



---

## **Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по внутреннему  
водному транспорту**

**Шестьдесят первая сессия**

Женева, 4–6 октября 2017 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Обмен информацией о мерах, направленных  
на стимулирование перевозок по внутренним  
водным путям**

### **Изменения в политике в области внутреннего водного транспорта в Европейском союзе и деятельность Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ)**

**Передано Европейской комиссией и Европейским комитетом  
по разработке стандартов в области европейского судоходства  
(КЕСНИ)\***

#### **I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его семьдесят восьмой сессии 26 февраля 2016 года.
2. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту, возможно, пожелает принять к сведению информацию, представленную Европейской комиссией (ЕК) и Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ), которая изложена ниже.

---

\* Настоящий доклад был представлен после установленного предельного срока в связи с необходимостью включения в него самой последней информации.



## II. Политика Европейского союза в области внутреннего водного транспорта

### A. Экономическая ситуация

3. Долгосрочная стратегия Европейского союза (ЕС) в области транспорта<sup>1</sup> предусматривает решения, в основе которых лежит перераспределение перевозок по видам транспорта в пользу железнодорожного и водного транспорта. Цель состоит в том, чтобы обеспечить перераспределение 50% объема междугородных пассажирских и грузовых перевозок средней дальности с автомобильного транспорта на железнодорожный и водный транспорт, что все вместе будет способствовать сокращению выбросов на транспорте к середине столетия на 60%.

4. В относительном выражении сектор внутреннего водного транспорта является небольшим, однако при этом он вносит весомый вклад в функционирование транспортной системы ЕС: в 2016 году на долю перевозок речным транспортом пришлось почти 145 млрд тонно-километров; объем контейнерных перевозок по внутренним водным путям достиг 15 млрд тонно-километров; продолжался также и рост пассажирских перевозок: 335 круизных судов, выполняющих рейсы по Рейну, Дунаю, Сене, Эльбе, Роне и другим рекам, перевезли в общей сложности 1,36 млн пассажиров<sup>2</sup>.

### B. Стратегический информационный документ программы НАЯДЫ-II

5. В информационном документе НАЯДЫ-II изложена программа ЕС по мерам политики в области внутреннего водного транспорта на период 2014–2020 годов. Меры принимаются по следующим ключевым направлениям деятельности:

- i) инфраструктура;
- ii) инновации;
- iii) функционирование единого рынка;
- iv) экологические показатели;
- v) человеческий фактор;
- vi) интеграция в мультимодальные логистические цепочки.

6. По первому ключевому направлению – инфраструктура – наиболее важным событием является принятие комплексного подхода к планированию и осуществлению проектов на внутренних водных путях вдоль коридоров базовой сети ТЕС-Т<sup>3</sup>. Этот подход финансируется из целевых средств и с помощью инструмента финансирования «Фонд сплочения Европы» (ФСЕ)<sup>4</sup>, а также через структурные фонды, фонды конвергенции и по линии Европейского фонда стратегических инвестиций (ЕФСИ).

7. Программа НАЯДЫ-II призвана обеспечить более активную вовлеченность сектора в проведение научно-исследовательской и экспериментально-

<sup>1</sup> Можно ознакомиться по адресу [https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en).

<sup>2</sup> С соответствующим «Обозрением рынка» можно ознакомиться по адресу [http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om17\\_II\\_en.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om17_II_en.pdf); более подробная информация приведена в документе ECE/TRANS/SC.3/2017/1.

<sup>3</sup> Трансевропейская транспортная сеть, предусмотренная регламентом (ЕС) № 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года.

<sup>4</sup> <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>.

конструкторской работы и внедрение инновационных инициатив в рамках программы «Горизонт–2020». Приоритетами для сектора являются: а) развитие более чистых альтернативных средств тяги; б) мультимодальная интеграция на основе цифровых технологий; с) совершенствование логистических возможностей; а также d) укрепление человеческого фактора. Важным событием в этой области является внедрение передовых норм, касающихся выбросов новыми двигателями для судов внутреннего плавания в период 2019–2020 годов.

8. В ЕС рынок перевозок по внутренним водным путям полностью либерализован. Однако некоторые правила по-прежнему устанавливаются на региональном уровне или на уровне государств-членов. Недостаточная согласованность в этих аспектах может создавать препятствия для функционирования внутреннего рынка. Принятие директивы (ЕС) 1629/2016 укрепляет роль КЕСНИ и является важным фактором улучшения ситуации.

9. Предстоящее в 2017 году принятие новой директивы о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве позволит упорядочить, модернизировать и расширить процесс признания квалификации сотрудников, занятых в этом секторе, что будет способствовать созданию более справедливого и устойчивого внутреннего рынка.

10. Уделяя приоритетное внимание интеграции информационных потоков, ЕК намерена начать оценку осуществления директивы 2005/44/ЕС о согласованных услугах речных информационных служб (РИС), с тем чтобы проанализировать ход развертывания РИС, определить дальнейшие направления развития и изучить вопрос о том, каким образом способствовать динамичной адаптации технических стандартов с учетом технического прогресса.

