

Distr.: Restricted
27 January 2020

Russian only

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

**Рабочая группа по унификации технических
предписаний и правил безопасности
на внутренних водных путях**

Пятьдесят шестая сессия

Женева, 12–14 февраля 2020 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

Перевозки «река–море» в Европе

Тематический отчет по перевозкам «река–море»

Представлено Центральной комиссией судоходства по Рейну

В приложении к настоящему документу приведен перевод на русский язык проекта «Тематического отчета по перевозкам "река–море"», представленного Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР), подготовленный секретариатом в соответствии с английским текстом отчета и основанный на документах ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/5 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/6. Приведенный текст может служить лишь как справочное издание для делегаций, работающих на русском языке.

Завершенный отчет на английском, французском, немецком и нидерландском языках будет размещен на официальном сайте ЦКСР по адресу <https://inland-navigation-market.org/>, а презентации на английском языке, которые были представлены в ходе рабочего совещания по перевозкам «река–море», проведенном ЦКСР 11 сентября 2019 года в Дуйсбурге (Германия) — на веб-странице www.ccr-zkr.org/13020153-en.html (на английском языке).

Приложение

Тематический отчет по перевозкам «река–море»

<i>Содержание</i>	<i>Стр.</i>
Глава 1 – Методология и сфера охвата отчета	3
1) Определения, термины и сфера охвата отчета	3
2) Методология и представление данных на уровне Европейского союза	4
Глава 2 – Перевозки «река–море» в Европе: перевозки, осуществляемые морскими судами, заходящими на внутренние водные пути	5
1) Обзор перевозок «река–море» в Европе, осуществляемых морскими судами	5
2) Правовые и экономические аспекты перевозок «река–море», осуществляемых морскими судами	7
3) Перевозки грузов на судах «река–море» в основных странах Европейского союза	10
a. Перевозки «река–море» в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии	10
b. Перевозки «река–море» в Швеции	16
c. Перевозки «река–море» в Румынии	19
d. Перевозки «река–море» в Нидерландах	24
e. Перевозки «река–море» в Бельгии	27
f. Перевозки «река–море» в Финляндии	30
g. Перевозки «река–море» в Германии	34
h. Перевозки «река–море» во Франции	40
i. Перевозки «река–море» в Португалии	45
4) Перевозки грузов на судах «река–море» в странах вне Европейского союза	46
a. Перевозки «река–море» в России	46
b. Перевозки «река–море» в Украине	47
Глава 3 – Перевозки «река–море» в Европе: перевозки, осуществляемые судами внутреннего плавания с выходом в море	47
1) Введение и общие правила классификации	47
2) Суда внутреннего плавания, выходящие в море: устьевое судоходство в Бельгии	49
3) Суда внутреннего плавания, выходящие в море: Франция	51
4) Суда внутреннего плавания, выходящие в море: перспективы на будущее	53

Глава 1 - Методология и сфера охвата отчета

1) Определения, термины и сфера охвата отчета

В Справочном руководстве Евростата по статистике внутреннего водного транспорта¹ содержится следующее определение термина «перевозка река–море»: *«транспортная операция, осуществляемая частично по внутренним водным путям (ВВП) и частично морем без перегрузки. Она может осуществляться судами внутреннего плавания или морскими судами. Любое судно внутреннего плавания, осуществляющее такую перевозку, должно иметь соответствующее разрешение на эксплуатацию в море»*. Такое же определение предлагается в пятом издании Глоссария по статистике транспорта², в котором используется также альтернативный термин «перевозка "море–река"». Также широко используется термин «перевозка "река–море"»³. Наконец, в Швеции и Финляндии для обозначения этого вида перевозок используют термин «перевозка "озеро–море"». В настоящем отчете используется термин «перевозки "река–море"».

Исходя из этого определения, в настоящем отчете проводится анализ двух видов перевозок «река–море»:

- перевозки «река–море», осуществляемые морскими судами, приспособленными для судоходства по внутренним водным путям (судами река–море) (см. главу 2);
- перевозки «река–море», осуществляемые судами внутреннего плавания, приспособленными для выхода на определенное расстояние в море⁴. Ниже будут рассмотрены примеры таких перевозок в Бельгии и Франции (см. главу 3). В Бельгии в отношении этого частного случая перевозок используются термины «суда устьевое типа/устьевое судоходство».

Цель настоящего отчета заключается в повышении осведомленности и информированности о перевозках «река–море» в Европе. Стоит отметить, что перевозкам «река–море» было уделено внимание в годовом отчете о состоянии рынка за 2013 год⁵. Кроме того, для сбора дополнительных сведений о европейском рынке перевозок «река–море» в сентябре 2019 года было организовано рабочее совещание с участием основных представителей данной отрасли транспорта. Все презентации на английском языке, которые были представлены в ходе рабочего совещания, размещены на веб-сайте ЦКСР, посвященном обзору рынка <https://inland-navigation-market.org/>.

¹ Eurostat, Reference Manual of Inland Waterway Transport Statistics, Version 9.1 April 2018, sections 4.1.6 and 5.2: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Inland+waterways-Reference+Manual-v9.1-April+2018.pdf>.

² Glossary for transport statistics, 5th edition 2019: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/10013293/KS-GQ-19-004-EN-N.pdf/b89e58d3-72ca-49e0-a353-b4ea0dc8988f>.

Примечание секретариата: В настоящее время готовится к выпуску русскоязычная версия пятого издания Глоссария по статистике транспорта. Русскоязычную версию четвертого издания этого глоссария можно загрузить по ссылке <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/glossru4.pdf>.

³ См., например, проект ЭММА «Укрепление потенциала внутреннего судоходства и перевозок "река–море" в Европе и регионе Балтийского моря».

Примечание секретариата: на русском языке см. www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-WP3-2019-25r.pdf.

⁴ В пятом издании Глоссария по статистике транспорта (2019 год) для их обозначения используются также термины «суда типа "река–море"» и «суда типа "море–река"».

⁵ См. https://ccr-zkr.org/files/documents/om/om13_en.pdf (стр. 81–93 англоязычной версии документа).

2) Методология и представление данных на уровне Европейского союза

С учетом небольшого количества имеющихся статистических данных по пассажирским перевозкам «река–море» в Европе основное внимание в данном отчете уделяется грузовым перевозкам «река–море». На уровне Европейского союза согласованная система представления данных по перевозкам «река–море» отсутствует, и Евростат не имеет специального механизма сбора таких данных.

В связи с этим данные для настоящего отчета в основном были получены непосредственно от национальных статистических управлений, других национальных источников статистических данных и заинтересованных сторон. Из-за того, что используемые национальными управлениями методики сбора данных частично различаются, данные по перевозкам «река–море» могут включаться в статистику как морских перевозок, так и перевозок по ВВП (или сразу в обе эти сводки статистических данных). Однако с учетом низких объемов перевозок «река–море» по сравнению с общим объемом морских перевозок или перевозок по ВВП их двойной учет (т. е. включение соответствующих статистических сведений в базы данных как по морским перевозкам, так и по перевозкам по ВВП) допускается. Кроме того, используемые для целей статистики определения перевозок «река–море» могут также различаться в разных государствах-членах.

В этом отношении хорошим примером является Кильский канал, соединяющий Брунсбюттель на Северном море с Килем на Балтийском море через Шлезвиг-Гольштейн на севере Германии. Данные по Кильскому каналу фигурируют в наборах статистических данных как по морским перевозкам, так и по перевозкам по ВВП.

В немецкой системе статистического учета Кильский канал рассматривается как морской и как внутренний водный путь. Поэтому перевозки, осуществляемые между головой или устьем Кильского канала (Киль или Брунсбюттель) и любым морским портом (например, Клайпеда в Литве или Роттердам в Нидерландах), транзитные перевозки через Кильский канал и перевозки между тем или иным портом Кильского канала и каким-либо другим морским портом, расположенным за пределами Кильского канала, учитываются как морские перевозки. Однако, если пользоваться определением, содержащимся в Справочном руководстве Евростата по статистике внутреннего водного транспорта, то последний случай может быть отнесен к перевозкам «река–море».

Методология представления статистических данных по перевозкам «река–море» обсуждалась на нескольких заседаниях рабочей группы Евростата, занимающейся вопросами судоходства по морским и внутренним водным путям.

Первоначально Евростат рекомендовал национальным статистическим управлениям представлять данные о перевозках «река–море» в соответствии с «видом судоходства». Другими словами, если перевозка осуществляется по ВВП, то она должна быть отражена в статистике перевозок по ВВП, а если перевозка осуществляется по морским районам, то она должна быть отражена в статистике морских перевозок.

В Справочном руководстве по статистике внутреннего водного транспорта Евростат рекомендует представлять данные по перевозкам «река–море» в соответствии с «типом судна». Иными словами:

1. если перевозка «река–море» осуществляется судном внутреннего плавания, то она должна быть отражена в статистике перевозок по ВВП, а не в статистике морских перевозок;
2. если перевозка «река–море» осуществляется морским судном, то она должна быть отражена в статистике морских перевозок, а не в статистике перевозок по ВВП.

Однако если информация о типе судна отсутствует, то для определения того, осуществляется ли перевозка «река–море» судном внутреннего плавания или морским судном, можно использовать сопутствующую информацию (например, сведения о порте погрузки/разгрузки).

При необходимости и в целях формирования на национальном уровне актуальной и согласованной статистики перевозок по ВВП информацию об отдельных перевозках «река–море», осуществляемых морскими судами, можно включать в представляемые Евростату данные как по морским перевозкам, так и по перевозкам по ВВП. Однако о любых подобных отступлениях от изложенных выше основных рекомендаций необходимо четко уведомлять Евростат, с тем чтобы соответствующая информация фигурировала в метаданных, касающихся статистики перевозок по ВВП. При этом в связи с предложенными рекомендациями в некоторых случаях по-прежнему возникают возражения. Например, если бы эта методология применялась во Франции, то данные по перевозкам «река–море» включались бы главным образом в статистику морских перевозок.

Следует отметить, что проанализированные при подготовке настоящего отчета статистические данные касаются по большей части перевозок «река–море», осуществляемых морскими судами. Доступных статистических данных, касающихся выхода в море судов внутреннего плавания, гораздо меньше, поскольку существует лишь несколько районов, которые перечислены в настоящем отчете и по которым имеются данные, где суда внутреннего плавания эксплуатируются в море.

В связи с отсутствием на уровне Европейского союза согласованных данных при подготовке настоящего отчета использовались данные из национальных статистических сводок и проводился анализ по каждой стране по отдельности. Во всех соответствующих главах приводятся пояснения относительно применяемой в той или иной стране методологии расчета грузовых перевозок «река–море». Различия между методологиями могут оказать некоторое влияние на степень сопоставимости результатов, анализируемых в настоящем отчете.

Наконец, для ряда анализируемых в настоящем отчете стран статистические данные были взяты из баз данных по внутреннему судоходству, что свидетельствует о сложившейся в некоторых национальных статистических управлениях практике, согласно которой перевозки «река–море» рассматриваются как один из сегментов внутреннего водного транспорта (ВВТ).

Глава 2 – Перевозки «река–море» в Европе: перевозки, осуществляемые морскими судами, заходящими на внутренние водные пути

1) Обзор перевозок «река–море» в Европе, осуществляемых морскими судами

Перевозки «река–море» осуществляются на всех крупных реках Европы, имеющих выход в открытое море. В ЕС этот вид перевозок особенно распространен в Швеции, Финляндии, Соединенном Королевстве*, Нидерландах, Германии, Франции, Бельгии, Португалии и Румынии. За пределами Европейского союза он хорошо развит в России** и Украине.

* *Примечание секретариата:* в данном отчете для Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии используется название «Соединенное Королевство».

** *Примечание секретариата:* в данном отчете для Российской Федерации используется название «Россия».

Основные районы перевозок «река–море» в Европе

Основные пользователи перевозок «река–море» в Европе относятся к следующим отраслям: металлургическая промышленность в Бельгии, Германии и Румынии; лесная промышленность в Швеции и Финляндии; нефтегазовый сектор в Соединенном Королевстве; сельскохозяйственный сектор в Дунайском регионе и во Франции.

Вниз по Рейну перевозится металлопродукция, а вверх — лесоматериалы, бумажная продукция и сжиженные газообразные продукты из Скандинавии.

Четверть объема перевозок по Тролльхеттанскому каналу (Швеция) приходится на нефтепродукты.

Основные торговые партнеры немецких операторов перевозок «река–море» расположены в Северной Европе (Соединенное Королевство, Норвегия и Швеция), в то время как бельгийские и французские операторы обслуживают два основных направления — северное (Соединенное Королевство, Финляндия, Нидерланды, Норвегия) и южное (Испания, Марокко, Алжир, Турция, Италия). Кроме того, аммиачная селитра импортируется во Францию исключительно с помощью перевозок «река–море», которые осуществляются из Антверпена в расположенный на Сене Руан.

Основными торговыми партнерами Финляндии являются Россия, Нидерланды, страны Балтии и Германия.

В Румынии перевозки «река–море» ориентированы на Средиземноморский регион на юге Европы.

В настоящее время совокупный грузооборот перевозок «река–море» в Европейском союзе составляет почти 64 млн тонн, а с учетом перевозок этого типа в России их Совокупный грузооборот перевозок «река–море» в России составляет почти 25 млн тонн.

Таблица 1: Обзор перевозок «река–море», осуществляемых в Европе морскими судами

Страна	Объем перевозок «река–море» (млн т)*	Объем перевозок по внутренним водным путям (млн т)*	Наиболее важный товарный сегмент в рамках перевозок «река–море»
Соединенное Королевство	47,6	4,1**	Сырая нефть и продукты нефтепереработки
Россия	25	115	Нефть и нефтепродукты, зерно, уголь, лесоматериалы, металлы, удобрения
Швеция	6,62	0	Лесоматериалы и нефтепродукты
Румыния	4,50	29	Сельскохозяйственная продукция
Нидерланды	4,48	359	Чугун и сталь
Бельгия	1,9	205	Чугун и сталь
Финляндия	1,3	0,4	Лесоматериалы и минеральное сырье

<i>Страна</i>	<i>Объем перевозок «река–море» (млн т)*</i>	<i>Объем перевозок по внутренним водным путям (млн т)*</i>	<i>Наиболее важный товарный сегмент в рамках перевозок «река–море»</i>
Германия	0,76	198	Чугун и сталь
Франция	0,75	60	Руды, металлолом и металлопродукция, сельскохозяйственная продукция

Источник: анализ ЦКСР, основанный на данных национальных статистических управлений стран, указанных в таблице, TrafikAnalys, Rijkswaterstaat и Российской палаты судоходства.

* Для Германии, Румынии, Финляндии, Франции приводятся данные за 2018 год, а для Бельгии и Соединенного Королевства — за 2017 год.

** В Соединенном Королевстве объем перевозок «река–море» в 11,6 раза превышает объем перевозок, осуществляемых исключительно по ВВП.

Если бы в Соединенном Королевстве, Финляндии и Румынии перевозки «река–море» рассматривались как один из сегментов внутреннего водного транспорта, то общие показатели перевозок по ВВП были бы гораздо более высокими. Доля перевозок «река–море» в совокупном объеме перевозок на внутреннем водном транспорте составила бы 1 160%, 315% и 15% соответственно. В Бельгии, Германии и Франции на перевозки «река–море» приходится менее 1,5% от общего объема перевозок на внутреннем водном транспорте. В Швеции подобное сравнение является не столь актуальным, поскольку в этой стране учет перевозок на внутреннем водном транспорте в настоящее время не ведется.

2) Правовые и экономические аспекты перевозок «река–море», осуществляемых морскими судами

Морские суда, осуществляющие перевозки «река–море», предназначены для движения как по морским, так и по внутренним водным путям без перевалки грузов в морском порту. Такие суда имеют номер Международной морской организации (ИМО). Таким образом, они должны быть приспособлены для судоходства в районах обоих типов, и их классификация должна проводиться по особым правилам. Строительство таких судов должно осуществляться под наблюдением признанного классификационного общества в соответствии с его правилами классификации.

Кроме того, эти суда должны соответствовать действующим нормативным предписаниям как для морских районов, так и для ВВП. Технические правила, касающиеся оборудования и безопасности судов, устанавливаются регламентом Европейского союза, действие которого распространяется на все ВВП Европейского союза⁶. Вместе с тем морские суда, имеющие конвенционные свидетельства (в отношении технических требований, относящихся к конструкции, оборудованию и предупреждению загрязнения), предусмотренные такими конвенциями, как СОЛАС, КГМ или МАРПОЛ⁷, могут эксплуатироваться в районах, подверженных воздействию приливов и отливов, и на ВВП Европейского союза⁸ (на временной основе) без выполнения технических предписаний, установленных этим регламентом. Таким

⁶ Регламент (ЕС) 2016/1629 Европейского парламента и Совета от 14 сентября 2016 года, устанавливающий технические требования к судам внутреннего плавания <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32016L1629>.

⁷ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), Международная конвенция о грузовой марке (КГМ), Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ).

⁸ Статья 2 Регламента (ЕС) 2016/1629.

образом, при выполнении этих условий судно типа «река–море» может осуществлять судоходство по всем ВВП — за исключением Рейна — вплоть до того участка, где условия судоходства не позволяют ему двигаться дальше (этот участок определяется в зависимости от параметров водных путей и характеристик судна типа «река–море»).

Что же касается Рейна, то там в отношении судов действуют особые технические требования. Это касается в том числе и плавающих по Рейну морских судов, которые помимо конвенционных свидетельств для морских судов, должны также иметь «свидетельство морского судна, эксплуатируемого на Рейне»⁹. Кроме того, морские суда, перевозящие жидкие или газообразные опасные грузы, могут осуществлять судоходство на ВВП Европейского союза только в том случае, если они имеют свидетельство ВОПОГ¹⁰.

Что касается требований по предотвращению загрязнения с судов, морские суда, приспособленные для эксплуатации на ВВП, должны соответствовать требованиям в отношении экологии, применяемым к морским судам, в частности, нормам ИМО в отношении загрязнения и выбросов, а не тем требованиям, которые применяются к судам внутреннего плавания.

В разных странах различаются не только нормативные требования, но и условия перевозок «река–море», которые в значительной степени зависят от географического положения, района плавания, инфраструктуры водных путей и погодных условий. Суда типа «река–море» зачастую предназначены для эксплуатации в конкретном районе плавания, и они должны соответствовать требованиям в отношении длины и ширины, а также ограничениям по осадке и высоте, действующим в районе эксплуатации. Например, морским судам, осуществляющим судоходство по Сайменским ВВП (озерная система в Финляндии), должен быть присвоен ледовый класс.

