

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

**ВНЕОЧЕРЕДНАЯ СЕССИЯ
10—19 октября 1963 г.**

**PROCES-VERBAUX
DE LA COMMISSION DU DANUBE**

**SESSION EXTRAORDINAIRE
10—19 Octobre 1963**

ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
Внеочередная сессия

PROCES-VERBAUX
DE LA COMMISSION DU DANUBE

Session Extraordinaire

ИЗДАНИЕ СЕКРЕТАРИАТА ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
Будапешт - 1964

EDITION DU SECRETARIAT DE LA COMMISSION DU DANUBE
Budapest - 1964

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Внеочередная сессия

ДК/СЕС-Вн

П Р О Т О К О Л Ъ
Д У Н А Й С К О Й К О М И С С И И

ВНЕОЧЕРЕДНАЯ СЕССИЯ

10-19 октября 1963 г.

г. Будапешт
/протоколы № I-3/

О Г Л А В Л Е Н И Е

Стр.

С П И С О К Д Е Л Е ГА ЦИ Й

С П И С О К Д Е Л Е ГА ЦИ Й	
ПРОТОКОЛ № 1 (10 октября 1963 г.)	2
Открытие сессии	3
Принятие повестки дня.	4
Информация Представителя Румынской Народной Республики	4
Информация Представителя Социалис- тической Федеративной Республики Югославии	10
Информация Представителя Речной Администрации Железных Ворот.	14
Вопросы Представителей	19
Ответы на вопросы	21
ПРОТОКОЛ № 2 (II октября 1963 г.)	26
Ответы на вопросы (продолжение)	27
Дискуссия	36
ПРОТОКОЛ № 3 (19 октября 1963 г.)	50
Дискуссия (продолжение)	51
Принятие Постановления Внеочередной сессии	58
Закрытие сессии	61
ПРИЛОЖЕНИЕ I - ПОСТАНОВЛЕНИЯ	62
Повестка дня Внеочередной сессии - - ДК/СЕС Вн/1	63
Постановление по Информации о строительстве и оборудовании участка Железных Ворот на ре- ке Дунай для улучшения судоходства - - ДК/СЕС Вн/2	64
ПРИЛОЖЕНИЕ II - ПРОЕКТЫ	65
Проект Постановления, представленный делегациями Румынской Народной Рес- публики и Социалистической Федератив- ной Республики Югославии	66
Проект Постановления, выработанный в ходе дискуссии	67

ПРИЛОЖЕНИЕ Ш - ДОКУМЕНТЫ ВНЕОЧЕРЕДНОЙ СЕССИИ	68
Письмо Представителя Румынской Народной Республики в Дунайской Комиссии	69
Письмо Представителя Социалистической Федеративной Республики Югославии в Дунайской Комиссии	73
Письмо Комитета Речной Администрации Железных Ворот	77
Технические и экономические данные, касающиеся оборудования для судоход- ства участка Железных Ворот на Дунае	82

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Внеочередная сессия

С П И С О К

лиц, участвующих в работе Внеочередной
сессии Дунайской Комиссии

I

Страны-члены Дунайской Комиссии

Австрийская Республика

Г-н Симон Коллер	- Представитель АР в ДК
Г-н Франц Шлаффер	- Советник
Г-н Ханс Мюллнер	- Советник
Г-н Фридрих Занетти	- Советник
Г-н Франц Шерер	- Эксперт

Народная Республика Болгария

Г-н Янчо Георгиев Янчев	- Представитель НРБ в ДК
Г-н Симеон Атанасов Симеонов	- Зам. Представителя НРБ в ДК
Г-н Никола Гаврилов	- Советник
Г-н Димо Велев	- Советник
Г-н Янчо Карагёзов	- Советник
Г-н Владимир Кутиков	- Эксперт
Г-н Георги Попов	- Эксперт
Г-н Георги Байчев	- Эксперт
Г-н Неделчо Попов	- Эксперт

Венгерская Народная Республика

Г-н Фридьеш Пуй	- Представитель ВНР в ДК
Г-н Йожеф Белаи	- Зам.Представителя ВНР в ДК
Г-н Золтан Вадас	- Советник
Г-н Миклош Брейних	- Советник
Г-н Владимир Тенгерди	- Советник

Румынская Народная Республика

Г-н Михаил Рошиану	- Представитель РНР в ДК
Г-н Михаил Гельмеджеану	- Зам.Представителя РНР в ДК
Г-н Анатоль Швефельберг	- Советник
Г-н Георге Саулеску	- Советник
Г-н Мирча Маринеску	- Советник
Г-н Георге Аврам	- Эксперт
Г-жа Николина Команеску	- Эксперт
Г-н Константин Ангелута	- Эксперт

Союз Советских Социалистических Республик

Г-н Денисов Г.А.	- Представитель СССР в ДК
Г-н Капикраян Л.Я.	- Зам.Представителя СССР в ДК
Г-н Кочетков И.А.	- Советник
Г-н Кузьмин Т.П.	- Советник
Г-н Борисов Н.А.	- Советник

Чехословацкая Социалистическая Республика

Г-н Франтишек Пишек	- Представитель ЧССР в ДК
Г-н Франтишек Сватек	- Зам.Представителя ЧССР в ДК
Г-н Ладислав Мертл	- Советник

Социалистическая Федеративная Республика Югославия

Г-н Мустафа Вилович	- Представитель СФРЮ в ДК
Г-н Александар Елич	- Зам.Представителя СФРЮ в ДК
Г-н Душан Миланович	- Советник
Г-н Панта Яковлевич	- Советник
Г-н Иво Фабинц	- Советник
Г-н Винко Сталио	- Советник
Г-н Александр Новакович	- Советник

П.

Специальные речные администрации на Дунае

Речная Администрация Железных Ворот

- | | |
|-----------------------|--|
| Г-н Рудольф Стоян | - Представитель РНР в Комитете Специальной Речной Администрации Железных Ворот |
| Г-н Димитрий Попович | - Представитель СФЮ в Комитете Специальной Речной Администрации Железных Ворот |
| Г-н Адриан Иосипеску | - Советник |
| Г-н Райко Дравич | - Советник |
| Г-н Владимир Фокса | - Советник |
| Г-н Славко Стойкович | - Советник |
| Г-н Ион Калин | - Эксперт |
| Г-н Иосиф Хвой | - Эксперт |
| Г-н Ион Джёрджеакопол | - Эксперт |
| Г-н Бранко Петрич | - Эксперт |
| Г-н Коста Костић | - Эксперт |
| Г-жа Даница Милошевич | - Эксперт |

III.

Министерство транспорта Федеративной Республики Германии

- | | |
|--------------------|---|
| Г-н Франц Добмайер | - Директор Водной и судоходной дирекции, г. Регенсбург. |
|--------------------|---|
-

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Внеочередная сессия

ДК/СЕС Вн/П-1

ПРОТОКОЛ

№ I

ВНЕОЧЕРЕДНОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

10 октября 1963 г.

г. Будапешт

Председатель - г-н Денисов

Представители:

Австрийской Республики	- г-н Коллер
Народной Республики Болгарии	- г-н Янчев
Венгерской Народной Республики	- г-н Пуя
Румынской Народной Республики	- г-н Рошиану
Союза Советских Социалистических Республик	- г-н Денисов
Чехословацкой Социалистической Республики	- г-н Пишек
Социалистической Федеративной Республики Югославии	- г-н Вилович

Заседание открывается в II часов.

Председатель Дунайской Комиссии г-н Денисов приветствует всех Представителей стран-членов Дунайской Комиссии, советников и экспертов делегаций, представителей Речной Администрации Железных Ворот, приглашенных и присутствующих сотрудников Секретариата и Рабочего аппарата по случаю открытия Внеочередной сессии Дунайской Комиссии.

Эта сессия, - говорит г-н Денисов, - собралась в знаменательный день, так как сегодня, 10 октября 1963 года, вступает в силу Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой, подписанный в Москве 5 августа этого года. Таким образом, сделан первый шаг в направлении ослабления международной напряженности, и этот шаг встречен с одобрением и радостью миллионами и миллионами людей.

Подавляющее большинство стран, существующих в настоящее время на земном шаре, подписало этот Договор, с вступлением в силу которого связываются надежды на дальнейшее ослабление напряженности, на предотвращение новой войны.

Приятно отметить, что Правительства всех стран-членов Дунайской Комиссии также подписали Московский Договор и внесли этим самым свой вклад в дело ослабления международной напряженности. Я надеюсь, - говорит г-н Денисов, - что Вы поддержите меня, если я скажу, что сессия Дунайской Комиссии приветствует вступление в силу Московского Договора.

Разрешите выразить, прежде всего, надежду, что заседания созванной сегодня сессии Дунайской Комиссии будут проходить в атмосфере дружбы и взаимопонимания, в духе творческого сотрудничества, которые всегда сопутствовали всем заседаниям Дунайской Комиссии.

Нынешняя Внеочередная сессия Дунайской Комиссии создана на основании ст. 2 Правил процедуры Дунайской Комиссии по предложению Правительств Румынской Народной Республики и Социалистической Федеративной Республики Югославии, которые внесли предложение заслушать информацию о строительстве гидротехнической и судоходной системы на реке Дунай в районе Железных Ворот.

Вопрос, поставленный на настоящей сессии, заслуживает большого внимания Дунайской Комиссии, так как он имеет важное народно-хозяйственное значение для придунайских государств, улучшает судоходство в районе Железных Ворот и соответствует рекомендациям Дунайской Комиссии об улучшении судоходства в этом районе.

Заканчивая свое выступление, г-н Денисов констатирует, что все присутствующие на сессии Представители стран-членов Дунайской Комиссии имеют соответствующие полномочия и объявляет Внеочередную сессию Дунайской Комиссии открытой.

В соответствии с предложением Представителей Румынской Народной Республики и Социалистической Федеративной Республики Югославии, говорит г-н Денисов, предлагается включить в повестку дня сессии один вопрос: "Информация о строительстве и оборудовании участка Железных Ворот на реке Дунай для улучшения судоходства".

Председатель ставит на голосование Повестку дня Внеочередной сессии.

Повестка дня Внеочередной сессии Дунайской Комиссии принимается единогласно - док. ДК/СЕС Бн/І (Приложение I).

Председатель предлагает следующий распорядок работы: сначала заслушать информации Представителей Румынской Народной Республики, Социалистической Федеративной Республики Югославии и Речной Администрации Железных Ворот, затем возможные вопросы представителей, после чего открыть дискуссию.

Все представители согласны с предложенным порядком работы.

Г-н Рошиану (Румыния) говорит, что румынская делегация желала бы, в первую очередь, высказать свое полное удовлетворение в отношении созыва по предложению Правительств Румынской Народной Республики и Социалистической Федеративной Республики Югославии Внеочередной сессии Дунайской Комиссии и горячо благодарит Правительство Советского Союза за поддержку, оказанную в отношении созыва настоящей сессии, а также и другие правительства, представленные в Дунайской Комиссии, за их согласие и участие в работе этой сессии.

Настоящая сессия, — говорит г-н Рошиану, — посвящена весьма важному для придунайских стран вопросу об упорядочении для судоходства участка Железных Ворот.

Как Дунайская Комиссия была уже информирована, Правительство Румынской Народной Республики и Правительство Социалистической Федеративной Республики Югославии согласились совместно использовать водные ресурсы Дуная на участке Железных Ворот и совместно с Речной Администрацией Железных Ворот улучшить условия судоходства путем строительства комплексной гидроэнергетической и судоходной системы.

Благодаря этим работам будут окончательно устранены естественные препятствия, с которыми сталкивается в настоящее время судоходство на участке Железных Ворот.

Таким образом, будут впервые осуществлены уже давно требуемые судоводителями условия судоходства и, в первую очередь, его безопасности, а также возможность эксплуатировать большие караваны и ввести ночное и двустороннее плавание.

В существующих условиях, в среднем в течение 68 дней в год, осадка на участке Железных Ворот не достигает 200 см. Достаточно напомнить многочисленные периоды последних лет, когда судоходство на участке прекращалось на 2-3 месяца в момент самого большого грузооборота. При таком положении сотни судов должны простоять на различных пунктах участка в ожидании более высокого уровня воды.

Последствия такого критического положения дают себя чувствовать в течение всего года и часто вызывают нарушения выполнения перевозочных планов, даже в последующем году. Если за периодом низких уровней воды следует ранний ледостав, то большинство судов должно зимовать в портах, не являющихся их портами приписки, так как они не могут пройти через участок Железных Ворот. Это вызывает дополнительные расходы в отношении зарплаты плавсостава, а также нарушает план ремонта судов.

В настоящее время участок Железных Ворот является узкостью в речном транспорте между Средним и Нижним Дунаем. Наличие этой узкости не допускает принятие мероприятий, позволяющих систематизировать и типизировать дунайский флот.

Отсутствие безопасности, а также неуверенность в выполнении перевозочных договоров характеризуют судоходство на участке Железных Ворот. Многочисленные суда терпят серьезные аварии из-за наличия порожистого русла, узкого и извилистого фарватера, свальных течений и большой скорости течения.

Из статистических данных, которыми располагает Администрация Железных Ворот, вытекает, что за период с 1900 по 1962 гг., исключая годы двух мировых войн, имели место 368 значительных аварий.

Только за последние 10 лет было отмечено 54 аварии, включая 11 затопленных или потонувших барж.

Экономическое развитие придунайских стран, расширение торговых связей, а также рост смешанного морского-речного транспорта требуют все большего развития грузооборота на Дунае; рост грузооборота на участке Железных Ворот за последние годы является ярким доказательством этого положения.

За период с 1950 по 1960 гг. грузооборот увеличился приблизительно с 4 млн. тонн до 10 млн. тонн грузоподъемности.

Годовой прирост грузооборота за период с 1951 по 1960 гг. составлял приблизительно 600 тыс. тонн грузоподъемности.

Таким образом, устранение существующих трудных условий судоходства является срочной необходимостью с целью постоянного увеличения грузооборота на Дунае.

Несмотря на их объем, работы, направленные на улучшение судоходства на участке Железных Ворот, которые были начаты в 1890 и закончены лишь в 1921 году, только частично разрешили проблемы судоходства.

Положительное влияние, достигнутое путем скальных работ, выполненных в каналах, главный из которых имеет длину в 2840 м., было потеряно в связи со значительным увеличением скорости течения.

Это объясняет мнение некоторых весьма компетентных специалистов того времени, которые считали, что сооружение объекта со шлюзами более выгодно для судоходства, чем создание искусственных фарватеров путем скальных работ.

Известны также работы, выполненные для улучшения судоходства на участке Железных Ворот в период между двумя мировыми войнами. Эти работы, как и предыдущие, не дали результатов, могущих удовлетворить нужды судоходства на Дунае.

Основной задачей Речной Администрации Железных Ворот, учрежденной на основе Конвенции, подписанной в Белграде, является выполнение гидротехнических работ и улучшение условий судоходства на участке.

Анализируя все возможные мероприятия, направленные на устранение трудностей, существующих на участке, в основном в интересах судоходства, с учетом основных требований речного транспорта, Речная Администрация Железных Ворот пришла к заключению, что любое упорядочение судоходного пути в свободном течении требовало бы больших капиталовложений, не ликвидируя при этом существующие трудности. Самым радикальным, действенным и экономичным решением является сооружение на участке Железных Ворот плотины со шлюзами. Такое сооружение, построенное только для улучшения условий судоходства, потребовало бы около 170 млн. долл. США капиталовложений, т.е. наложило бы тяжелое бремя на судоходство.

Однако, естественные условия участка Железных Ворот позволяют соорудить плотину, которая одновременно служила бы интересам судоходства и позволяла бы использовать гидроэнергетические ресурсы реки. Такую комплексную систему предусматривает Соглашение, заключенное между Румынской Народной Республикой и Социалистической Федеративной Республикой Югославии совместно с Администрацией Железных Ворот.

Сооружение плотины с двумя шлюзами, обеспечивающей отметку подпорного уровня более 63 м над уровнем Адриатического моря, полностью отвечает нуждам судоходства в период низких уровней воды, обеспечивая глубину не менее 3,50 м.

Что касается шлюзов, аванпортов и других предусматриваемых сооружений для судоходства, то в этом отношении полностью соблюдались Рекомендации Дунайской Комиссии. Были предусмотрены необходимые меры с целью организации работы таким образом, чтобы полностью обеспечить судоходство в период их выполне-

ния, снизить до технически возможного минимума прекращение судоходства и компенсировать ускорение течения на некоторых пунктах путем введения дополнительной вспомогательной тяги за счет строителей.

Шлюзы смогут пропустить самые большие караваны, плавающие, как общее правило, на крупных судоходных реках. Можно будет пропустить через шлюз караван из 9 барж и одного буксира без его расформирования. Таким образом, можно будет в лучших условиях осуществить средний грузооборот более чем в 45 млн. тонн грузоподъемности в год, а при более интенсивной эксплуатации можно будет достигнуть не менее 60 млн. тонн грузоподъемности в год.

Только после осуществления этого проекта Дунай станет понастоящему безопасным, экономичным и быстрым судоходным путем. Там, где сегодня безопасности судов грозят скалы, недостаточные глубины и скорость течения, речные суда смогут плавать в нормальных условиях по водам крупного водохранилища. Караван сможет пройти через участок в течение полутора дней, а не 5 дней, требуемых в настоящее время.

Выполнение работ такого объема требует значительных финансовых усилий. Учитывая тот факт, что Речная Администрация Железных Ворот не располагает необходимыми средствами, которые падают на ее долю в отношении работ, касающихся улучшения судоходства, Правительство Румынской Народной Республики и Правительство Социалистической Федеративной Республики Югославии согласились представить Речной Администрации Железных Ворот кредит в размере 95 млн. долларов США. Это, конечно, является большим экономическим усилием обеих стран, тем более, что предусматриваемый срок погашения кредита приблизительно 25 лет с момента пуска в эксплуатацию судоходных сооружений. Начисление на кредит составляет только 3% в год.

Кроме того, следует принять во внимание тот факт, что место расположение плотины, выбранное с тем, чтобы обеспечить наилучшие условия судоходства, нанесет большие ущербы на территории обеих стран, так как будут затоплены большие площади земли, городов и портов.

таких, как город Оршова, порт Черна, города Дони-Михалковац и Текия, остров Ада-Кале, потребуется перемещение некоторых путей сообщения и т.д.

Мы хотели бы отметить, - говорит г-н Рошиану, - что принятие во внимание только критерия энергетического характера, привело бы к выбору другого расположения плотины, вызывающего на много меньшие ущербы.

Учитывая выгоды, вытекающие из упорядочения участка Железных Ворот, общие расходы судоходства в условиях упорядоченного режима, будут меньше, чем настоящие.

Из расчетов вытекает, что это снижение расходов составит около 18% в период погашения кредита и не менее 60% после его погашения.

Кроме этой экономии, которая будет достигнута в речном транспорте вследствие упорядочения Дуная на участке Железных Ворот, следует также учесть другие весьма значительные факторы, которые будут содействовать улучшению общих условий судоходства на Дунае, а именно:

- дунайские пароходства смогут в будущем обеспечить выполнение транспортных договоров без теперешних рисков и неуверенности;
- значительное снижение аварий вызовет интенсивную эксплуатацию судов и одновременно снизит расходы по ремонту;
- будет создана возможность для введения ночного судоходства, двустороннего плавания и буксирования методом толкания крупных караванов.

В заключение, упорядочение участка Железных Ворот создаст самые благоприятные условия для постоянного развития судоходства на Дунае.

Как указано в письме от 29 июля 1963 года, Правительство Румынской Народной Республики предложило, чтобы Внеочередная сессия Дунайской Комиссии:

- приняла к сведению решение Правительства Румынской Народной Республики и Правительства Социалистической Федеративной

Республики Югославии построить при участии Речной Администрации Железных Ворот плотину с двумя шлюзами на участке Железных Ворот, путем чего будет осуществлено полное упорядочение этого участка Дуная и достигнуты наилучшие условия судоходства;

- приняла к сведению информацию Речной Администрации Железных Ворот, находящуюся в письме Администрации и в "Технических и экономических данных об упорядочении участка Железных Ворот для судоходства";

- констатировала, что принятые для упорядочения участка Железных Ворот решение соответствует Рекомендациям Дунайской Комиссии, касающимся установления габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае;

- приняла к сведению, что особые сборы, устанавливаемые Речной Администрацией Железных Ворот, будут включать текущие административные расходы, расходы по содержанию и эксплоатации, а также погашение кредита, предоставленного двумя правительствами для окончательного упорядочения участка Железных Ворот.

В заключение, -г-н Рошиану говорит, -мы убеждены, что представленные информации позволили установить общую картину работ, которые вскоре начнутся на участке Железных Ворот, и что путем упорядочения этого участка на Дунае, согласно общим интересам судоходства, Румынская Народная Республика и Социалистическая Федеративная Республика Югославия будут содействовать развитию экономических интересов всех прибрежных государств и расширению дружеских отношений между придунайскими народами.

