикле речных судов в 20 лет.

21. Во избежание создания необоснованной дополнительной нагрузки на сектор, который уже работает на пределе возможностей, Российская Федерация предложила сосредоточиться на конкретных задачах с практическими результатами, а не на общих заявлениях.

22. Представитель Европейского совета грузоотправителей указал, что привлекательность данного сектора для рынка следует обеспечивать посредством освещения сильных сторон внутренних водных путей и надежности внутреннего водного транспорта в цепи поставок.

23. Представитель Российской палаты судоходства высказал то мнение, что итоговый документ конференции, помимо политических деклараций и заявлений, должен отражать макроэкономические последствия всестороннего использования потенциала всех видов транспорта и содержать рекомендации для правительств и делового сектора относительно рационализации грузовых потоков. Для достижения этой цели необходимо провести научное исследование, посвященное макроэкономическому воздействию применительно к каждому виду транспорта, перевозящему определенные типы грузов, в рамках которого можно определить критерии оценки с должным учетом условий и возможностей различных стран.

VIII. Место и сроки проведения Конференции (пункт 5 повестки дня)

24. После состоявшихся обсуждений участники договорились считать предварительным сроком проведения конференции март 2018 года. Обсуждение возможных мест проведения данного мероприятия продолжается.

IX. Выводы и последующие шаги (пункт 6 повестки дня)

25. Российская Федерация указала на то, что чрезвычайно важно обеспечить успех этой конференции, поскольку она станет первым мероприятием глобального масштаба. Достижение успеха возможно при условии решения всех вышеуказанных вопросов и проведения подготовительной работы в установленные сроки.

26. Относительно подготовительной работы Российская Федерация упомянула далее о необходимости определить ее сроки и очертить круг ее мероприятий, составить план работы и принять решение о необходимом числе совещаний участвующих в ней экспертов.

27. Участники приняли решение учредить специальную группу для осуществления всех необходимых приготовлений к этой конференции. Ко всем заинтересованным сторонам была обращена просьба выдвинуть своих представителей для участия в работе специальной группы. Было решено организовать ее первое совещание на следующей сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях, которая пройдет 14–16 июня 2017 года. До этой даты и в последующий период дальнейшая работа будет вестись путем организации виртуальных совещаний и по переписке.

28. К секретариату была обращена просьба подготовить резюме обсуждения и предложение относительно сроков и проекта программы подготовки к Конференции.