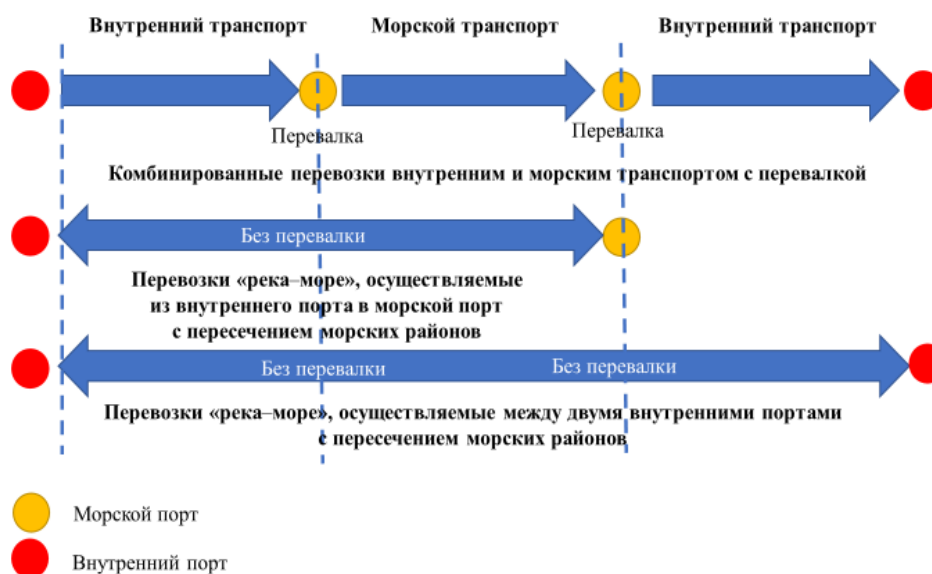
Перевозки «река–море», осуществляемые морскими судами, не следует путать со комбинированными перевозками внутренним и морским транспортом, при осуществлении которых необходима перевалка грузов между этими двумя видами транспорта.

⁹ В соответствии со статьей 25.01.2 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания, в которой содержатся особые положения, применимые к морским судам, эксплуатируемым на Рейне: www.cesni.eu/wp-content/uploads/2018/12/ES_TRIN_2019_en.pdf.

Примечание секретариата: см. русскоязычную версию документа 2017 года www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/publications/ES-TRIN_2017_ru_full.pdf.

¹⁰ Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

Различия между перевозками «река–море» и комбинированными перевозками внутренним и морским транспортом



Значительным преимуществом перевозок «река–море» является отсутствие перевалки грузов в морском порту. Благодаря этому сокращаются транспортные расходы, достигается экономия времени (удается избежать возможной перегруженности морских портов и связанных с этим задержек) и снижается риск повреждения груза в результате дополнительной перевалки. Таким образом, перевозки «река–море» хорошо подходят для транспортировки хрупких грузов (например, бумажной продукции), грузов, перевозка которых требует особой осторожности во избежание их повреждения (помимо бумажной продукции это относится и к некоторым металлам и металлопродукции), а также для проектных грузоперевозок (перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов и оборудования).

Расстояние — это еще одно уникальное преимущество данного вида перевозок, позволяющих с помощью морских судов обеспечить сообщение между зарубежными портами и довольно удаленными от моря пунктами внутри страны. В наличии имеется широкий выбор судов с различными размерениями и грузоподъемностью, причем наиболее современные суда часто характеризуются меньшей осадкой, что позволяет им обеспечивать связь с внутренними районами, расположенными еще дальше от моря. Например, некоторые суда типа «река–море» могут без перевалки осуществлять проектные грузоперевозки из порта Дуйсбург вплоть до Пиренейского полуострова и Касабланки. При этом данный вид перевозок является экологически чистым. По мнению основных участников отрасли перевозок «река–море», экологические аспекты и политическая поддержка перехода на более экологичные виды транспорта могут способствовать увеличению спроса на данный вид перевозок.

Однако, как уже отмечалось выше, суда типа «река–море» должны быть приспособлены для плавания по ВВП, а судоходство «река–море» зависит от состояния внутреннего судоходства, соответствующей инфраструктуры и уровня воды. Первостепенное значение для полноценного осуществления перевозок «река–море» имеет надлежащий уровень развития и обслуживания инфраструктуры ВВП (в частности, изнашивающихся мостов и шлюзов) и самих водных путей. Как и в случае перевозок исключительно по ВВП, для перевозок «река–море» отсутствие предсказуемости (например, из-за колебания тарифов на грузоперевозки) и надежности (из-за задержек, колебания уровня воды) может негативно сказаться на

спросе на данный вид перевозок. Поэтому возможность предоставления транспортных услуг круглогодично и при любых погодных условиях представляет собой серьезную проблему для перевозок «река–море». Кроме того, на фоне значительного колебания уровня доступности речных портов оказывается трудно соблюдать принцип доставки «точно в срок».

Грузоподъемность судов типа «река–море» при заходе на ВВП также является ограниченной, в результате чего при их эксплуатации трудно добиться экономии за счет эффекта масштаба. Помимо этого, строить суда типа «река–море» оказывается гораздо труднее, и при одинаковой осадке они характеризуются меньшим объемом водоизмещения (т. е. меньшим коэффициентом полноты), чем суда внутреннего плавания. Зачастую, особенно когда тарифы на обработку грузов и их перевозку по ВВП оказываются низкими, конкуренцию перевозкам «река–море» составляют комбинированные перевозки морским и внутренним водным транспортом, сопряженные с перевалкой грузов. Кроме того, строительство и эксплуатация судов типа «река–море» связаны с большими затратами. С учетом всех этих факторов перевозки «река–море» являются экономически обоснованными в случае лишь очень узких сегментов рынка и конкретных маршрутов.

Кроме того, основные участники рынка¹¹ отмечают следующие дополнительные трудности, с которыми сопряжены перевозки «река–море»:

- язык: не на всех ВВП английский язык является общепринятым;
- износ флота: около половины судов типа «река–море» были построены более 25 лет назад. Суда, возраст которых насчитывает менее 15 лет, составляют приблизительно треть флота. В компаниях, которые в последние годы не инвестировали в свой флот, широко обсуждается или уже утверждено выделение средств либо на обновление стареющего флота (в преддверии дефицита судов типа «река–море»), обусловленного растущим спросом на них), либо на модернизацию двигателей. Однако серьезным препятствием могут оказаться высокие затраты, связанные с новыми судами типа «река–море»;
- общая нехватка информации о перевозках «река–море».

3) Перевозки грузов на судах «река–море» в основных странах Европейского союза

а. Перевозки «река–море» в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии

Определения и районы водных путей

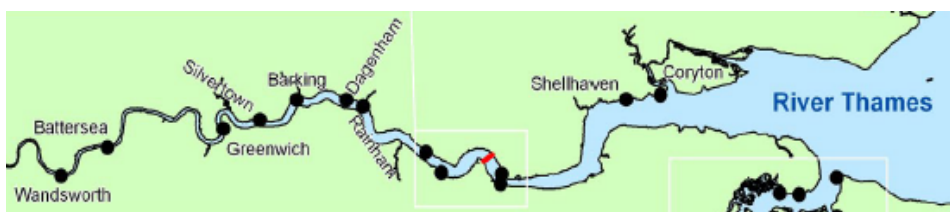
В соответствии с определением Министерства транспорта, перевозки «река–море» означают все морские перевозки, которые пересекают внутренние воды, тем самым проходя границу внутренних водных путей (ГВВ), которая является географически определенной границей в районе устья рек. Расположение этой границы определяется средней высотой волны. Сама граница представляет собой прямую линию между двумя точками на берегу. Министерство транспорта определяет ГВВ как «ближайшую к морю точку устья, к которой может быть обоснованно проложен мост или туннель, [при этом] предполагается, что ширина водной

¹¹ В частности, члены Комитета Европейского союза речного судоходства (ЕСРС) по перевозкам «река–море».

поверхности составляет как менее 3 км при низкой воде, так и менее 5 км при высокой воде во время весенних приливов»¹².

На приведенных ниже картах показаны четыре дельтовых района Соединенного Королевства с самым высоким объемом перевозок «река–море». На них указаны ГВВ (красным цветом) и наиболее важные порты и причалы вдоль рек. Синей линией показана так называемая «сглаженная водная граница», которую не следует путать с ГВВ. Все перевозки, которые полностью проходят в пределах этой «сглаженной водной границы», рассматриваются как исключительно внутреннее движение по водным путям. Однако ГВВ имеет значение и для перевозок «река–море», причем все перевозки, которые осуществляются из открытого моря или в открытое море и которые пересекают ГВВ, относят к перевозкам «река–море»¹³. Для реки Темзы «сглаженная водная граница» лежит за пределами части устья Темзы, показанной на карте.

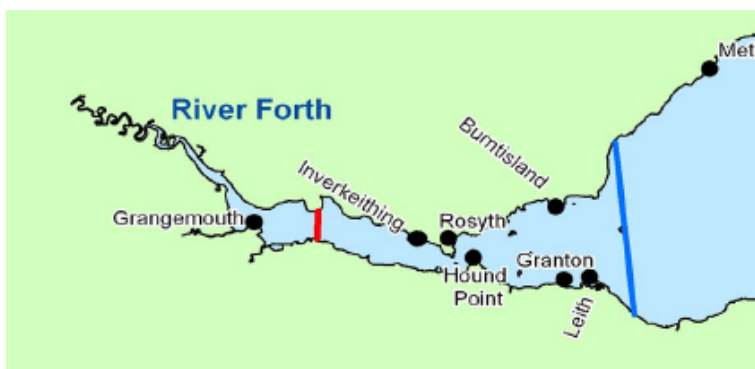
Карта: река Темза с границей внутреннего водного пути и портами и причалами для перевозок «река–море»*



Источник: Министерство транспорта/ЦКСР.

* Указана красным цветом.

Карта: река Форт с границей внутреннего водного пути и портами и причалами для перевозок «река–море»*



Источник: Министерство транспорта/«Citeasen»/ЦКСР.

* Указана красным цветом.

¹² Источник: Министерство транспорта (2017 год), «Domestic waterborne freight 2017: notes and definitions» («Внутренние водные перевозки, 2017 год: примечания и определения»).

¹³ Там же.

Карта: Манчестерский судоходный канал/река Мерси с границей внутреннего водного пути* и портами и причалами для перевозок «река–море»



Источник: Министерство транспорта/ЦКСР.

* Указана красным цветом.

Карта: река Хамбер с границей внутреннего водного пути* и портами и причалами для перевозок «река–море»



Источник: Министерство транспорта/ЦКСР.

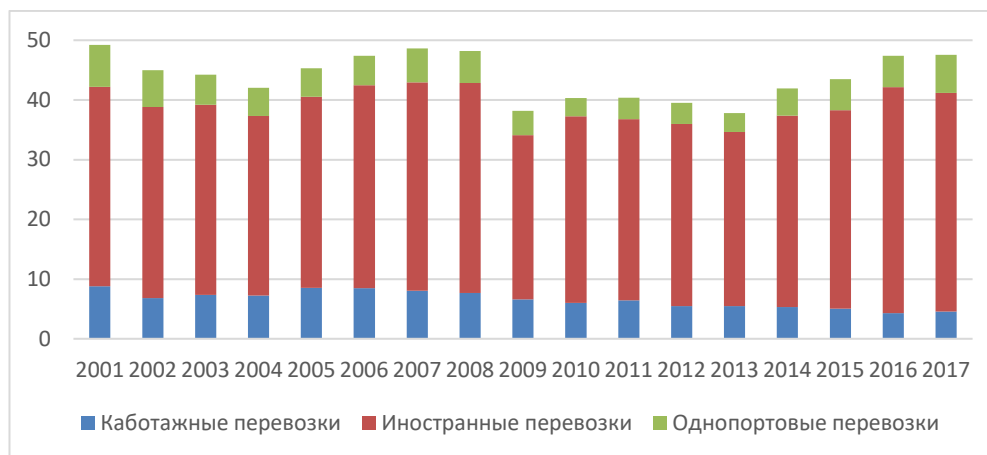
* Указана красным цветом.

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

В Соединенном Королевстве объем грузов, перевозимых судами типа «река–море», намного больше, чем в любой другой западноевропейской стране. Перевозки «река–море» можно разделить на три компонента: иностранные перевозки (прибывающие из других стран или направляющиеся в другие страны суда), каботажные перевозки (морские перевозки между морскими и другими портами Соединенного Королевства в пределах ГВВ) и однопортовые перевозки (морские перевозки между национальными морскими сооружениями и портами в пределах

ГВВ). Наибольшая доля иностранных перевозок приходится на суда типа «река–море», которая в 2014–2017 годах составляла от 76% до 80%.

Рис. 1: Динамика общего объема перевозок «река–море» в Соединенном Королевстве (млн тонн)*



Источник: Министерство транспорта.

* Все морские перевозки во внутренних водах в соответствии с определениями Министерства транспорта (иностранные перевозки, каботажные перевозки, однопортовые перевозки).

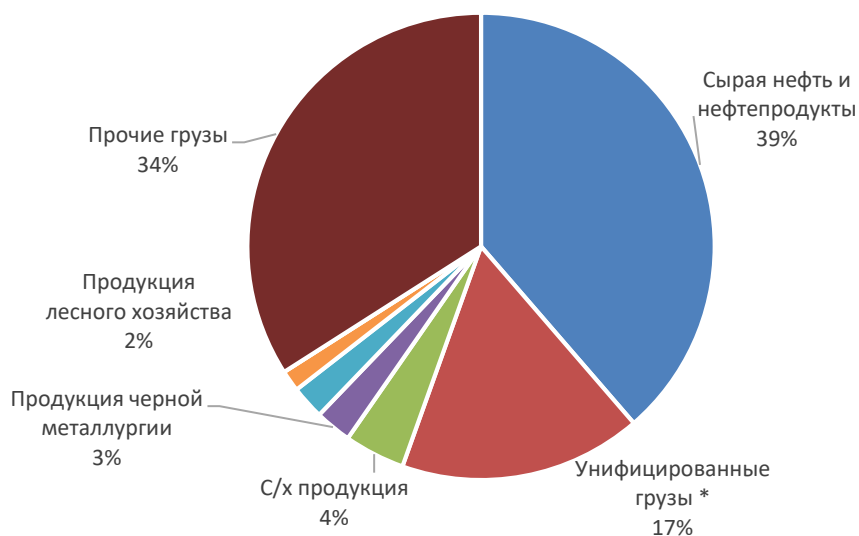
Общий объем перевозок «река–море» свидетельствует о наличии четкой цикличности. Кривая в значительной степени отражает изменение общего делового цикла в Европе, в частности снижение экономической активности после финансового кризиса в 2000 году, за которым следуют повышательная тенденция в мировой торговле и производстве в период 2003–2008 годов, еще один финансовый кризис в период 2009–2013 годов и последующее оживление после него.

Перевозки по видам грузов

Наибольшая доля перевозок «река–море» приходится на сегмент перевозимой наливом сырой нефти и нефтепродуктов. В 2014–2017 годах его доля колебалась в пределах 37–40%. Доля всех видов жидких грузов, взятых вместе, в 2017 году составила 43%.

В 2017 году доля перевозок навалом (сельскохозяйственная продукция, железная руда, уголь и т. д.) составила 33%. Далее следуют унифицированные грузы (контейнеры, поддоны и т. д.) с долей 17%, генеральные грузы (продукция лесного хозяйства, черная металлургия и прочая продукция) с долей 7%.

Рис. 2: Перевозки «река–море» в Соединенном Королевстве по видам грузов в 2017 году

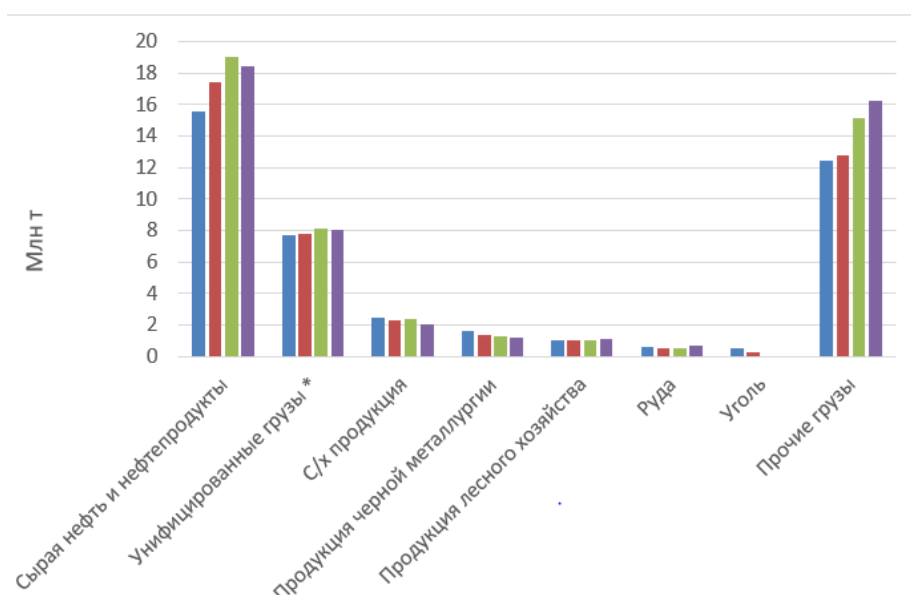


Категория грузов	Каботажные перевозки (млн т)	Иностранные перевозки (млн т)	Однопортовые перевозки (млн т)	Итого (млн т)
Наливные грузы	1,7	18,9	0,0	20,6
в том числе				
сырая нефть и нефтепродукты	1,4	17,0	0,0	18,4
Сухой массовый груз	2,5	6,8	6,4	15,7
в том числе:				
руда	0,2	0,5	0,0	0,7
уголь	0,0	—	0,0	—
сельскохозяйственная продукция	0,2	1,7	0,0	2,0
Унифицированные грузы	0,2	7,8	0,0	8,0
Генеральные грузы	0,2	3,1	0,0	3,3
в том числе:				
продукция лесного хозяйства	0,0	1,1	0,0	1,1
продукция черной металлургии	0,0	1,2	0,0	1,2
Итого	4,6	36,6	6,4	47,6

Источник: Министерство транспорта.

* Унифицированный груз — контейнеры, поддоны и т. д.

Рис. 3: Динамика перевозок «река–море» в Соединенном Королевстве по видам товаров в 2014–2017 годах (млн т)

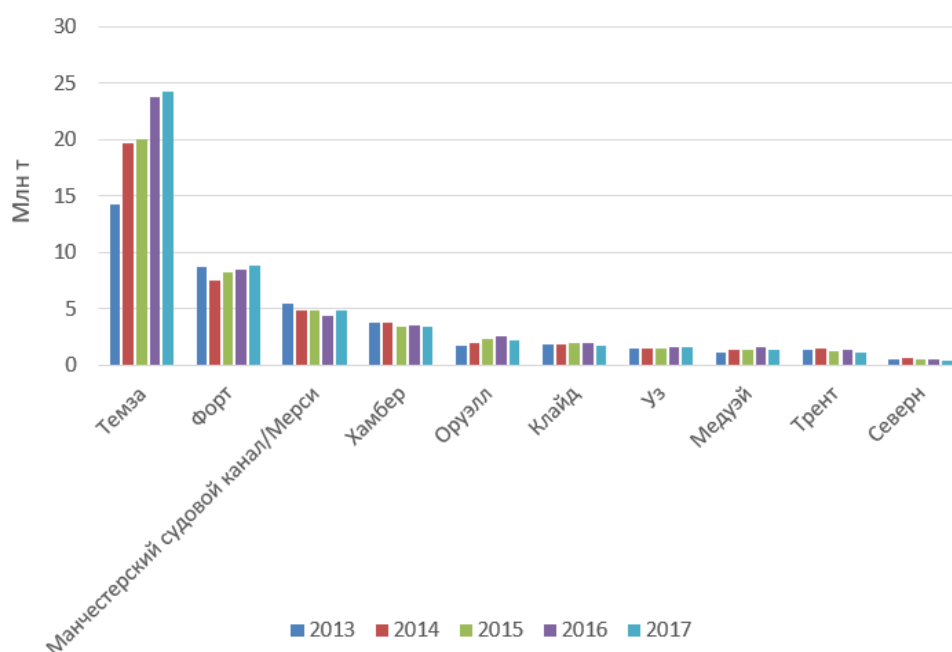


Источник: Министерство транспорта.