Г-н Вилович (Югославия) говорит, что перед тем, как начать свое эсопозе, он хотел бы приветствовать Председателя Дунайской Комиссии и пожелать ему больших успехов в выполнении высоких функций.

Продолжая свое выступление, г-н Вилович отмечает, что он с особым удовольствием присоединяется к словам и пожеланиям, высказанным Председателем в отношении вступления в силу Договора о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой, подписанного в Москве, и его значения для всего человечества.

Правительство Социалистической Федеративной Республики Югославии и Правительство Румынской Народной Республики, — говорит г-н Вилович, — предложили созвать Внеочередную сессию Дунайской Комиссии с тем, чтобы информировать ее о своем намерении построить судоходную и гидроэнергетическую систему на участке Железных Ворот. Это предложение о созыве Внеочередной сессии получило полную и дружескую поддержку Правительства СССР, и я пользуюсь этим случаем, чтобы горячо поблагодарить его от имени Правительства Югославии. Г-н Вилович также благодарит правительства других при-дунайских стран за то, что они согласились с этим предложением и поддержали его.

Инициаторы предложения о созыве данной Внеочередной сессии руководствовались двумя важными причинами: во-первых, значением для судоходства этого грандиозного проекта, и во-вторых, необходимостью его осуществления в наиболее возможный срок. Я хотел бы добавить, — говорит г-н Вилович, — что осуществление этого проекта позволит окончательно и полностью разрешить все затруднения, с которыми сталкивается судоходство на этом участке, для которого в связи с его особым характером Конвенция 1948 года предусматривала особый режим, поручив его Специальной Речной Администрации, на которую возложено выполнение гидротехнических работ и регулирование судоходства.

Письма Югославского Правительства и Правительства Румынской Народной Республики, переданные Дунайской Комиссии, а также информация и технические и экономические данные, представленные в тот же день Речной Администрацией Железных Ворот, содержат основные элементы, касающиеся будущей системы, со всеми выгодами для дальнейшего развития и полного процветания судоходства на Дунае, а также разъяснение о способах и условиях строительства.

Как вытекает из документации, представленной Дунайской Комиссии, комплексная система, которая была предложена, предусматривает строительство сливной плотины с гидроэлектроцентraleй и шлюзами. Плотина будет расположена ниже Сипского канала, на 943 км Дуная. Таким образом, подпертый бьеф будет распространяться в период низких уровней воды до Сланкамена и в период высоких уровней воды — до Базиаша.

Строительство плотины ликвидирует все затруднения, с которыми сталкивается судоходство, и Железные Ворота будут превращены в спокойное озеро с прекрасными условиями судоходства и эксплуатации. Существующий грузооборот, который на сегодня составляет около 10 млн. тонн грузоподъемности в год, приближается к максимальной пропускной способности участка Железных Ворот. Строительство плотины позволит пропустить более 45 млн. тонн грузов при использовании существующих в настоящее время судов. Кроме того, плотина даст возможность эксплуатировать современные суда, путем чего может быть обеспечен грузооборот более чем в 60 млн. тонн грузоподъемности в год.

Выполненные до сих пор анализы и исследования, а также рекомендации Дунайской Комиссии показывают, что полное упорядочение участка Железных Ворот может быть осуществлено только путем создания подпора, т.е. сооружением плотины. Но по подсчетам, строительство плотины исключительно для нужд судоходства стоило бы около 170 млн. долларов США, что являлось бы весьма крупным капиталовложением для судоходства. Строительство комплексной судоходной и гидроэнергетической системы, являющееся намерением двух Правительств, значительно снижает расходы строительства судоходных сооружений и, при этом, позволяет упорядочить самый трудный участок на Дунае. Это одновременно указывает на срочную необходимость осуществления этого строительства, ибо любая задержка представляет явный ущерб для судоходства.

Оба Правительства, которые тесно сотрудничали с Речной Администрацией Железных Ворот в разработке проекта, могут подтвердить, что они в высшей степени приняли во внимание экономические и технические интересы судоходства.

Экономические данные, касающиеся плотины и способа финансирования, также изложены в информации Речной Администрации Железных Ворот. Я хотел бы, — говорит г-н Вилович, — только привлечь Ваше внимание к следующему факту: капиталовложения, необходимые для сооружения комплексной судоходной и гидроэнергетической системы, составляют 400 млн. долларов США, а капиталовложения для судоходства — 95 млн. долларов США.

Согласно Конвенции 1948 года Речная Администрация Железных Ворот обеспечивает капиталовложения для работ, необходимых для оборудования судоходного пути, установлением особых сборов. Согласно системе своего финансирования Речная Администрация Железных Ворот заранее обеспечивает средства для предстоящих работ.

С тем чтобы предоставить Речной Администрации Железных Ворот и судоходству возможность более регулярно распределить сборы и, главным образом, распределить их на более длительный период, чем период строительства, оба Правительства согласились предоставить Речной Администрации Железных Ворот кредит в размере 95 млн. долларов США. Администрация должна будет погасить этот кредит в течение 25 лет. Оба Правительства согласились на эту существенную жертву в духе полного сотрудничества; они согласились также и на другую жертву, а именно, чтобы погашение кредита началось только после окончания работ, т.е. с момента пуска в эксплуатацию системы, когда судоходство уже будет пользоваться выгодами нового упорядоченного судоходного пути. Таким образом, в течение периода погашения кредита общие перевозочные расходы на участке Железных Ворот будут меньше теперешних расходов.

Продолжая, г-н Вилович говорит, что, информируя Дунайскую Комиссию о новой системе, строительство которой должно начаться в 1964 г. и закончиться в 1971 г., он хотел бы отметить, что оба Правительства согласились взять на себя большое бремя и сделать большие усилия для осуществления этого крупного мероприятия, направленного на упорядочение самого трудного участка Дуная, с тем чтобы окончательно ликвидировать все трудности, с которыми сталкивается судоходство на участке Железных Ворот. Я убежден, - говорит г-н Вилович, - что придунайские страны и Дунайская Комиссия поддержат это большое мероприятие, которое осуществит давние чаяния всех придунайских стран и превратит Железные Ворота в судоходный путь с наилучшими условиями, и что с этой целью они примут к сведению информации обоих Правительств и проголосуют решение, предложенное двумя Правительствами, а именно:

- принять к сведению решение Правительства Румынской Народной Республики и Правительства Социалистической Федеративной Республики Югославии построить при участии Речной Администрации Железных Ворот плотину с двумя шлюзами на участке Железных Ворот, путем чего будет осуществлено полное упорядочение этого участка Дуная и достигнуты наилучшие условия судоходства;

- принять к сведению информацию Речной Администрации Железных Ворот, изложенную в письме Администрации и в "Технических и экономических данных об упорядочении участка Железных Ворот для судоходства";

- констатировать, что принятое решение для упорядочения участка Железных Ворот соответствует Рекомендациям Дунайской Комиссии, касающимся установления габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае;

- принять к сведению, что особые сборы, устанавливаемые Речной Администрацией Железных Ворот, будут включать текущие административные расходы, расходы по содержанию и эксплуатации, а также погашение кредита, предоставленного двумя Правительствами для окончательного упорядочения участка Железных Ворот.

Г-н Попович (РАЖВ) говорит, что существование вопроса, представленного Внеочередной сессии Дунайской Комиссии, изложено в письме Речной Администрации Железных Ворот, направленном Комиссии 31 июля 1963 года. Это письмо дополнено техническими и экономическими данными, касающимися упорядочения для судоходства участка Железных Ворот. Кроме того, письмами Правительства Социалистической Федеративной Республики Югославии и Правительства Румынской Народной Республики, являющихся инициаторами созыва Внеочередной сессии, Дунайская Комиссия была ознакомлена со всеми аспектами данной проблемы.

В качестве органа, которому поручено согласно Конвенции о режиме судоходства на Дунае выполнение гидротехнических работ и регулирование судоходства на участке Железных Ворот, Администрация Железных Ворот считает себя особенно правомочной информировать Комиссию по вопросам, интересующим судоходство.

Наше экспозе, - говорит г-н Попович, - концентрируется, в частности, на следующих четырех основных пунктах, которые, по нашему мнению, имеют существенное значение для судоходства на участке Железных Ворот и для окончательного разрешения существующих трудностей:

I. Настоящие условия судоходства на участке Железных Ворот.

II. Наилучшее решение, позволяющее улучшить условия судоходства на участке.

III. Экономические эффекты предлагаемого решения и распределение обязательств по капиталовложениям между прибрежными странами и судоходством.

IV. Финансирование капиталовложений, падающих на долю судоходства, их погашение путем взимания особых сборов.

I. Основные работы, направленные на улучшение условий судоходства на участке Железных Ворот, были выполнены в 1890-1900. гг., но они не дали ожидаемых результатов. И проблема бесперебойного судоходства не была полностью разрешена, так как судоходство не могло практиковаться в период низких уровней воды.

Частичные и дополнительные работы, предпринятые для увеличения глубин на Фарватере, дали некоторые улучшения, но не изменили существенным образом условий судоходства. Достигнутые выгоды были значительно снижены за счет увеличения скорости течения, образовавшегося в результате этих работ. Окончательный баланс всех мероприятий, которые продолжались с более или менее длинными перерывами в течение более 70 лет, показал, что судоходство на участке продолжало бороться с весьма трудными условиями, причем безопасность была недостаточно обеспечена, а эксплуатационные расходы были намного больше, чем на других участках Дуная.

Все трудности, с которыми сталкивается судоходство на участке, хорошо известны и изложены в "Технических и экономических данных", приложенных к письму Администрации от 31 июля с.г.

На основе финансовых средств, которыми она располагала, Администрация с момента своего учреждения до сих пор принимала меры по восстановлению дамб, траверсов и бун и по их текущему содержанию, а также для улучшения сигнализации.

XXI сессия Дунайской Комиссии приняла План основных работ, разработанный Администрацией. Но, представляя этот план, Администрация хорошо отдавала себе отчет, что его осуществление не могло бы ликвидировать основных трудностей, с которыми сталкивается судоходство.

В заключение Администрация высказала такую точку зрения, что единственным приемлемым решением для полной и окончательной ликвидации трудностей на участке Железных Ворот является сооружение плотины со шлюзами.

2. Администрация проанализировала различные возможности улучшения условий на участке Железных Ворот путем упорядочения судоходного пути в свободном течении русла. Результаты этого анализа, изложенные в "Технических и экономических данных", показывают, что ни одно из возможных для упорядочения свободного течения реки решений не может радикально и целесообразно ликвидировать существующие для судоходства затруднения на участке Железных Ворот. По этой причине Администрация приняла как наилучшее и экономичное решение-сооружение плотины, которая одновременно служила бы нуждам судоходства и позволила бы использовать гидроэнергетический потенциал участка Железных Ворот.

Когда оба Правительства решили использовать гидроэнергетический потенциал на участке Железных Ворот, Администрация считала, что этот факт представляет весьма благоприятную основу для окончательного и полного устранения трудностей, с которыми сталкивается судоходство на участке. Учитывая обязанности и функции, которые на нее возложены Конвенцией, Администрация приняла во внимание следующие существенные вопросы:

1. Выбор наилучшего решения для устранения всех трудностей с которыми сталкивается судоходство на участке Железных Ворот, и представляющего одновременно наилучшие возможности для дальнейшего развития судоходства на этом участке.

2. Распределение обязательств по капиталовложению, вытекающим из строительства комплексной системы на участке Железных Ворот в рамках рентабельности судоходства.

3. Финансирование на длительный период капиталовложений, падающих на долю судоходства, и способ их погашения.

Что касается первого вопроса, то принятное решение ликвидирует следующим образом все существующие для судоходства трудности:

- скорость течения уменьшится до 0,1 - 1 м/сек. в водохранилище и до 0,8 - 1 м/сек.-непосредственно ниже плотины; это позволит караванам беспрепятственно входить в аванпорты;
- минимальная глубина на всем упорядоченном участке составит 3,5 м;
- ширина фарватера позволит ввести двустороннее и ночное плавание как для буксируемых, так и для толкаемых караванов;
- продолжительность прохождения участка караванами снизится до полутора дней;
- будет создана возможность для полного использования грузоподъемности судов, плавающих на участке;
- новые условия судоходства позволят отменить лоцманскую службу, увеличить безопасность судоходства и в значительной мере снизить аварии.

Строительство комплексной системы на участке Железных Ворот не будет иметь неблагоприятных влияний на судоходство на нижнем участке. Использование вод Дуная для гидроэлектроцентрали будет определено на основе количества расходов естественного течения реки.

Расформирование караванов у входа в шлюзы будет иметь место в аванпортах шириной 100 метров и длиной около 600 метров. Следует подчеркнуть, что все габариты, предусмотренные в новой системе, более благоприятны, чем габариты, рекомендуемые Комиссией.

3. В разрешении 2-го вопроса Администрация особенно признала во внимание величину капиталовложений, необходимых для судоходных сооружений, а также рамки рентабельности судоходства. По этому вопросу Администрация встретила полное понимание со стороны двух государств, которые будут нести основное бремя капиталовложений.

Расчет рентабельности эксплуатации судов, плавающих на участке, был основан на анализе, сопоставляющем расходы в настоящих условиях с будущими расходами, т.е. после сооружения новой системы.

4. Что касается учреждения необходимых средств для капиталовложений, касающихся судоходства, надо подчеркнуть, что ст. 36 Конвенции устанавливает принцип, основанный на исключительных естественных трудностях, существующих на участке Железных Ворот, с учетом того, что расходы, необходимые для поддержания и улучшения условий судоходства на участке, должны быть покрыты особыми сборами, взимаемыми с судов, плавающих на участке.

До настоящего времени, когда речь шла о работах по поддержанию и частичному улучшению судоходного пути, Администрация учреждала необходимые средства для их выполнения путем установления особых сборов, которые взимались заранее в достаточном размере для покрытия предусматриваемых расходов. Ясно, что в настоящем случае, когда речь идет о финансировании работ такого объема, нет возможности поступить таким же образом. Оставаясь в рамках самофинансирования работ путем взимания особых сборов, надо, тем не менее, применить другой метод. Средства должны быть учреждены путем заема на длительный период, который будет постепенно погашаться особыми сборами, взимаемыми с судоходства.

Этот вопрос был совместно обсужден Администрацией и двумя Правительствами. Оба Правительства заявили свою готовность предоставить Администрации кредит в размере 95 млн. долларов США, необходимый для капиталовложений, касающихся судоходства. Оба Правительства также согласились предоставить этот кредит при заниженном начислении в 3% сроком на 25 лет, который является достаточно длинным для судоходства.

5. В период сооружения плотины Администрация будет регулировать судоходство с целью его бесперебойного поддержания, за исключением трех перерывов, длиной 5 дней каждый, необходимых для перехода к отдельным этапам строительства. Об этих предусматриваемых перерывах, а также и других более коротких возможных перерывах, Администрация будет своевременно сообщать заинтересован-

ным сторонам. Также предусматривается, что при перекрытии судоходного пути судоходство будет обеспечиваться через один из шлюзов.

В случае увеличения скорости течения на фарватере, проходящем через участок строительства, судам будет бесплатно предоставлена дополнительная вспомогательная тяга.

В общем, Администрация примет все необходимые меры, с тем чтобы возможные для судоходства затруднения, могущие возникнуть во время строительства, были бы снижены до минимума, определяемого нуждами технологического процесса строительства.

Председатель благодарит докладчиков за их информации и предлагает прервать заседание до 16 часов.

/После перерыва/

Председатель спрашивает, есть ли у представителей вопросы по заслушанным информацией.

Г-н Янчев (Болгария) говорит, что он хотел бы получить ответы на следующие вопросы:

1. Считается ли, что проектируемые улучшения судоходного режима на участке Железных Ворот превышают обязанности придунайских стран по ст. 3 Конвенции?

2. Если считается, что указанные мероприятия превышают эти обязанности и входят в рамки ст. 4 Конвенции, в таком случае:

a/ кто является компетентным выполнить это строительство:
Речная Администрация Железных Ворот или Дунайская Комиссия?

b/ какова компетенция Администрации Железных Ворот, с точки зрения положений ст. 2 Соглашения между СФЮ и РНР от 31 мая 1953 года?

Какие обязанности имеет эта Администрация согласно ст. 8 вышеуказанного Соглашения?

3. Должно ли каждое придунайское государство, являющееся членом Дунайской Конвенции 1948 года, представлять на рассмотрение Дунайской Комиссии свои проекты для различных гидротехнических мероприятий по Дунаю, включая и гидроэнергетические, в случаях, когда они касаются судоходства по Дунаю?

4. Не считают ли Представители СФРЮ и РНР, что различные проекты для гидротехнического и гидроэнергетического использования реки Дунай, как международной реки, должны обсуждаться с точки зрения принципов и норм современного международного речного права, согласно общему духу Дунайской Конвенции 1948 года и практики государств в этой области?

5. Считают ли Представители СФРЮ и РНР и Администрации Железных Ворот, что предлагаемый способ финансирования проектируемых улучшений судоходства на этом участке соответствует Конвенции 1948 года. В каких случаях находит применение ст. 34 Конвенции 1948 года?

Г-н Симеонов (Болгария) говорит, что он хотел бы получить разъяснения по следующим вопросам:

1. Какова цель проектируемого водохранилища: обеспечить только необходимую глубину и устраниТЬ существующие трудности для судоходства, или также урегулировать естественный сток реки?

2. Какие расходы воды предусматриваются ниже гидротехнического комплекса в разные часы суток и дни месяцев года при одновременной работе электростанций и шлюзов?

3. Каковы будут колебания водных уровней реки в различных участках ниже гидротехнического комплекса?

4. Какое будет отражение режима реки Дунай на построенные уже сооружения по берегам ниже гидротехнического комплекса: оросительные, осушительные и водоснабжительные насосные станции, эксплуатация портов и навигация, защитные сооружения в придунайских низменностях, оросительные и осушительные системы в этих низменностях, сработка берегов и т.д.?

5. Как изменятся гидрогеологические условия, т.е. режим грунтовых вод, в отдельных придунайских низменностях в результате нового режима реки ниже гидротехнического комплекса?

6. Как будут отражаться на судоходстве и береговых сооружениях ледоходы в зоне водохранилища и особенно в участках ниже гидротехнического комплекса?

7. По каким соображениям предлагается построить отдельные шлюзы и электростанции по обоим берегам реки?

8. Каким образом согласован режим электростанций гидротехнического комплекса с остальными электростанциями общей схемы комплексного использования гидроресурсов реки Дунай?

9. Каковы элементы, на основе которых определен экономический эффект для судоходства, и каков размер этих элементов?

10. Приняты ли во внимание ущербы, которые будут нанесены странам ниже гидротехнического комплекса?

II. Каковы будут размеры этих ущербов?

Г-н Капикраян (Советский Союз) говорит, что он хотел бы получить разъяснения по части:

I. Обеспечения транзитной судоходной глубины в нижнем бьефе, а также намечаемых мероприятий при суточном регулировании ГЭС и связанных с ними колебаний уровней, имея в виду также увеличение транзитных глубин на Дунае, предусмотренных в Рекомендациях Дунайской Комиссии.

2. Поддержания благоприятного скоростного режима низовых судоходных подходов и судоходных сооружений гидроузла Железных Ворот.

3. Достаточности заглублений порогов шлюзов.

4. Обеспечения благоприятных условий отстоя караванов и переформирования в верхнем и нижнем подходах к сооружениям гидроузла.

5. Условий судоходства на различных этапах строительного периода.

Г-н Джёрджеакопол (РАЖВ) говорит, что от имени Речной Администрации Железных Ворот он постарается дополнить объяснения, данные сегодня утром. Таким образом можно будет лучше понять технические вопросы, заданные делегациями.

Что касается обеспечения транзитной судоходной глубины в нижнем бьефе, а также намечаемых мероприятий при суточном регулировании ГЭС, и связанных с ними колебаний уровней воды, Администрация изучила этот вопрос и может сообщить, что на участке ниже проектируемого в районе Железных Ворот гидроузла до Турну-Северин будет обеспечена глубина в 2,5 метра. Эта глубина будет обеспечена как производством работ, так и эксплоатационным режимом гидроузла.

В отношении вопроса скоростного режима в низовых судоходных подходах и судоходных сооружений гидроузла Железных Ворот специалисты Речной Администрации Железных Ворот изучили и установили совместно со специалистами двух стран, что скорость выше сооружения, т.е. в водохранилище, не будет превышать в районе колебания 0,1 м/сек.; выше сооружения, т.е. в местах отстоя, она достигнет нулевой отметки. Вход и выход судов из нижних аванпортов будут обеспечены при максимальной скорости 1 м/сек.

Что касается вопроса о заглублении порогов шлюзов, то Администрация может сообщить, что глубина на порогах достигнет 4,5 м. Я хотел бы подчеркнуть, говорит г-н Джерджеакопол, что эта минимальная глубина в 4,5 м полностью соответствует Рекомендациям Дунайской Комиссии.

