



Organization for Security and Co-operation in Europe
Secretariat

PC.DEL/860/07
7 September 2007

RUSSIAN only

Conference Services

Please find attached the presentation by Mr. Rustem Khamitov, Russian Federal Agency of Water Resources, the Russian Federation delivered at the Plenary Session 2 – Maritime and inland waterways co-operation: the Northern European Experience: current status and the way ahead, First Preparatory Conference to the 16th OSCE Economic and Environmental Forum “Maritime and inland waterways co-operation in the OSCE area: Increasing Security and protecting the environment” held in Helsinki, 10 - 11 September 2007.

PC.DEL/860/07
7 September 2007

RUSSIAN only

*Материалы к выступлению Руководителя
Федерального агентства водных ресурсов
Р.З.Хамитова на первой подготовительной
конференции XVI Экономического Форума ОБСЕ
(10-11 сентября 2007 г., Хельсинки)*

Состояние и перспективы развития
международного сотрудничества в области морских
и внутренних водных путей в Российской Федерации

Судоходство (**слайд 2**) имеет международный характер и регулируется посредством глобальных правил, разрабатываемых в рамках Международной морской организации (ИМО). Внедрение и применение общих правил с учетом региональных особенностей в ряде случаев рассматривается региональными организациями, в частности в европейском регионе это: Комиссия по защите морской среды района Балтийского моря (ХЕЛКОМ), Комиссия по защите от загрязнения Черного моря (Стамбульская Комиссия), Меморандум о взаимопонимании о контроле судов государством порта (Парижский Меморандум) и т.д.

Сегодня еще более очевидно, что в регулировании международного судоходства требуются сбалансированные подходы и универсальные инструменты глобального характера, поскольку перевозка нефти и нефтепродуктов и других грузов (**слайд 3**) морским транспортом создает риски загрязнения моря. Для того, чтобы адекватно реагировать на эти риски международные морские организации вырабатывают правила по усилению мер безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения морской среды с судов.

Вначале о сотрудничестве на Балтике.

Сотрудничество государств региона Балтийского моря в рамках Хельсинской Комиссии показывает, что у нас есть общие подходы и понимание существующих проблем, а также стремление организовать тесное международное сотрудничество. Более того, имеются многочисленные примеры плодотворного сотрудничества (**слайд 4**). Разработаны и успешно реализуются такие программные документы как Стратегия Балтики по приемным портовым сооружениям (1998 год) и Копенгагенская Декларация 2001 года.

Можно с удовлетворением отметить, что за прошедшие с принятия Копенгагенской Декларации шесть лет внедрены практически все ее положения (**слайд 5**): улучшены существующие пути движения судов, расширено использование лоцманской проводки на Пути Т и в Проливе Зунд, расширено использование автоматических идентификационных систем (АИС), выводятся из эксплуатации однокорпусные танкера и другие меры, предусмотренные в Декларации.

(Слайд 6) В регионе успешно развивается сотрудничество по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море.

За последние годы в регионе Балтийского моря одобрены и выполняются различные меры по безопасности мореплавания. Без преувеличения можно сказать, что Балтийское море является одним из самых «зарегулированных» морских акваторий Мирового океана. Район Балтийского моря признан «особым районом» в рамках Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Конвенция МАРПОЛ), и ему придан статус особо уязвимого морского района (ОУМР).

Поэтому главная наша задача сейчас – обеспечить безусловное выполнение уже существующих требований по предотвращению загрязнения моря, а также обеспечить присоединение к новым международным юридически обязательным инструментам.

Надо помнить, что 90% загрязнения морской и прибрежной среды Балтики, в том числе нефтепродуктами, происходит из береговых источников. Это сбросы предприятий и городов, расположенных по берегам рек, это и негативное влияние Северного моря, где добывается нефть и перерабатываются огромные объемы грузов. Отдельно надо отметить сельское хозяйство и животноводство. По данным Всемирного Фонда дикой природы, несмотря на программы по защите Балтийского моря, его загрязнение удобрениями увеличивалось в течение последних 10 лет. В том числе и потому, что из-за низких цен на минеральные удобрения фермеры зачастую ими злоупотребляют. Существуют все предпосылки для дальнейшего загрязнения водных объектов пестицидами.

Одной из острейших проблем **(слайд 7)** является эвтрофикация Балтийского моря. План действий ХЕЛКОМ по Балтийскому морю предполагает введение системы квотирования на сбросы биогенных элементов и уже оценены размеры квот, на которые страны должны сократить поступление биогенных элементов в Балтийское море со своих водосборных бассейнов.

В связи с определением квот на сброс биогенных элементов **(слайд 8)**, Россия считает, что необходимо оценить вклад биогенной нагрузки от каждой страны на речные трансграничные бассейны.

Россия имеет трансграничные водные бассейны с Эстонией, Финляндией, Литвой и Белоруссией. И, соответственно, работают совместные комиссии по пограничным водотокам. На протяжении 40 лет работает совместная межправительственная Российско-Финляндская комиссия, 10 лет работает совместная Российско-Эстонская комиссия (р. Нарва) и в 2006 г. состоялось первое заседание совместной Российско-Белорусской комиссии (р. Западная Двина).