Объем перевозок по внутренним водным путям

Река Темза занимает первое место по объему грузоперевозок судами «река–море», который в 2017 году составил 24,3 млн тонн. С 2013 года объем перевозок «река–море» значительно увеличился, в целом определяя тенденцию в общем объеме перевозок «река–море» в стране, как показано на рисунке ниже. Второе место занимает река Форт, широкая дельта в восточной части Шотландии, а третье место — Манчестерский судоходный канал/река Мерси.

Рис. 4: Перевозки «река–море» в Соединенном Королевстве по внутренним водным путям



Источник: Министерство транспорта.

Вдоль реки Темзы, в Лондоне и его окрестностях, несколько причалов обеспечивают как судоходство по внутренним водным путям, так и морское судоходство, маршруты которого пересекают эту реку. По данным Министерства транспорта, к ним относятся: Баркинг (Лондон), Кройдон (Лондон), Дагенхем (Лондон), Эрит (Лондон), Гринвич (Лондон), Нортфлит (Лондон), Пурфлит (Лондон), Сильвертаун (Лондон), Тилбери (Лондон)¹⁴.

Перспективы и конкретные достижения

О каких-либо конкретных изменениях в инфраструктуре не сообщалось.

Поскольку Соединенное Королевство часто является ключевым торговым партнером для стран, осуществляющих перевозки «река–море», данный вид перевозок может оказаться затронутым в том случае, если «Брэкзит» приведет к сокращению общих объемов перевозок (в частности, продукции автомобильной промышленности, для которой осуществляется торговля металлопродукцией). Возможное воздействие «Брэкзита» на таможенные процедуры также повлияет на перевозки «река–море».

б. Перевозки «река–море» в Швеции

Определения и районы водных путей

В настоящее время Швеция имеет два классифицированных района внутренних водных путей:

- порт Гётеборга, река Гёта-Эльв и озеро Венерн. Река Гёта-Эльв вместе с Тролльхеттанским каналом соединяет Северное море с озером Венерн. В Тролльхеттанском канале — шесть шлюзов.
- Канал Сёдертелье, озеро Меларен и части района Стокгольма. Канал Сёдертелье соединяет Балтийское море с озером Меларен. Длина канала составляет 3,3 морских мили, и он имеет один шлюз. Длина шлюза — 135 метров (ранее — 110 метров).

Шведское транспортное агентство классифицировало дополнительные водные пути, такие как канал Гёта (соединяющий озеро Венерн с Балтийским морем) и внутренние прибрежные водные пути, но эти районы пока что не утверждены правительством.

Со времени вступления в силу Европейского регламента 2016/1629¹⁵, устанавливающего технические требования к судам внутреннего плавания, перевозки по внутренним водным путям в Швеции не регистрируются. Вместе с тем, поскольку вышеупомянутые водные пути обеспечивают бесперебойные связи «река–море» между Северным, Балтийским морями и внутренними районами страны, в Швеции имеет место успешная интеграция речных и морских перевозок.

Международные перевозки из этих районов водных путей и обратно осуществляются морскими судами, которые неизбежно пересекают как морские, так и внутренние водные пути. В силу этого все международные перевозки в эти районы водных путей и из них могут рассматриваться как перевозки «река–море». Аналогичным образом внутренние транспортные операции между портами на

¹⁴ Источник: Министерство транспорта (2018 год), «Domestic waterborne freight 2017: notes and definitions» («Внутренние водные перевозки, 2017 год: примечания и определения»).

¹⁵ Регламент (ЕС) 2016/1629 Европейского парламента и Совета от 14 сентября 2016 года, устанавливающий технические требования к судам внутреннего плавания, вносящий изменения в Регламент 2009/100/ЕС и упраздняющий Регламент 2006/87/ЕС.

побережье Швеции и внутренними портами, расположенными на вышеупомянутых водных путях, можно рассматривать как перевозки «река–море».

Все участки инфраструктуры — озера, реки, каналы и внутренние прибрежные зоны — считаются весьма хорошими. Для них характерна приемлемая глубина и отсутствие приливов и отливов и течений, что позволяет осуществлять перевозки «река–море» с помощью морских судов большой грузоподъемности:

- 3 000–4 000 тонн для морских судов, достигающих озера Венерн через Трольхеттанский канал;
- до 9 000 тонн для морских судов, достигающих озера Меларен через канал Сёдертелье.



В настоящее время подробные данные о внутренних, морских перевозках и перевозках «река–море» собирает Шведское государственное агентство по анализу транспортной политики (TrafikAnalys). Однако, поскольку сбор данных по внутренним водным путям начался после 2016 года (т. е. после осуществления Регламента 2016/1629), точные данные о перевозках «река–море» имеются только за 2017 и 2018 годы. Кроме того, в том числе по соображениям конфиденциальности, невозможно опубликовать подробные данные о перевозках «река–море», в частности о видах товаров, основных торговых партнерах и портах погрузки и разгрузки.

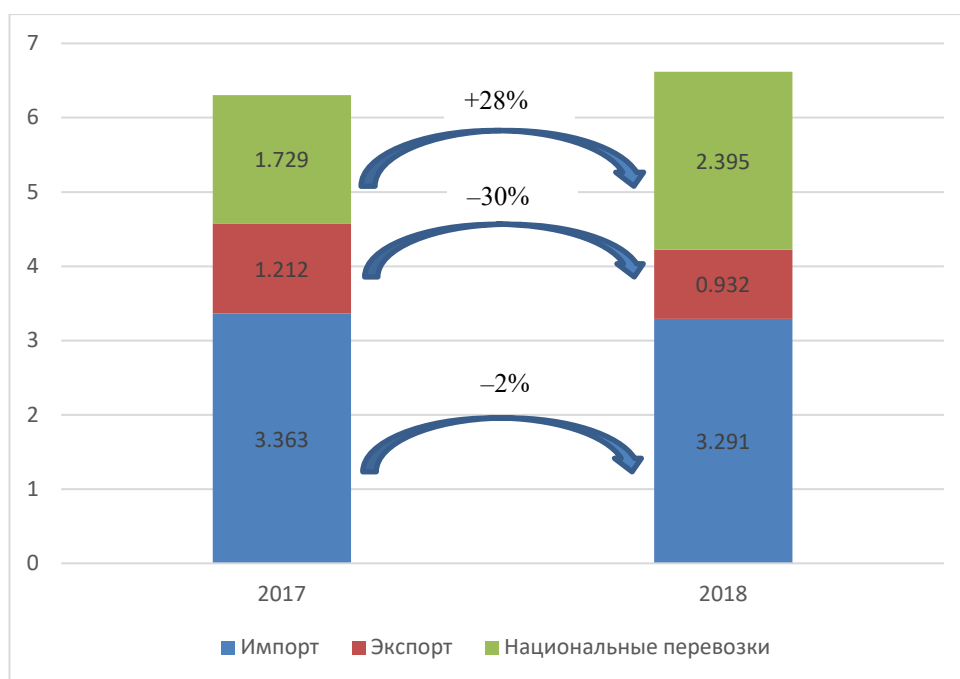
Вместе с тем анализ по методу отображений и имеющаяся литература позволяют определить основные сегменты товаров, имеющие отношение к перевозкам «река–море» в Швеции, к которым относятся лесная/древесная продукция, нефтепродукты, чугун и сталь.

По этой причине в случае Швеции через несколько лет важно будет проанализировать данные о перевозках «река–море», с тем чтобы выявить тенденции в развитии ее речного и морского транспорта, а также представить более подробные данные в случае устранения соображений конфиденциальности.

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

В 2018 году судами «река–море» в Швецию, из Швеции и в ее пределах было перевезено 6,62 млн тонн товаров, из которых 3,3 млн тонн приходилось на импорт, а 0,93 млн тонн — на экспорт. Объем внутренних перевозок «река–море» составил 2,4 млн тонн. В 2017–2018 годах общий объем перевозок «река–море» в Швеции увеличился на 5%.

Рис. 5: Динамика перевозок «река–море» в Швеции в 2017–2018 годах



Источник: TrafikAnalys.

Перспективы и конкретные достижения

В Швеции участники перевозок «река–море» призывают к дальнейшему согласованию правил внутреннего водного транспорта Швеции (осуществление

Регламента 2006/87/ЕС, устанавливающего технические требования к судам внутреннего плавания) с другими правилами внутреннего водного транспорта Европейского союза в целях повышения конкурентоспособности этого вида перевозок. Швеция также является одной из немногих стран, взимающих с прибывающих судов канальные сборы, величина которых зависит от габаритов судна и веса перевозимого груза. В дополнение к этому услуги лоцмана сборы являются весьма дорогостоящими.

с. Перевозки «река–море» в Румынии

Определения и районы водных путей

Регион Нижнего Дуная в Румынии играет важную роль для перевозок «река–море» в Европе. В Румынии можно выделить три категории дунайских портов: морские (такие, как порт Констанца), речно-морские (Галац, Браила и Тульча) и речные порты.

Статус «речно-морской» портов Галаца, Браилы и Тульчи позволяет морским судам, прибывающим из Черного моря, подниматься по Дунаю в эти порты, где они могут погрузить или разгрузить грузы. По этой причине статистические данные по указанным трем портам являются основным источником для оценки объема и структуры перевозок «река–море» в нижнем течении Дуная.

Браила является пограничным портом между «морским» Дунаем и «речным» Дунаем. Вниз по течению от Браилы Дунай также часто называют «морским Дунаем» из-за его «речно-морского» характера. Вверх по течению от Браилы судоходство по Дунаю является классическим речным судоходством¹⁶. Галац является крупнейшим речно-морским портом Румынии, а город Галац — крупным промышленным районом (металлургическая промышленность).

Карта Румынии с указанием портов



Источник: ЦКСР.

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

Данные Национального института статистики Румынии свидетельствуют о том, что в 2018 году в трех упомянутых выше речно-морских портах объем погруженных и разгруженных морских судов составил почти 1,9 млн тонн. Три румынских порта — Галац, Браила и Тульча — являются речно-морскими портами, в то время как Констанца — морской порт.

¹⁶ См. статью Radu SAGEATA (2011), «River and Sea transports in Romania» («Речные и морские перевозки в Румынии») в Стратегии Европейского союза для Дунайского региона.

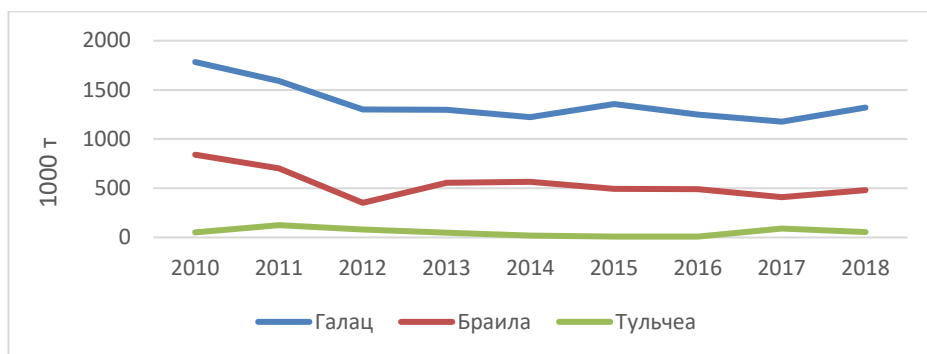
Таблица 2: Объем перевалки грузов с морских судов в румынских речно-морских портах Галаца, Тульчеа и Браила (тыс. тонн)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Галац	1 783	1 590	1 301	1 297	1 222	1 357	1 248	1 177	1 320
Браила	841	703	352	555	565	494	490	410	481
Тульчеа	52	125	80	49	18	9	9	90	56
Итого	2 676	2 418	1 742	1 901	1 805	1 860	1 747	1 677	1 857

Источник: Национальный институт статистики Румынии (несколько ежегодных отчетов из серии «Harbour transport of goods and passengers») («Портовые перевозки грузов и пассажиров»).

Динамика перевозок «река–море» в трех румынских речно-морских портах свидетельствует об устойчивой тенденции к повышению с 2012 года, однако в период 2010–2012 годов наблюдалось некоторое их снижение.

Рис. 6: Динамика перевозок «река–море» в румынских речно-морских портах (тыс. тонн)



Источник: Национальный институт статистики Румынии (несколько ежегодных отчетов из серии «Harbour transport of goods and passengers») («Портовые перевозки грузов и пассажиров»).

Подробная статистическая информация о странах погрузки и разгрузки грузов, перевозимых судами типа «река–море», для Румынии отсутствует. Тем не менее, следующая таблица показывает, что страны, не входящие в Европейский союз, играют довольно важную роль в экспортных перевозках (погруженные товары). Из данных по рынку Дунайской комиссии можно сделать вывод, что страны погрузки и разгрузки находятся в основном в Средиземном море, и, в частности, в Северной Африке, поскольку сельскохозяйственная продукция экспортируется из Дунайского региона в Северную Африку и Испанию.

Таблица 3: Структура переваливаемых грузов с морских судов в речно-морских портах Галаца, Тульчеа и Браила, 2018 год (тыс. тонн)

	Загруженные товары (экспорт)		Разгруженные товары (импорт)		Итого
	Торговля внутри ЕС	Торговля за пределами ЕС	Торговля внутри ЕС	Торговля за пределами ЕС	
Галац	396	560	75	289	1 320
Браила	258	152	35	36	481
Тульчеа	6	0	50	0	56
Итого	660	712	160	325	1 857

Источник: Национальный институт статистики Румынии.

Помимо погрузочно-разгрузочных работ на морских судах в трех речно-морских портах, эти суда преобладают в Сулинском канале, который соединяет порт Тульчеа с Черным морем.

Что касается объема грузоперевозок по Сулинскому каналу, то в годовом отчете «Виадонау» говорится следующее: *«Морским транспортом по Дунаю на судах типа «река–море» или морских судах по Сулинскому каналу Румынии было перевезено 4,3 млн тонн грузов (+14,4% по сравнению с 2016 годом) [...]»*¹⁷.

Кроме того, в отчетах по рынку Дунайской комиссии **Сулинский канал** упоминается как водный путь для перевозок «река–море» и приводится такой же объем перевозок, как и указанный компанией «Виадонау».

Таблица 4: Перевозки «река–море» по Сулинскому каналу, связывающему Черное море с Дунаем (млн тонн)

	2014	2015	2016	2017	2018
Итого	3,66	3,85	3,76	4,31	4,44
Дунай → Черное море	3,24	3,26	3,25	3,61	3,67
Черное море → Дунай	0,42	0,58	0,51	0,70	0,77

Источник: данные по рынку Дунайской комиссии.

Третьим водным путем, используемым, хотя и в меньшей степени, для перевозок «река–море», является канал Дунай–Черное море, который соединяет морской порт Констанцы и Дунай. В 2017 году, по данным «Виадонау», по этому каналу судами типа «река–море» или морскими судами было перевезено 57 000 тонн грузов. Общий объем грузов, перевезенных по этому каналу в 2017 году, был значительно выше и составил 13,8 млн тонн.

Зимой, когда раз в два–три года вода замерзает на 30–40 дней, навигация по Дунаю оказывается под угрозой, при этом в ходе таяния льда по руслу реки плавают льдины.

Разница между объемами, зафиксированными для Сулинского канала (4,4 млн тонн) и тремя румынскими речно-морскими портами (1,86 млн тонн), объясняется тем, что Сулинский канал связывает с Черным морем не только эти три румынских речно-морских порта, но и крупные порты Украины — Измаил, Рени и молдавский порт Джурджулешти. Эти украинские и молдавские порты расположены на «морском» участке Дуная. Вполне очевидно, что Национальный институт статистики Румынии не учитывает объемы проходящих через них грузов на судах «река–море».

Перевозки по видам грузов

Товары, перевозимые морскими судами, в основном представляют собой сухие и обычные грузы. Наиболее важными **товарными категориями** в порту Галаца являются **металлы и металлопродукция** (27% от общего объема перевозок «река–море» в 2018 году), **сельскохозяйственная продукция** (22% от общего объема перевозок «река–море» в 2018 году) и **железная руда** (14% от общего объема перевозок «река–море» в 2018 году).

¹⁷ Источник: viadonau (2019), Jahresbericht Donauschifffahrt in Österreich («Ежегодный отчет о навигации по Дунаю в Австрии»), стр. 41.

В **Браиле** в 2018 году 84% от общего объема перевозок «река–море» (481 000 тонн в 2018 году) приходилось на **сельскохозяйственную продукцию**. В Тульчеа 50 000 из 56 000 тонн переваленных грузов — это **железная руда**.

Подробная структура перевозок «река–море» в указанных портах (взятых вместе) представлена на следующем рисунке.

Рис. 7: Структура перевозок «река–море» в румынских портах Галаца, Браилы и Тульчеа



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Национального института статистики Румынии¹⁸.

Что касается товарных сегментов для отдельных портов, то в речно-морском порту Галаца преобладают металлы и металлопродукция, что связано с местной металлургической промышленностью, а также осуществляется перевалка продукции агропромышленного комплекса. За последние годы увеличились перевозки промышленных и бытовых отходов.

¹⁸ http://www.insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/transportul_portuar_de_marfuri_si_pasageri_anul_2018_0.pdf.

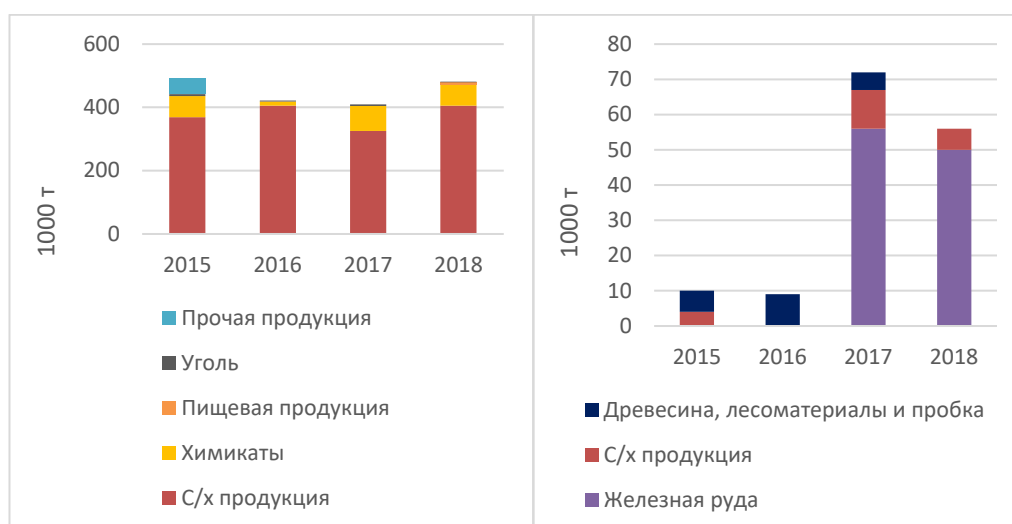
Рис. 8: Объем перевозок «река–море» в порту Галаца по видам грузов (тыс. тонн)



Источник: Национальный институт статистики Румынии (несколько ежегодных отчетов из серии «Harbour transport of goods and passengers») («Портовые перевозки грузов и пассажиров»).