По вопросу обеспечения благоприятных условий отстоя караванов и их переформирования в верхнем и нижнем подходах к сооружениям гидроузла можно сообщить, что эти условия будут также обеспечены в аванпортах, т.е. в верхнем и нижнем аванпорте, а также в местах отстоя и в водохранилище.

Продолжая свое выступление, г-н Джерджеакопол вносит некоторые технические уточнения. Размеры аванпортов будут следующие: длина - не менее 600 м. Я говорю: "не менее", - отмечает Джерджеакопол, - т.к. нижний аванпорт сможет быть длиннее 600 м в зависимости от исследований, проводимых в настоящее время в области гидравлики. Эти исследования проводятся в целях обеспечения наилучших условий судоходства у входа в аванпорт. Что касается ширины аванпорта, то она будет достигать не менее 100 м. Таким образом, можно будет полностью обеспечить встречу караванов в аванпортах.

Ясно, что длина аванпорта сможет также обеспечить выполнение необходимых маневров при входе и выходе караванов, даже для самых длинных, которые можно предвидеть на Дунае.

В отношении условий судоходства на различных этапах строительного периода надо сказать, что этот вопрос был подробно изучен Администрацией, которая желает со всех точек зрения обеспечить интересы судоходства в период строительства.

Проект осуществления гидроэнергетической и судоходной системы на участке Железных Ворот исследуется по нескольким этапам отвода воды. Для каждого этапа специалисты Администрации изучили с проектировщиками двух стран условия судоходства на данном участке.

Как известно, — говорит г-н Джерджеакопол, — в настоящее время Сисский канал особенно трудный участок для судоходства. На первом этапе сооружения гидроэнергетической и судоходной системы будет продлен участок ниже Сисского канала, т.е. участок, где будет иметь место строительства. Лабораторные исследования позволили установить, что во время этого самого критического для судоходства периода скорость течения не будет превышать существующей скорости в Сиском канале.

При возникновении расходов воды, когда скорость течения будет превышать существующие в настоящее время скорости в Сисском канале, строительные организации обеспечат безвозмездное буксирование всех караванов, которые должны будут проходить по этому участку.

Что касается возможных перерывов судоходства на участке, то строительные организации заверили Администрацию, что таковые будут иметь место, по мере возможности, в период прекращения судоходства, т.е. зимой. В том случае, если представится необходимым прервать судоходство на несколько дней, то все пароходства будут своевременно об этом извещены. Таковы условия судоходства на различных этапах строительства плотины на участке Железных Ворот.

Г-н Швефельберг /PHP/ говорит, что он хотел бы ответить на некоторые вопросы, по которым были запрошены дополнительные разъяснения. Речь идет о последствиях, которые может иметь сооружение и эксплуатация гидроэнергетического и судоходного комплекса на участке Железных Ворот для территорий, расположенных ниже этого участка.

Понятно беспокойство, проявленное со стороны государств, расположенных ниже этого участка. Тем не менее, я хотел бы отметить, — говорит г-н Швефельберг, — что тяжело вести в рамках Дунайской Комиссии дискуссию по такому вопросу, как энергетическое использование вод Дуная на участке Железных Ворот или на каком-либо другом участке, а также по вопросам орошения, осушения и т.д. учитывая, что компетенция Комиссии касается только судоходства.

В отношении судоходства ниже гидроузла следует сказать, что влияние его сооружения, поскольку такое будет иметь место, может быть только благоприятным и г-н Швефельберг отмечает следующие последствия: крупные скальные работы, предусматриваемые непосредственно ниже плотины до Костолац, позволят достигнуть большие и более благоприятные глубины ниже гидроузла; создание водохранилища даст возможность улучшить положение на некоторых критических пунктах, расположенных ниже гидроузла, в период низких уровней воды, когда снижается расход воды в реке; некоторое снижение диапазона колебания уровней воды позволит лучше эксплуатировать портовые сооружения: использование вод водохранилища позволит в некоторой степени дробить лед ниже плотины благодаря вибрации воды, выпускаемой из водохранилища.

Тем не менее, надо отметить, что в общем влияние гидроузла на режим воды ниже участка строительства далеко не простирается на 110 км, которые разделяют плотину от устья реки Тимок. По этому вопросу надо отметить следующие два пункта:

I. Регуляция, осуществляемая водохранилищем, будет ежедневной, что совершенно понятно, когда речь идет о сооружении на реке с таким расходом воды, как Дунай.

2. Разница ёмкости между средним руслом и поймой на протяжении участка, расположенного между плотиной и устьем реки Тимок, в несколько раз превышает общую ёмкость водохранилища; это значит, что даже при внезапном спуске воды /это является технически совершенно немыслимым/ уровень воды у устья реки Тимок не повысится даже и в том случае, если пропуск воды будет иметь место в период очень высоких уровней.

В заключение г-н Швефельберг отмечает, что, если бы могли возникнуть какие-либо опасения в отношении последствий на нижних участках, то первыми пострадали бы от них Югославия и Румыния, а это говорит о том, что были проведены все расчеты и предусмотрены все меры во избежание такого положения.

Заседание закрывается в 18 час.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Внеочередная сессия

ДК/СЕС Вн/П 2

П Р О Т О К О Л

№ 2

ВНЕОЧЕРЕДНОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
II октября 1963 г.
г. Будапешт

Председатель - г-н Денисов

Представители:

Австрийской Республики	- г-н Коллер
Народной Республики Болгарии	- г-н Янчев
Венгерской Народной Республики	- г-н Пуя
Румынской Народной Республики	- г-н Рошиану
Союза Советских Социалистических Республик	- г-н Денисов
Чехословацкой Социалистической Республики	- г-н Пишек
Социалистической Федеративной Республики Югославии	- г-н Вилович

Заседание открывается в 10 часов.

Г-н Хвой (РАЖВ) говорит, что Администрация благодарит за возможность представить в связи с вопросами, поднятыми на вчерашнем заседании Дунайской Комиссии, дополнения к уже имевшим место информацией в части цели проектируемого упорядочения, способа эксплуатации системы и ее влияния на водохранилище, а также на участок, расположенный ниже участка строительства.

Предусматриваемое упорядочение носит комплексный характер и преследует цель улучшения условий судоходства на участке Железных Ворот, а также использования гидроэнергетического потенциала Железных Ворот. Сооружение будет построено вдоль реки и представит возможность ежедневной регуляции. Эксплуатация гидроэнергетической и судоходной системы будет такова, что в любой период ежедневная регуляция расхода воды не вызовет каких-либо изменений, которые могли бы отрицательно повлиять на условия судоходства, существующие на нижнем участке.

Ледовый режим будет улучшен в районе подпора, где предусматривается в период ледостава постоянное применение ледоколов, а также и на нижнем участке, учитывая, что при пропуске через сливную плотину лед будет раздроблен.

Раздельное расположение шлюзов по обоим берегам было выбрано после изучения многочисленных вариантов, учитывающих специфические условия Железных Ворот и, в основном:

- геологические, геоморфологические и геотехнические условия;
- улучшение условий прохождения льда при эксплуатации комплексной системы путем расположения сливной плотины, по мере возможности, в центре реки;
- обеспечение наилучших условий судоходства в период строительства.

Не желая обременять Вас излишними техническими деталями, - говорит г-н Хвой, - мы ограничимся представлением их только по последнему фактору.

Осуществление строительства предусматривается по этапам. При перекрытии реки судоходство будет временно проходить по одному или другому строящемуся шлюзу, что позволит завершить строительство, обеспечивая при этом бесперебойное судоходство в благоприятных условиях.

Что касается экономических выгод судоходства в связи с оборудованием участка Железных Ворот, то можно сказать следующее:

Экономические эффекты судоходства были установлены на основе расчетов, сопоставляющих существующие условия эксплуатации на участке Железных Ворот с будущими условиями эксплуатации судов, при учете следующих элементов:

1. Расстояние перевозки на 234 км между Турну-Северин и Молдова и обратно.
2. На основе статистических данных был выбран буксир мощностью 1000 л.с. и баржа средней грузоподъемности 750 тн.
3. Был принят одинаковый коэффициент погрузки в настоящих и будущих условиях, несмотря на то, что он, несомненно, увеличится после выполнения работ.
4. Годовая продолжительность эксплуатации буксира на участке Железных Ворот, учитывая введение двустороннего плавания и ночного судоходства, увеличится на 175% по сравнению с настоящей продолжительностью эксплуатации.
5. В связи с уменьшением скорости течения возникает возможность увеличить погрузку при одинаковой мощности тяги, в результате чего производительность буксира увеличится на 270% по сравнению с настоящей производительностью на участке Железных Ворот.
6. Продолжительность прохождения в оба направления караваном расстояния от Турну-Северин до Молдова снизится на 30% после устранения существующих препятствий и введения ночного судоходства, позволяющих лучше использовать мощность тяги.
7. Экономический эффект для судоходства, изложенный в информации Речной Администрации Железных Ворот, был вычислен на основе вышеуказанных факторов с учетом средних цен на европейском рынке в долларах США.

Г-н Гельмеджеану (Румыния) говорит, что от имени румынской делегации он хотел бы дать несколько разъяснений по вопросам, поднятым нашими болгарскими друзьями и коллегами, касающимся Конвенции о режиме судоходства на Дунае. Ясно, что эти разъяснения должны строго ограничиваться рамками повестки дня, единогласно принятой Дунайской Комиссией. Иными словами, принятая повестка дня является законом для настоящей Внеочередной сессии. Вопрос, стоящий на повестке дня гласит: "Информация о строительстве и оборудовании участка Железных Ворот на Дунае для улучшения судоходства".

Нам задали следующий вопрос, - говорит г-н Гельмеджеану, считаем ли мы, что проектируемые улучшения судоходного режима на участке Железных Ворот превышают обязанности придунайских стран согласно ст. 3 Конвенции?

На всем протяжении Дуная государства несут обязательства в отношении судоходства на реке и улучшения условий плавания. Конвенция 1948 года занимается только одним объектом - судоходством на Дунае. При этом, в ней установлено, что на указанных в Конвенции участках в связи со специфическими условиями следует учредить специальные речные администрации. Согласно этим положениям Конвенции Румынская Народная Республика и Социалистическая Федеративная Республика Югославия заключили в 1953 году Соглашение по учреждению Речной Администрации Железных Ворот. Какой вывод вытекает из вышеприведенного в отношении положений ст. 3? Речь идет не о каких-то других обязательствах, а об обязательствах, касающихся судоходства, но они должны выполняться в специфических условиях участка, т.е. специфика относится к естественным условиям этого участка, но не к самому существу обязательств, касающихся судоходства. В этом же смысле имеются положения Приложения П Конвенции, которые уточняют, что при наличии специфических условий на участке государства могут в интересах судоходства совместно работать с соответствующей речной администрацией.

В заключение, по вопросу положений ст. 3 мы считаем, - говорит г-н Гельмеджеану, - что поднятый вопрос был неправильно поставлен.

У нас также спросили, - продолжает свое выступление г-н Гельмеджеану, - не считаем ли мы, что предусматриваемые на специфическом участке Дуная мероприятия превышают обязанности, отраженные в ст. 4, т.е. хотят выяснить отношения между ст. 4 и ст. 21 Конвенции, которая учреждает Специальную Речную Администрацию Железных Ворот. Ответ на этот вопрос дан ясными и категорическими положениями ст. 4, которые не могут вызывать каких-либо сомнений. Действительно, ст. 4 Конвенции предусматривает гипотезу, когда какое-либо придунайское государство не в состоянии, т.е. не располагает необходимыми финансовыми средствами предпринять работы, обеспечивающие нормальные условия плавания на Дунае. Ясно, что в нашем случае ст. 4 не находит применения, т.к. в нашем случае речь идет о ст. 21 и о работах, выполняемых государствами совместно с Речной Администрацией. Это разъясняет подпункт "а" второго вопроса, где спрашивается, кто должен выполнять строительные работы на участке Железных Ворот - Дунайская Комиссия или Речная Администрация?

Ставить таким образом вопрос, это значит уже решать его, т.к. положения ст. 4 Конвенции не применимы в нашем случае.

Другой аспект проблемы, касающейся связи между ст. 4 и ст. 21, учреждающей Специальную Речную Администрацию Железных Ворот. Нам задали вопрос: соблюдает ли Речная Администрация Железных Ворот положения ст. 2 Соглашения 1953 года, подписанного между Румынской Народной Республикой и Социалистической Федеративной Республикой Югославией для учреждения Специальной Речной Администрации. Мы благодарим, - говорит г-н Гельмеджеану, - наших болгарских друзей и коллег и признаательны им за проявленную ими заботу и внимание в отношении выполнения двухсторонней Конвенции, заключенной между двумя государствами. Мы хотели бы подчеркнуть, что в настоящее время мы полностью и категорично соблюдаем положения ст. 2 указанного Соглашения. Действительно, положения ст. 2 уточняют, что компетенция Администрации не распространяется в

отношении полицейских мер и администрации портов на участке. Ст. 2 уточняет также, что компетенция Администрации не распространяется на работы местного значения. Ясно, что Администрация ни в чем не нарушила положения этой статьи Соглашения или, по крайней мере, мы не слышали каких-либо замечаний с этой точки зрения. Ясно, что работы, которые будут предприняты на участке Железных Ворот, не являются работами местного значения, а преследуют общий интерес. Эти работы направлены на устранение узкости на участке Железных Ворот, который уже долгие годы создает большие трудности для нормального судоходства на Дунае.

Привлекли также наше внимание на соблюдение положений ст. 8 Соглашения 1953 года. Положения этой статьи касаются применения правил судоходства и лоцманской проводки на участке Железных Ворот. Имеются ли какие-либо замечания к нам в отношении лоцманской проводки или с точки зрения применения правил судоходства на участке Железных Ворот?

Вот наш ответ в отношении положений ст. 4 и предположений наших болгарских коллег и друзей в связи с применением ст.ст. 2 и 8 Соглашения 1953 г.

Нам также задали вопрос: представляет ли каждое государство-член Дунайской Конвенции свои проекты, касающиеся различных гидротехнических мероприятий на Дунае, включая гидроэнергетические, когда они касаются судоходства на Дунае, на рассмотрение Дунайской Комиссии?

Мы не правомочны заниматься каждым придунайским государством, - говорит г-н Гельмеджеану, - у нас, господин Председатель, говорят, что каждый должен сам следить за чистотой у своего порога. И с этой точки зрения мы представили Комиссии только проблемы судоходства в комплексе, проектируемом на участке Железных Ворот. Почему мы так поступили? Потому что имеется большая разница между Дунайской Конвенцией 1921 г. и Белградской Конвенцией. Согласно Конвенции 1921 г. в Комиссии могли обсуждаться вопросы гидроэнергетических сооружений, в то время как Белградская Конвенция установила, что предметом компетенции Дунайской Комиссии является судоходство.

Имеется еще один вопрос, поднятый нашими болгарскими друзьями и коллегами, — продолжает г-н Гельмеджеану. Это очень тонкий вопрос и я им признателен, как специалист международного государственного права. Но тем не менее, следует признать, что вопрос, поставленный под пунктом 4, не может обсуждаться Дунайской Комиссией. Почему? Потому что тут надо ответить, должен ли принцип международного общего речного права применяться к Железным Воротам? На участке Железных Ворот не происходило никаких происшествий, поднимающих вопрос о применении международного общего права. Можно ли предупредить какую-либо гипотезу на будущее? Можно ли поставить перед Комиссией вопросы, не имеющие никакой конкретной материальной основы? Я не думаю, — говорит г-н Гельмеджеану, — т.к. в таком случае речь шла бы о консультации, а это не входит в компетенцию Комиссии.

Последний заданный вопрос — считают ли Представители Югославии и Румынии, а также Речной Администрации Железных Ворот, что предлагаемый способ финансирования соблюдает положения ст. 34 Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года?

Я думаю, — говорит г-н Гельмеджеану, — что положения Конвенции по этому пункту ясны, т.е. Конвенция уточняет, какими правами с точки зрения финансирования располагают государства, если они предпринимают работы для судоходства на реке, какие положения применяются, когда Комиссия берет на себя выполнение таких работ в рамках ст. 4, и какое положение с точки зрения финансирования, когда государства предпринимают такие работы совместно с Речной Администрацией Железных Ворот.

Заканчивая свое выступление, г-н Гельмеджеану просит извинения за жесткий и витиеватый аспект его разъяснений, но он постарался совершенно откровенно представить дополнительную информацию в распоряжение государств-членов Дунайской Комиссии.

Г-н Елич (Югославия) говорит, что после подробных разъяснений румынской делегации, его задача легка. Ему остается только присоединиться от имени югославской делегации к разъяснениям и аргументам, представленным румынской делегацией.

Г-н Стойкович (РАЖВ) говорит, что может быть и нет необходимости выступать после весьма ясного экспозе Представителя Румынии по вопросу толкования некоторых положений Конвенции о режиме судоходства на Дунае, поддержанного Представителем Югославии. Если же он тем не менее выступает в этой дискуссии, то это только потому, что некоторые существенные функции Речной Администрации Железных Ворот, предоставленные ей Конвенцией 1948 года, были поставлены под сомнение.

Речь идет о применении ст.ст. 21 и 34 Конвенции, которые являются основным уставом Речной Администрации Железных Ворот. Основной аргумент против этого толкования, ставившего под сомнение применение этих двух статей в настоящем случае, был уже представлен Представителем Румынии. Ст.ст. 3 и 4 Конвенции, о которых здесь шла речь, являются общими статьями, а положения ст. 21 являются особыми положениями. Согласно общему правилу толкования, особые положения применяются до общих положений. Мы имеем здесь аутентичное толкование Конвенции, указанное в Приложении П к Конвенции. Предусматривая возможность учреждения Специальной Речной Администрации для участка, участники Конвенции излагают причины учреждения Администрации в следующей формулировке: "Договаривающиеся Стороны согласны признать, что содержание этого участка в надлежащем судоходном состоянии является общим интересом и, что необходимые для этого работы далеко выходят за пределы работ, которых можно разумно требовать от соответствующих прибрежных стран".

Статья 36 Конвенции предусматривает только способ осуществления общего принципа, указанного в ст. 21 Конвенции. В отличие от других возможностей финансирования, предусмотренных в ст.ст. 34 и 35 Конвенции, учреждение специальной речной администрации заранее уже устанавливает, что работы, направленные на улучшение судоходства, должны финансироваться сборами.

Все, что мы намерены сделать, - это только применить указанный способ. По нашему мнению, речь идет о полномочиях, непосредственно предоставленных Речной Администрации Железных Ворот Конвенцией. Она не может отказаться от их применений, не отказываясь при этом признать саму причину своего существования.

С другой стороны, речь шла о духе Конвенции, принципах и нормах современного речного права. Я не думаю, — говорит г-н Стойкович, — что это рекомендуемый метод для разрешения интересующей нас проблемы. Международному общему праву часто ставили в упрек содержание большого количества нормативных и общих принципов, трудно применимых в конкретном случае. В нашем распоряжении имеются конструктивные и технические положения, точно предусмотренные Конвенцией для рассматриваемого нами случая.

Правильно ли, если это вообще юридически возможно, а я этого не думаю, — добавляет г-н Стойкович, — отбросить международные тексты, точно предусмотренные для данного положения, и применить общие нормы.

Продолжая свое выступление, г-н Стойкович говорит, что переходит теперь к другому вопросу, касающемуся толкования Соглашения, заключенного между государствами для учреждения Речной Администрации Железных Ворот. По этому вопросу говорилось о двух статьях: 2 и 8. Нам кажется, что тут речь идет о двух противоречащих друг другу текстах. Из толкования, которое пытаются дать статье 2, можно сделать вывод, что Администрацию упрекают в том, что она хочет превысить свои права и вмешаться в не касающиеся ее дела. Наоборот, ссылаясь на ст. 8, кажется, что Администрацию упрекают в том, что она недостаточно деятельна и дает лишать себя своих функций.

Мы позволим себе, — говорит г-н Стойкович, — кратко разъяснить наше положение. Статья 2 Соглашения 1953 года дает отрицательное определение компетенции Администрации, указывая, что она не должна заниматься работами местного значения, не представляющими общего интереса для судоходства, а также работами, необходимыми для экономического развития обоих прибрежных государств на этом участке.

Что касается первого вопроса, а именно работ местного значения, то я думаю, — отмечает г-н Стойкович, — что наши болгарские друзья далеки от мысли, что в настоящем случае речь идет о работах, не касающихся общих интересов судоходства.

Что касается второго вопроса, то толкование, согласно которому государство освобождается от всех обязательств, взятых им в отношении международного судоходства, если работы необходимы для его экономического развития, являлось бы весьма опасным на будущее в отношении применения международного речного права. Это, конечно, не было мыслью авторов Соглашения 1953 года, учреждающего Речную Администрацию Железных Ворот. Как видно, забыли, что ст. 2 следует за ст. 1, которая дает положительное определение функциям Администрации: "... для содержания и улучшения судоходного пути и регулирования судоходства". Это точно повторяет функции Администрации, установленные ст. 21 Конвенции.

