



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/13
21 December 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

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

Тридцать вторая сессия

Женева, 5-7 марта 2008 года

Пункт 12 а) предварительной повестки дня

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ УЗКИХ МЕСТ, НЕДОСТАЮЩИХ ЗВЕНЬЕВ И КАЧЕСТВА
ПЕРЕВОЗОК НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ**

Записка секретариата

I. ВВЕДЕНИЕ

1. На своей пятьдесят первой сессии Рабочая группа SC.3 была проинформирована о том, что неофициальная группа экспертов, действующая под эгидой Рабочей группы ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), пересматривает документ TRANS/WP.5/R.60, озаглавленный "Методологическая основа определения общих критериев,

касающихся узких мест, недостающих звеньев и качества услуг на сетях инфраструктуры". Рабочая группа SC.3 рассмотрела разделы, касающиеся внутреннего водного транспорта, и сочла полезным передать их Рабочей группе SC.3/WP.3 с целью получения от нее замечаний. При этом она просила SC.3/WP.3 уделить особое внимание проблеме качества услуг (ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 14).

2. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть определение узких мест, недостающих звеньев и качества перевозок на внутренних водных путях, а также сформулированные группой экспертов рекомендации по политике, которые представлены в следующем разделе настоящего документа. Полный текст проекта имеется на веб-странице WP.5: <http://www.unece.org/trans/main/wp5/inf20.html>.

II. МЕТОДОЛОГИЧЕСКАЯ ОСНОВА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОБЩИХ КРИТЕРИЕВ, КАСАЮЩИХСЯ УЗКИХ МЕСТ, НЕДОСТАЮЩИХ ЗВЕНЬЕВ И КАЧЕСТВА УСЛУГ НА СЕТЯХ ИНФРАСТРУКТУРЫ¹

A. Концептуальная основа и информация о проделанной работе в секторе внутренних водных путей

3. С точки зрения качества услуг на внутренних водных путях скорость обычно относится к числу менее значительных факторов. Кроме того, на пропускную способность всей сети существенно влияет то обстоятельство, что строительство внутренних водных путей осуществляется в соответствии с далеко не одинаковыми техническими требованиями, обуславливающими очевидные различия в пропускной способности. Например, согласно классификации ЕЭК ООН внутренние водные пути подразделяются на семь различных категорий (I-VII).

4. Итак, существуют четко выраженные узкие места, обусловленные особенностями инфраструктуры и препятствующие эксплуатации судов определенных типов. Однако рентабельность мер, направленных на решение таких вопросов, по-видимому, всегда будет вызывать сомнения. В первоначальном документе TRANS/WP.5/R.60 было указано, что основной причиной возникновения узких мест на внутренних водных путях является недостаточная пропускная способность шлюзов, и была изложена процедура расчета пропускной способности шлюзов.

¹ Первый пересмотренный проект, август 2007 года.

5. По проблеме недостающих звеньев проделан ничтожно малый объем работы, а в случае проблемы узких мест объем проделанной работы ограничен главным образом установлением стандартов. Представляется, что в этом секторе уместен лишь "легкий" анализ на национальном уровне, особенно с учетом, по-видимому, существенного прогресса достигнутого под эгидой Рабочей группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту в рамках ее деятельности, связанной с осуществлением Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

6. Государства - участники Соглашения СМВП договорились принять его положения в качестве согласованного плана развития и строительства сети внутренних водных путей и поэтому обязались прилагать усилия в направлении устранения узких мест и восполнения недостающих звеньев. Рабочая группа SC.3 способствует осуществлению этого Соглашения и следит за ходом развития инфраструктуры внутренних водных путей. Для оказания содействия в осуществлении СМВП Рабочая группа опубликовала "Синюю книгу" (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.1, 2006 год) по техническим характеристикам европейских внутренних водных путей и портов международного значения, в которой для государств - членов ЕЭК ООН приведены общее определение и классификация узких мест в сети внутренних водных путей, а также перечень узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E.

7. С октября 2002 года Рабочая группа SC.3 ведет учет важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (резолюция № 49, ECE/TRANS/SC.3/159); по состоянию на июль 2007 года в перечне были указаны 42 стратегических и 31 основное узкое место в 18 странах Западной, Восточной и Центральной Европы.

В. Определение узких мест, недостающих звеньев и качества услуг

8. В ходе работы по проекту СМВП Рабочая группа SC.3 одобрила следующие определения "узких мест" и "недостающих звеньев" в сети внутренних водных путей, разработанные специальной группой экспертов по инфраструктуре внутреннего водного транспорта:

- а) *Узкими местами* называются такие участки сети европейских водных путей международного значения, параметры которых значительно ниже контрольных параметров.

Существуют два вида узких мест: основными узкими местами являются участки водных путей категории E, параметры которых в настоящее время не отвечают требованиям, применимым к внутренним водным путям международного значения в соответствии с новой классификацией европейских внутренних водных путей (класс IV); стратегическими узкими местами являются участки, параметры которых удовлетворяют основным требованиям класса IV, но которые тем не менее должны быть модернизированы, с тем чтобы улучшить структуру сети либо повысить экономический потенциал внутреннего судоходства.

- б) *Недостающими звеньями* являются такие части будущей сети внутренних водных путей международного значения, которые в настоящее время полностью отсутствуют.

9. Никакого определения качества услуг приведено не было.

С. Рекомендации для сети внутренних водных путей².

1. Недостающие звенья

10. Национальным администрациям рекомендуется рассматривать недостающие звенья, указанные в "Синей книге", основываясь на собственном экспертном представлении об особенностях своей сети без учета официальных директив. Вместе с тем при этом их подход должен быть четко ориентирован на ускорение международных грузовых перевозок и они должны осознавать возможности развития мультимодальных перевозок. Пропускная способность инфраструктуры внутреннего водного транспорта, в отличие от автомобильного и железнодорожного транспорта, в большей степени зависит от погодных условий, так как низкий уровень воды зачастую является главной причиной ограничений. Другой основной фактор имеет отношение к инфраструктуре и связан с недостаточной пропускной способностью шлюзов. Поэтому многие стратегии, направленные на устранение узких мест, сосредоточены на модернизации/увеличении числа шлюзов и плотин и представляют собой долгосрочные проекты, требующие значительных объемов финансирования.

² Раздел 4.4 первого пересмотренного проекта.

2. Узкие места

11. Рекомендуется и впредь использовать принятые Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН директивы, основанные на конкретных стандартах. Национальным администрациям следует и впредь выявлять основные и стратегические узкие места. Главной предпосылкой устранения узких мест и восполнения недостающих звеньев служит позитивный результат экономической оценки (TRANS/SC.3/133, пункт 18).

12. С учетом уже достигнутого в этой области прогресса может потребоваться проведение относительно небольшого объема дополнительной работы.