На Браилу, второй по величине румынский порт «река–море», приходится большая часть перевозок зерна, объем которых оставался относительно постоянным в период 2015–2018 годов. Важную, хотя и меньшую, роль играют химикаты. В самом небольшом из трех румынских речно-морских портов — Тульчеа — в 2017 и 2018 годах имел место рост объемов перевозок железной руды, что не наблюдалось в предыдущие два года.

Рис. 9: Объем перевозок «река–море» в порту Браилы (слева) и порту Тульчеа (справа) по видам грузов (тыс. тонн)



Источник: Национальный институт статистики Румынии (несколько ежегодных отчетов из серии «Harbour transport of goods and passengers») («Портовые перевозки грузов и пассажиров»).

d. Перевозки «река–море» в Нидерландах

Определения и районы водных путей

В Нидерландах расположены ряд рек и каналов, доступных для захода судов «река-море», таких как Рейн, канал Гент-Тернёзен, Маас и Эйссел, а также канал Амстердам-Рейн.

Нидерландская администрация водных путей (Rijkswaterstaat) предоставила набор данных, в котором отражены только перевозки морем. Этот набор данных был проанализирован с целью получения информации о перевозках «река-море» в Нидерландах.

Регионы происхождения (погрузки) и назначения (разгрузки) были сгруппированы в зависимости от их местоположения — на внутреннем или морском водном пути. На основе этой классификации было определено, что перевозки «река-море» делятся на следующие два типа и охватывают рейсы, совершаемые морскими судами частично по внутренним водным путям и частично по морю между:

- 1) регионом/городом погрузки, расположенным на внутреннем водном пути, и регионом разгрузки, расположенным на внутреннем или морском водном пути или в морском порту. Если регион разгрузки расположен на внутреннем водном пути, судно должно пересечь морские водные пути между регионом происхождения груза и пунктом назначения;
- 2) регионом/городом погрузки, расположенным на морском водном пути или в морском порту, и регионом/городом разгрузки, расположенным на внутреннем водном пути.

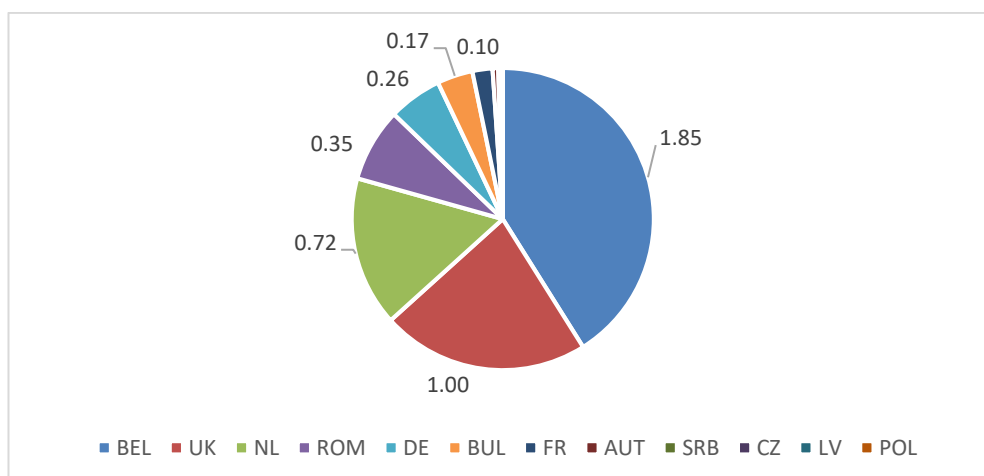
Рейсы, совершаемые морскими судами между городами или портами, которые расположены на морском водном пути, или если оба пункта отправления и назначения являются морскими портами, не рассматривались как перевозки «река-море», поскольку эти рейсы не соответствуют определению перевозок «река-море» и относятся к каботажным перевозкам.

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

Проведенный анализ установил, что общий объем перевозок «река-море» в Нидерландах в 2018 году составил 4,48 млн тонн. Важнейшим регионом назначения (разгрузки) является порт Гента.¹⁹ Действительно, монские суда, направляющиеся в Гент, должны пересечь нидерландскую территорию, так как Гента можно достичь только по Нижней Шельде и каналу Гент–Тернёзен, которые полностью или частично расположены на территории Нидерландов. Около 1,75 млн тонн груза (39% от общего объема перевозок «река-море» в Нидерландах) доставляется из различных регионов происхождения в порт Гента, например, из Румынии и Болгарии (Русе), расположенных в нижней части Дуная, с нижнего Рейна (порт Дуйсбург), а также из Лондона (река Темза) в Соединенном Королевстве.

¹⁹ Гент классифицирован как морской порт. По этой причине рейсы, совершаемые морскими судами от речного порта (например, Дуйсбург) до Гента определены как перевозки «река-море». Этот принцип применен и для рейсов, совершаемых морскими судами от Гента к речным портам. Однако, рейсы между Гентом и другим морским портом, таким как Амстердам или Антверпен, определены как каботажные перевозки, а не перевозки «река-море».

Рис. 10: Страны разгрузки в перевозках «река-море» в Нидерландах в 2018 году (млн тонн)



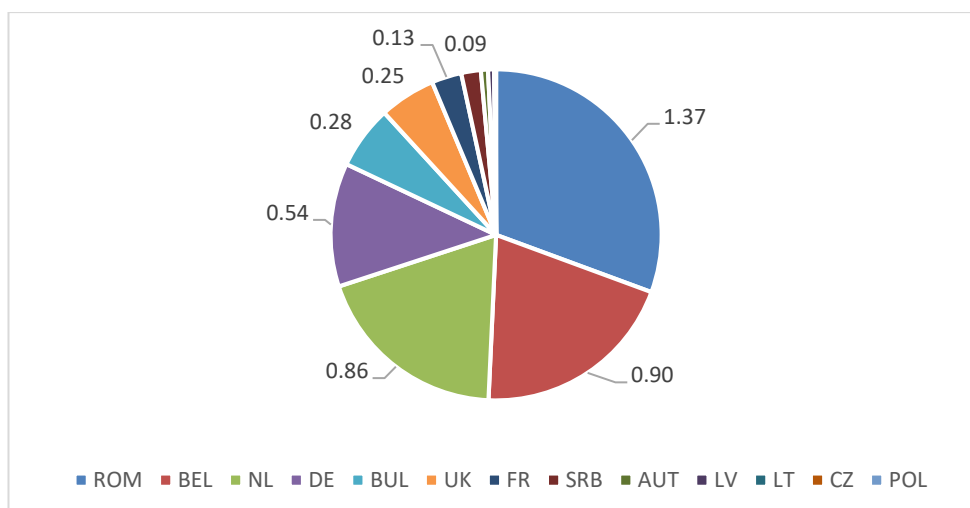
Источник: анализ ЦКСР на основе данных Rijkswaterstaat.

Помимо Гента, важная роль в качестве региона разгрузки принадлежит Лондону, так как все грузы, доставляемые в Соединенное Королевство, разгружаются в Лондоне или вблизи от него, а регионами их отгрузки являются Гент, юго-западная часть Нидерландов (область Зеландской Фландрии) и Нижний Рейн (Дуйсбург и Везель в Германии, а также Арнем и Неймеген в Нидерландах).

Нидерландские районы разгрузки расположены преимущественно на западе (область Хроот Рейнмонд*) и юго-западе (область Зеландской Фландрии), при этом основными регионами происхождения грузов являются немецкий участок Нижнего Рейна, румынский участок Нижнего Дуная и Лондон в Соединенном Королевстве.

Важная роль в перевозках «река-море» принадлежит также Нижнему Дунаю, поскольку 30% перевозимых грузов, зарегистрированных в Нидерландах, отправляются из Румынии и разгружаются преимущественно в бельгийском Генте и, в меньшей степени, в Зеландской Фландрии в юго-западной части Нидерландов.

Рис. 11: Страны погрузки в перевозках «река-море» в Нидерландах в 2018 году (млн тонн)

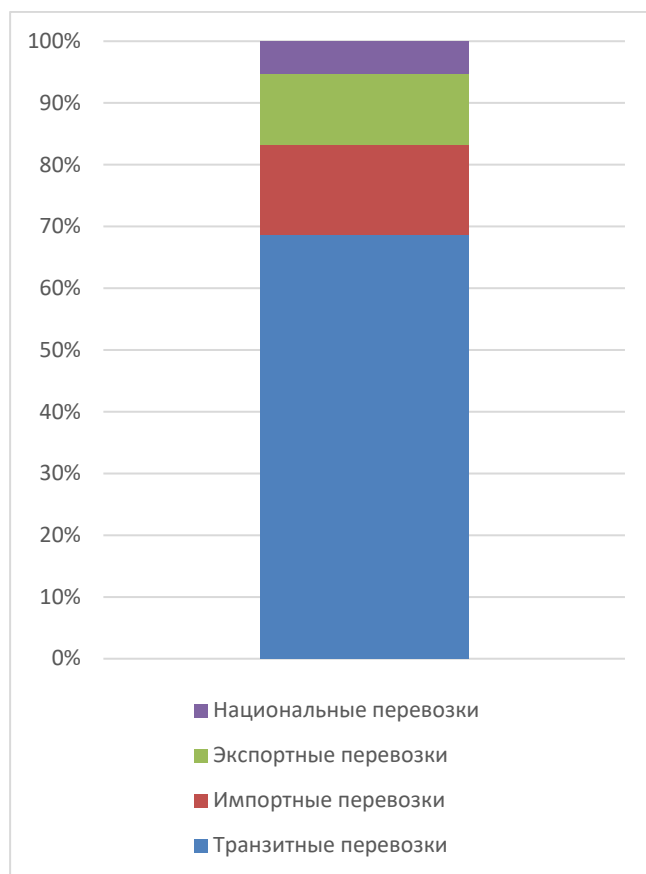


Источник: анализ ЦКСР на основе данных Rijkswaterstaat.

* Примечание секретариата: агломерация Роттердама.

Груз, погружаемый в Бельгии, практически полностью (> 99%) отправляется из Гента и доставляется преимущественно в Лондон в Соединенном Королевстве и на Нижний Дунай в Румынии.

Рис. 12: Перевозки «река-море» в Нидерландах по видам перевозок в 2018 году (%)



Вследствие значительной роли Гента как порта погрузки и выгрузки груза в перевозках «река-море», структура перевозок «река-море» в Нидерландах заметно отличается от других стран. Так, 68,6% составляют транзитные перевозки, для которых территория Нидерландов является промежуточным звеном между странами отправления и прибытия судов «река-море». Помимо этого, 14,7% приходится на экспорт, 11,5 % — на импорт и 5,2 % — на национальные перевозки.

Перевозки по видам грузов

Самым крупным сегментом являются чугун и сталь, объем который составляет 1,38 млн тонн. Важнейшие регионы погрузки чугуна и стали — это Гент (0,67 млн тонн), Дуйсбург (0,26 млн тонн) и другие области на Нижнем Рейне (Везель — 0,05 млн тонн; Дюссельдорф — 0,03 млн тонн). Это объясняется наличием крупных металлургических предприятий в порту Гента («Арселор Миттал») и в Дуйсбурге («Тиссенкрупп»). Большие объемы экспорта стали из Дуйсбурга, доставляются в Соединенное Королевство, что подтверждает выводы раздела, посвященного Германии, а также в нидерландскую область Хроот Рейнмонд у Северного моря.

Значительные объемы экспорта стали из Гента доставляются также в Соединенное Королевство, в частности, в Лондон (0,325 млн тонн), а также и на Нижний Дунай в Румынии (0,298 млн тонн) и в Русе в Болгарии (0,04 млн тонн).

Рис. 13: Объем перевозок «река–море» в Нидерландах по видам грузов в 2018 году (млн тонн)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Rijkswaterstaat.

е. Перевозки «река–море» в Бельгии

Определения и районы водных путей

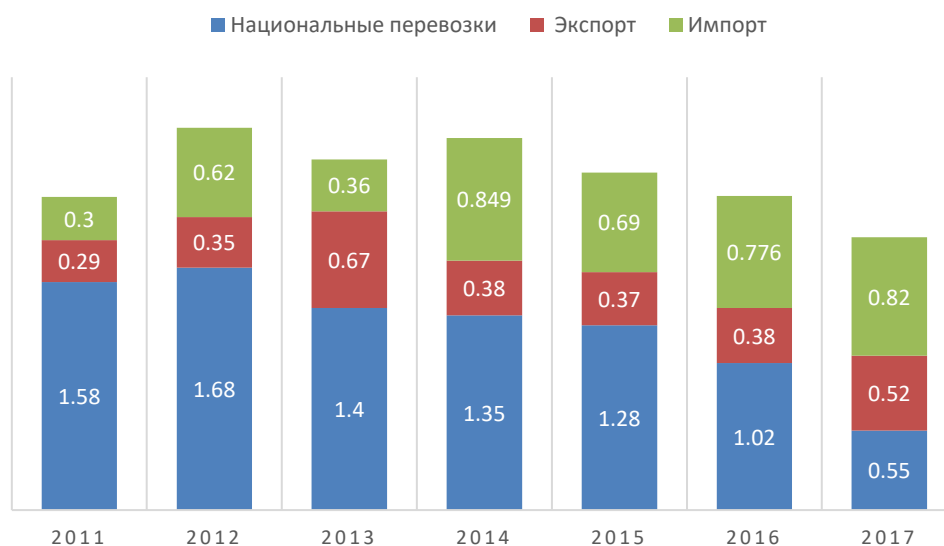
В данных по Бельгии перевозку «река–море» можно определить по типу используемого судна (если задействовано морское судно, то это означает перевозку «река–море»), а также по стране погрузки и разгрузки груза.

В Бельгии перевозки «река–море» осуществляются в основном по следующим водным путям: Альберт-канал, канал Брюссель–Шельда, канал Гент–Тернёзен и река Шельда.

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

В Бельгии доля перевозок «река–море» в национальном сообщении намного выше, чем в Германии. Это связано с контейнерными перевозками, на долю которых в течение ряда лет приходится две трети всех национальных перевозок «река–море» в Бельгии. Такое положение можно объяснить географическими различиями Бельгии и Германии в виде наличия широкой дельты Шельды вниз по течению от Антверпена, что позволяет морским судам подниматься вглубь страны и перевозить различные виды грузов, в том числе контейнеры. Однако в последние годы наблюдается снижение объема национальных перевозок «река–море», осуществляемых морскими судами.

Рис. 14: Перевозки «река–море» в Бельгии по видам транспорта (млн тонн)



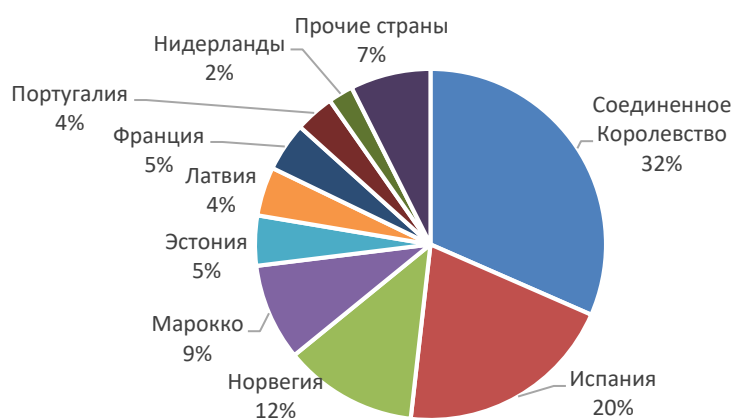
Источник: анализ ЦКСР на основе данных Бельгийского статистического управления (Statbel).

В 2011–2017 годах объем грузоперевозок судами «река–море» варьировался от 2 до 3 млн тонн в год. Этот показатель включает перевозку морскими судами, которые следуют по внутренним водным путям. Данные перевозки морскими судами находят отражение в бельгийской статистике ВВП.

В Бельгии существуют суда внутреннего плавания, которые частично пересекают морские воды, что известно под названием «движение по дельте». Вместе с тем, по данным Бельгийского статистического управления (Statbel), в настоящее время этот вид перевозок «река–море» судами, движущимися по устью реки, в статистике ВВП не указывается.

Что касается стран погрузки и разгрузки, то в сфере перевозок «река–море» наиболее важным торговым партнером Бельгии является Соединенное Королевство (с долей 32%). За ней следуют Испания (20%), Норвегия (12%) и Марокко (9%).

Рис. 15: Экспортные и импортные перевозки «река–море» в Бельгии в разбивке по торговым партнерам (2017 год)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Statbel.

Следует указать, что в торговле с Соединенным Королевством экспорт имеет большее значение, чем импорт. В 2017 году общий объем экспорта из Бельгии в Соединенное Королевство составил 0,34 млн тонн, а импорта — около 0,1 млн тонн. Экспортируются в основном железо и сталь. В 2017 году объем их экспорта составил 0,24 млн тонн.

Что касается торговли с Испанией, то большинство товаров, как правило, те же: железо и продукция из стали. Железо и сталь как импортируются Бельгией из Испании, так и экспортируются в эту страну. Кроме того, в 2017 году Бельгия импортировала из Испании древесину и лесоматериалы.

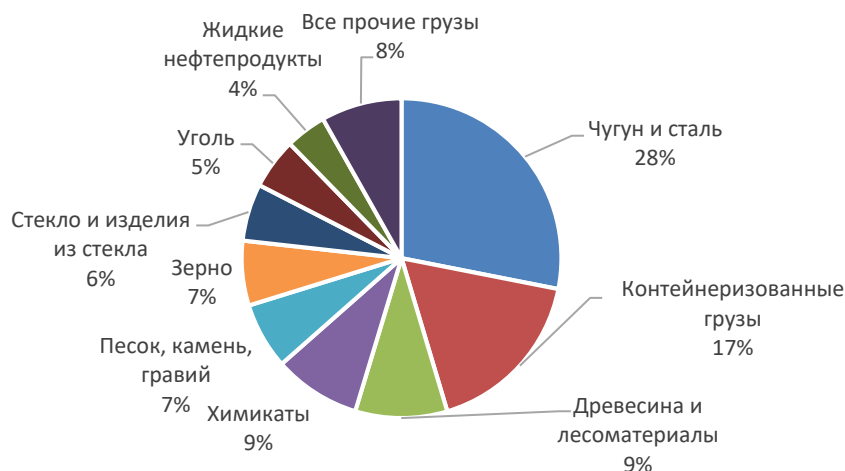
Торговля с Норвегией — это прежде всего импорт, основными статьями которого являются песок, камень, гравий, а также железо и сталь. Транспортные связи с Марокко представляют собой исключительно импортные перевозки, в первую очередь основных химических веществ, ввозимых из Марокко в Бельгию.

Перевозки по видам грузов

Как и в Германии, в объеме перевозок «река–море» первое место среди всех товарных сегментов занимают железо и сталь. Товары в контейнерах, которые занимают второе место, перевозятся в основном в виде национальных перевозок «река–море» (где страной погрузки и разгрузки в обоих случаях является Бельгия).

В 2017 году на контейнерные перевозки приходилось две трети всех национальных перевозок «река–море». Еще 19% национальных перевозок «река–море» составляют нефтепродукты и химические вещества.

Рис. 16: Перевозки «река–море» в Бельгии по видам товаров (2017 год)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Statbel.

Химикаты, доля которых составляет 9%, почти полностью импортируются только из одной страны — Марокко, с севера Африки. Связанный с этим объем перевозок действительно достаточно велик и составляет более 120 000 тонн в год. Если учитывать все реализуемые товары и страны погрузки, то становится очевидным, что в 2017 году перевозка химических веществ из Марокко в Бельгию судами типа «река–море» была самым значительным (по объему) видом деятельности по перевозке импортируемых товаров из Бельгии такими судами.