Ясно, что ст. 2, предусматривающая исключения, должна толковаться в рамках ст. 1, устанавливающей общее правило, т.е. работы, представляющие экономический интерес для прибрежных государств, должны быть такого характера, чтобы не затрагивать интересы судоходства.

Упорядочив этот вопрос, перейдем к толкованию ст. 8 Соглашения, учреждающего Речную Администрацию Железных Ворот.

Согласно этой статье, в обязанности Службы Администрации входит составление проектов, выполнение и содержание сооружений и оборудования, предназначенных для обеспечения судоходства на участке, включая ограждения путевой обстановкой фарватера.

Трудно объяснить другой причиной напоминание этой статьи, если не для того, чтобы только сказать, что Служба Администрации должна выполнять работы, касающиеся судоходства.

Статья I24 Регламента о работе Администрации, подписанный одновременно с Соглашением, содержит положения, согласно которым Комитет допускает, чтобы работы, которые не могут быть выполнены самой Администрацией, выполнялись бы при помощи предприятий.

Другие положения ст.ст. I24 и I25 предусматривают для этого случая контроль за работами, выполняемыми предприятиями.

В заключение г-н Стойкович говорит, что в своем письме от 31 июля, направленном Дунайской Комиссии, Администрация писала, что: "Учитывая органическую связь между работами, направленными

на улучшение условий судоходства, и работами по строительству гидроэнергетического сооружения, их отдельное выполнение является неразумным и практически невозможным, в связи с чем сооружение судоходных объектов будет доверено специальным организациям, которые будут строить всю систему г целом". Это точно соответствует тому, что предусмотрено статьей I24 Регламента Администрации.

Председатель, констатируя, что нет больше желающих выступить в рамках вопросов и разъяснений по представленным информацием, предлагает открыть дискуссию по рассматриваемому вопросу.

Г-н Пишек (Чехословакия) говорит, что делегация Чехословакской Социалистической Республики, ознакомившись с информациеми, представленными в связи с проведением Внеочередной сессии Дунайской Комиссии, желает выразить принципиально положительную точку зрения по планируемому строительству и оборудованию участка Железных Ворот, с целью улучшения условий судоходства.

По нашему мнению, - отмечает г-н Пишек, - можно с удовлетворением констатировать, что реализацией проекта строительства гидроузла в Катарактах будет ликвидирован один из наиболее труднопроходимых участков Дуная и будут устранены помехи, которые в течение веков отрицательно влияли на экономическое использование дунайского судоходства.

Эта констатация основывается на предварительном проекте постройки гидроузла, информации и дополнительных данных, которые были представлены со стороны Представителей Румынской Народной Республики, Социалистической Федеративной Республики Югославии и Речной Администрации Железных Ворот.

Продолжая свое выступление, г-н Пишек отмечает, что компетентные органы его страны высоко оценивают усилия Правительств Румынской Народной Республики и Социалистической Федерации Республики Югославии, направленные на то, чтобы, в рамках комплексного использования Дуная на участке Железных Ворот были коренным образом также решены специфические проблемы судоходства и созданы для плавания судов на этом участке нормальные условия.

Следует подчеркнуть, что успешное решение этих проблем является в течение последних лет одним из основных стремлений Дунайской Комиссии, в связи с разработкой плана основных работ на Дунае, целью которого является обеспечение оптимальных условий судоходства.

Оценивая положительно усилия, направленные на улучшение условий для судоходства на участке Железных Ворот, чехословацкая делегация основывается на опыте, приобретенном при разработке вместе с Венгерской Народной Республикой предварительного проекта постройки гидроузла на чехословацко-венгерском участке. Вполне естественно, что в процессе упомянутой разработки было необходимо решить аналогичные сложные техническо-экономические проблемы.

В связи с этим, чехословацкая делегация выражает убеждение, что при строительстве оборудования для судоходства на участках Дуная будут полностью соблюдены принципы, закрепленные в Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года, и что в процессе как разработки проектов, так и их практического осуществления будут искааться пути для уменьшения расходов, покрытие которых должно быть возложено на судоходство.

Таким образом, можно будет достичь желательной экономии, которая, несомненно, является одним из важнейших факторов постоянного развития дунайского судоходства.

Г-н Пишек благодарит Представителей Румынской Народной Республики, Социалистической Федеративной Республики Югославии и Речной Администрации Железных Ворот за информацию, которые были ими любезно представлены.

Заканчивая свое выступление, г-н Пишек говорит, что, по мнению делегации ЧССР, следует принять к сведению информацию о строительстве и оборудовании участка Железных Ворот с целью улучшения судоходства и, учитывая, что с планируемым строительством и оборудованием для судоходства участка Железных Ворот связан целый ряд важных и сложных вопросов, чехословацкая делегация считает целесообразным образовать рабочую группу для более полного изучения проблем, представляющих интерес для всех придунайских стран.

Г-н Пуя (Венгрия) говорит, что делегация Венгерской Народной Республики желает выразить свою благодарность Представителям Румынской Народной Республики, Социалистической Федеративной Республики Югославии и Администрации Железных Ворот за подробную информацию, которую они дали представителям стран-членов Дунайской Комиссии.

Правительство Венгерской Народной Республики, со своей стороны, с удовлетворением приветствует решение двух соседних стран: Румынской Народной Республики и Социалистической Федеративной Республики Югославии о постройке на участке Железных Ворот гидроэлектростанции, которая в значительной мере улучшит условия судоходства на Нижнем Дунае. Несомненно, это представляет большой интерес для всех придунайских стран и все могут только приветствовать этот проект.

Делегация Венгерской Народной Республики тщательно рассмотрела все документы, представленные Председателю Дунайской Комиссии Представителями Румынской Народной Республики и Социалистической Федеративной Республики Югославии и Администрацией Железных Ворот, заслушала устную информацию Представителя Румынской Народной Республики г-на М. Рошиану, Представителя Социалистической Федеративной Республики Югославии г-на М. Виловича и Представителя Администрации Железных Ворот г-на Поповича и на основе всего этого пришла к выводу, что вопросы, затронутые в документах и в устной информации, нуждаются в серьезном и подробном изучении, для чего необходимы еще некоторые дополнительные данные. Это доказывается и тем фактом, что на вчерашнем заседании Комиссии участники задавали многочисленные вопросы. При таких обстоятельствах для венгерской делегации было бы весьма затруднительным принять окончательную позицию и решение по возникшим вопросам.

По мнению венгерской делегации, возникает много вопросов, нуждающихся в подробном изучении.

Вопрос о сборе, взимаемом после постройки шлюзов, ставит, например, много принципиальных и практических вопросов международного права, как например, вопрос о том, не является ли введение

такой практики нежелательным прецедентом, не создает ли оно новое положение на Дунае, которое, в конечном итоге, будет иметь влияние на судоходство в целом. Мне кажется, — говорит г-н Пуя, — можно было бы перечислить еще многочисленные вопросы, по которым нельзя принять ни принципиального, ни практического решения без основательного изучения и дискуссий.

Исходя из вышеизложенного, делегация Венгерской Народной Республики предлагает, чтобы настоящая сессия Дунайской Комиссии не приняла окончательного решения в возникающих спорных вопросах. Поэтому венгерская делегация полностью согласна с предложением Представителя Чехословацкой Социалистической Республики относительно того, чтобы поручить изучение этих спорных вопросов рабочей группе. Эксперты стран-членов Дунайской Комиссии имели бы возможность основательно изучить эти вопросы, разработать, по возможности, совместные предложения и представить их Дунайской Комиссии. Это, разумеется, не препятствовало бы началу и проведению работ, проектируемых Правительствами Румынской Народной Республики и Социалистической Федеративной Республики Югославии.

Г-н Добмайер (Министерство транспорта ФРГ) говорит, что Министр транспорта в Бонне получил только 3 октября с.г. данные, касающиеся упорядочения участка Железных Ворот для судоходства. За такой короткий срок не представлялось возможным полностью изучить эти данные и принять соответствующую позицию. По этой причине, было решено направить только меня в качестве наблюдателя на настоящую сессию. Тем не менее, — говорит г-н Добмайер, — разрешите мне сделать несколько замечаний по рассматриваемой проблеме.

В Германии существует принцип не взимать с судоходства сборов или такс для покрытия расходов по эксплуатации и содержанию шлюзов или судоходных сооружений при плотинах, так как добывача энергии покрывает все эксплуатационные расходы.

Этот принцип применялся уже при сооружении гидроузла Кахлехет, построенного 40 лет тому назад. Кроме того, такую же процедуру установила бывшая Дунайская Комиссия.

Сборы также не взимались после сооружения плотины Йохенштейн. Следует опасаться, что если будут установлены сборы за прохождение через шлюзы на участке Железных Ворот, то они будут также взиматься и другими шлюзами и, по моему мнению, - добавляет г-н Добмайер, - не следовало бы этого делать, поскольку после постройки шлюзов, условия судоходства на этом участке не будут отличаться от условий судоходства на других участках.

Председатель предлагает перерыв до 15 часов.

(После перерыва)

Председатель сообщает, что Представитель Австрийской Республики г-н Коллер прислал заявление с просьбой предоставить одному из членов австрийской делегации возможность огласить текст его письменного заявления.

Г-н Занетти (Австрия) зачитывает следующее заявление г-на Коллера - Представителя Австрийской Республики:

"Информация о строительстве и оборудовании участка Железных Ворот на Дунае для улучшения судоходства, представленная Представителями Югославии и Румынии, и вопрос о связанных с этим мероприятием расходах имеет настолько большое значение, что созыв Внеочередной сессии Дунайской Комиссии для его обсуждения вполне оправдан. Тем не менее, было бы более целесообразным подготовить Внеочередную сессию, основываясь на дополнительной и более подробной информации, которая была бы также своевременно представлена дипломатическим путем, чтобы позволить не только провести плодотворную дискуссию, но и принять решение по этому вопросу.

Учитывая, что компетентные австрийские органы не имели возможности принять решения по вопросу проекта на основе полученных информаций, я должен признаться и, в частности, в отношении письма уважаемого Представителя Румынской Народной

Республики от 29 июля и письма уважаемого Представителя Социалистической Федеративной Республики Югославии от 31 июля, что я не имею права давать каких-либо финансовых заверений в части увеличения предусматриваемых сборов. Вопрос о возможности и виде участия Австрии остается, таким образом, в настоящее время открытым.

Учитывая значение данного проекта для судоходства на Дунае в общем, позволяю себе высказать несколько соображений, изложение которых, нам кажется необходимым в интересах судоходства.

Без сомнения, строительство гидроцентрали является суверенным правом каждой придунайской страны. Интересы Комиссии ограничиваются только констатацией, в какой мере эти гидроцентрали служат или препятствуют развитию судоходства.

Строительство гидроцентрали на судоходной реке требует всегда строительства особых судоходных сооружений большей или меньшей стоимости. Даже если ст. 35 Конвенции предусматривает взимание сборов за использование судоходных сооружений, то можно серьезно возразить против введения такой практики в связи со строительством новых гидроэлектроцентралей. Некоторые районы Дуная особенно благоприятны для сооружения гидроэлектроцентрали. Одни уже выстроены, другие проектируются, как, например, совместная гидроцентраль Венгрии и Чехословакии, строительство которой было решено при посещении господином Кадаром Чехословакии. В случае, если придунайские страны бы взимать сборы за прохождение через шлюзы существующих или строящихся гидроцентралей, то после некоторого времени это возложило бы на судоходство такое бремя, которое поставило бы его рентабельность под вопрос.

В качестве Представителя Австрии, я чувствую себя особенно правомочным указать на опасность такого развития, поскольку моя страна уже выстроила несколько гидроцентралей с судоходными сооружениями, за пользование которыми не взимались до сих пор сборы, так как представлялось возможным включить амортизацию судоходных сооружений в амортизацию гидроэлектроцентрали. Тем не

менее, мы всегда считали, что другие придунайские страны будут также руководствоваться этим принципом, поскольку, по нашему мнению, таким образом можно лучше всего служить интересам судоходства и целям Дунайской Комиссии.

По нашему мнению, самая высокая задача Дунайской Комиссии: с одной стороны, представлять государствам-членам Комиссии рекомендации, направленные на развитие судоходства в общих интересах, а с другой стороны, рекомендовать воздерживаться от любых проектов, препятствующих судоходству.

Учитывая вышеизложенное, можно сделать следующие замечания по представленному проекту:

В плане работ, принятом на ХXI сессии, предусматривалось, что Речная Администрация Железных Ворот примет необходимые меры для обеспечения минимальной глубины в 2,2 м. Кроме того, Речная Администрация Железных Ворот обязалась представить до конца этого года предложения, направленные на улучшение навигационно-путевой обстановки, которые позволили бы плавать в ночное время на участке.

Эти две вышеуказанные меры в достаточной степени улучшили бы условия судоходства и увеличили бы объем грузооборота на участке Железных Ворот. Если на последующей стадии эта пропускная способность грузооборота окажется недостаточной, можно будет предусмотреть применение мер, предложенных Речной Администрацией Железных Ворот под пунктом З.І. "Технических и экономических данных об оборудовании Железных Ворот на Дунае для судоходства", которые позволили бы увеличить грузооборот до 15 млн.тонн в год.

Из вышесказанного вытекает, что в настоящее время сооружение данной комплексной системы ничего не имеет общего с нуждами судоходства. Если, тем не менее, будет предпринято строительство плотины на участке Железных Ворот по причинам, не являющимся причинами судоходства, так, например, для добычи электроэнергии, то расходы, касающиеся судоходных сооружений, ставших, таким образом, необходимыми, не должны обременять судоходство.

Нет никаких сомнений в том, что осуществление проекта строительства гидроэлектроцентрали на участке Железных Ворот, предложенного Правительствами Социалистической Федеративной Республики Югославии и Румынской Народной Республики, повлечет улучшение условий судоходства.

Австрийская делегация с большим интересом приняла к сведению информации Представителей двух вышеуказанных стран и Речной Администрации Железных Ворот.

Тем не менее, возникает большое количество особенно существенных технических и экономических вопросов, касающихся финансирования и взимания сборов за прохождение через шлюзы, которые требуют подробного изучения проекта.

По этой причине австрийская делегация поддерживает предложение Представителя Чехословацкой Социалистической Республики поручить группе экспертов заняться этими вопросами."

Г-н Яичев (Болгария) говорит, что болгарская делегация приветствует соглашение, достигнутое между Правительствами Социалистической Федеративной Республики Югославии и Румынской Народной Республики относительно строительства гидрокомплекса на участке Железных Ворот.

Наряду с этим, - отмечает г-н Яичев, - мы считаем, что с использованием водных ресурсов реки Дунай для выработки электроэнергии путем постройки одной из самых эффективных гидроэлектростанций в Европе, будут улучшаться и условия судоходства.

Технические и экономические данные об устройстве участка Железных Ворот, которые мы получили в связи со строительством гидрокомплекса, не дают возможности более полного выяснения ряда проблем, которые обязательно требуют глубокого и тщательного рассмотрения.

Поэтому наша делегация на вчерашнем заседании сессии поставила некоторые юридические, технические и экономические вопросы, от выяснения которых все делегаты имели бы пользу, и особенно наша страна, которая является очень заинтересованной.

Однако, мы должны констатировать, что ответы, которые были получены, по нашему мнению, были общие, неполные и не удовлетворяют нас. В связи с этим, — говорит г-н Янчев, — разрешите мне высказать некоторые замечания нашей делегации.

Болгарская делегация считает предложение обеих стран производить погашение предполагаемого ими кредита в сумме 95 млн. долларов для улучшения судоходства при 3%-ном годовом начислении, путем введения специальных сборов, неправильным по следующим соображениям:

— согласно ст. 3 Конвенции о режиме судоходства на реке Дунай 1948 года, каждая страна не только обязана поддерживать свой участок реки, но и улучшать условия судоходства на нем. При этом страны должны соблюдать Рекомендации Дунайской Комиссии, в соответствии с которыми до конца 1965 года необходимо обеспечить плавательную глубину фарватера в 22-25 дм, а впоследствии, при создании плотин, — 35 дм. Для этого обязательства остальные придунайские государства сборов не взимают;

— принимая во внимание более трудные условия поддержания судоходства на участке Железных Ворот, Конвенцией о режиме судоходства на Дунае создана Администрация с целью производства гидротехнических работ и урегулирования судоходства в этом районе. В соответствии со ст. 36 этой Конвенции, Администрация Железных Ворот вправе собирать сборы только для покрытия расходов по обеспечению судоходства при существующих ныне условиях;

— после построения гидротехнического комплекса у Железных Ворот отпадут предпосылки, которые вызвали создание Специальной Администрации. Новые условия судоходства не будут отличаться от условий, существующих на выстроенных уже плотинах на реке Дунай. Следовательно, и для этого участка после создания гидротехнического комплекса, все расходы должны быть в соответствии со ст. 3 и 34 Конвенции за счет соответствующей страны, на территории которой находится этот участок.

Размер капиталовложений в 95 млн. долларов США и специальные сборы, которые оба Правительства предлагают погашать судоходством, в техническом и экономическом отношениях не обоснован. Не обоснованы также и расходы Администрации Железных Ворот в размере двух миллионов долларов США в год.

Имея в виду все вышеуказанные соображения, болгарская делегация считает, что судоходство не должно погашать никакие кредиты путем введения специальных сборов.

Продолжая свое выступление, г-н Янчев говорит, что относительно постройки гидротехнического комплекса на реке Дунай на участке Железных Ворот болгарская делегация считает, что возникает ряд вопросов, которые касаются не только судоходства, но и непосредственно затрагивают интересы Болгарии. Известно, что электростанции такого масштаба при своем режиме работы выпускают неравномерно большое количество воды, что резко увеличивает колебания уровня воды. Эти колебания могут отрицательно отразиться на болгарском участке реки Дунай и, возможно, нанесут ущербы.

Как видно, - отмечает г-н Янчев, - все эти проблемы находятся в тесной взаимной связи и зависимости, ввиду чего обсуждение и решение последних необходимо производить одновременно и совместно с заинтересованными странами.

Поэтому болгарская делегация считает, что решение всех вопросов, связанных со строительством гидротехнического комплекса на участке Железных Ворот, которые касаются в той или иной степени интересов других придунайских государств и общей схемы комплексного использования водных ресурсов реки Дунай, требует полного, глубокого анализа и обсуждения, на основе которых можно принять решение.

Что касается юридических аспектов проблемы, - говорит г-н Янчев, - то болгарская делегация основывается на том, что представленный нам проект относится к строительству сложной единой гидроэнергетической судоходной системы, основным предназначением которой является использование гидроэнергетического

потенциала реки. Улучшение судоходных условий является вторичным, необходимым последствием. Из этого вытекает, что Специальная Речная Администрация Железных Ворот привлекается к содействию осуществления мероприятий для экономического развития двух придунайских государств. Это противоречит последней части текста ст. 2-й Соглашения 1953 года между Правительствами Социалистической Федеративной Республики Югославии и Румынской Народной Республики, которая по неизвестным причинам была пропущена, когда цитировался соответствующий текст. По мнению болгарской делегации, функции Специальной Речной Администрации Железных Ворот определяются сущностью статьи 8-й того же Соглашения, текст которой ясно показывает ограниченный технический характер этих функций.

. Задача, которая рассматривается проектом и поручается Речной Администрации Железных Ворот, далеко превышает рамки статьи 8-й. Эта задача, возможно, могла быть поручена только Дунайской Комиссии и единственна в рамках статьи 4-й Конвенции.

По ряду других возникающих юридических вопросов болгарская делегация сохраняет за собой право высказать свое подробное отношение, когда в будущем они будут рассматриваться.

Заканчивая свое выступление, г-н Янчев говорит, что виду этого делегация Народной Республики Болгарии присоединяется к предложению Представителей Чехословацкой Социалистической Республики и Венгерской Народной Республики о создании рабочей группы экспертов и предлагает чрезвычайной сессии Дунайской Комиссии принять следующее постановление:

"Чрезвычайная сессия Дунайской Комиссии, созданная в соответствии со статьей 2-й Правил процедуры Дунайской Комиссии, провела свои заседания 10 и 11 октября 1963 года. Заслушав информации Представителей Социалистической Федеративной Республики Югославии, Румынской Народной Республики и Администрации Железных Ворот "О строительстве и оборудовании участка Железных Ворот на реке Дунай для улучшения судоходства", сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Поручить Аппарату Дунайской Комиссии созвать рабочую группу экспертов для предварительного изучения проблем, связанных со строительством гидротехнического комплекса в районе Железных Ворот и доложить на заседании сессии Дунайской Комиссии.

2. Рекомендовать Правительствам Социалистической Федеративной Республики Югославии и Румынской Народной Республики предоставить аппарату Дунайской Комиссии все проектные материалы и данные, необходимые для работы группы экспертов."