В рамках работ этих межправительственных комиссий разрабатываются и утверждаются совместные программы мониторинга трансграничных бассейнов. На основании данных совместного мониторинга проводится оценка полученных результатов и качества водных трансграничных объектов в соответствии с национальными законодательствами. Следует отметить, что требования российского законодательства значительно жёстче европейского.

В российских портах Балтики принимаются превентивные меры по охране окружающей среды (**слайд 9**):

- К погрузочным операциям на нефтяном терминале РПК "Лукойл II" допускаются только танкеры с двойным корпусом, оборудованные системой возврата паров, отвечающие требованиям международного руководства по безопасности нефтяных танкеров и терминалов.
- Российские порты Балтики оборудованы устройствами для приёма судовых льяльных и сточных вод.

Теперь - о речном транспорте (**слайд 10**).

Россия располагает самой большой в Европе сетью внутренних водных путей, их протяженность составляет чуть более 101,6 тыс. км.

Внутренние водные пути Российской Федерации (**слайд 11**), входящие в международный транспортный коридор «Север-Юг», расположены в ее европейской части, и входят в не имеющую аналогов Единую глубоководную систему протяженностью 6,5 тыс. км. В ее состав входят судоходные каналы, которые обеспечивают транспортное соединение Балтийского, Каспийского, Азово-Черноморского и Средиземноморского бассейнов, образуя через реки Дунай и Рейн так называемое Большое Европейское воднотранспортное кольцо.

В последние годы Единая глубоководная система России обеспечивает товарооборот с 44 странами мира.

Одной из приоритетных задач, решение которой влияет на дальнейшее экономическое развитие Российской Федерации, является создание необходимых условий для свободной торговли.

Российская Федерация с июля 2000 года стала участницей Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения. Согласно этому документу (**слайд 12**) в перечень важнейших европейских внутренних водных путей международного значения отнесены Волго-Балтийский водный путь, р.Волга, канал им.Москвы, Беломорско-Онежский канал, р.Кама и Волго-Донской водный путь (маршруты Е 50, Е 60 и Е 90 с ответвлениями).

Наряду с участием в этом Соглашении и работе Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, Российская Федерация принимает постоянное участие в работе общеевропейских транспортных организаций таких как Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ),

Дунайская комиссия (ДК), осуществляет наблюдение за деятельностью Центральной комиссии по судоходству на Рейне (ЦКСР).

В марте 2007 года Президент Российской Федерации В.В. Путин подписал Федеральный закон о присоединении Российской Федерации к Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям.

Выполнение требований Конвенции для российских участников внешнеторгового оборота будет являться важнейшей частью коммерческого обеспечения перевозок грузов в сообщении река – море, прежде всего, в корреспонденции с портами реки Дунай, а также реки Рейн.

Согласно Соглашению о партнерстве и сотрудничестве с ЕС (**слайд 13**) Россия взяла на себя определенные обязательства по открытию внутренних водных путей для международного судоходства, и это нашло отражение в Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

После открытия внутренних водных путей для международного судоходства предусматривается организация перевозок грузов по Большому Европейскому водотранспортному кольцу, включающему Единую глубоководную систему России.

(**Слайд 14**) Проход иностранных судов по внутренним водным путям Российской Федерации возможен и сегодня. Так, например, в навигацию 2006 года был разрешен проход 22-ум судам под иностранным флагом по внутренним водным путям России. На 1 сентября 2007 года проход разрешен 33-ем судам.

Для зарубежных судов уже доступны 14 морских и речных портов, внесены изменения в границы внутренних водных путей в нижнем течении р. Волга – до порта Оля – море.

На внутренних водных путях проводятся большие работы по модернизации транспортной системы (**слайд 15**). Для реализации крупнейшего в истории новой России инфраструктурного проекта по Волго-Донскому водному пути прорабатывается вопрос создания международного консорциума. Предварительное согласие высказали Иран, Азербайджан и Туркменистан.

Строительство второй линии шлюзов Волго-Донского судоходного канала является существенным элементом развития Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации и важным этапом в подготовке к открытию внутренних водных путей Российской Федерации для международного судоходства.

(**Слайды 16,17,18, 19, 20**) Регулирование режимами работы крупнейших водохранилищ на Волге и Каме осуществляется специальной АИУС. Система работает эффективно и надежно.

Вопросам развития внутренних водных путей в России уделяется большое внимание Президентом и Правительством Российской Федерации, органами законодательной власти, и общественными организациями. С удовлетворением могу констатировать, что федеральным бюджетом Российской Федерации на 2007 год на текущее содержание внутренних водных путей и гидротехнических сооружений выделены ассигнования на треть больше к утвержденному бюджету 2006 года.

На реализацию поставленных задач будет направлена разрабатываемая новая федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России на период 2010-2015 гг.».