Некоторые сведения о перевозках «река–море» в порту Льежа

Ежегодно в Льеж прибывает около 100 судов типа «река–море», в основном через Антверпен и по Альберт-каналу, что составляет около 1% от общего количества заходов в порт. Эти суда эксплуатируются в основном под флагами таких стран, как

Нидерланды и Антигуа и Барбуда. Их навигацию затрудняют небольшая глубина фарватера на отмелях и малая высота прохода под мостами на Альберт-канале. Грузоподъемность судов, заходящих в порт Льеж, обычно составляет от 1 500 до 2 500 регистровых тонн. Общий объем грузопотоков «река–море» в порту Льеж составляет 200 000–250 000 тонн в год. В основном перевозится сталь марки «Арселор-Миттал», экспортируемая в Соединенное Королевство и Ирландию. Для порта Льеж данный вид перевозок в значительной степени зависит от состояния европейского автомобильного рынка. За последние годы его тоннаж несколько увеличился. С годами эти перевозки приобрели узкоспециализированный характер в связи с их сложностью, поскольку судовладельцы должны иметь суда, которые обеспечивают идеальные эксплуатационные качества на маршруте, и экипаж, знакомый с различными правилами судоходства.

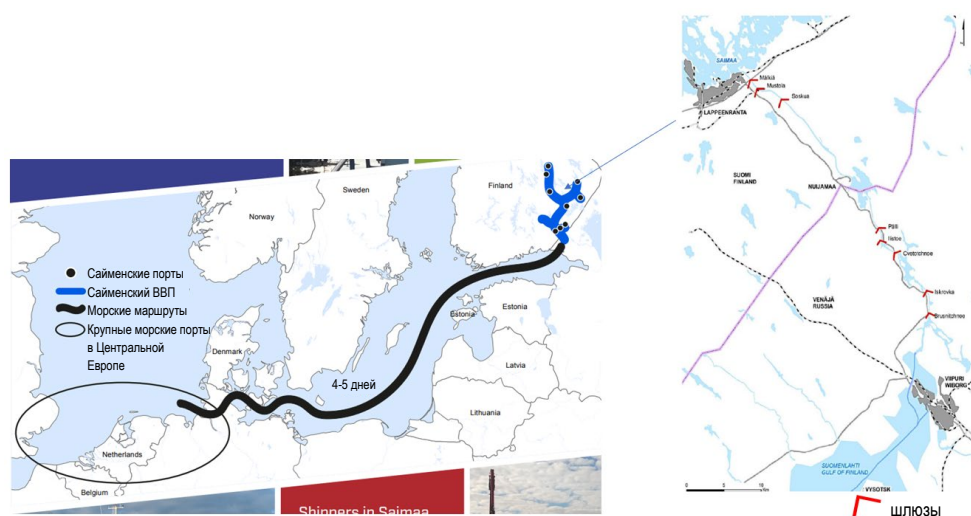
f. Перевозки «река–море» в Финляндии

Определения и районы водных путей

Внутреннее водное движение в Финляндии сконцентрировано в Сайменском регионе. Доступ к внутренним водным путям Саймы возможен только через Сайменский канал, поскольку это единственная часть Финляндии, по которой осуществляются перевозки грузов по внутренним водным путям. Таким образом, Сайменский канал — **единственный внутренний водный путь к морю**, который имеет жизненно важное значение для данного региона. Этот канал позволяет морским судам, задействованным на сайменских водных путях, перевозить грузы по всей Европе, включая Россию, а в некоторых случаях — и достаточно далеко во внутренние районы (Германия, Соединенное Королевство и Франция) без перевалки. По этой причине в соответствии с определением Евростата этот вид перевозок определяется как перевозки «река–море». Таким образом, все перевозки по Сайменскому каналу можно рассматривать как перевозки «река–море». Следует отметить, что этот вид перевозок финские заинтересованные стороны называют **перевозками «озеро–море»**.

Перевозки «река–море» по Сайменскому каналу можно разделить на три категории:

- **трансграничные перевозки:** импорт и экспорт;
- **внутренние перевозки:** перевозки по Сайменскому каналу из внутреннего порта в Сайменском регионе к побережью Финляндии или в обратном направлении;
- **сплав леса** (только до 1992 года).



Источник: Сайменский внутренний водный путь, проект ЭММА, Traficom.

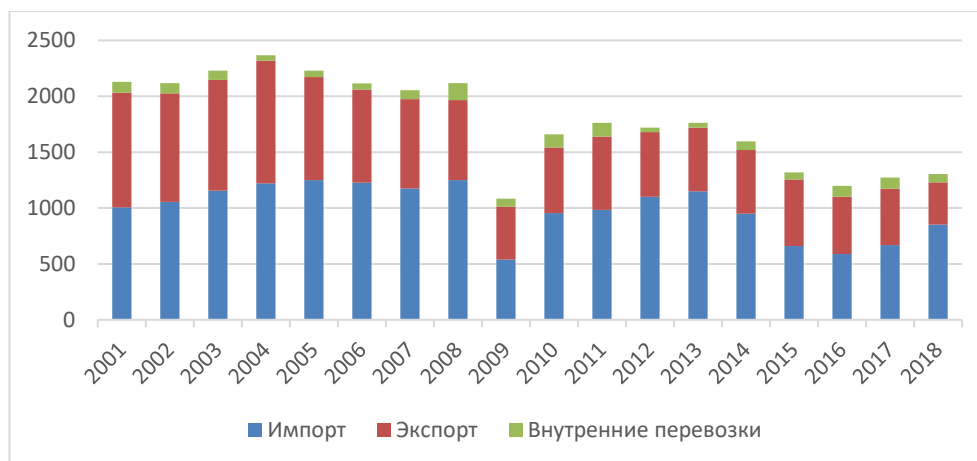
Время в пути судов «река–море» из северной Саймы в морские порты Центральной Европы составляет 4–5 дней. Наиболее важными внутренними портами прибытия и/или убытия судов «река–море», проходящих через Сайменский канал, являются порты Иматра, Лаппинранта и Йозенсуу.

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

Объем перевозок «река–море» через Сайменский канал рос с 1971 года и достиг своего пика в 2004 году (около 2,4 млн тонн). Затем, вплоть до 2016 года, наблюдалась тенденция к снижению их объема, а в 2009 году, во время мирового финансового кризиса, он упал до самого низкого уровня. Объемы перевозок «река–море» увеличились в 2016–2017 годах (+6%) и вновь в 2018 году (+2,5%; 1,3 млн тонн).

Из общего объема перевозок «река–море» в Финляндии 94% осуществляются международными транспортными компаниями (1,23 млн тонн). Внутренние перевозки составили 0,07 млн тонн. В то время как объем внутренних и экспортных перевозок «река–море» в течение последних десяти лет оставался достаточно стабильным, показатели импорта товаров, перевозимых судами типа «река–море», колебался в значительно большей степени.

Рис. 17: Объем перевозок «река–море» по видам транспорта в Финляндии, 2010–2018 годы (тыс. тонн)*

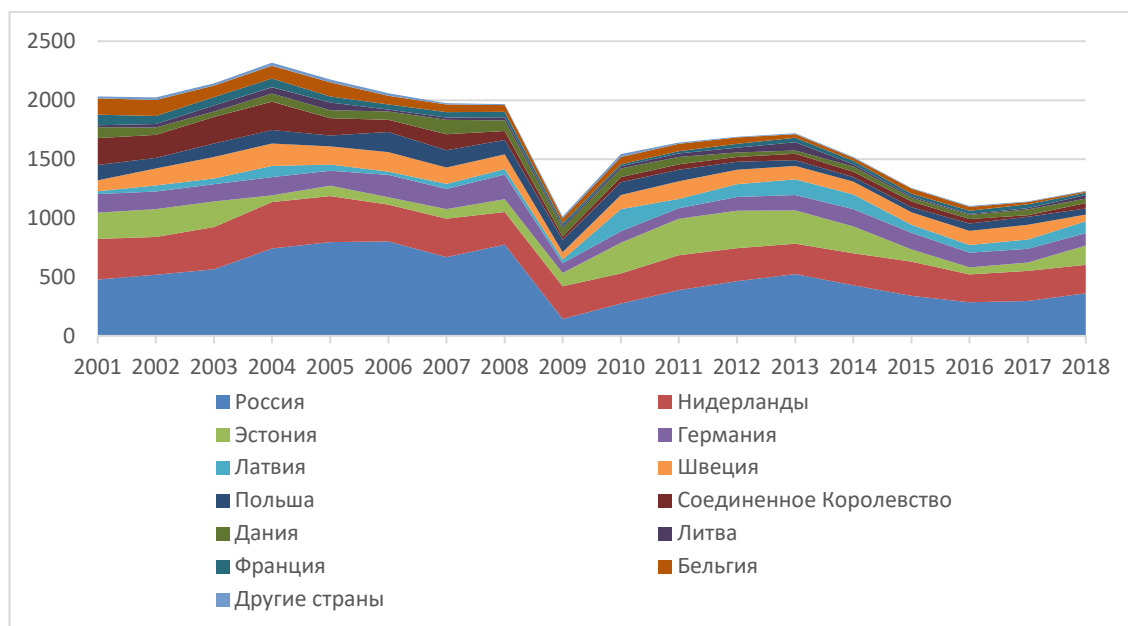


Источник: анализ ЦКСР на основе данных Traficom.

* Общие данные по перевозкам «река–море» в Финляндии по Сайменскому каналу включают рейсы «река–море», осуществляемые российскими судами внутреннего плавания, которые не имеют номера ИМО, но характеристики которых схожи с характеристиками морских судов.

Наиболее важными торговыми партнерами Финляндии в сфере грузоперевозок «река–море» являются Россия, Нидерланды, Эстония и Германия.

Рис. 18: Объем перевозок «река–море» между Финляндией и зарубежными странами, 2001–2018 годы (тыс. тонн)*



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Traficom.

* По Сайменскому каналу.

Перевозки по видам грузов

В 2018 году основными товарами, перевозимыми судами типа «река–море», были древесина (45%), минеральное сырье (28%) и продукция лесной промышленности (13%).

Рис. 19: Объем перевозок «река–море» по видам товаров в 2018 году (тыс. тонн)

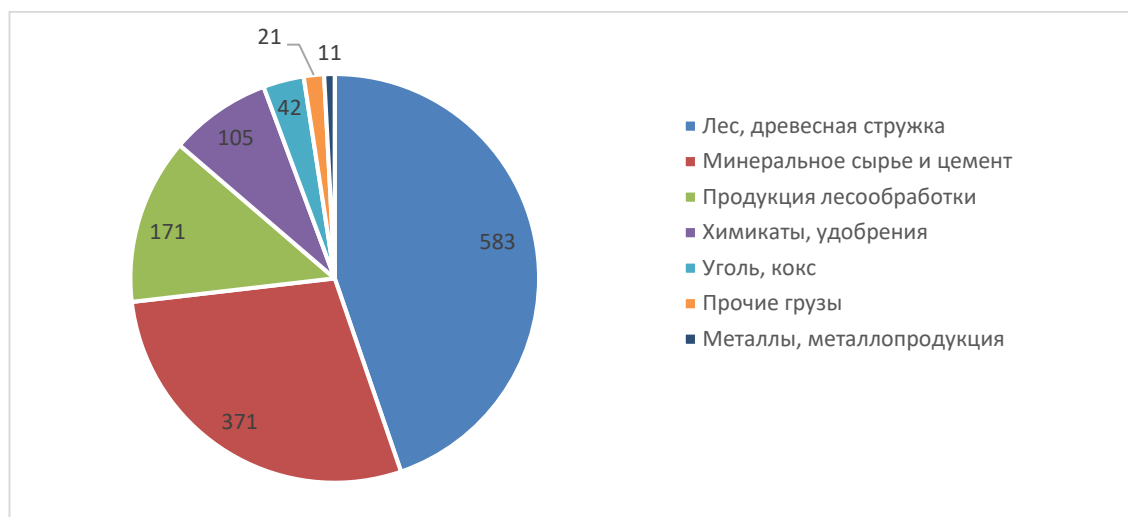


Рис. 20: Динамика объема перевозок «река–море» в Финляндии по видам товаров, 2012–2018 годы (млн тонн)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Traficom.

* По Сайменскому каналу.

Лесоматериалы (83%) и минеральное сырье (70%) в основном импортируются, в то время как продукция лесной промышленности практически исключительно экспортируется (99%). Уголь и кокс, химическая продукция и другие товары исключительно импортируются, а удобрения и металлы идут исключительно на экспорт. Внутренними судами типа «река–море» перевозят уголь и кокс. Лесоматериалы в основном импортируются из России и Эстонии. Основными торговыми партнерами Финляндии как по экспорту, так и по импорту минерального сырья и цемента являются Нидерланды. Большая часть удобрений экспортируется в Швецию, Германию и Данию. Основная часть продукции лесной промышленности экспортируется в Нидерланды, Германию и Польшу, а также во Францию и, в меньшей степени, в Соединенное Королевство.

Дополнительная информация

Большинство судов «река–море», проходящих по Сайменскому каналу, плавают под флагами таких стран, как Нидерланды (31%), Россия (28%) и Антигуа и Барбуда (23%). Остальные суда ходят под финским (8%), кипрским (4%) или иным (6%) флагом. В 2018 году по Сайменскому каналу прошло 1 161 судно типа «река–море» (на 177 грузовых судов больше по сравнению с 2017 годом). До 2011 года некоторые суда «река–море» также плавали под флагом Германии.

Не все пассажирские перевозки по Сайменскому каналу можно рассматривать как перевозки «река–море». Действительно, некоторые пассажирские суда ходят только вдоль финской стороны Сайменского канала до шлюза Мустола и возвращаются обратно. Это не является перевозками «река–море», поскольку не предполагает плавание частично по внутренним водным путям и по морю. Только перевозки по каналу на пассажирских судах и прогулочных судах можно рассматривать в качестве пассажирских перевозок «река–море». Такие перевозки на

пассажирских судах составляют большую часть пассажирских перевозок «река–море» в Финляндии (в 2018 году около 16 500 пассажиров). В 2018 году по Сайменскому каналу на прогулочных судах путешествовало около 2 290 пассажиров. С 2009 года пассажирооборот на судах типа «река–море» составлял 16 000–24 000 пассажиров в год²⁰.

Перспективы и отдельные достижения

В настоящее время Сайменский канал эксплуатируется на 25%. В силу этого имеются дополнительные возможности в плане его эксплуатации.

В программе правительства премьер-министра Антти Ринне на 2019 год говорится о том, что будет разработана программа развития внутреннего водного транспорта. В частности, планируется развивать внутреннее судоходство путем удлинения шлюзов Сайменского канала, хотя еще не ясно, будет ли это сделано. Вместе с тем с учетом планов некоторых компаний, эксплуатирующих суда «река–море» (особенно в Рейнском районе), инвестировать в новый флот судов «река–море» (поскольку существующие суда «река–море» являются достаточно возрастными), им важно иметь более четкое представление об этом планируемом удлинении, а также о соответствующем графике. В частности, компаниям Рейнского района необходимо знать, будут ли удлинены эти шлюзы. Планы финского правительства имеют решающее значение для инвестиционных планов транспортных компаний, эксплуатирующих суда «река–море» в Рейнском районе, так как в ближайшее время необходимо будет построить новые капиталоемкие суда. Они должны быть адаптированы к будущим размерам шлюзов Сайменского канала и должны будут эксплуатироваться в течение нескольких десятилетий. Действительно, возможное удлинение шлюзов повлияет на инвестиционные решения компаний, желающих обновить свой флот, особенно при принятии далеко идущих решений о габаритах вновь построенных судов типа «река–море». Если это произойдет, то, как ожидается, такое удлинение окажет положительное влияние на компании, работающие в секторе перевозок «река–море» с торговыми партнерами в Финляндии.

g. Перевозки «река–море» в Германии

Определения и районы водных путей

В Германии перевозки «река–море» определяется не по географическим признакам, а по порту погрузки и разгрузки. Если комбинация этих двух портов, которая должна быть указана оператором судна Федеральному статистическому управлению Германии (Destatis), подразумевает, что часть маршрута была произведена в морских водах, то предполагается движение по маршруту «река–море».

Рейн и, в частности, Нижний Рейн (регион вокруг Дюссельдорфа, Кельна и Дуйсбурга), играет центральную роль в перевозках «река–море» из Германии и в Германию.

В 2018 году 93% всех грузов, погруженных или разгруженных в Германии и перевезенных судами типа «река–море», было погружено в регионе NUTS 2 Дюссельдорфа, куда входит порт Дуйсбурга. В регионе NUTS 2 Дуйсбург, безусловно, является самым важным портом.

²⁰ Источник: Traficom.

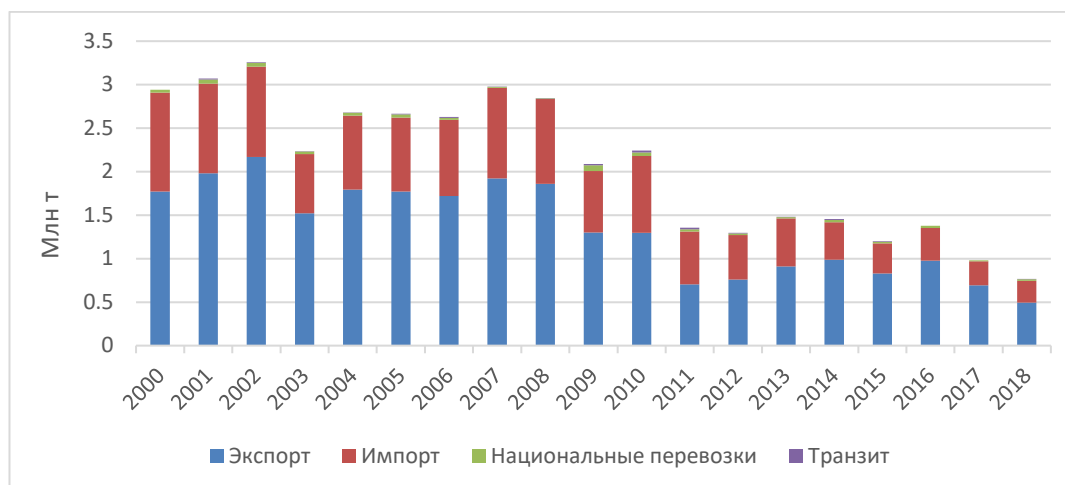


Источник: Duisport.

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

Всего в 2018 году судами типа «река–море» было перевезено 760 000 тонн грузов по территории Германии, в Германию и из Германии. Тем не менее данные за более длительный период (2000–2018 годы) показывают, что с 2000 года в Германии наблюдается тенденция к снижению объема перевозок «река–море».

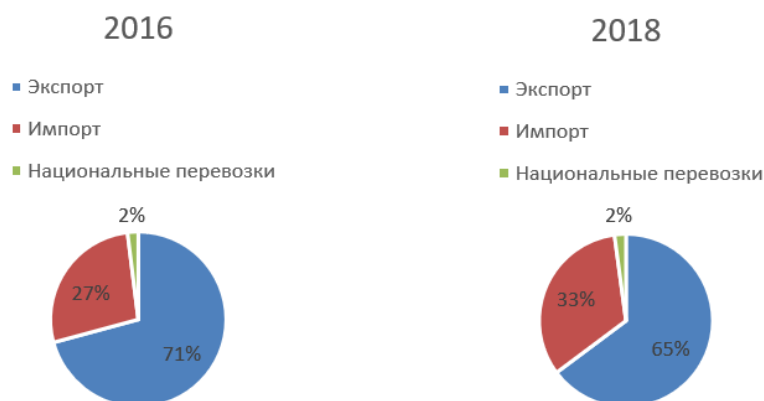
Рис. 21: Динамика объема перевозок «река–море» в Германии по видам товаров, 2000–2018 годы (млн тонн)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Destatis.