Г-н Капикраян (Советский Союз) говорит, что вопрос улучшения условий судоходства на самом трудном участке Дуная, в секторе Железных Ворот, представляет, несомненно, большой интерес для всех придунайских стран. Особенno этот вопрос интересует судоходные предприятия придунайских стран.

Еще в 1958 году на ХVI сессии Дунайской Комиссии была заслушана информация о разработке проекта комплексного использования гидроресурсов реки Дунай.

На настоящей сессии мы выслушали, - отмечает г-н Капикраян, - информации Представителя Румынской Народной Республики г-на Рошиану, Представителя Социалистической Федеративной Республики Югославии г-на Виловича и Представителя Администрации Железных Ворот г-на Поповича.

В этих информационных, наряду с другими вопросами, подробно были изложены те трудности, с которыми встречаются судоходные предприятия при осуществлении перевозок через сектор Железных Ворот.

Представитель Румынской Народной Республики в Дунайской Комиссии г-н Рошиану перечислил 9 пунктов имеющихся препятствий. Я мог бы продолжить этот перечень, - говорит г-н Капикраян, - но в этом нет необходимости. Об этом мы неоднократно высказывались на предыдущих сессиях Дунайской Комиссии. Хочу только подчеркнуть, что в связи с ростом перевозок на Дунае уже в 1962 году через участок Железных Ворот прошло 10 млн. тонн груза, и в ближайшие

годы пропускная способность участка Железных Ворот не обеспечит нормальный пропуск всех судов, плавающих по Дунаю. Если к этому добавить периоды мелководья, когда в этом районе скапливается большое количество судов / 400-500 единиц/, то вопрос станет ясным, насколько затруднено судоходство в этом районе и какие большие убытки несут все пароходства, не говоря уже о том, что мы не обеспечиваем перевозку народно-хозяйственных грузов для придунайских стран.

Мы все хорошо знаем, что строительство нового, более экономичного флота, которое бы обеспечило быструю доставку грузов при минимальной затрате, также сдерживает этот сложный участок Железных Ворот. Мы до сих пор вынуждены работать на несамоходных баржах с ограниченными габаритами. Это сдерживает возможность переключения грузов с железной дороги на водный транспорт. Во многих случаях мы не можем конкурировать с железной дорогой и другими видами транспорта.

На XXI сессии, как известно, Дунайской Комиссией был принят План основных работ на участке Железных Ворот. Этот План дает возможность Администрации Железных Ворот продолжить некоторые работы по улучшению судоходства, но координально не разрешает проблем нормального судоходства.

Поэтому мы с удовлетворением отмечаем решение двух Правительств Румынской Народной Республики и Социалистической Федеративной Республики Югославии о строительстве и оборудовании участка Железных Ворот на реке Дунай в целях улучшения судоходства.

Строительство единой гидроэнергетической и судоходной системы в течение 1964-1971 гг. устранит препятствия, существующие в настоящее время на этом участке, и тем самым будет способствовать перспективному развитию Дунайского флота, создаст условия для повышения эффективности эксплуатации флота и увеличения перевозок по Дунаю и, несомненно, будет являться важным фактором в развитии экономики придунайских стран.

Практика строительства аналогичных объектов в Советском Союзе показывает, что в этой связи возникает ряд важнейших вопросов технического и экономического порядка. Поэтому нам понятно, что по информации был поставлен ряд вопросов, которые свидетельствуют о глубокой заинтересованности всех придунайских стран в наиболее рациональном решении вопросов строительства и эксплуатации данной системы в соответствии с принятыми Дунайской Комиссией рекомендациями по габаритам судоходного пути и гидротехнических сооружений на Дунае.

Как нам кажется, учитывая именно это обстоятельство, ряд делегаций высказался за дополнительное более детальное рассмотрение условий судоходства в связи с предлагаемым строительством в районе Железных Ворот. В связи с этим было высказано желание ряда делегаций созвать рабочую группу экспертов придунайских стран.

Заканчивая свое выступление, г-н Капикрайн говорит, что со стороны советской делегации нет возражений против этих предложений. При этом она считает, что это не должно повлиять на сроки строительства. Советская делегация согласна с предложением о принятии к сведению информации о строительстве и оборудовании участка Железных Ворот на реке Дунай для улучшения судоходства.

Заседание закрывается в 18 часов.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Внеочередная сессия

ДК/СЕС Вн/П 3

П Р О Т О К О Л

№ 3

ВНЕОЧЕРЕДНОЙ СЕССИИ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

19 октября 1963 г.

г. Будапешт

Председатель - г-н Денисов

Представители:

Австрийской Республики	- г-н Коллер
Народной Республики Болгарии	- г-н Янчев
Венгерской Народной Республики	- г-н Пуя
Румынской Народной Республики	- г-н Рошиану
Союза Советских Социалистических	
Республик	- г-н Денисов
Чехословацкой Социалистической	
Республики	- г-н Пишек
Социалистической Федеративной	
Республики Югославии	- г-н Вилович

Заседание открывается в 9 часов

Г-н Рошиану (Румыния) говорит, что он хотел бы внести некоторые уточнения в рассматриваемый вопрос, а также по некоторым высказанным на сессии соображениям.

1. Румынская Народная Республика, Социалистическая Федеративная Республика Югославия и Речная Администрация Железных Ворот информировали Дунайскую Комиссию о своем решении полностью и окончательно разрешить вопрос о положении на одном из самых трудных участков Дуная, который уже сотни лет является основным препятствием для судоходства на Дунае, что соответствует интересам всех придунайских стран.

Принимая это решение, оба придунайских государства разрешают наконец проблему, которую никто до сих пор не смог разрешить, хотя о ней уже очень давно идет речь.

2. Оба государства ясно указали, в каких условиях они намерены осуществить строительство этого сооружения и, в частности, отметили:

- колоссальное финансовое усилие, которое будет сделано обоими государствами;

- что возмещение вложенных средств для удовлетворения интересов судоходства будет иметь место в таких благоприятных условиях и в такие сроки, подобные которым тяжело найти.

- при этом, Румынская Народная Республика и Социалистическая Федеративная Республика Югославия согласились обеспечить такие условия, что после упорядочения участка каждое проходящее по участку судно будет иметь возможность получить дополнительную прибыль в размере приблизительно 1/5 общих расходов, существующих в настоящее время; кроме того, общие условия судоходства будут несравненно лучше, чем настоящие.

3. Для осуществления этих работ Румынская Народная Республика и Социалистическая Федеративная Республика Югославия согласились взять на себя, кроме указанных финансовых усилий, выраженных в цифрах, также и ущербы, которые будут вызваны затоплением значительных площадей, реконструкцию целых городов и путей сообщения и мобилизовать большие материальные ресурсы.

4. По существу, Румынская Народная Республика и Социалистическая Федеративная Республика Югославия обеспечили, таким образом, достижение конкретных экономических выгод, ощущимых всеми странами, суда которых плавают на участке; одновременно капиталовложения, благодаря которым будут достигнуты эти выгоды, потребуют очень длинного срока возмещения.

5. Что касается способа финансирования работ, то оба государства строго руководствовались точными положениями Конвенции о режиме судоходства на Дунае, которые они намерены полностью соблюдать.

Вот, господин Председатель, — говорит г-н Рошиану, — в общих чертах существование проблемы, как мы ее понимаем. Это свидетельствует о конструктивном духе, с которым мы подошли к этой проблеме.

Продолжая свое выступление, г-н Рошиану коротко анализирует высказанные представителями позиции и говорит, что:

I. Было высказано мнение, согласно которому предусматриваемое упорядочение участка Железных Ворот является излишним с точки зрения судоходства, поскольку мероприятия в свободном течении, обсужденные уже в Комиссии, достаточны для обеспечения нормальных условий судоходства и развития грузооборота на Дунае.

Мы считаем, что это мнение, которое не было признано большинством представителей, не имеет никакого основания. Оно, без сомнения, было высказано с тем, чтобы оправдать тезис неучастия судоходства в бремени, которое ложится на него.

Нетрудно представить себе положение при вообще непостижимой гипотезе, согласно которой Румынская Народная Республика и Социалистическая Федеративная Республика Югославия решили бы принять габариты, обеспечивающие только пропуск 15 млн. тонн грузоподъемности. Эта цифра указывалась как удовлетворяющая будущие потребности.

Принятое решение построить сооружения, которые обеспечивают перспективное развитие грузооборота, правильное и полностью соответствует рекомендациям Дунайской Комиссии.

2. Была сделана попытка использовать в качестве аргумента для оправдания неучастия судоходства в бремени, ложащемся на него, тезис, согласно которому плавание без сборов в упорядоченных районах Австрии и Федеративной Республики Германии должно являться для нас примером, а также тезис, согласно которому наша система финансирования могла бы явиться опасным прецедентом для будущих подобных сооружений.

Выдвигая такие аргументы, пропустили, однако, основной факт, а именно естественные условия участка Железных Ворот, единственные по своему характеру на всем Дунае, в связи с препятствиями, которые они создают для судоходства.

Следует подчеркнуть, что упорядочение участка Железных Ворот открывает дорогу для судоходства на этом узком участке, а гидротехнические сооружения, построенные на участках, не представляющих затруднений, поддерживают только условия судоходства, существующие в естественном режиме реки.

3. Представитель Народной Республики Болгарии представил толкование, которое нарушает положения, весьма ясные и точные, Конвенции о режиме судоходства на Дунае, касающиеся участка Железных Ворот.

Основные задачи Речной Администрации Железных Ворот, установленные ст. 2I Конвенции о режиме судоходства на Дунае и ст. I Соглашения 1953 года, были заменены положениями ст. 8 этого же Соглашения, которые касаются текущих задач служб Администрации.

В этом же смысле была использована последняя часть ст. 2 указанного Соглашения, которая относится к работам, необходимым для экономического развития стран, как повод для того, чтобы доказать, что Речная Администрация Железных Ворот не правомочна выполнять возложенные на нее работы.

Тем не менее ясно, что мы поручили Администрации задачи, касающиеся только улучшения судоходства, и которые возложены на нее точными положениями Конвенции о режиме судоходства на Дунае.

Если цель, преследуемая таким толкованием, являлась утверждением необходимости поручить Дунайской Комиссии выполнение работ, то румынская сторона может заявить, что она не пойдет по такому пути. Она не имеет никакого намерения отказаться от прав, которые каждое государство осуществляет на своей территории и осуществление которых в рассматриваемой проблеме полностью подтверждено Конвенцией о режиме судоходства на Дунае.

4. Делегация Народной Республики Болгарии высказала мнение, что информации, представленные Дунайской Комиссии, носят общий характер, неполны и неудовлетворительны.

Не останавливаясь на примененных выражениях, надо, тем не менее, отметить, что эта оценка лишена всякой основы.

В действительности Дунайской Комиссии были сообщены все технические и экономические информации, количественно и качественно необходимые для составления мнения.

В частности, болгарская делегация высказала мнение, что подсчет капиталовложений и расходов по содержанию в размере 95 млн. долларов США, соответственно 2 млн. долларов США, указанный в информационных материалах, предоставленных Дунайской Комиссии, не обоснован.

Мы, однако, подробно доказали, что благодаря упорядочению участка расходы по судоходству на участке Железных Ворот будут таким образом уменьшены и что суда, плавающие по участку, будут нести в значительной мере меньшие общие расходы, включая сборы, чем в настоящее время.

Это обозначает, что упорядочение участка будет являться источником дополнительной прибыли для пароходств, не говоря уже о несравненно лучших условиях плавания и о возможности получить большие выгоды путем увеличения грузооборота.

Таким образом, положение совершенно ясное: два государства делают большое усилие для развития общих интересов судоходства, и благодаря этому усилию все пароходства получат дополнительную прибыль.

В вышеприведенном мы рассматривали вопрос, говорит г-н Рошиану, который в той или иной мере являлся основной заботой некоторых представителей.

Речь идет о праве, принадлежащем тем, кто вкладывает капиталовложения на пользу судоходства, получить обратно вложенные средства. По этому вопросу было высказано мнение, что оба государства должны были бы покрыть расходы, падающие на судоходство, прибылью, получаемой от добычи электроэнергии.

Мы напоминаем, что энергетический потенциал Дуная на участке Железных Ворот принадлежит исключительно Румынской Народной Республике и Социалистической Федеративной Республике Югославии.

Оба государства располагают этими естественными средствами согласно своим интересам. Утверждение, что расходы, которые ложатся на международное судоходство, должны быть покрыты за счет прибыли, получаемой от электроэнергии, в сущности обозначает требование участвовать в извлечении ценностей из естественных богатств двух государств. Ясно, что такое притязание не имеет никакого обоснования.

Продолжая свое выступление, г-н Рошиану говорит: мы должны высказать удивление и возмущение, которые вызвало у нас поведение делегации Народной Республики Болгарии.

Мы не понимаем, чего желают наши болгарские друзья. Желают ли они неосуществления этих больших работ, интересующих все придунайские страны?

Из формулировки и содержания поставленных вопросов, из высказанной в экспозе позиции и из предложенной резолюции ясно вытекает, что болгарская делегация стремится создать затруднения осуществлению упорядочения участка Железных Ворот.

Эти придирики особенно ясно выражены в высказываниях о мнимых ущербах, которые якобы будут нанесены болгарской территории. Этот вопрос лишен всякого обоснования и, кроме того, не имеет никакого отношения к функциям Дунайской Комиссии. Цель, преследуемая таким поведением, непонятна нашей стране, которая обеспечивает большие льготы при транзите через ее территорию грузов, идущих из Народной Республики Болгарии или направляемых в эту страну, и которая никогда не думала крючкотворствовать в отношении этих льгот.

Надо подчеркнуть, что это поведение болгарской делегации не было поддержано позицией других делегаций, которые высоко оценили большое значение для международного судоходства проекта двух прибрежных стран.

Мы убеждены, что из высказанных нами соображений ясно вытекает обоснованность и целесообразность резолюции, предложенной Румынской Народной Республикой и Социалистической Федеративной Республикой Югославией; ее принятие будет строго соответствовать Конвенции о режиме судоходства на Дунае, компетенции Дунайской Комиссии и правам и интересам всех государств-членов Комиссий.

Чтобы предоставить Комиссии возможность высказаться, оба Правительства и Администрация Железных Ворот представили своевременно все необходимые данные.

Тем не менее, некоторые делегации заявили, что их эксперты не смогли еще составить себе окончательного мнения в отношении соответствия предусматриваемых для судоходного пути габаритов рекомендациям Комиссии. Для этой цели было предложено создание рабочей группы.

Мы могли бы согласиться с этим предложением, установив при этом точный мандат рабочей группы - представить доклад о технических характеристиках судоходных сооружений. В таком случае, Внеочередная сессия Комиссии должна возобновить свою работу не позднее конца марта 1964 года.

Само собой разумеется, что румынская делегация не может согласиться с решениями процедурного характера, которые привели бы к уходу от проблемы.

Заканчивая свое выступление, г-н Рошиану говорит, что румынская делегация считает, что она сделала все от нее зависящее, чтобы представить Дунайской Комиссии возможность принять позицию, соответствующую интересам всех придунайских стран в отношении значения проблемы упорядочения для судоходства участка Железных Ворот.

Г-н Вилович (Югославия) говорит, что югославская делегация согласна с разъяснениями, представленными Представителем Румынской Народной Республики и поддерживает их.

Г-н Янчев (Болгария) говорит, что он не собирался выступать на этом заседании, но должен это сделать потому, что уважаемый Представитель Румынской Народной Республики г-н Рошиану, сделал, по его мнению, совершенно не состоятельное обвинение относительно позиции болгарской делегации, высказанной на настоящей сессии Дунайской Комиссии.

Продолжая свое выступление, г-н Янчев говорит, что он не намерен дискутировать по всем вопросам, которые поднял г-н Рошиану и обвинил болгарскую делегацию и Правительство Народной Республики Болгарии, от имени которого болгарская делегация сделала свое заявление на сессии. Однако, он хотел бы отметить, что болгарская делегация в начале своего выступления тоже приветствовала соглашение между обеими странами о строительстве гидроузла. Вместе с тем, она сообщила несколько своих опасений,

которые затрагивают ее страну, находящуюся ниже этого строительства. Можно сказать, - говорит г-н Янчев, - что мы самые заинтересованные в этом строительстве. Г-н Рошиану говорил об ущербах, которые будут нанесены румынской и югославской территориям, но он ничего не сказал о том, что эти ущербы будут покрыты в течение не более 5-6 лет после постройки гидроузла. Вместе с тем, он также ничего не говорил об ущербах, которые может понести Болгария. Я хотел бы сказать, - добавляет г-н Янчев, - что нигде в наших заявлениях не говорится о том, что мы против строительства гидроузла и что мы не понимаем, как после постройки этого гидроузла будет улучшено судоходство. Я позволяю себе употребить слова г-на Рошиану и с возмущением отбросить обвинение, которое он сейчас сделал по отношению болгарской делегации и Правительства Болгарской Народной Республики.

Председатель говорит, что, если нет желающих выступать, будем считать дискуссию закрытой.

В результате дискуссии появилось два проекта постановления: проект, внесенный докладчиками, и проект, который сложился в результате дискуссии. Оба проекта были разданы делегациям. Согласно правилам процедуры, эти проекты будут поставлены на голосование в порядке их поступления.

Проект постановления, внесенный делегациями Румынской Народной Республики и Социалистической Федеративной Республики Югославии, ставится на голосование (см. Приложение № 2).

- 2 голоса "за", 5 голосов "против".

Ставится на голосование второй проект постановления, выработанный в результате дискуссии (см. Приложение № 2).

- 5 голосов "за", 2 голоса "против".

Второй проект постановления принимается (ДК/СЕС Вн/2 - Приложение № I).

Г-н Янчев (Болгария) благодарит от имени делегации Народной Республики Болгарии Председателя Дунайской Комиссии за усилие, которое он приложил для достижения положительных результатов в работе сессии, и Представителей, проявивших понимание к поставленным болгарской делегацией вопросам, и говорит, что болгарская делегация, внимательно изучив розданный текст постановления, проголосовала за предложенный проект постановления Дунайской Комиссии, и вместе с этим, от имени своего Правительства хочет заявить особое мнение в связи со строительством гидроузла:

"Правительство Народной Республики Болгарии сохраняет за собой право поставить вопросы, которые были обстоятельно изложены в выступлениях Представителя Народной Республики Болгарии в Дунайской Комиссии на пленарных заседаниях Внеочередной сессии Комиссии, связанные с возмещением затрат, которые могут быть нанесены нашему народному хозяйству в связи со строительством гидроузла на участке Железных Ворот, и настаивать на их решении. Кроме этого делегация Народной Республики Болгарии против погашения за счет судоходства каких-либо кредитов, связанных со строительством гидроузла на участке Железных Ворот путем введения особых сборов."

Заканчивая свое выступление, г-н Янчев просит включить его заявление в протоколы сессии.

Г-н Вилович (Югославия) заявляет, что он уполномочен от имени югославской делегации и румынской делегации разъяснить мотивы голосования Представителей двух стран, предложивших созыв Внеочередной сессии.

Оба Правительства сделали все зависевшее от них, чтобы предоставить Комиссии возможность достигнуть единодушных заключений по вопросу упорядочения для судоходства участка Железных Ворот.

Мы сожалеем, — говорит г-н Вилович, — что несмотря на эти усилия, не был достигнут результат, который можно было бы считать конструктивным. Мы не можем согласиться с решением, фак-

тический эффект которого заключался бы в ненадлежащем отложении принятия позиции, соответствующей Конвенции о режиме судоходства на Дунае, по вопросу, поставленному перед Комиссией.

Оба Правительства изучат создавшееся положение и оставляют за собой право действовать согласно Конвенции о режиме судоходства на Дунае, учитывая надлежащим образом интересы дунайского судоходства, а также народного хозяйства обеих стран, при этом всегда в духе дружбы и сотрудничества, который всегда вдохновлял все придунайские страны.

Заканчивая свое выступление, г-н Вилович просит Председателя Дунайской Комиссии дать указание, чтобы его заявление было внесено в протокол настоящей сессии.

Председатель говорит: "Я полагаю, нам не нужно обсуждать заявление болгарской делегации, что же касается того, чтобы данное заявление приложить к протоколу настоящей сессии, то это является правом болгарской делегации и оно будет приложено к протоколу.

Просьба югославского Представителя г-на Виловича о включении в протокол сессии заявления югославской делегации по мотивам голосования также будет выполнена."

Продолжая, г-н Денисов - Председатель Дунайской Комиссии констатирует, что повестка дня настоящей Внеочередной сессии Дунайской Комиссии исчерпана и говорит, что зему приятно отметить, что все делегации отнеслись с большим вниманием к вопросу, который рассматривался и который имеет, несомненно, очень большое значение для придунайских стран, и положительно оценили инициативу Правительства Румынской Народной Республики и Правительства Социалистической Федеративной Республики Югославии.

Наши совместные активные усилия, направленные на решение столь актуального вопроса, как улучшение условий судоходства в районе Железных Ворот, свидетельствует о взаимопонимании и хо-

рошой здоровой атмосфере, обычно сопутствующей работе Дунайской Комиссии.

Все делегации преследовали одну цель - внимательно разобраться в этом вопросе и поддержать инициативу двух стран, поставивших этот вопрос. Г-н Денисов выражает надежду, что претворение в жизнь принятых решений послужит новым вкладом в дело дальнейшего развития судоходства на Дунае и увеличения грузооборота между придунайскими странами и заверяет Представителя Социалистической Федеративной Республики Югославии г-на Виловича и Представителя Румынской Народной Республики г-на Рошиану, что Дунайская Комиссия примет все меры к тому, чтобы способствовать осуществлению их проекта.

Заканчивая свое выступление, Председатель выражает благодарность всем Представителям, членам делегаций, советникам, экспертам делегаций, способствовавшим успешному решению обсуждавшихся вопросов, а также всем сотрудникам аппарата Дунайской Комиссии за их содействие в работе сессии и объявляет Внеочередную сессию Дунайской Комиссии закрытой.

Заседание закрывается в II часов.

ПРИЛОЖЕНИЕ I.

ПОСТАНОВЛЕНИЯ

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Внеочередная сессия

ДК/СЕС/Вн-І

ПОВЕСТКА ДНЯ
Внеочередной сессии Дунайской
Комиссии

/ Принята на Пленарном заседании 10
октября 1963 года /

Информация о строительстве и оборудовании
участка Железных Ворот на реке Дунай для
улучшения судоходства

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
Внеочередной сессии Дунайской Комиссии

По информации о строительстве и оборудовании участка Железных Ворот на реке Дунай для улучшения судоходства

/Принято на Пленарном заседании 19 октября
1963 г./

Заслушав информации Представителя Румынской Народной Республики, Представителя Социалистической Федеративной Республики Югославии и Специальной Речной Администрации Железных Ворот о решении Правительства Румынской Народной Республики и Правительства Социалистической Федеративной Республики Югославии осуществить в период 1964-1971 гг. при участии Специальной Речной Администрации Железных Ворот строительство и оборудование участка Железных Ворот с целью достижения благоприятных условий судоходства, Внеочередная сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению информации Представителя Румынской Народной Республики и Представителя Социалистической Федеративной Республики Югославии о строительстве и оборудовании при участии Специальной Речной Администрации Железных Ворот участка Железных Ворот на реке Дунай для улучшения судоходства.

2. Поручить совещанию экспертов при дунайских стран дополнительно изучить навигационные, технические, экономические и юридические вопросы, связанные со строительством и оборудованием для судоходства участка Железных Ворот, включая вопрос об особых сборах за проход судов на этом участке после окончания строительства, а также рассмотреть соответствие строящихся судоходных сооружений рекомендациям Дунайской Комиссии. Доклад о результатах совещания экспертов представить на рассмотрение очередной сессии Дунайской Комиссии.

3. Просить Представителей Румынской Народной Республики и Социалистической Федеративной Республики Югославии в Дунайской Комиссии своевременно представить Аппарату Дунайской Комиссии исчерпывающие материалы для работы совещания экспертов.

ПРИЛОЖЕНИЕ П
ПРОЕКТЫ

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Внеочередная сессия

Проект
делегаций РНР и СФРЮ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Внеочередной сессии Дунайской Комиссии

По информации о строительстве и оборудовании участка Железных Ворот на реке Дунай для улучшения судоходства.

Заслушав информации Представителя Румынской Народной Республики, Представителя Социалистической Федеративной Республики Югославии и Специальной Речной Администрации Железных Ворот о решении Правительства Румынской Народной Республики и Правительства Социалистической Федеративной Республики Югославии построить при участии Специальной Речной Администрации Железных Ворот плотину на участке Железных Ворот с целью достижения благоприятных условий судоходства, Внеочередная сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению информации Правительства Румынской Народной Республики и Правительства Социалистической Федеративной Республики Югославии о строительстве при участии Специальной Речной Администрации Железных Ворот плотины с двумя шлюзами на участке Железных Ворот, посредством чего будет полностью осуществлено упорядочение этого участка Дуная и будут достигнуты оптимальные условия для судоходства.

2. Создать рабочую группу с тем, чтобы она в рамках Конвенции:

а/ изучила технические условия, которые будут созданы для судоходства во время проведения работ, а также после упорядочения участка Железных Ворот;

б/ рассмотрела соответствие строящихся судоходных сооружений с рекомендациями Дунайской Комиссии и представила по этому вопросу доклад Комиссии,

и с этой целью:

- создать в возможно короткий срок рабочую группу, которая представит свой доклад настоящей Внеочередной сессии Комиссии;

- возобновить работу настоящей Внеочередной сессии не позднее конца марта 1964 года.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Внеочередная сессия

Проект,
выработанный в ходе дис-
куссии

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Внеочередной сессии Дунайской Комиссии

По информации о строительстве и оборудовании участка Железных Ворот на реке Дунай для улучшения судоходства

Заслушав информации Представителя Румынской Народной Республики, Представителя Социалистической Федеративной Республики Югославии и Специальной Речной Администрации Железных Ворот о решении Правительства Румынской Народной Республики и Правительства Социалистической Федеративной Республики Югославии осуществить в период 1964-1971 гг. при участии Специальной Речной Администрации Железных Ворот строительство и оборудование участка Железных Ворот с целью достижения благоприятных условий судоходства, Внеочередная сессия Дунайской Комиссии ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению информации Представителя Румынской Народной Республики и Представителя Социалистической Федеративной Республики Югославии о строительстве и оборудовании при участии Специальной Речной Администрации Железных Ворот участка Железных Ворот на реке Дунай для улучшения судоходства.

2. Поручить совещанию экспертов придунайских стран дополнительно изучить навигационные, технические, экономические и юридические вопросы, связанные со строительством и оборудованием для судоходства участка Железных Ворот, включая вопрос об особых сборах за проход судов на этом участке после окончания строительства, а также рассмотреть соответствие строящихся судоходных сооружений рекомендациям Дунайской Комиссии. Доклад о результатах совещания экспертов представить на рассмотрение очередной сессии Дунайской Комиссии.

3. Просить Представителей Румынской Народной Республики и Социалистической Федеративной Республики Югославии в Дунайской Комиссии своевременно представить Аппарату Дунайской Комиссии исчерпывающие материалы для работы совещания экспертов.

ПРИЛОЖЕНИЕ Ш

ДОКУМЕНТЫ ВНЕОЧЕРЕДНОЙ СЕССИИ

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ РУМЫНСКОЙ
НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
В ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

г. Будапешт, 29 июля
1963 года

Господин Председатель!

Имею честь известить Вас, что Правительство Румынской Народной Республики и Правительство Социалистической Федеративной Республики Югославии согласились урегулировать с целью их использования водные ресурсы Дуная и одновременно совместно с Речной Администрацией Железных Ворот улучшить условия судоходства на этом участке реки.

Соглашение между двумя Правительствами предусматривает строительство комплексной гидроэнергетической и судоходной системы. Работы будут начаты в 1964 году и закончены в 1971 году, когда весь комплекс будет пущен в эксплуатацию.

Согласно Конвенции о режиме судоходства на Дунае оба Правительства уделили очень большое внимание проблеме улучшения условий судоходства на участке Железных Ворот. Для достижения этой цели при изучении и разработке проектов они обеспечили постоянное сотрудничество с Речной Администрацией Железных Ворот, как компетентным органом в области гидротехнических работ и урегулирования судоходства в указанном районе.

Уже раньше и независимо от настоящих проектов, исследования, проведенные Администрацией, позволили прийти к заключению, что единственным радикальным и прочным решением для этого особенно трудного участка Дуная является строительство плотины со шлюзом.

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ
г-ну ДЕНИСОВУ Г.А.

г. Будапешт

Все решения о свободном течении реки оказались недостаточными и частичными. Строительство комплексной гидроэнергетической и судоходной системы осуществляет концепцию Речной Администрации Железных Ворот.

В районе 943 км Дуная предусматривается строительство плотины с двумя гидроэлектростанциями и двумя шлюзами, обеспечивающей подъем уровня воды Дуная до отметки 69,5 м над уровнем Адриатического моря. При таком регулировании реки водохранилище будет простираться от плотины до Сланкамена- при низких уровнях воды и до Базияша- при высоких уровнях воды Дуная. Таким образом, будут окончательно устранены значительные трудности, с которыми в настоящее время сталкивается судоходство на участке Железных Ворот и, в первую очередь, длительное прекращение судоходства, большие скорости течения, невозможность применять на практике ночное судоходство, недостаточные глубины, одностороннее плавание, неполное использование грузоподъемности судов и невозможность эксплуатировать современные и экономически выгодные суда. Предусматриваемая система обеспечит наилучшие условия, а также будущее развитие речного судоходства и ежегодный грузооборот в более 45 млн.тонн грузоподъемности.

Сумма капиталовложений, требуемая для осуществления комплексной гидроэнергетической и судоходной системы, составит приблизительно 400 млн.долларов США. При составлении проектов, относящихся к судоходной части системы, была полностью учтена концепция Речной Администрации Железных Ворот. Представители двух Правительств и Комитет Администрации рассмотрели распределение финансовых обязательств между эксплуатацией водных ресурсов для добычи электроэнергии и судоходством. Это распределение основано на обективных и разумных критериях и полностью учитывает интересы судоходства и его рентабельность. На основании этого сумма капиталовложений, необходимых и достаточных для окончательного решения проблем судоходства на участке Железных Ворот в рамках указанной комплексной системы, была установлена в 95 млн. долларов США.

Принимая во внимание, что Речная Администрация Железных Ворот не располагает необходимыми средствами для капиталовложений, которые приходятся на долю судоходства, оба Правительства согласились предоставить Речной Администрации Железных Ворот кредит в размере 95 млн. долларов США при 3% начислении в год; эта сумма должна быть погашена в течение приблизительно 25 лет с момента пуска в эксплуатацию данной системы. Погашение кредита обеспечивается Речной Администрацией Железных Ворот согласно системе финансирования, предусмотренной статьей 36 Конвенции 1948 года.

При установлении условий предоставления кредита и способа его погашения оба Правительства приняли во внимание все расходы по эксплуатации судов, а также нужды будущего развития речного судоходства и, руководимые желанием благоприятствовать развитию судоходства и удовлетворить его основные интересы, установили условия, способствующие развитию грузооборота, снижению в среднем общих расходов, которые несут суда, плавающие на этом участке, не говоря о других преимуществах, вытекающих из улучшения условий судоходства, благодаря значительным финансовым обязательствам двух прибрежных стран. Подробности структуры особых сборов, устанавливаемых на основании ст.36 Конвенции 1948 года, будут сообщены Дунайской Комиссии Речной Администрацией Железных Ворот.

Речная Администрация Железных Ворот будет продолжать выполнять свои функции, предусмотренные Конвенцией 1948 года, во время строительства комплексной системы, а также после её пуска в эксплуатацию.

Имея в виду об'ем и значение работ, а также окончательное устранение существующих ныне на участке Железных Ворот затруднений для судоходства и, учитывая, что работы начнутся в 1964 году, имею честь информировать Вас, что оба Правительства согласились предложить созвать 7 октября 1963 года внеочередную сессию Дунайской Комиссии с единственным вопросом на повестке дня:

"Информация об оборудовании для судоходства участка Железных Ворот на Дунае", о чём сообщается настоящим письмом.

Оба Правительства предлагают, чтобы на указанной внеочередной сессии Дунайская Комиссия:

- приняла к сведению решение Правительства Румынской Народной Республики и Правительства Социалистической Федеративной Республики Югославии построить при участии Речной Администрации Железных Ворот плотину с двумя шлюзами на участке Железных Ворот, что полностью урегулирует этот участок Дуная для достижения лучших условий судоходства;
- приняла к сведению информацию Речной Администрации Железных Ворот, содержащуюся в её письме и в "Технических и экономических данных об оборудовании для судоходства участка Железных Ворот на Дунае";
- констатировала, что принятое для оборудования участка Железных Ворот решение соответствует Рекомендациям Дунайской Комиссии по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае;
- приняла к сведению, что устанавливаемые Речной Администрацией Железных Ворот особые сборы будут охватывать текущие расходы административного порядка, а также по содержанию и эксплуатации, и погашение кредита, предоставленного двумя Правительствами для окончательного оборудования участка Железных Ворот.

Предлагая созыв внеочередной сессии, оба Правительства выражают свою готовность покрыть расходы по организации этой сессии и выдать для этой цели аванс, если таковое окажется необходимым.

Имею честь информировать Вас о том, что идентичное письмо будет направлено Представителем Социалистической Федеративной Республики Югославии в Дунайскую Комиссию.

Примите, господин Председатель, выражение моего глубокого к Вам уважения.

Представитель Румынской
Народной Республики в Дунайской
Комиссии
Михаил РОШИАНУ

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА
С Ф Р Ю
В ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

Г.Белград, 31 июля
1963 г.

Господин Председатель!

Имею честь известить Вас, что Правительство Социалистической Федеративной Республики Югославии и Правительство Румынской Народной Республики согласились урегулировать с целью их использования водные ресурсы Дуная и одновременно совместно с Речной Администрацией Железных Ворот улучшить условия судоходства на этом участке реки.

Соглашение между двумя Правительствами предусматривает строительство комплексной гидроэнергетической и судоходной системы. Работы будут начаты в 1964 году и закончены в 1971 году, когда весь комплекс будетпущен в эксплуатацию.

Согласно Конвенции о режиме судоходства на Дунае оба Правительства уделяли очень большое внимание проблеме улучшения условий судоходства на участке Железных Ворот. Для достижения этой цели при изучении и разработке проектов они обеспечили постоянное сотрудничество с Речной Администрацией Железных Ворот, как компетентным органом в области гидротехнических работ и урегулирования судоходства в указанном районе.

Уже раньше, и независимо от настоящих проектов, исследования, проведенные Администрацией, позволили прийти к заключению, что единственным радикальным и прочным решением для этого особенно трудного участка Дуная является строительство плотины со шлюзом.

Все решения о свободном течении реки оказались недостаточными и частичными. Строительство комплексной гидроэнергетической и судоходной системы осуществляет концепцию Речной Администрации Железных Ворот.

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ДУНАЙСКОЙ
КОМИССИИ

г-ну ДЕНИСОВУ Г.А.
г. Будапешт

В районе 943 км Дуная предусматривается строительство плотины с двумя гидроэлектростанциями и двумя шлюзами, обеспечивающей подъем уровня воды Дуная до отметки 69,50 м над уровнем Адриатического моря. При таком регулировании реки водохранилище будет простираясь от плотины до Сланкамена - при низких уровнях воды и до Базияша - при высоких уровнях воды Дуная. Таким образом, будут окончательно устранены значительные трудности, с которыми в настоящее время сталкивается судоходство на участке Железных Ворот и, в первую очередь, длительное прекращение судоходства, большие скорости течения, невозможность применять на практике ночное судоходство, недостаточные глубины, одностороннее плавание, неполное использование грузоподъемности судов и невозможность эксплуатировать современные и экономически выгодные суда. Предусматриваемая система обеспечит наилучшие условия, а также будущее развитие речного судоходства и ежегодный грузооборот более чем в 45 млн. тонн грузоподъемности.

Сумма капиталовложений, требуемая для осуществления комплексной гидроэнергетической и судоходной системы, составит приблизительно 400 млн. долларов США. При составлении проектов, относящихся к судоходной части системы, была полностью учтена концепция Речной Администрации Железных Ворот. Представители двух Правительств и Комитет Администрации рассмотрели распределение финансовых обязательств между эксплуатацией водных ресурсов для добычи электроэнергии и судоходством. Это распределение основано на объективных и разумных критериях и полностью учитывает интересы судоходства и его рентабельность. На основании этого сумма капиталовложений, необходимых и достаточных для окончательного решения проблем судоходства на участке Железных Ворот в рамках указанной комплексной сети, была установлена в 95 млн. долларов США.

Принимая во внимание, что Речная Администрация Железных Ворот не располагает необходимыми средствами для капиталовложений, которые приходятся на долю судоходства, оба Правительства согласились предоставить Речной Администрации Железных Ворот

кредит в размере 95 млн. долларов США при 3% начислении в год; эта сумма должна быть погашена в течение приблизительно 25 лет с момента пуска в эксплуатацию данной системы. Погашение кредита обеспечивается Речной Администрацией Железных Ворот согласно системе финансирования, предусмотренной статьей 36 Конвенции 1948 года.

При установлении условий предоставления кредита и способа его погашения оба Правительства приняли во внимание все расходы по эксплуатации судов, а также нужды будущего развития речного судоходства и, руководимые желанием благоприятствовать развитию судоходства и удовлетворить его основные интересы, установили условия, способствующие развитию грузооборота, снижению в среднем общих расходов, которые несут суда, плавающие на этом участке, не говоря о других преимуществах, вытекающих из улучшения условий судоходства, благодаря значительным финансовым обязательствам двух прибрежных стран. Подробности структуры особых сборов, устанавливаемых на основании ст.36 Конвенции 1948 года, будут сообщены Дунайской Комиссии Речной Администрацией Железных Ворот.

Речная Администрация Железных Ворот будет продолжать выполнять свои функции, предусмотренные Конвенцией 1948 года, во время строительства комплексной системы, а также после ее пуска в эксплуатацию.

Имея в виду объем и значение работ, а также окончательное устранение существующих ныне на участке Железных Ворот затруднений для судоходства, и учитывая, что работы начнутся в 1964 году, имею честь информировать Вас, что оба Правительства согласились предложить созвать 7 октября 1963 года Внеочередную сессию Дунайской Комиссии с единственным вопросом на повестке дня:

- "Информация об оборудовании для судоходства участка Железных Ворот на Дунае", о чем сообщается настоящим письмом.

Оба Правительства предлагаю, чтобы на указанной Внеочередной сессии Дунайской Комиссия:

- приняла к сведению решение Правительства Социалистической Федеративной Республики Югославии и Правительства Румынской Народной Республики построить при участии Речной Администрации Железных Ворот плотину с двумя шлюзами на участке Железных Ворот, что полностью урегулирует этот участок Дуная для достижения наилучших условий судоходства;
- приняла к сведению информацию Речной Администрации Железных Ворот содержащуюся в ее письме и в "Технических и экономических данных об оборудовании для судоходства участка Железных Ворот на Дунае";
- констатировала, что принятное для оборудования участка Железных Ворот решение соответствует Рекомендациям Дунайской Комиссии по установлению габаритов фарватера, гидротехнических и других сооружений на Дунае;
- приняла к сведению, что устанавливаемые Речной Администрацией Железных ворот особые сборы будут охватывать текущие расходы административного порядка, а также по содержанию и эксплуатации и погашение кредита, предоставленного двумя Правительствами для окончательного оборудования участка Железных Ворот.

Предлагая созыв Внеочередной сессии, оба Правительства выражают свою готовность покрыть расходы по организации этой сессии и выдать для этой цели аванс, если таковое окажется необходимым.

Имею честь информировать Вас о том, что идентичное письмо будет направлено Представителем Румынской Народной Республики в Дунайской Комиссии.

Примите, господин Председатель, выражение моего глубокого к Вам уважения.

Представитель Правительства
С Ф Р Ю
в Дунайской Комиссии
Мустафа Вилович

Комитет Речной Администрации
Железных Ворот

Господин Председатель!

Вопрос улучшения условий судоходства на участке Железных Ворот постоянно стоял на повестке дня Речной Администрации Железных Ворот и Дунайской Комиссии. XXI сессия Дунайской Комиссии приняла План первого этапа основных работ на участке Железных Ворот /Работы первого периода, 1961-1965 гг./ Этот План предусматривает лишь временные и частичные решения в отношении трудностей, с которыми сталкивается судоходство на этом участке, в то время как главные препятствия остаются не решенными. Среди этих трудностей следует особо отметить длинные перерывы судоходства в период малых вод, невозможность обеспечения ночного плавания, большие скорости течения, одностороннее плавание, неполное использование грузоподъемности судов и невозможность применения современных и более экономичных методов судовождения.

Анализируя все возможные решения, позволяющие устраниить трудности, с которыми сталкивается судоходство на участке, Речная Администрация Железных Ворот пришла к заключению, что упорядочение фарватера в свободном течении требует значительных капиталовложений, причём указанные трудности были бы лишь частично устранены. С другой стороны, такое мероприятие не даёт никаких перспектив в отношении будущего развития грузооборота и может привести к увеличению транспортных расходов на этом участке. Согласно заключению Речной Администрации Железных Ворот, указанному в Плане основных работ, принятом на XXI сессии Дунайской Комиссии: "единственным приемлемым решением для полного и окончательного устранения трудностей, с которыми сталкивается судоходство на участке Железных Ворот, является строительство плотины со шлюзами".

Нет сомнения в том, что строительство плотины только для нужд судоходства представляло бы непосильное, с экономической точки зрения, бремя для судоходства. Сооружение плотины, которая

одновременно отвечала бы нуждам судоходства и использованию гидроэнергетических ресурсов Дуная, являлось бы наиболее экономичным решением в отношении полного оборудования этого участка Дуная, и создало бы оптимальные условия для судоходства.