В общем объеме немецких перевозок «река–море» наибольшая доля приходится на экспортные перевозки — 71% в 2016 году и 65% в 2018 году. Как будет показано ниже, это связано с экспортом железа, стали и металлов, на которые приходится наибольший объем перевозок «река–море» в Германии. Доля импортных перевозок составляет около одной трети, а доля национальных перевозок «река–море» (в пределах Германии) составляет весьма малую величину.

Рис. 22: Перевозки «река–море» в Германии по видам транспорта

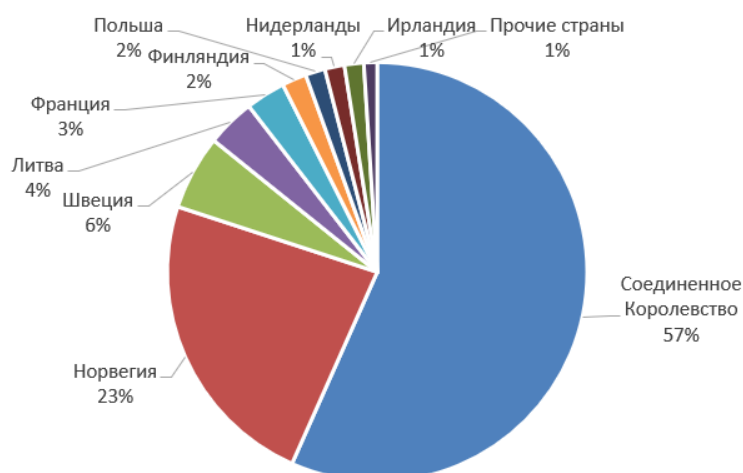


Источник: анализ ЦКСР на основе данных Destatis.

Наиболее важным пунктом назначения для экспорта железа, стали и металлов является Соединенное Королевство, и, в частности, район устья реки Хамбер на северо-восточном побережье Англии. Этот регион отличается хорошими естественными условиями для перевозок «река–море», так как река Хамбер образует широкую дельту, позволяющую морским судам подниматься вглубь острова. Вокруг устья реки Хамбер в регионах NUTS 2 — Линкольншире, Восточном Йоркшире и Северном Линкольншире, расположены многочисленные порты и терминалы (Кингстон-апон-Халл, Гримсби, Иммингем и другие). Меньшая часть экспорта железа и стали приходится на Норвегию и Швецию, как видно из приведенных ниже таблиц.

Другими пунктами назначения в пределах Соединенного Королевства являются Лондон и Шотландия. Кроме того, крупными импортерами являются Норвегия и Швеция.

Рис. 23: Перевозки «река–море» в Германии — доля стран по показателю погрузки и разгрузки экспорта в другие страны и импорта в Германию из-за рубежа (2018 год)



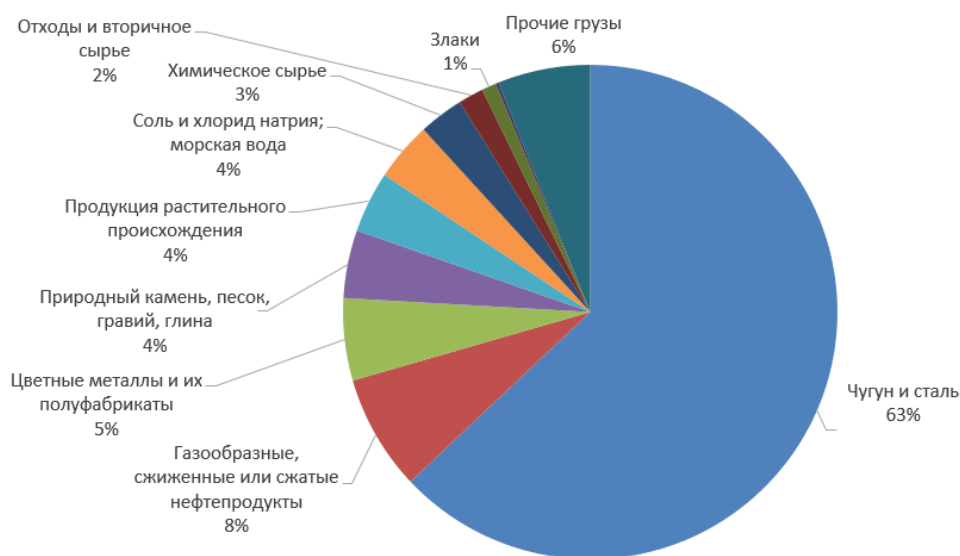
Источник: анализ ЦКСР на основе данных Destatis.

В следующих трех таблицах показана динамика четырех крупнейших товарных сегментов, а также наиболее важные торговые маршруты как для экспортных, так и для импортных перевозок.

Перевозки по видам грузов

Чугун и сталь, а также металлы и изделия из них составляют наиболее важный сегмент товарного рынка в перевозках «река–море» в Германии. Доля чугуна и стали в 2018 году составила 63%. На цветные металлы и полуфабрикаты из них приходилось 5%, так что более двух третей всех перевозок «река–море» в Германии было связано с железом и сталью или сопутствующей конечной продукцией.

Рис. 24: Перевозки «река–море» в Германии по видам грузов (2018 год)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Destatis.

В товарном сегменте чугуна и стали 77,5% перевозок «река–море» в 2018 году приходилось на экспорт и только 22,5% — на импорт. Во втором по величине сегменте (газообразные, сжиженные и сжатые нефтепродукты) в 2018 году доминировал импорт, доля которого составила 98,2%. Доля экспорта цветных металлов и сопутствующей продукции в 2018 году составила 100%. Наконец, в 2018 году песок, камень, гравий и глина преимущественно вывозились на экспорт (их доля составила 78%).

В таблицах 1–3 показана динамика четырех крупнейших товарных сегментов, а также наиболее важные торговые маршруты как для экспортных, так и для импортных перевозок.

Таблица 5: Объем перевозок «река–море» в Германии и четыре крупнейших товарных категории, 2016–2018 годы (тыс. тонн)

	2016	2017	2018
Общий объем перевозок по маршрутам «река–море» в Германии	1 378	980	765
• Чугун, сталь	958	656	482
• Газообразные, сжиженные или сжатые нефтепродукты	76	82	58
• Природный камень, песок, гравий, глина, земля	108	64	34
• Цветные металлы и их полуфабрикаты	50	40	41
Промежуточный итог по четырем крупнейшим товарным категориям	1 191	842	615
% от промежуточного итога в общем объеме перевозок «река–море»	86%	86%	80%

Источник: анализ ЦКСР на основе данных Destatis.

Таблица 6: Перевозки «река–море» — экспорт из Германии — наиболее важные торговые маршруты в 2018 году

Регион погрузки (NUTS 2)	Регион разгрузки (NUTS 2)	Товарный сегмент	Объем (в 1 000 тонн)
Дюссельдорф	Соединенное Королевство (Восточный Йоркшир и Северный Линкольншир)	Чугун, сталь	174
Дюссельдорф	Соединенное Королевство (Линкольншир)	Чугун, сталь	96
Дюссельдорф	Соединенное Королевство (Лондон)	Цветные металлы и полуфабрикаты из них	38
Дюссельдорф	Норвегия (Сёр-Эстланн)	Чугун, сталь	33
Дюссельдорф	Швеция (Южная Швеция)	Чугун, сталь	31
Дюссельдорф	Норвегия (Вестланн)	Чугун, сталь	22
Суммарный объем превышает			393
Итого объем экспорта Германии, перевозимого судами «река–море»			494

Источник: анализ ЦКСР на основе данных Destatis.

Судами типа «река–море» в Германию ввозятся железо и сталь, а также газообразные, сжиженные или сжатые нефтепродукты. Эти три последних вида продукции импортируются в основном из Норвегии и Шотландии.

В отличие от экспортных перевозок, объем которых относительно резко сократился в период 2017–2018 годов, объем импортных перевозок в тот же период оставался практически без изменений.

Таблица 7: Перевозки «река–море» — импорт в Германию — наиболее важные торговые маршруты в 2018 году

Регион погрузки (NUTS 2)	Регион разгрузки (NUTS 2)	Товарный сегмент	Объем (в 1 000 тонн)
Норвегия (Агдер, Ругаланн)	Дюссельдорф	Газообразные, сжиженные или сжатые нефтепродукты	32
Литва	Дюссельдорф	Чугун, сталь	25
Норвегия (Вестланн)	Дюссельдорф	Чугун, сталь	19
Норвегия (Вестланн)	Дюссельдорф	Камень, песок, гравий, глина	18
Франция (Нор – Па-де-Кале)	Дюссельдорф	Чугун, сталь	18
Соединенное Королевство (Восточный Йоркшир и Северный Линкольншир)	Дюссельдорф	Чугун, сталь	16
Соединенное Королевство (Восточная Шотландия)	Кельн	Газообразные, сжиженные или сжатые нефтепродукты	16
Суммарный объем			144
Итого объем импорта в Германию, перевозимого судами «река–море»			252

Источник: анализ ЦКСР на основе данных Destatis.

Контейнерные перевозки не имеют большого значения для маршрутов «река–море» Германии: в 2017 году между Нижним Рейном и Соединенным Королевством было перевезено всего лишь 245 ДФЭ.

В 2017 году объем национальных перевозок по маршрутам «река–море» (район погрузки и район разгрузки в Германии) составил около 10 000 тонн. Наибольшая доля (около 3 000 тонн) приходилась на перевозку зерна с балтийского побережья Германии (Мекленбург–Передняя Померания) судами типа «река–море» в регион Нижнего Рейна (регион NUTS 2 Дюссельдорфа). В 2018 году объем перевозок «река–море» в стране по сравнению с предыдущим годом увеличился до 16 255 тонн. Большая их часть пришлась на уголь, перевозимый из Шлезвиг-Гольштейна в Берлин судами типа «река–море» (чуть менее 6 000 тонн).

Некоторые сведения о перевозках «река–море» в Дуйспорте

В 2018 году в Дуйспорт зашли 264 судна типа «река–море», но лишь 8 из них в период с августа по ноябрь 2018 года из-за низкого уровня воды. Действительно, от маловодья 2018 года в первую очередь пострадал такие операции порта, как перевозки «река–море». По состоянию на сентябрь 2019 года, в порт зашли 227 судов типа «река–море». По данным Дуйспорта, обеспечение перевозок «река–море» во внутреннем порту сопряжено с трудностями, особенно в плане соблюдения требований безопасности (выполнение Международного кодекса по охране судов и портовых сооружений и обеспечение безопасных зон ожидания для судов типа «река–море») и наличия значительных бюрократических требований (со стороны таможни, иммиграционных органов, ИМО). Кроме того, Дуйспорт часто рассматривается как морской порт по причине захода в него морских судов. С другой стороны, судоходство «река–море» создает определенные возможности, в частности оно позволяет избежать перегруженности и узких мест в глубоководных портах (децентрализованные перевозки), обойти границы Европейского союза, например Дувр-Кале, и обеспечить

связи с сельскими районами, и представляет собой идеальный дополнительный маршрут для участников сектора ВВТ.

h. Перевозки «река–море» во Франции

Определения и районы водных путей

Во Франции под перевозкой «река–море» понимается транспортная операция с использованием одного морского судна, проходящего частично по внутренним водным путям и частично в морских водах, без перевалки или пересадки (товаров или пассажиров). Морское судно должно соблюдать правила внутреннего водного транспорта при пересечении «линии», определенной правилами и известной как «первое препятствие для движения судов»²¹.

Во Франции перевозки «река–море» сконцентрированы в двух основных речных бассейнах:

- бассейн Роны (до Лиона) – Сона (до Паньи).
- Сена (до Эври) – Уаза (до Ножан-сюр-Уаз).

Некоторые перевозки «река–море» осуществляются по Жиронде, объемы которых колеблются в зависимости от года. Иногда суда типа «река–море» заходят в притоки Рейна (например, в 2016 и 2018 годах) или в реку Шельда (например, в 2017 и 2018 годах).

Кроме того, до 2013 года судами типа «река–море» определенный тип добываемых в море заполнителей перевозился по Луаре. Однако какие-либо конкретные данные об этом виде перевозок отсутствуют.



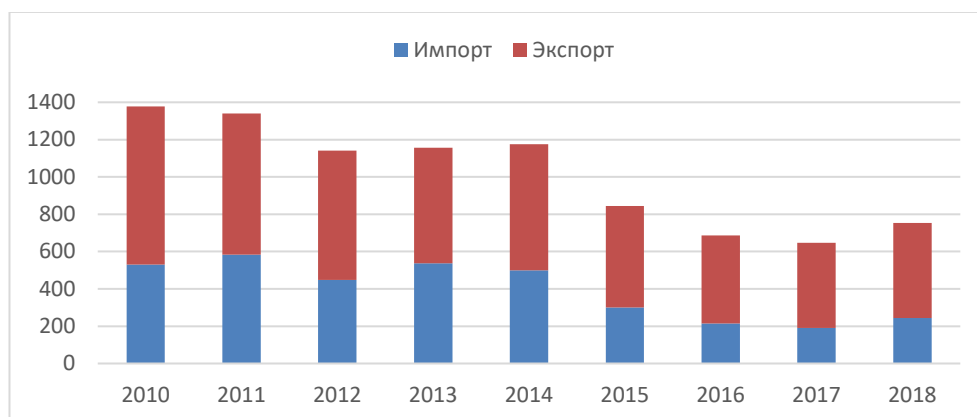
Источник: VNF (Voies Navigables de France, администрация водных путей Франции).

²¹ Первым препятствием для движения судов является: для Роны – «мост Тренктай»; для Сены – «мост Жанна-Д'Арк» в Руане («décret n° 59-951 du 31 juillet 1959 portant fixation des limites de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer») («Декрет № 59-951 от 31 июля 1959 года об установлении пределов морской регистрации в устьях рек и каналах, в которые заходят морские суда»).

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

Объемы грузовых перевозок «река–море» в период с 1980 года в значительной степени различаются. Объем грузов, перевозимых судами типа «река–море», рос в период 1980–1997 годов. После этого он стал неуклонно сокращаться. В 2018 году грузоперевозки «река–море» составили 0,75 млн тонн по сравнению с 1,4 млн тонн в 2010 году. В 2018 году во Франции на экспорт приходилось 68% всего объема перевозок «река–море», на импорт — 32%²².

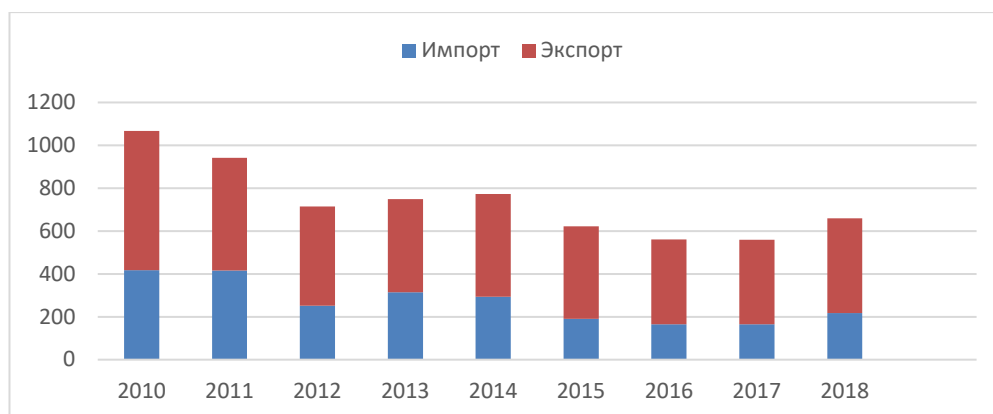
Рис. 25: Динамика общего объема перевозок «река–море» во Франции в разбивке по странам происхождения и назначения в период 2010–2018 годов (тыс. тонн)



Источник: «Нарора – Statistiques», порт Руана (данные по Сене), VNF (данные по другим рекам).

Рис. 26: Динамика общего объема перевозок «река–море» в бассейне Роны и Сены (импорт и экспорт) в период 2010–2018 годов (тыс. тонн)

Рона



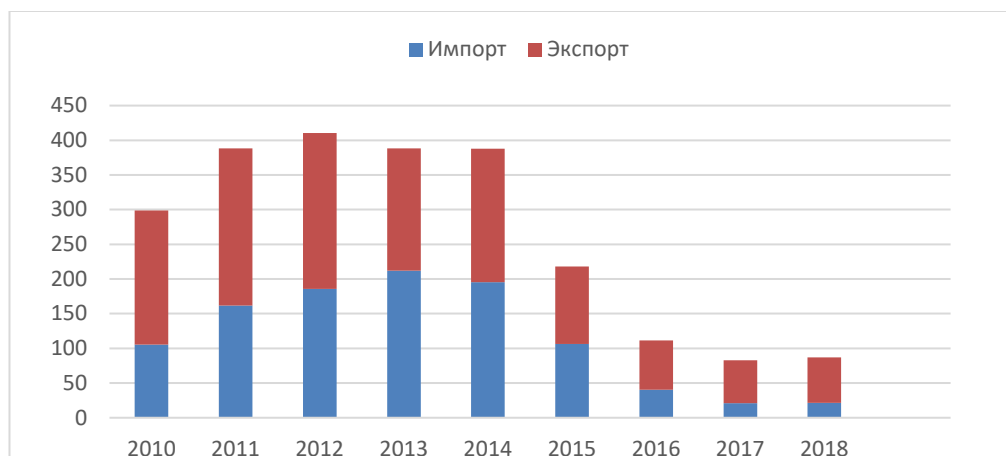
Источник: VNF.

²² VNF не собирает данные о регионах погрузки и разгрузки за пределами Франции. Во французскую статистику включается только название первого порта ввоза или последнего порта вывоза. Для импорта и экспорта по следующим направлениям: а) бассейн Манш/Северное море, первым портом ввоза/последним портом вывоза является порт Гавр; б) Средиземноморский бассейн, первым портом ввоза/последним портом вывоза является Пор-Сен-Луи-дю-Рон. Более подробные данные по бассейну Сены были предоставлены «Нарора – Statistiques», порт Руана.

В бассейне Роны перевозки «река–море» приходятся на начало цепочки создания стоимости для транспортировки сырья, которое еще не переработано. По этой причине они реагируют на изменения конъюнктуры в конкретных отраслях, таких как черная металлургия и сельское хозяйство, а также на колебания цен на сырье и сельскохозяйственную продукцию. Важную роль в их случае может играть низкий уровень воды, так как он повышает цены на перевозку, что имеет большое значение для массовых грузов, которые нуждаются в низких ценах для реализации в условиях высокой конкуренции. Повышение цен на водный транспорт увеличивает риск перехода на другие виды транспорта, особенно железнодорожный.

Что касается экспорта, то руда и отходы металлургии экспортируются главным образом в Турцию, а зерновые и лесоматериалы — главным образом в Тунис, Марокко, Алжир и Италию. Что касается импорта, то из Средиземноморского бассейна в основном импортируют металлопродукцию. Импортируется также глина (из Италии) и удобрения (из Туниса и Египта).