Ознакомившись с намерением Правительств Социалистической Федеративной Республики Югославии и Румынской Народной Республики использовать гидроэнергетические ресурсы участка Железных Ворот, Речная Администрация Железных Ворот сочла, что это дает весьма благоприятную возможность для полного и окончательного устранения трудностей, с которыми сталкивается судоходство на этом участке.

Оба Правительства назначили своих экспертов, которые вместе с экспертами Речной Администрации приступили к изучению наиболее целесообразных с технической и экономической точек зрения решений. В приложенных "Технических и экономических данных об оборудовании для судоходства участка Железных Ворот на Дунае" Дунайская Комиссия найдет краткий обзор заключений, вытекающих из исследований и проектов, составленных вышеупомянутыми экспертами.

Соглашение между Правительствами о строительстве комплексной гидроэнергетической и судоходной системы основано в части, относящейся к судоходству, главным образом, на совместных предварительных исследованиях экспертов, назначенных двумя Правительствами и Речной Администрацией Железных Ворот в качестве организаций, задачей которой является производство гидротехнических работ и регулирование судоходства на участке Железных Ворот.

Обращаем внимание на основные пункты указанного Соглашения: строительство комплексной гидроэнергетической и судоходной системы на участке Железных Ворот начнётся в 1964 году и должно быть закончено в 1971 году. Локация плотины предвидится в районе 943 км на Дунае. Плотина обеспечит создание подпорного уровня, изменяющегося в пределах 63-69,5 метров над уровнем Адриатического моря, с тем чтобы влияние подпора распространялось в период низких уровней до Сланкамена, а в период высоких уровней - до Базияша.

Также следует отметить, что Соглашение предусматривает сооружение двух шлюзов с соответствующими аванпортами, симметрично расположеными у каждого берега, и имеющих пропускную способность более 45 млн. тонн грузоподъемности в год; основные габариты шлюзов: длина-310 метров, ширина - 34 м, глубина на пороге - 4,5 м, свободная высота - 10 метров.

При принятии решения о строительстве гидроэнергетической и судоходной системы следовало разрешить две основные проблемы: распределение бремени капиталовложений между судоходством и гидроэнергетикой и возможность финансирования капиталовложений, направленных на окончательное упорядочение участка для судоходства.

После обмена мнениями и всестороннего изучения проблемы, со стороны Комитета Речной Администрации Железных Ворот и представителей двух Правительств было определено распределение бремени капиталовложений на основании объективных технических и экономических критериев, с учётом экономических интересов судоходства и роста грузооборота на участке Железных Ворот.

Для обеспечения необходимых для капиталовложений средств, приходящихся на долю судоходства, оба Правительства заявили свою готовность предоставить Речной Администрации Железных Ворот кредит в размере 95 млн. долларов. Срок погашения кредита - приблизительно 25 лет со сдачи системы в эксплуатацию. Этот кредит с 3%-ным начислением в год будет выплачиваться двум Государствам Речной Администрацией Железных Ворот путем установления взимания особых сборов, согласно ст.36 Конвенции 1948 года о режиме судоходства на Дунае.

Срок выплаты кредита был установлен, исходя из гипотезы, что после сдачи системы в эксплуатацию средний годовой грузооборот достигнет за 25 лет 21,5 млн.тонн грузоподъемности. Согласно этой гипотезе такса в размере приблизительно 0,27 доллара с тонны грузоподъемности позволила бы выплатить кредит в течение 25 лет. Таким образом, можно было бы в общем итоге установить сумму особых сборов, которые покрывали бы как долю погашения кредитов, так и расходы по содержанию и эксплуатации объектов, обслуживающих судоходство, в размере приблизительно 0,37 доллара за тонну грузоподъемности.

При современных условиях плавания на участке Железных Ворот общая сумма взимаемых сборов составляет в среднем около 0,145 доллара, а расходы по эксплуатации судов - около 0,455 доллара, т.е. в итоге транспортные расходы составляют в среднем 0,60 доллара за тонну грузоподъемности.

После сооружения системы средние эксплуатационные расходы судов не должны превышать 0,12 доллара. Это обозначает, что при гипотезе, согласно которой общая сумма сборов составит 0,37 доллара, в среднем транспортные расходы не будут превышать 0,49 доллара. Из вышеизложенного вытекает, что настоящие средние транспортные расходы снизятся в течение периода погашения кредита на 0,11 дол., т.е. на 18%. Ввиду того, что после выплаты кредита особые сборы снизятся приблизительно на 0,08 доллара, транспортные расходы не будут превышать 0,20 доллара за тонну грузоподъемности, что по сравнению с настоящим положением представляло бы снижение расходов приблизительно на 0,40 доллара, т.е. на 67%.

Кроме того, следует напомнить, что вышеуказанные расчёты произведены на основании современного паритета золота и доллара и что особые сборы будут выражены в золотых франках на основании того же паритета и будут взиматься согласно способу платежей, действующему в соответствующее время между заинтересованными странами.

Учитывая органическую связь между работами по улучшению условий судоходства и работами, касающимися гидроэнергетического оборудования, их отдельное производство было бы нерациональным и практически невозможным, в связи с чем постройка объектов, обслуживающих судоходство, будет доверена специальным организациям, которые будут строить систему в целом. Речная Администрация Железных Ворот будет и в дальнейшем принимать активное участие в техническом сотрудничестве по вопросам судоходства, а также в определении мер, которые следует принять для обеспечения судоходства в период производства работ. Во время постройки системы, а также после окончания работ Речная Администрация Железных Ворот будет продолжать выполнять функции, возложенные на неё Конвенцией 1948 года о режиме судоходства на Дунае.

Речная Администрация Железных Ворот была извещена о намерении двух Правительств предложить созвать внеочередную сессию Дунайской Комиссии с тем, чтобы проинформировать Комиссию по вопросу окончательного оборудования участка Железных Ворот и ожидает быть приглашенной на эту сессию для представления всех технических и экономических разъяснений, необходимых для пополнения "Технических и экономических данных об оборудовании для судоходства участка Железных Ворот на Дунае".

Примите, господин Председатель, уверение нашего глубокого уважения

КОМИТЕТ РЕЧНОЙ АДМИНИСТРАЦИИ
ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ

Представитель Румынской
Народной Республики

Представитель Социалистической Федеративной Республики Югославии

Р. Стоян

Д. Попович

ТЕХНИЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ,
КАСАЮЩИЕСЯ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СУДОХОДСТВА УЧАСТКА
ЖЕЛЕЗНЫХ ВОРОТ НА ДУНАЕ

По сравнении с остальными участками Дуная, участок Железных Ворот всегда представлял большие трудности для судоходства и препятствовал его более широкому развитию. В целях устранения этих трудностей, вытекающих главным образом из наличия порожистого русла, недостаточных глубин и скорости течения на этом участке, в течение многих лет проводились разные исследования и работы.

I. Краткий обзор работ, выполненных с целью улучшения условий судоходства на участке Железных Ворот

Первое значительное мероприятие, направленное на улучшение условий судоходства на участке Железных Ворот, было начато в 1829 году, когда было предпринято систематическое изучение, а затем составление планов работ. Эти работы были прерваны через несколько лет и возобновлены только в конце XIX века. Работы, направленные на осуществление судоходства в период низких уровней воды, были вновь начаты в сентябре 1890 года. При этом, наряду с другими каналами, были проложены Сипский канал и канал Свиница. После внесения некоторых изменений и улучшений в первоначальный проект работы были закончены в 1921 году.

Несмотря на большой объем скальных работ, проведенных для обеспечения в проектируемых каналах необходимых для судоходства глубин, по окончании работ было установлено, что достигнуты лишь частичные результаты, причем глубины оказались недостаточными, в то время как скорость течения значительно увеличилась, особенно в проложенных каналах. В связи с этим, по окончании работ стало необходимым вновь увеличить судоходную глубину в каналах, т.к. судоходство на участке Железных Ворот прерывалось более чем на 1 месяц в течение того же года.

В период между двумя мировыми войнами были предприняты некоторые работы для углубления и расширения каналов, но все эти работы привели лишь к увеличению скорости течения, не увеличив судоходную глубину.

Согласно Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года, была создана Речная Администрация Железных Ворот, в целях улучшения и содержания судоходного фарватера, а также для регулирования судоходства на участке Железных Ворот.

Речная Администрация Железных Ворот сначала восстановила гидротехнические сооружения, а затем приступила к разработке планов по увеличению глубины на судоходном фарватере. В 1962 году были начаты работы по увеличению глубины на участке выше Люботина с тем, чтобы уравнить допускаемые осадки на всем участке Железных Ворот и уменьшить извилистость фарватера, а также улучшить использование судов на этом участке. План основных работ, разработанный Речной Администрацией Железных Ворот, был принят XXI сессией Дунайской Комиссии в январе 1963 года. Он предусматривает до 1965 года достижение на всем участке глубин не менее 22 дм, отнесенных к низкому судоходному уровню воды. Тем не менее, этот план не ликвидирует главных трудностей, с которыми сталкивается судоходство, т.к. они могут быть устранены только путем канализирования участка при помощи строительства плотины.

2. Существующие условия судоходства на участке Железных Ворот

Участок Железных Ворот, длиною 117 км, расположен между Нижним и Средним Дунаем. В то время как условия судоходства на этих двух участках почти одинаковы, условия судоходства на участке Железных Ворот иные, или точнее, они являются наиболее тяжелыми на всем протяжении судоходной части Дуная.

Трудности, с которыми сталкивается судоходство на участке Железных Ворот, вызваны физическими и эксплуатационными особенностями его судоходного фарватера. Они отражаются в следующих фак-

торах, характеризующих существующие условия судоходства на участке, а именно:

- наличие больших скоростей течения, достигающих 18 км/час, требует применения вспомогательной тяги в Сисском канале и на Гребне, а также расформирования караванов и проведения соответствующих маневров перед проходом через канал Юц;

- наличие длинных периодов с недостаточными глубинами требует обязательного использования каналов, т.е. одностороннего плавания, которое является причиной продолжительного простоя судов, ожидающих прохода караванов, идущих с противоположной стороны;

- наличие порожистого русла, скалистых берегов, слабых радиусов кривизны, недостаточной ширины и свальных течений, которые относят суда с фарватера, вызывая крупные аварии, понижает степень безопасности судоходства;

- допускаемая осадка судов меньше, чем на двух соседних участках. В связи с наличием недостаточных глубин и быстрого течения для достижения допускаемой нормы, требуется лихтировка барж или ожидание более высокого уровня воды;

- использование тяги и грузоподъемность барж по сравнению с условиями, существующими на всей остальной судоходной части Дуная, неблагоприятны, особенно, если иметь в виду недостаточные глубины и скорость течения;

- запрещение плавания в ночное время из-за наличия свальных течений и водоворотов и ненадежность прохождения участка являются причиной значительных потерь времени, предоставленного для судоходства;

- большое число маневров и расформирование караванов при прохождении некоторых каналов вызывают также большие потери времени, предоставленного для судоходства;

- из-за тяжелых условий судоходства на участке Железных Ворот плавание методом толкания запрещено, несмотря на то, что

этот метод более выгодный с экономической точки зрения;

- наличие низких уровней воды, которые в последние годы ограничивали осадку судов на 1 метр, является причиной полного прекращения всего движения на участке, длившегося до 2 месяцев в год;

- трудности, с которыми сталкивается судоходство, увеличивают перевозочные расходы, которые на участке Железных Ворот в 5-6 раз больше, чем в нормальных условиях судоходства и составляют около 0,60 долларов США за тонну грузоподъемности.

Все вышеуказанные условия говорят об обеме существующих трудностей, с которыми сталкивается судоходство на этом участке, являющемся самым критичным на всем протяжении судоходной части Дуная.

3. Возможности улучшения настоящих условий судоходства на участке Железных Ворот

Возможность упорядочения судоходного пути на участке Железных Ворот является уже давно предметом многочисленных анализов и исследований, которые привели к нескольким решениям, основанным на следующих двух основных концепциях:

а/ упорядочение судоходного пути при помощи регуляционных работ, выполняемых в свободном течении;

б/ упорядочение судоходного пути путем канализирования реки при помощи постройки плотин.

Упорядочение судоходного пути в свободном течении на участке Железных Ворот, т.е. без строительства плотин, которое может быть осуществлено в двух этапах. На первом этапе следует улучшить существующие условия одностороннего плавания путем расширения каналов и увеличения их глубин. На втором этапе следует создать на всем участке условия для двустороннего плавания путем прокладки, наряду с существующими, новых каналов или их расширения.

Упорядочение судоходного пути на участке Железных Ворот путем сооружения плотины может быть осуществлено исключительно для нужд судоходства или оно может сопровождаться использованием плотин для добычи электроэнергии.

3.1. Улучшение условий одностороннего плавания в свободном течении реки .

Упорядочение в свободном течении судоходного пути на участке Железных Ворот для одностороннего плавания требует расширения существующих каналов и достижения больших глубин в них. Это дало бы следующие улучшения в отношении условий плавания:

- глубину в 25 дм, допускающую прохождение судов с такой же осадкой, как на Среднем и Нижнем Дунае;
- большую степень безопасности судоходства в связи с расширением всех каналов до 60 метров и спрямлением излучин; тем не менее, эти мероприятия не позволяют достигнуть условий, существующих на Нижнем и Среднем Дунае;
- некоторое уменьшение времени, необходимого для прохождения судов через участок, что привело бы к ускорению движения;
- возможность введения плавания в ночное время на некоторых отрезках участка Железных Ворот, что снизило бы эксплуатационные расходы судов на этом участке.

Тем не менее, основные трудности, с которыми сталкивается судоходство остались бы более или менее без изменения, в то время как скорость течения увеличилась бы вследствие наступивших в режиме реки изменений; лоцманская служба осталась бы обязательной из-за беспорядочного характера течения при проходе через каналы. Следовательно, использование буксирной тяги было бы еще менее благоприятным, чем в настоящее время.

Подобные работы, которые дали бы лишь ограниченные и сомнительные результаты, вызвали бы при их выполнении новые затруднения для судоходства, имея в виду, что их следует выполнить в период низких уровней воды в существующем фарватере.

Согласно технической и экономической документации, разработанной Речной Администрацией Железных Ворот, выполнение указанных работ требует около 10 млн. долларов США капиталовложений, к которым следует прибавить стоимость работ, непредвиденных в этой документации.

На основании элементов, взятых в основу для вычисления расходов по эксплуатации судов в настоящих условиях на участке Железных Ворот, в среднем общие расходы по перевозке составляют 0,60 долларов США за тонну грузоподъемности. После выполнения указанных работ для одностороннего плавания годовой грузооборот сможет достигнуть не более 15 млн. тонн грузоподъемности. Вместе с тем, кроме взимаемых теперь на участке Железных Ворот сборов, особые сборы должны будут также включать сумму в 0,08 долларов США с тонны грузоподъемности, предназначенную для погашения кредита, предоставляемого в целях капиталовложений при условии его получения на 10 лет при 3% начислении. В этом случае, в среднем общие расходы перевозки одной тонны грузоподъемности составляли бы 0,57 долларов США, т.е. они были бы на 5% меньше, чем общие расходы, существующие при настоящих условиях. После погашения кредита средние транспортные расходы одной тонны грузоподъемности на участке Железных Ворот составляли бы 0,49 долларов США, т.е. они бы уменьшились на 18% по сравнению с настоящими расходами.

Из вышеприведенного можно заключить, что указанные работы имели бы незначительное влияние на снижение транспортных расходов и на увеличение грузооборота на участке Железных Ворот. Все основные затруднения, препятствующие судоходству, остались бы без изменения, т.е. скорость течения, ненадежность плавания и невозможность использования современного и более выгодного с экономической точки зрения флота.

3.2. Улучшение условий судоходства путем введения двустороннего плавания в свободном течении реки

Упорядочение судоходного пути на участке Железных Ворот, позволяющее ввести двустороннее плавание, не сооружая плотины, путем прокладки новых каналов, является второй фазой работ, т.е. создание, наряду с существующим фарватером, нового судоходного фарватера. Такое оборудование требовало бы прокладки в скалистом русле канала длиной в 38 км и шириной 60 м. Объем скальных работ, т.е. скал, которые нужно было бы взорвать и удалить, составлял бы около 4 млн. 500 куб. м. Кроме этой прокладки, имелась бы необходимость в выполнении других гидротехнических работ, как, например, строительство продольных дамб и каменных бун, оборудование берегов и т.д., а также установок для обеспечения безопасности судоходства и организация необходимых служб. Изменение режима речного потока привело бы, безусловно, к увеличению скорости течения в новых и существующих каналах, что еще более неблагоприятно влияло бы на использование буксирной тяги, и могло бы даже потребовать введения новой дополнительной вспомогательной тяги.

Указанные работы решили бы проблему двустороннего плавания, но ограничения, касающиеся состава караванов, оставались бы, имея в виду ширину судоходного фарватера и большие скорости течения.

Расчеты показали, что для выполнения указанных работ требуется капиталовложения в размере 58 млн. долларов США.

При гипотезе, что после выполнения этих работ грузооборот на участке будет составлять 20 млн. тонн грузоподъемности в год, для погашения в течение 25 лет кредита, предоставляемого с 3% начислением, необходимого для выполнения вышеуказанных работ, к сборам, взимаемым в настоящее время с тонны грузоподъемности, следует прибавить 0,167 долларов США. Таким образом, в итоге сборы, взимаемые на участке Железных Ворот, включая вспомогательную тягу в Сипском канале и на Гребне, составляли бы 0,312 долларов США за тонну грузоподъемности.

На основании этих элементов по окончании работ, необходимых для двустороннего плавания, транспортные расходы составляли бы в итоге 0,60 долларов США за тонну грузоподъемности. В таком случае, будущие транспортные расходы были бы равны транспортным расходам, существующим при настоящих условиях судоходства на участке Железных Ворот, и только по истечении 25 лет, т.е. после погашения кредита, транспортные расходы составляли бы 0,43 доллара США за тонну грузоподъемности, что представляло бы уменьшение на 28%.

Можно заключить, что такое оборудование судоходного пути обеспечило бы увеличение грузооборота на участке и лучшее использование времени, предоставленного для судоходства. Между тем, оставались бы те же транспортные расходы и неполное использование тяги, вызываемое скоростями течения, которые увеличиваются после окончания работ. Вероятно, степень безопасности повысится и будет больше, чем в настоящих условиях, но она все же не достигнет уровня, существующего на соседних участках. При этом, такое оборудование судоходного пути не создаст возможности для строительства более экономичного флота.

Теоретически все варианты оборудования фарватера в свободном течении осуществимы. Вместе с тем, их выполнение было бы весьма тяжелым, оба течения не было бы урегулировано и общее падение русла на участке оставалось бы без изменения. Кроме того, исследования, проведенные на моделях в лабораториях, не дали количественно удовлетворительных результатов.

3.3. Улучшение условий судоходства плотины исключительно для нужд судоходства

Постройка плотины для регулирования участка Железных Ворот в интересах судоходства является наилучшим техническим решением, но, однако, не самым экономичным. Создание для нужд судоходства подпорного уровня 63 м над уровнем Адриатического моря устранило бы на всем участке все затруднения и препятствия, обеспечивая при этом глубину в 3,5 метра.

за тонну грузоподъемности/ представляло бы 3%-ное увеличение. По погашению кредита эти расходы составляли бы 0,27 доллара за тонну грузоподъемности, т.е. они снизились бы приблизительно на 55% по сравнению с настоящими расходами.

Из вышеизложенного можно заключить, что постройка такой плотины устранит все существующие навигационные трудности на участке Железных Ворот. Тем не менее само судоходство не было бы заинтересовано в постройке плотины исключительно для нужд судоходства. Из этого вытекает, что для снижения суммы капиталовложений, которые обременили бы судоходство, необходимо построить плотину, которая служила бы как нуждам судоходства, так и комплексному использованию водных ресурсов.

3.4. Улучшение условий судоходства путем постройки плотины для нужд судоходства и для добычи электроэнергии.

Исследуя все возможности улучшения условий судоходства на участке Железных Ворот, можно, без сомнения, прийти к выводу, что наилучшим и наиболее рациональным с экономической точки зрения решением является строительство плотины, которая одновременно служила бы для нужд судоходства и для использования гидроэнергетического потенциала реки.

Это одновременно является единственным рациональным решением с точки зрения всех аспектов обеспечения наилучших условий для судоходства.

Вместе с тем, это решение содержит несколько вариантов – постройка одной или несколько плотин на участке Железных Ворот.

Преимущество строительства нескольких плотин состоит в том, что оно вызвало бы меньшие убытки, так как потребовало бы затопления меньшей площади. С другой стороны, этот вариант не улучшает в такой же степени условия судоходства на участке, как вариант строительства одной плотины. Другим решением было бы сооружение трех плотин на участке Железных Ворот, позволяющее устранить все препятствия для судоходства. Тем не менее, такое решение не являлось бы наиболее выгодным для судоходства и для добычи электро-

По сравнению с упорядочением судоходного пути в свободном течении постройка плотины только для нужд судоходства дала бы следующие улучшения условий:

- меньшую скорость течения, чем на соседних участках. Это позволило бы использовать мощность тяги более выгодно, чем в настоящих условиях и даже лучше, чем на участках Нижнего и Среднего Дуная;
- достаточную глубину на фарватере, что позволило бы оптимально использовать грузоподъемность судов и уменьшить сопротивление воды движению судна;
- большую безопасность судоходства, чем на соседних участках;
- отмену обязательной лоцманской проводки в связи с исчезновением беспорядочного и быстрого течения, а также плавания в каналах, которые были бы затоплены;
- возможность увеличить глубину и ширину фарватера на других участках Дуная;
- возможность введения плавания методом толкания и тем самым строительства флота, более выгодного с экономической точки зрения, чем существующий, а также увеличения рентабельности речных перевозок.

Сооружение плотины исключительно для улучшения условий судоходства на участке Железных Ворот потребовало бы 170 млн. долларов капиталовложений.

При условии, что кредит для постройки плотины будет предоставлен при 3% начислении сроком на 25 лет и что грузооборот увеличится на 21,5 млн. тонн грузоподъемности в год, часть сборов, которая послужит для погашения кредита, составит 0,51 доллара с тонны грузоподъемности. При этом общая сумма сборов, включая расходы по содержанию фарватера равнялась бы 0,66 доллара с тонны грузоподъемности.

Общие транспортные расходы на оборудованном участке составляли бы в период погашения кредита 0,78 доллара за тонну грузоподъемности, что по сравнению с настоящими расходами /0,60 доллара

энергии, так как оно создало бы новое препятствие, учитывая, что проход караванов через три шлюза требовал бы в три раза больше времени, чем проход через шлюз одной плотины.

На основании вышеприведенных причин все остальные варианты были отвергнуты и начата разработка проекта для оборудования участка Железных Ворот для нужд судоходства и использования гидроэнергетического потенциала путем строительства одной плотины для всего участка Железных Ворот.

4. Описание оборудования участка Железных Ворот путем сооружения плотины для комплексного использования водных ресурсов.

Для осуществления наиболее выгодной эксплуатации как судоходства, так и электроэнергии, принятое решение состоит в сооружении плотины, обеспечивающей подпорный уровень воды, изменяющийся в пределах 63-69,5 метров над уровнем Адриатического моря, а именно: 63 м в период высоких и средних уровней воды и 69,5 метров - в период низких уровней воды. Это решение отвечает нуждам судоходства, так как оно обеспечивает в период низких уровней воды глубину не менее 3,5 м на самых тяжелых отрезках участка. Таким образом, благодаря снижению влияния русла будет уменьшено сопротивление воды движению судов. Одновременно обеспечение такой глубины позволит строить суда с большей осадкой, т.е. более экономичные, чем в настоящее время.

Для осуществления гидроэнергетической и судоходной системы на участке Железных Ворот будут построены /приложение № I, снимки макета/:

а/ два шлюза с одинаковыми техническими характеристиками и габаритами и с аванпортами, симметрично расположенными по двум берегам;

б/ две электростанции с одинаковыми техническими характеристиками и параметрами - одна со стороны правого берега, другая со стороны левого берега;

с/ водосливная плотина;

- d/ вспомогательные объекты, обслуживающие систему;
- e/ другие постройки, необходимые для оборудования водохранилища.

4.1. Локация плотины и влияние подпора.

На основании геологических исследований и технических и экономических расчётов было установлено, что наилучшее место для локации плотины находится у 943 км на Дунае, перпендикулярно по оси реки /приложение № 2, схема участка/.

Ось плотины находится на нижнем конце последнего канала участка Железных Ворот, так называемого "Малые Железных Ворота" /приложения №№ 3-4, продольный и поперечный разрезы плотины/.

При этой локации и подпорном уровне воды, изменяющемся в пределах 63-69,5 метров над уровнем Адриатического моря подпор будет распространяться в период высоких уровней воды до Базиаша, а в период низких уровней воды-до Сланкамена.

Таким образом на участке длиной приблизительно 25 км для судоходства будет создан фарватер с вполне удовлетворительными глубинами и судоходными условиями.

4.2. Расположение шлюзов и аванпортов.

На основе проектов было установлено симметричное размещение объектов, т.е. на каждом берегу по одному шлюзу с аванпортом /приложение № 5, ситуационный план/.

Для каждого шлюза предусматриваются подходные каналы и сигнальные установки.

Выше и ниже шлюзов предусматривается сооружение аванпортов для входящих и выходящих караванов.

4.3. Основные характеристики шлюзов и аванпортов.

При определении габаритов были учтены рекомендации Дунайской Комиссии и одобрено строительство двух шлюзов со следующими основными габаритами /приложения №№ 6-7, продольный и поперечный разрезы шлюзов/:

- длина 310 м
- ширина 34 м
- глубина на пороге 4,5 м
- полезная высота 10 м

Высота падения в зависимости от расхода воды составит 28-34 м. Эта значительная высота при ширине шлюза в 34 м может непосредственно определить техническое решение ворот, т.е. выбор одноступенчатого или двуступенчатого шлюза.

Постройка одноступенчатого шлюза может вызвать затруднения в работе Нижних ворот, имея в виду высоту падения и ширину шлюза. Следует отметить, что это были бы первые в мире таких размеров ворота и что не существует еще практики в отношении их постройки и работы. С другой стороны, могут появиться неисправности, могущие вызвать неожиданные перерывы в судоходстве.

На основании этих причин была предусмотрена постройка двуступенчатых шлюзов, т.е. с учётом характеристик других подобных сооружений, что обеспечит высокую степень безопасности для судоходства.

Наполнение камер шлюза обеспечивается за 10 минут особой системой галерей, расположенных на днище шлюзов, не создавая при этом волн и водоворотов в камере. Опорожнение осуществляется вне аванпортах для обеспечения спокойной поверхности воды.

Для шлюзов предусматриваются ворота вертикального или двустворчатого типа. Продолжительность открытия или закрытия ворот - приблизительно 3 мин.

Теоретически максимальная пропускная способность двуступенчатого шлюза - 63 млн. тонн грузоподъемности в год при наличии всех идеальных условий с точки зрения равномерности движения и состава караванов. В нормальных условиях эксплуатации, но при наличии более экономичного, чем в настоящее время флота и более равномерного движения, пропускная способность шлюза может достигнуть 45 млн. тонн грузоподъемности в год.

При настоящей степени равномерности движения и существующем флоте пропускная способность шлюза составила бы 30 млн. тонн грузоподъемности в год.

Общая продолжительность прохождения каравана через двуступенчатый шлюз, считая от места ожидания до выхода из аванпорта, — около 1,30 ч.

Имея в виду габариты фарватера, рекомендуемые Дунайской Комиссией, а также обеспечение возможностей маневрирования и прохождения караванов, для аванпортов установлены следующие минимальные габариты:

- длина	около 600 м, в зависимости от результатов испытания на лабораторных макетах при условии, что в конце нижней стенки скорость воды не будет превышать 0,8 м/сек.
- ширина	100 м
- глубина	3,5 м

4.4. Описание будущих условий плавания на участке Железных Ворот

После окончания всех работ по сооружению системы и достижению уровня в 69,5 м над уровнем Адриатического моря /Приложение №8 продольный профиль фарватера/ будет создан новый судоходный путь, свободный от всех затруднений.

Наименьшая глубина на самых трудных отрезках участка будет не менее 3,5 м.

Ширина фарватера обеспечит двустороннее плавание караванов как на Нижнем, так и на Среднем Дунае.

Радиус кривизны будущего фарватера будет превышать 1000 м. В зависимости от расходов воды, расстояния от плотины, ширины реки и режима работы гидроэлектростанции, скорость течения составит 0-1 м/сек.

Будущий фарватер будет ограждаться системой световых и радиолокационных знаков, которая должна обеспечить непрерывное судоходство.

Новый фарватер создаст также благоприятные условия для плавания методом толкания.

Как показали исследования, благодаря метеорологическим и морфологическим условиям на участке, размер волны на новом фарватере не будет превышать теперешнего размера.

Так как на упорядоченном участке можно ожидать более легкого образования льда, то для обеспечения судоходства будет построено достаточное количество ледоколов. Предполагается, что в будущем число дней перерыва судоходства в связи с ледовыми явлениями не превысит настоящее число.

Ниже плотины до конца участка можно будет обеспечить нормальное условие на фарватере с учётом рекомендаций Дунайской Комиссии.

5. Условия судовождения в период сооружения плотины.

В период сооружения плотины условия судоходства в районе строительства не изменятся по сравнению с теперешними условиями за исключением того, что отстой судов у входа в Сипский канал будет иметь место ниже Гура-Вэйи, а не ниже швемера № I2, как в настоящее время. В период сооружения плотины будет обеспечено нормальное плавание, не считая коротких перерывов, необходимых для технологического процесса работ, которые будут заранее об"явлены Речной Администрацией Железных Ворот.

Пропускная способность в районе строительства будет идентична пропускной способности в районе Сипского канала.

На первом этапе выполнения работ фарватер будет проходить по прежней трассе. Если в период больших расходов воды в районе строительства появится необходимость использования дополнительной тяги для обеспечения прохода через Сипский канал караванов в таком же составе, как в настоящее время, то таковая будет бесплатно предоставлена караванам для обеспечения тех же условий, как и раньше.

На втором этапе работ, когда в результате строительства будет замедлено течение и применение тяги локомотивом в Сипском канале станет излишним, судоходство будет проходить через один из шлюзов.

На третьем этапе, когда замедление течения будет распространяться до канала Юц, судоходство будет также проходить через один из шлюзов.

Предусматривается окончание первого этапа работ в 1969, второго - в 1970, а третьего - в 1971 годах, когда будут пущены в эксплуатацию оба шлюза.

6. Расходы по упорядочению участка Железных Ворот и будущие сборы

Сумма капиталовложений для сооружения комплексной системы использования водных ресурсов на участке Железных Ворот составит по ценам мирового рынка около 400 млн. долларов США.

Часть капиталовложений, касающаяся судоходства, составит 95 млн. долларов США. Эта сумма включает:

- сумму в 40 млн. долларов США, представляющую участие судоходства в капиталовложениях, необходимых для поднятия уровня воды с тем, чтобы окончательно улучшить условия судоходства; в конечном итоге эти капиталовложения составят приблизительно 210 млн. долларов США /плотина, защита берегов, упорядочение потока, возмещение за земли, за затопленные сооружения и оборудование/;

- сумму в 55 млн. долларов США, представляющую стоимость сооружений и объектов, предназначенных исключительно для нужд судоходства /шлюзы, аванпорты и оборудование/, рассчитанную для создания условий, удовлетворяющих судоходство: высота уровня в 63 метра над уровнем Адриатического моря, одноступенчатые шлюзы, а также регулирование фарватера ниже шлюзов, хотя в действительности эти сооружения будут строиться на отметку 69,5 метров над уровнем Адриатического моря, с симметрично расположенным двуступенчатыми шлюзами, что потребует значительных дополнительных расходов со стороны двух Правительств.

Сумма в 95 млн. долларов США была установлена в результате совместных анализов и расчётов соответствующих компетентных организаций обоих Правительств и Речной Администрации Железных Ворот с полным учётом интересов судоходства и на основе разумных и эффективных технических и экономических критерий.

Для покрытия расходов по строительству вышеуказанных об"ектов и сооружений оба Правительства согласились предоставить Речной Администрации Железных Ворот кредит в 95 млн. долларов США при 3% годовом начислении, считая, что эта сумма может быть погашена в течение 25 лет при предположении, что в среднем грузооборот увеличится до 21.500.000 тонн грузоподъемности в год. Речная Администрация Железных Ворот будет погашать этот кредит путем установления особых сборов, согласно ст. 36 Конвенции о режиме судоходства на Дунае.

Таким образом особые сборы будут покрывать расходы по эксплуатации и содержанию сооружений и об"ектов, обслуживающих судоходство и погашать кредит.

6.1. Будущие расходы по содержанию и эксплуатации сооружений и об"ектов, обслуживающих судоходство.

Расходы по содержанию и эксплуатации об"ектов, предназначенных для улучшения условий судоходства на участке Железных Ворот, покрываются особыми сборами, устанавливаемыми Речной Администрацией Железных Ворот, согласно ст.ст. 36 и 37 Конвенции о режиме судоходства на Дунае. Следующие сооружения и об"екты обслуживают судоходство, которое покрывает связанные с ними расходы:

- а/ шлюзы со всем оборудованием;
- б/ аванпорты;
- в/ фарватер на участке со всем оборудованием;
- г/ ледоколы и другие плавучие средства, необходимые для содержания сооружений на участке Железных Ворот.
- е/ здания, мастерские, склады и остальные постройки Речной Администрации Железных Ворот.

Предусматривается, что расходы по содержанию и эксплуатации указанных об"ектов, включая административные расходы и вознаграждения, будут составлять в среднем около 2 млн. долларов США в год.

Эти расходы будут покрываться особыми сборами, размер которых будет высчитан на основании фактических расходов Речной Администрации Железных Ворот.

6.7. Структура особых сборов.

Будущие особые сборы должны обеспечить покрытие расходов по содержанию и эксплуатации сооружений и объектов, обслуживающих судоходство, а также погашение кредита, предоставленного Речной Администрации Железных Ворот.

Будущие особые сборы будут установлены в размере, позволяющем покрыть расходы Речной Администрации Железных Ворот по эксплуатации, а также и возмещение капиталовложений, падающих на судоходство в условиях, предусмотренных в отношении предоставленного Речной Администрации Железных Ворот кредита, обеспечивая при этом рентабельность судоходства на участке.

Анализ данных, относящихся к грузообороту за последние 10 лет, указывает на тенденцию увеличения грузооборота на участке Железных Ворот, несмотря на трудности, появляющиеся в период низких уровней воды. Осуществленный в течение исследованного периода грузооборот, составляет в среднем около 10 млн. тонн грузоподъемности. В 1971 году можно ожидать грузооборот в 13-15 млн. тонн, а в 1995 году - 28-30 млн.тонн; пропуск такого грузооборота может быть обеспечен сооружением плотин.

Если принять во внимание, что во время этого периода средний грузооборот будет составлять 21 млн.500 тыс.тонн грузоподъемности, то особые сборы, высчитанные на основе вышеуказанных гипотез, /расходы по эксплуатации и условия погашения кредита/, не должны превышать 0,37 долларов США за тонну грузоподъемности.

Из взимаемых сборов, в первую очередь, будут высчитываться фактические расходы Речной Администрации Железных Ворот, а остаток суммы послужит погашению кредита.

После погашения кредита особые сборы будут значительно уменьшены, т.к. они будут покрывать лишь текущие расходы эксплуатации.

Особые сборы будут выражены в золотых франках и взиматься согласно условиям платежа, действующим в соответствующее время между заинтересованными странами.

7. Анализ экономических преимуществ сооружения плотин для судоходства

При теперешних условиях плавания на участке Железных Ворот общие расходы перевозки составляют в среднем приблизительно 0,60 долларов США за тонну грузопод"емности. Эта сумма охватывает эксплуатационные расходы судов /0,455 дол.США за тонну грузопод"емности/, особые сборы /лоцманская проводка и содержание фарватера/, сборы за вспомогательную тягу у Гребень и за тягу локомотивом в Сисском канале, т.е.всего около 0,145 дол. США за тонну грузопод"емности.

После постройки системы, т.е. в будущих условиях судоходства, средние расходы эксплуатации судов, исключая сборы, составят 0,12 дол.США за тонну грузопод"емности. Это снижение эксплуатационных расходов судов сможет в общем быть достигнуто благодаря повышению производительности тяги в 3-4 раза по сравнению с настоящими условиями, а также вследствие лучшего использования времени, предоставленного для проводки судов. Средняя продолжительность оборота на участке Железных Ворот составляет в настоящее время 60 часов для буксира и приблизительно 120 часов - для барж. На упорядоченном участке этот оборот не будет превышать для баржи и буксира 36 часов.

В период погашения кредита средние транспортные расходы на упорядоченном участке составят 0,49 долларов США за тонну грузопод"емности, включая особые сборы в размере 0,37 дол.США за тонну грузопод"емности. Из этого вытекает, что судоходство сможет в среднем реализовать экономию в 0,11 дол. США с тонны грузопод"емности.

После погашения кредита средние транспортные расходы составят приблизительно 0,20 дол.США за тонну грузопод"емности, включая особые сборы в размере приблизительно 0,08 дол.США за тонну грузопод"емности. В этом случае судоходство должно было бы в среднем реализовать экономию приблизительно в 0,40 дол.США за тонну грузопод"емности.

Разные возможности улучшения условий судоходства на участке Железных Ворот, а также вытекающие из них экономические преимущества указаны в нижеследующих таблицах.

а/ Транспортные расходы в течение периода погашения кредита.

Возможность улучшения условий судоходства	Расходы						Период в годах	Капиталовложение в миллионах долларов
	Всего	суда	сборы	%	%	%		
Настоящие условия судоходства	0,60	100	0,455	76	0,145	24	-	-
Одностороннее судоходство	0,57	95	0,345	57	0,225	38	10	10
Двустороннее судоходство	0,60	100	0,288	48	0,312	52	25	28
Сооружение плотины только для нужд судоходства	0,78	130	0,12	20	0,66	110	25	170
Сооружение плотины для комплексной эксплуатации	0,49	82	0,12	20	0,37	62	25	95

б/ Транспортные расходы после погашения кредита

Возможность улучшения условий судоходства	Расходы						Максимальная пропускная способность грузооборота / в млн. тонн грузоподъемности,
	Всего	суда	сборы	%	%	%	
Настоящие условия судоходства	-	-	-	-	-	-	12
Одностороннее судоходство	0,49	82	0,345	58	0,145	24	15
Двустороннее судоходство	0,433	72	0,288	48	0,145	24	-
Сооружение плотины только для нужд судоходства	0,27	45	0,12	20	0,15	25	45
Сооружение плотины для комплексной эксплуатации	0,20	33	0,12	20	0,08	13	45

На основе анализа указанных возможностей улучшения условий судоходства на участке Железных Ворот можно констатировать, что упорядочение участка путем сооружения плотины представляет большие выгоды для судоходства, чем регуляция в свободном течении, ибо после выплаты кредита транспортные расходы снизятся на 67%. Регуляция реки в свободном течении снизила бы транспортные расходы всего на 18% соответственно на 28% в зависимости от выбранного решения. Из этого вытекает, что судоходство заинтересовано в строительстве плотины, так как такое разрешение вопроса радикально улучшает условия судоходства, представляя одновременно существенные экономические преимущества даже в период погашения кредита.

В результате краткого обзора экономических преимуществ в период погашения кредита можно констатировать, что в случае регуляции реки в свободном течении транспортные расходы остаются почти такие же, как и в настоящее время.

Сооружение плотины для улучшения условий судоходства без сооружения гидроэлектростанции увеличило бы на 30% настоящие транспортные расходы, что не было бы выгодным для судоходства.

Следует, однако, отметить, что произведенные расчёты не содержат следующих элементов, могущих влиять на снижение транспортных расходов:

– судоходство не будет больше терпеть фактических потерь, составляющих приблизительно 700 тыс. долларов США в год, вследствие перерывов судоходства, длительностью в среднем 2 месяца в год, в связи с появлением низких уровней воды. В будущем судоходство сможет обеспечить перевозку грузов, так как на участке Железных Ворот больше не будет недостаточных глубин;

– безопасность плавания значительно увеличится и число аварий в большей степени уменьшится, в результате чего суда не будут простаивать в связи с ремонтами и время, предоставленное для судоходства, будет лучше использовано;

- судоходство будет иметь лучшие возможности развития путем строительства больших и более экономичных судов, что будет способствовать снижению транспортных расходов на всех участках Дуная, ибо будет ликвидирована узкость Железных Ворот;
- благодаря устранению трудностей, с которыми сталкивается судоходство на этом участке, можно будет ввести новую систему буксировки методом толкания, что также будет способствовать снижению транспортных расходов до 25%, но только если весь караван сможет пройти через участок Железных Ворот;
- настоящие условия судоходства позволяют использовать лишь 47% грузоподъемности судов; оборудование участка Железных Ворот позволит лучше использовать грузоподъемность в связи с увеличением допускаемой осадки судов, что особенно отразится на уменьшении транспортных расходов за тонну - элемент первостепенного значения для судоходства.

На основании вышеизложенного можно заключить, что судоходство сможет реализовать экономию более 18% в период погашения кредита, а после этого периода транспортные расходы снижаются на 67% по сравнению с настоящими расходами.

Исходя из вышесказанных причин, был сделан вывод, что следует осуществить оптимальный со всех точек зрения судоходства вариант, т.е. соорудить систему комплексной эксплуатации водных ресурсов на участке Железных Ворот.