Сена

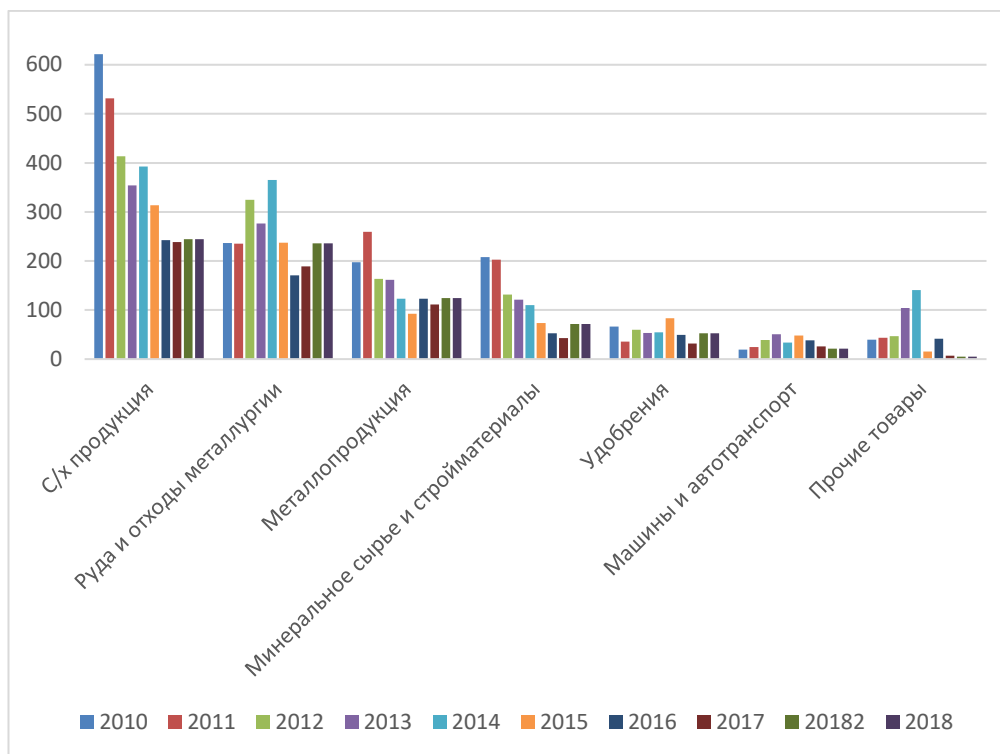


Источник: «Наропа – Statistiques», порт Руана.

Наблюдаемое с 2012 года сокращение экспортных перевозок по Сене можно объяснить неуклонным сокращением экспорта сельскохозяйственной продукции, предназначенной для потребления как животными, так и людьми, и металлургической продукции, главным образом в Соединенное Королевство. Снижение объемов импорта, наблюдаемое с 2013 года, можно объяснить значительным устойчивым снижением импорта металлопродукции — с 128 000 тонн в 2012 году до 0 тонн в 2018 году. В 2013 и 2014 годах ввозилось большое количество угля (102 000 и 51 000 тонн соответственно), что компенсировало снижение объемов перевозок металлопродукции за тот же период. В 2015 году прекратился ввоз угля судами «река–море». В настоящее время по Сене судами «река–море» импортируются только удобрения (аммиачная селитра) из Антверпена.

Перевозки по видам грузов

Рис. 27: Динамика общего объема перевозок «река–море» во Франции по основным товарным сегментам в период 2010–2018 годов (тыс. тонн)

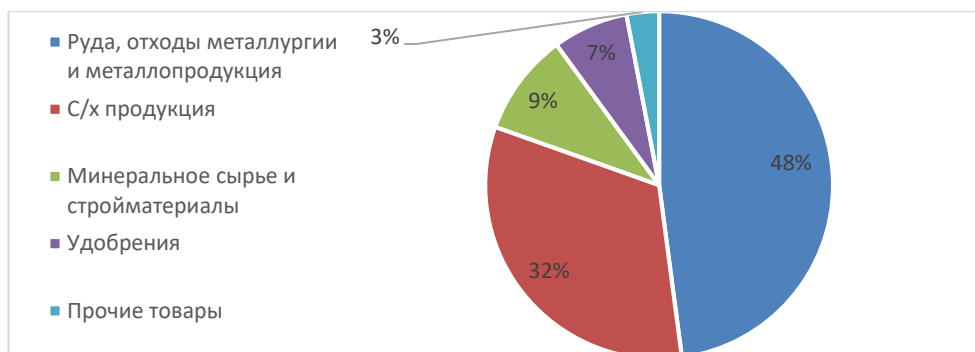


Источник: анализ ЦКСР на основе данных VNF.

Данная тенденция к снижению объясняется значительным сокращением с 2010 года объемов перевозок судами «река–море» сельскохозяйственной продукции и, в меньшей степени, минерального сырья, строительных материалов и металлопродукции. Для перевозок руды и отходов металлургии в период 2010–2018 годов были характерны значительные колебания.

В совокупности руда и отходы металлургии (31%), а также сельскохозяйственная продукция (32%) образуют наиболее важный сегмент товарных потоков в речном судоходстве Франции, за которым следуют металлопродукция (16%).

Рис. 28: Перевозки «река–море» во Франции в 2018 году по видам товаров (%)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных VNF.

Примерно 85% всех товаров, экспортируемых с использованием судов «река–море», выгружается в Средиземноморском бассейне, а 14% — экспортируется в бассейн Манш/Северное море. Сельскохозяйственная продукция, руды и металлургический лом являются наиболее важными сегментами экспорта. Металлопродукция является третьим по значимости сегментом экспорта, который в полном объеме проходит через порт Гавр. Менее тысячи тонн машин и транспортных средств после погрузки в бассейне Жиронды/Гаронны экспортируется по маршруту «река–море» в Атлантический регион.

Таблица 8: Экспорт Франции, перевозимый судами «река–море» — наиболее важные торговые пути в 2018 году (тыс. тонн)

<i>Регион погрузки</i>	<i>Страна и регион разгрузки</i>	<i>Товарный сегмент</i>	<i>Объем</i>
Бассейн Роны	Средиземноморский бассейн — в основном Турция	Руды и металлургический лом	213
Бассейн Роны	Средиземноморский бассейн — в основном Италия, Марокко, Тунис и Алжир	Сельскохозяйственная продукция (в частности, зерновые)	200
Бассейн Сены	В основном Соединенное Королевство и Финляндия	Металлопродукция	44
Бассейн Сены	В основном Соединенное Королевство, Нидерланды и Бельгия	Сельскохозяйственная продукция	14
Суммарный объем			471
Итого объем экспорта Франции, перевозимого судами «река–море»			510

Источник: анализ ЦКСР на основе данных VNF.

90% всех товаров, импортируемых во Францию с использованием судов «река–море», поступает из регионов Средиземноморского бассейна (в частности, из Испании, Италии, Алжира и Турции), при этом большая их часть выгружается в бассейне Роны. Другие районы погрузки расположены в бассейне Манш/Северное море (прежде всего Соединенное Королевство, Нидерланды, Бельгия и Германия) и Атлантическом бассейне, большая часть судов которого разгружается в бассейне Сены. 33% всего импорта Франции, перевозимого судами «река–море», приходится на металлопродукцию. Вторым по значимости сегментом импорта товаров для перевозок «река–море» во Францию является сегмент сырья и строительных материалов (23%).

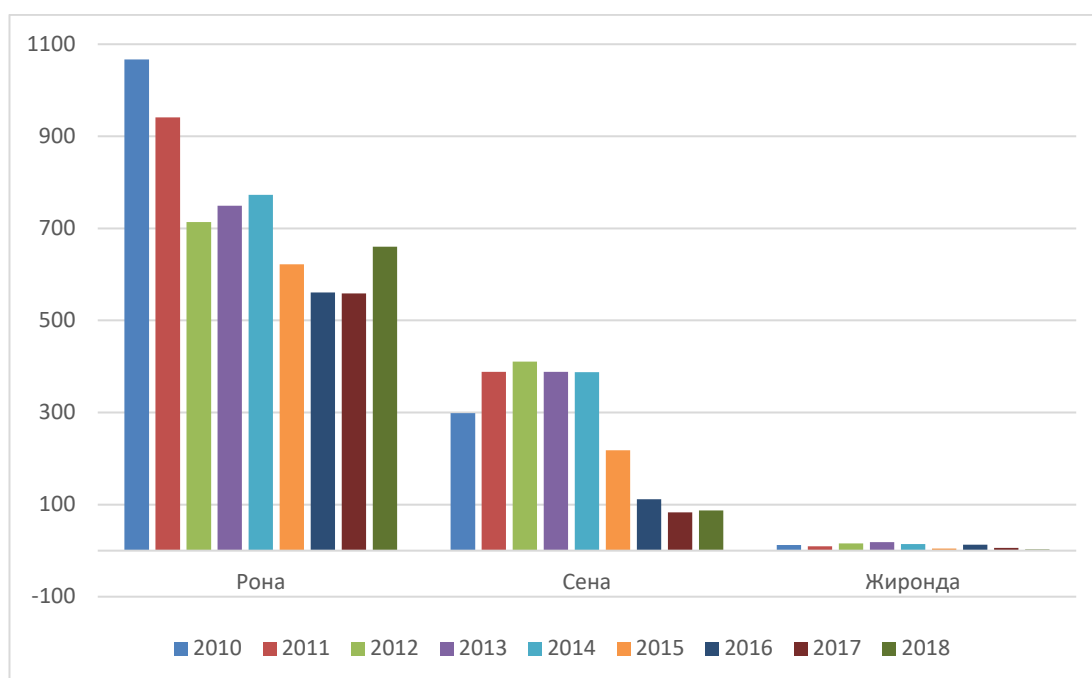
Таблица 9: Импорт во Францию, перевозимый судами «река–море» — наиболее важные торговые пути в 2018 году (тыс. тонн)

<i>Страна и регион загрузки</i>	<i>Регион разгрузки</i>	<i>Товарный сегмент</i>	<i>Объем</i>
Средиземноморский бассейн	Бассейн Роны	Металлопродукция	78
Средиземноморский бассейн — в основном Италия, Испания, Тунис и Алжир	Бассейн Роны	Сырье и стройматериалы	65
Антверпен	Бассейн Сены	Удобрения	21
Бассейн Манш/Северное море	Мозель	Сырье и стройматериалы	3
Атлантический регион	Бассейн Жиронда/Гаронна	Машины и автотранспорт	2
Суммарный объем			169
Итого объем импорта Франции, перевозимого судами «река–море»			243

Источник: анализ ЦКСР на основе данных VNF.

Объем перевозок по внутренним водным путям

Рис. 29: Перевозки «река–море» во Франции по внутренним водным путям (тыс. тонн)



Источник: VNF.

Дополнительная информация о флоте

Количество судов «река–море», плавающих по бассейну Сены, по сравнению с 2013 годом сократилось вдвое — с 20 в 2018 году до 45 судов «река–море» в 2013 году. В бассейне Роны количество судов «река–море» осталось прежним — 21 судно. Суда типа «река–море» зарегистрированы под следующими флагами:

- в бассейне Роны: Антигуа и Барбуда, Белиз, Литва, Мальта, Нидерланды и Сент-Винсент;
- в бассейне Сены: Нидерланды (6), Сент-Винсент (5), Антигуа и Барбуда (4), Литва (2) и Багамские Острова (2).

i. Перевозки «река–море» в Португалии

В Португалии перевозки «река–море» осуществляются только по реке Дору. Основная часть перевозок «река–море» по Дору²³ — это 27 000 тонн песка и природного камня, которые экспортируются в Германию (15 000 тонн), Соединенное Королевство (2 000 тонн), Швецию (9 000 тонн) и Норвегию (1 000 тонн).

²³ APTMCD – Intermodal Promotion Centre Portugal.

4) Перевозки грузов на судах «река–море» в странах вне Европейского союза

а. Перевозки «река–море» в России²⁴

Определения и районы водных путей

Россия располагает очень хорошими природными условиями для речного и морского судоходства. По сравнению с реками в Европейском союзе, реки обладают большей шириной и, таким образом, судоходны для морских судов на значительные расстояния от устья. По данным Российской палаты судоходства, протяженность сети внутренних водных путей в России составляет 101,7 тыс. км. Реки Волга и Нева имеют особое значение для перевозок «река–море» в России.

В 2019 году количество судов «река–море» плавания с классом Российского Речного Регистра составило 1 190 транспортных судов, включая 849 самоходных судов и 341 несамоходное судно²⁵. Они эксплуатируются только под российским флагом.

Что касается эксплуатации судов «река–море» на ВВП Европейского союза, российские суда «река–море» должны соответствовать международной конвенции СОЛАС, а также конкретным национальным предписаниям в отношении безопасности на транспорте. Проблемы перевозок «река–море» в России отражают аналогичные проблемы перевозок «река–море» в ЕС, а именно поддержание инфраструктуры внутренних водных путей, сильная конкуренция со стороны других видов транспорта, ситуации с низким уровнем воды и старение флота (средний возраст судов в России составляет 32 года).

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

Торговое пространство для российских судов «река–море» включает Балтийское, Северное, Азовское и Черное моря, Средиземное море, Каспийское море, а также северные и дальневосточные регионы России.

В 2013 году объем перевозок «река–море» в России составил почти 11 миллионов тонн. В 2018 году судами «река–море» было перевезено около 25 миллионов тонн. Основными торговыми партнерами являются Германия, Швеция, Нидерланды, Дания, Норвегия, Греция, Франция и Хорватия.

Перевозки по видам грузов

Основными видами товаров в перевозках «река–море» в пределах России являются зерновые, удобрения, сталь и продукция деревообрабатывающей промышленности. Основными экспортными товарами, перевозимыми на судах «река–море», являются нефть и нефтепродукты, зерно, уголь, лесоматериалы, металлы и удобрения.

Перспективы и отдельные достижения

В рамках «Стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года» России предусмотрено строительство 490 новых судов «река–море».

²⁴ Источник: Российская палата судоходства.

²⁵ Регистровая книга судов с классом Российского Речного Регистра, www.rivreg.ru/activities/class/reg-book.

b. Перевозки «река–море» в Украине

В 2019 году количество судов «река–море» плавания в Украине составило 139 единиц, включая 18 самоходных судов общей грузоподъемностью 29 757, 76 несамоходных судов общей грузоподъемностью 116 484 и 25 буксиров и толкачей²⁶.

Украина использует Нижний Дунай совместно с Румынией и Молдовой. Следует отметить, что речно-морские порты Измаил и Рени являются портами выгрузки и загрузки для морских судов.

К сожалению, для настоящего отчета не удалось получить данные об этих перевозках. По данным «Виадонау», другим водным путем, используемым для перевозок «река–море», является канал Килия–Быстрое в Украине (также в дельте Дуная), где в 2017 году объем перевозок составил 1,5 млн тонн (+ 362,1% по сравнению с 2016 годом).

Глава 3 – Перевозки «река–море» в Европе: перевозки, осуществляемые судами внутреннего плавания с выходом в море

1) Введение и общие правила классификации

Большая часть перевозок «река–море» осуществляется морскими судами. Однако в некоторых случаях отдельным судам внутреннего плавания при соблюдении определенных требований могут быть разрешены ограниченные проходы по морским участкам между двумя портами одной и той же страны.

Ни при каких обстоятельствах судам внутреннего плавания не может быть разрешено выполнение международных морских перевозок, поскольку у них отсутствуют свидетельства, предусмотренные для морских судов. Поскольку большинство требований ИМО, применимых к морским судам, не в полной мере соответствуют каботажному судоходству, осуществляемому вдоль побережья в ограниченных морских районах, целесообразно выдавать специальные свидетельства, дающие судам внутреннего плавания право выхода в море.

Ограниченные морские районы, где возможна эксплуатация судов внутреннего плавания, могут быть классифицированы с целью установления соответствующих уровню опасности требований. Это зависит, в частности, от интенсивности волнения и нагона, наличия риска попадания забортной воды, воздействия сильного ветра, расстояния до берега и места убежища, а также от метеорологических условий. Для судоходства в таких районах конструкция судна должна позволять ему выдерживать более суровые погодные условия, чем в случае судов, предназначенных исключительно для внутреннего плавания. Кроме того, разрешение на судоходство по морским районам должно предоставляться судам внутреннего плавания с учетом ограничений, связанных с маршрутами и высотой волны.

Для получения права на выход в море (с ограничениями) и получение соответствующего свидетельства, необходимо продемонстрировать, что судно внутреннего плавания соответствует следующим требованиям:

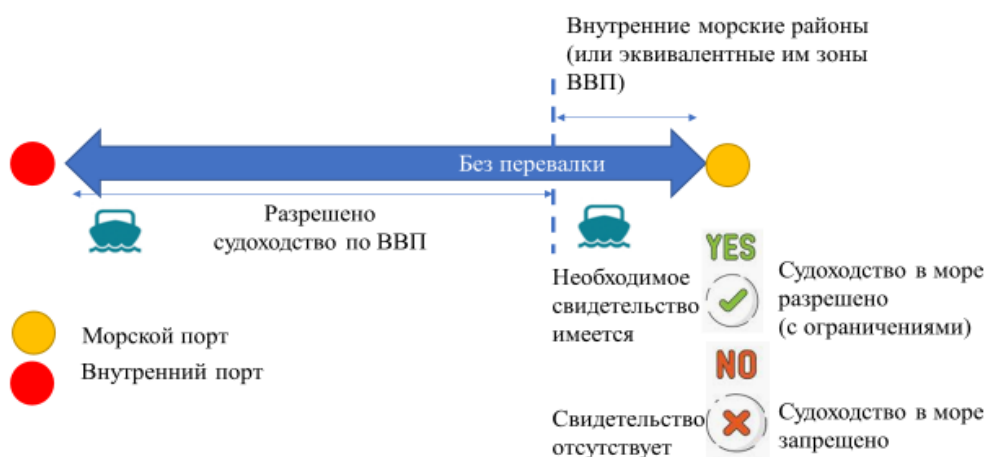
- классификационные требования, которые касаются в основном конструкции судна (конструкция корпуса, носовой клиренс, остойчивость и т. д.), и требования в отношении оборудования, установленные классификационными обществами;

²⁶ Регистр судов с классом Регистра судоходства Украины, <http://en.shipregister.ua/pdf/reg-ships.pdf>.

- нормативные предписания, установленные государственной администрацией, которые могут предусматривать дополнительные требования (связанные с национальным законодательством, квалификацией экипажа, радиосвязью, навигационными огнями, условиями эксплуатации и т. д.).

Регламент (ЕС) 2016/1629 устанавливает согласованные условия выдачи судам внутреннего плавания технических свидетельств для судоходства по ВВП ЕС. Вместе с тем в Регламенте предусматривается возможность введения государствами-членами более строгих технических требований для судоходства в отдельных районах, в частности в зонах 1 и 2 (устья рек), где эксплуатация судов внутреннего плавания сопряжена с более сложными условиями, чем обычно. Регламент не обязывает государства-члены ЕС устанавливать на своей территории зоны 1 и 2, однако в ней содержится перечень районов, в которых к судам внутреннего плавания могут предъявляться дополнительные технические требования (в отношении остойчивости, оборудования, осадки в порожнем состоянии и т. д.). В Бельгии (Фландрия) некоторым судам внутреннего плавания разрешено судоходство непосредственно в море вдоль побережья (устьевое судоходство). Этот вид судоходства регулируется Королевским указом, сфера охвата которого выходит за рамки Регламента (ЕС) 2016/1629 (см. главу 3, часть 2), так как в Бельгии зоны 1 или 2 не установлены. При этом бельгийские суда устьевого судоходства должны также соответствовать требованиям Регламента 2016/1629.

С учетом вышеизложенного общий случай перевозок «река–море», осуществляемых судами внутреннего плавания, может быть описан следующим образом:



В настоящее время не существует согласованных требований, которые суда внутреннего плавания должны соблюдать для выхода в море. Кроме того, в ряде стран ЕС не предусмотрена сама возможность предоставления судам внутреннего плавания права на выход в море. В свете существующих в ЕС различий в плане регулировании этого вида перевозок цель Регламента 2016/1629 заключается в достижении большей согласованности условий для выдачи государствами-членами дополнительных свидетельств, позволяющих осуществлять эксплуатацию судов внутреннего плавания в зонах 1 и 2.

В настоящем отчете рассматриваются примеры Бельгии (порт Зебрюгге) и Франции (район порта Гавра и залив Фос), где суда внутреннего плавания могут выходить в море при соблюдении определенных правил, установленных национальным законодательством. Аналогичные национальные правила, позволяющие осуществлять такой вид перевозок, существуют также в Индии, Италии, Китае и России.

2) Суда внутреннего плавания, выходящие в море: устьевое судоходство в Бельгии

Бельгия представляет собой наиболее показательный пример использования перевозок, которые осуществляются судами внутреннего плавания, имеющими право выходить в море; этот вид перевозок в Бельгии носит название «устьевое судоходство». Устьевые перевозки осуществляются судами устьевого типа, которые должны иметь свидетельство компетентного бельгийского органа, дающее им право осуществлять судоходство в море при соблюдении условий, предусмотренных национальными и региональными правилами. Правовой основой этого вида судоходства является Королевский указ 2007 года²⁷, которым был введен в действие свод правил, регулирующих движение судов внутреннего плавания в море между бельгийскими прибрежными портами. С момента проведения последней реформы государственного управления, в ходе которой многие функции были переданы на региональный уровень, во Фландрии в Королевский указ были внесены незначительные изменения.

Согласно этому указу суда устьевого типа должны соответствовать правилам, применимым к судам внутреннего плавания, и их конструкция должна позволять им осуществлять выход в море (они должны иметь достаточную остойчивость и соответствовать требованиям безопасности). Такие суда должны, помимо прочего, соответствовать требованиям МАРПОЛ, не имея при этом соответствующего свидетельства, и МППСС (предотвращение столкновений судов в море), а кроме того, они должны быть оборудованы морской радиолокационной установкой (навигационным оборудованием). При принятии решения о выходе в море капитан такого судна внутреннего плавания должен учитывать метеорологические условия. Недавние изменения, внесенные в Королевский указ Фламандским регионом, предусматривают некоторые упрощения для этой категории судов и снижение административного бремени для их судовладельцев. Внесенные в Указ изменения направлены также на снижение инвестиционных затрат благодаря строительству судов устьевого типа, отличающихся более легкой конструкцией и большей рентабельностью по сравнению с морскими судами, которые смогут обслуживать те же маршруты между Зебрюгге, Гентом, Антверпеном и расположенными выше по ВВП районами. С развитием технологий обеспечения безопасности в будущем в Указ могут быть внесены новые изменения.

Почти все маршруты устьевых перевозок во Фландрии берут свое начало в морском порту Зебрюгге и связывают его с портом Антверпена, портом Северного моря²⁸ и специально оборудованными контейнерными терминалами, расположенными на ВВП.

²⁷ Королевский указ о судах, используемых для внутреннего плавания, а также для каботажных морских рейсов, см. www.etaamb.be/nl/koninklijk-besluit-van-08-maart-2007_n2007014083.html.

²⁸ Порт Северного моря был образован в результате подписания 8 декабря 2017 года соглашения о трансграничном слиянии расположенных в Нидерландах морских портов Зеландии (Флиссинген, Борселе и Тернёзен) и расположенного в Бельгии порта Гент.



Источник: Основано на <https://www.binnenvaart.be/images/kaarten-CEMT/index.html>.

Бельгия представляет собой западноевропейское государство с наиболее крупными объемами устьевых грузоперевозок. В 2018 году оборот устьевых грузоперевозок в порту Зебрюгге составил 2,1 млн т, из которых 58% пришлось на наливные грузы, 41% — на контейнеры и 1% — на перевозки «ро-ро». Всего на устьевое судоходство приходится 5,2% морских перевозок, зарегистрированных в порту Зебрюгге²⁹. В 2018 году 1 047 судов устьевое типа осуществили заход в порт Зебрюгге (на 47 больше, чем в 2017 году).

Устьевой флот Бельгии насчитывает 13 судов: 9 танкеров, 1 грузовое судно типа «ро-ро» и 3 контейнеровоза. Некоторые из этих судов получили свидетельство в соответствии с требованиями Королевского указа от 2007 года, а некоторые — в соответствии с требованиями, действовавшими ранее. Бельгийский устьевой флот является достаточно молодым: возраст большинства его судов составляет 15 лет и менее.

Таблица 10: Устьевой флот Бельгии: дата постройки, возраст и тип судов

Наименование судна ³⁰	Год постройки	Возраст	Тип судна
Presto	2003	16	самоходный танкер
Polybotes	2004	15	грузовое судно типа «ро-ро»
Tanzanite, Texas	2004	15	самоходный танкер
Breitling	2005	14	самоходный танкер
New Jersey	2006	13	самоходный танкер
Amberes, Deseo, Tripoli	2007	12	контейнеровоз
Inventory, Montana, Mozart	2011	8	самоходный танкер

Грузовое судно «Polybotes» (типа «ро-ро») в основном используется на рынке наличных товаров. Оно также способно удовлетворить существующий на рынке высокий спрос на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов, поскольку

²⁹ Источник: 2018 annual report, Port of Zeebrugge, <https://portofzeebrugge.be/sites/default/files/2019-05/jaarverslag%202018.pdf>.

³⁰ До 12 ноября 2018 года в эксплуатации находился еще один самоходный танкер «Зебрюгге» 1971 года постройки. Однако срок действия его сертификата после этой даты не продлевался.

может перевозить сверхтяжелые цельные детали длиной до 60 м, например турбины ветрогенераторов, промышленные трансформаторы, баки для жидкостей и яхты. Три контейнеровоза устьевое типа используются в первую очередь для облегчения сообщения с Антверпеном: три раза в неделю они попеременно выполняют регулярные рейсы в Антверпен. Путь из Зебрюгге в Антверпен они проходят за восемь часов, в то время как при движении по традиционному, проходящему по каналам маршруту для судов внутреннего плавания время в пути увеличивается до полутора суток. Совокупная грузоподъемность этих трех судов составляет 800 ТЕУ в сутки, и за год они перевозят 160 000 ТЕУ грузов. Кроме того, суда устьевое типа обеспечивают связь с несколькими каботажными маршрутами, в частности с маршрутной сетью Балтийского моря³¹. Четыре судна устьевое флота обслуживают порт Северного моря, совершая ежегодно около 75 рейсов в этот порт и из него и перевоза в основном контейнеры и автомобили.

3) Суда внутреннего плавания, выходящие в море: Франция

Во Франции некоторым судам внутреннего плавания также разрешено судоходство вдоль побережья во внутренних морских районах (зона 1), расположенных за пределами «поперечной границы моря»; при этом необходимо соблюдать ограничительные требования, установленные национальными правилами³², принятыми в октябре 2018 года в соответствии с Регламентом 2016/1629. Согласно этим национальным правилам движение судов внутреннего плавания только по районам, относящимся к зоне 1, запрещено. При этом правилами определены семь разных маршрутов, при движении по которым судам внутреннего плавания (осуществляющим как грузовые, так и пассажирские перевозки) может быть разрешен выход в море. Требования, которые должны выполняться судами внутреннего плавания, зависят от конкретного маршрута. Для грузовых перевозок этот вид судоходства используется главным образом в двух районах — в окрестностях порта Гавра в устье Сены и в заливе Фос. При этом предполагается наличие четко определенных зон судоходства и «поперечных границ моря».

Следует отметить, что до принятия вышеупомянутых правил суда внутреннего плавания, направляющиеся в терминал Порт 2000 (порт Гавра), попадали под действие специального указа, вышедшего за рамки Регламента 2016/1629³³ (как и в случае с бельгийскими национальными правилами).

Во Франции, даже если судно внутреннего плавания соответствует необходимым требованиям для судоходства в определенном морском районе, возможность движения по морскому участку зависит в том числе от метеорологических и морских условий на момент выхода судна в море. Кроме того, необходимо выполнение и других условий, таких как наличие прогноза на весь период выполнения рейса, наличие разрешения компетентного органа портовой администрации на заход в тот или иной порт, расположенный на одном из заранее определенных маршрутов, или выход из него, а также соблюдение действующих

³¹ Источник: Connect, Annual magazine of the port of Zeebrugge, 2019, https://portofzeebrugge.be/sites/default/files/2018-09/MBZ_Connect_2018_EN_web.pdf.

³² Arrêté du 2 octobre 2018 relatif au classement des zones de navigation des bateaux de commerce, des bateaux de plaisance et engins flottants et aux compléments ou allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines de ces zones de navigation («Указ от 2 октября 2018 года о классификации зон судоходства коммерческих судов, прогулочных судов и плавучих средств и о дополнении или упрощении технических требований, действующих в некоторых из этих зон судоходства»), см. www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000037469594&fastPos=1&fastReqId=1502111262&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte.

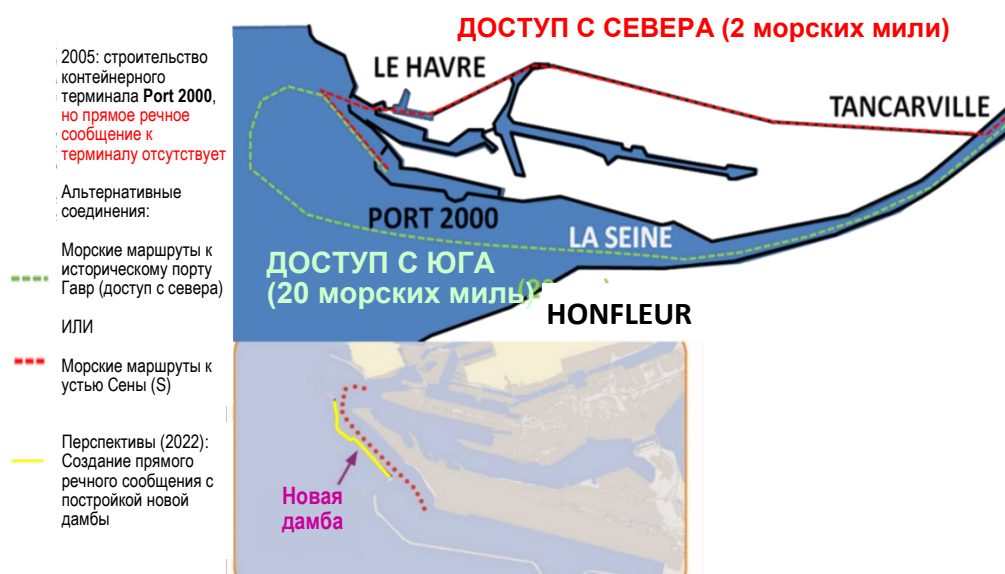
³³ Arrêté du 15 décembre 2014 relatif à la navigation de bateaux porte-conteneurs fluviaux en mer pour la desserte de Port 2000 et des quais en Seine à Honfleur («Указ от 15 декабря 2014 года о морском судоходстве контейнеровозов внутреннего плавания для обслуживания Порта 2000 и причалов на Сене, расположенных в Онфлёре»), см. www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029958156&categorieLien=id.

правил местных лоцманских служб. Наконец, ответственность за обеспечение безопасности судоходства лежит на операторе судна внутреннего плавания.

Такое решение является особенно целесообразным в тех случаях, когда сообщение между ВВП и морскими портами развито недостаточно хорошо. Вместе с тем возможность его использования зависит в том числе и от метеорологических условий, что может негативно сказаться на его надежности. В тех же случаях, когда прямая связь с внутренними районами отсутствует, облегчить сообщение между ВВП и морскими портами можно с помощью маршрута, предполагающего перевалку грузов.

Порт Гавра

В настоящее время контейнеровозы внутреннего плавания не могут попадать напрямую из Сены в порт Гавра (терминал Порт 2000). Поэтому единственный способ прямой (без перевалки) доставки грузов к контейнерному терминалу связан с использованием судов внутреннего плавания, приспособленных к морскому судоходству.



Источник: Рисунок основан на данных из: Vantorre, M., Eloot, K., and Geerts, S. Paper 25 — Inland vessels at sea: a useful contradiction to solve missing links in waterway systems. Proceedings PIANC — SMART Rivers Conference 2013 (Суда внутреннего плавания в море: полезное противоречие для устранения недостающих звеньев в водных путях. Труды ПМАКС — конференция SMART Rivers, 2013) (Editors: Rigo, P., Wolters, M.). Liège/Maastricht, 23-27 сентября 2013 года и <https://www.haropaports.com/fr/havre/concertation-aafp2000>.

В настоящее время восемь судов внутреннего плавания имеют разрешение на морское судоходство в районе порта Гавр:

- шесть контейнеровозов внутреннего плавания («Урал», «Босфор», «Европортс», «Арк-ан-Сьель», «Пифагор» и «Смак»), совокупная грузоподъемность которых в 2016 году составляла 137 500 TEU;
- два судна для бункеровки («Нью-Йорк» — для перевозки тяжелого топлива, «Нью-Джерси» — для перевозки газойля).

В марте 2019 года было согласовано выделение совместного финансирования в размере 25 млн евро для реализации проекта по обеспечению прямого доступа по ВВП к терминалу Порт 2000, благодаря чему заход в этот терминал смогут осуществлять

суда внутреннего плавания всех типов. Таким образом, вполне вероятно, что после окончания этого проекта объемы перевозок «река–море» в этом регионе сократятся.

Район залива Фос

Речные маршруты в районе залива Фос, соединяющие Рону с Мартигом и озером Этан-де-Бер, в настоящее время сопряжены с долгими рейсами, а осуществлять движение по ним могут лишь небольшие суда внутреннего плавания. Вместе с тем существует возможность использования альтернативного морского маршрута, проходящего через залив Фос. Очень немногие суда пользуются этим альтернативным морским маршрутом, хотя с учетом недавних изменений во французских национальных правилах в будущем, при наличии достаточного экономического обоснования, движение по нему может стать более активным.



Источник: Direct access to maritime ports by adapted inland waterway vessels. PIANC Report No. 118, Maritime Navigation Commission & Inland Navigation Commission Expert Group, 2013 (Прямой доступ к морским портам для судов внутреннего плавания, приспособленных к морскому судоходству. Отчет ПМАКС № 118, Группа экспертов комиссии по морскому судоходству и комиссии по внутреннему судоходству, 2013 год).

Наличие у судов внутреннего плавания возможности выходить в море имеет также существенное значение для пассажирских перевозок, поскольку это позволяет операторам предлагать новые круизные маршруты. Так, к примеру, обстоит дело с французской компанией «CroisiEurope», которая предлагает круизы по Луаре, во время которых речное круизное судно совершает короткий каботажный переход, чтобы попасть в Сен-Назер. Теперь благодаря принятию вышеупомянутых новых французских правил компания «CroisiEurope» сможет предложить новые круизные маршруты по Жиронде до Руайана, пересекающие внутренние морские районы. Таким образом, предоставление судам внутреннего плавания права выходить в море может открыть новые возможности для развития бизнеса, в том числе в секторе пассажирских перевозок.

4) Суды внутреннего плавания, выходящие в море: перспективы на будущее

Использование судов внутреннего плавания, осуществляющих морское судоходство, может быть целесообразным в тех случаях, когда морской/прибрежный порт не имеет достаточно развитого сообщения с ВВП, но при условии, что для этого существуют соответствующие экономические предпосылки (т. е. если такое решение окажется менее затратным, чем мультимодальные перевозки, сопряженные с перевалкой грузов). Только в этом случае данный вид перевозок сможет развиваться в том или ином районе.

Следует отметить, что существует ряд пилотных проектов, касающихся этого вида перевозок. Например, в **Германии** было разработано уникальное решение, связанное с развитием перевозок «река–море», для обеспечения сообщения между портом Яде-Везер и рекой Везер. В настоящее время сообщение между этим портом и внутренними районами возможно лишь с помощью железнодорожного и грузового автомобильного транспорта, так как прямой доступ для судов внутреннего плавания отсутствует. С учетом высоты мостов и глубины водных участков, соединяющих порт Яде-Везер с рекой Везер, использование обычных морских судов, осуществляющих внутреннее судоходство, не является рентабельным. В связи с этим возникла потребность в судах совершенно иного типа конструкции, которые одновременно были бы пригодны для морского судоходства и для эффективной эксплуатации на ВВП, что привело к появлению совместного немецкого исследовательского проекта «BiWi»³⁴.

В рамках проекта было разработано решение, в основе которого лежит концепция использования баржи-толкача со специальным гидравлическим соединением. На морских участках для перемещения мореходной баржи будут использоваться специальные толкачи или буксиры, а на участках ВВП будет задействован обычный канальный буксир, который, в идеале, будет толкать одновременно сразу несколько барж. С помощью масштабных моделей эта концепция была успешно протестирована в условиях сильного волнения (высота волн до 2,5 м).

Несмотря на то, что данная идея еще не была реализована (из-за продолжения обсуждения вопроса о возможности создания прямого доступа для внутреннего транспорта), концепцию перевозок, позволяющих обеспечить связь морских портов с ВВП, может быть, удастся внедрить в других районах.

В **Швеции** на стадии разработки находятся несколько проектов, касающихся судов внутреннего плавания, выходящих в море. Например, нефтеперерабатывающая компания «Preeem» стремится реализовать на западном побережье Швеции проект, который позволит ей перевозить баржами бензин и дизельное топливо от прибрежного нефтеперерабатывающего завода в Люсечиле до Гётеборга и далее вверх по реке Гёта-Эльв до города Карлстад в северной части озера Венерн. По мнению компании, этот проект сулит широкие возможности с точки зрения устойчивости транспортного потока, а также значительные преимущества, связанные с охраной окружающей среды и борьбой с изменением климата. Партнером, отвечающим за разработку логистического решения и концепции использования барж, является компания «Аватар Лоджистикс».

В мае 2020 года порт Стокгольма откроет в окрестностях прибрежного города Нюнесхамн новый крупный терминал Норвик. Движение между Нюнесхамном и Стокгольмом является плотным, и имеющейся инфраструктуры в виде автомобильных и железных дорог недостаточно для его обслуживания. Большой интерес вызвала идея использования контейнерной баржи для регулярного сообщения по каналу Сёдертелье и озеру Меларен между Норвиком и западными районами Стокгольма. Компания «Аватар Лоджистикс» и четыре действующих в регионе портовых терминала выразили готовность решить эту задачу и приступили к обсуждению концепции баржевых перевозок.

³⁴ “Schlussbericht zum Teilvorhaben Entwicklung und Optimierung eines seegehenden Binnenschiffsleichters” - Friedhoff, B. et al.; DST-Report 2081; Duisburg, 2016.