### **С. Развитие сети ТЕС-Т в период 2014–2015 годов**

11. В докладе о ходе развития сети ТЕС-Т в 2014–2015 годах, который ЕК представила Европейскому парламенту, Совету, Европейскому экономическому и социальному комитету и Комитету регионов<sup>5</sup>, отмечается, что, по данным информационной системы TENtec, с точки зрения соблюдения требований регламента о ТЕС-Т, на настоящий момент транспортная инфраструктура ТЕС-Т развернута на 75–100% для половины имеющихся показателей.

12. Внутренние водные пути практически полностью соответствуют требованиям, установленным ЕКМТ для класса IV, а также в значительной степени – для РИС, в то время как уровень соответствия критериям допустимой осадки по-прежнему составляет менее 75%<sup>6</sup>. Со всеми морскими портами имеется железнодорожное сообщение, при том что уровень соблюдения требований в отношении сообщения с внутренними водными путями класса IV ЕКМТ остается низким.

13. В исследованиях 2014–2016 годов, касавшихся коридоров базовой сети ТЕС-Т, был определен набор основных показателей деятельности (ОПД) для оценки эволюции коридоров с течением времени и мониторинга уровня их соответствия требованиям к качеству инфраструктуры, установленным в регламенте о ТЕС-Т. В приведенной ниже таблице значения ОПД для внутреннего водного транспорта (грузовые перевозки) указаны в % от целевых значений.

<sup>5</sup> Можно ознакомиться по адресу <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/com20170327-progress-report-tent-2014-2015.pdf>.

<sup>6</sup> Европейская конференция министров транспорта.

<i>ОПД</i>	<i>Расчет</i>	<i>Целевой показа- тель* В 2015 году</i>	
Требования ЕКМТ к классу IV	Протяженность внутренних водных путей, относящихся по меньшей мере к классу IV, как процентная доля от протяженности сети водных путей	100	95,4
Допустимая осадка (не менее 2,5 м)	Сеть внутренних водных путей, допускающих движение судов с осадкой 2,5 м, как процентная доля от соответствующего участка водного пути	100	68
Допустимая высота прохода под мостами (не менее 5,25 м)	Сеть внутренних водных путей, имеющих свободную высоту под мостами не менее 5,25 м, как процентная доля от соответствующего участка водного пути	100	Неприменимо
Развертывание РИС	Сеть внутренних водных путей, на которых соблюдены минимальные технические требования директивы по РИС, как процентная доля от соответствующего участка водного пути	100	79,6

\* Целевым сроком для создания базовой сети является 2030 год, а комплексной сети – 2050 год.

14. При приеме заявок ФСЕ уделяет приоритетное внимание финансированию проектов, связанных с инфраструктурой внутренних водных путей (заявки 2014, 2015, 2016 и 2017 годов). Проекты, которым оказывается поддержка, призваны способствовать организации сообщения между промышленными регионами и городскими районами и их транспортной связности с портами; модернизации внутренних портов как центров, в которых внутренний водный транспорт взаимодействует с другими видами транспорта; развертыванию РИС и осуществлению смежной деятельности<sup>7</sup>.

15. Структурные и инвестиционные фонды регионального развития также поддерживают проекты в области внутреннего судоходства. В этой связи Европейская стратегия для Дунайского региона поддерживает трансграничное сотрудничество с соседними странами ЕС, в частности в рамках Дунайской транснациональной программы «Интеррег»<sup>8</sup>.

16. Руководящими принципами ТЕС-Т предусмотрено требование о том, чтобы водные пути, являющиеся частью коридоров базовой сети ТЕС-Т, достигли «надлежащего состояния судоходства» (НСС) и сохраняли его при соблюдении экологических норм. В руководящих принципах особое внимание уделено рекам со свободным течением, естественное русло которых практически не претерпело никаких изменений, поэтому в отношении них могут быть применены конкретные меры. ЕК приступила к проведению исследования по вопросу о концепции НСС в виду необходимости представления практических указаний для властей и лиц, управляющих инфраструктурой, а также заинтересованных сторон в целом<sup>9</sup>.

#### **D. Горизонт–2020: проект программы работы на 2018–2020 годы**

17. «Горизонт–2020» является крупнейшей в ЕС программой финансирования исследований и инноваций и имеет бюджет в размере около 80 млрд евро, рассчитанный на 7 лет (с 2014 по 2020 годы). «Горизонт–2020» ориентирована

<sup>7</sup> С перечнем проектов, финансируемых по линии ФСЕ, можно ознакомиться по адресу <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-transport-mode/water>.

<sup>8</sup> [www.interreg-danube.eu/](http://www.interreg-danube.eu/).

<sup>9</sup> ECE/TRANS/SC.3/2017/2.

на социально-экономические и поведенческие исследования и тенденции и перспективную деятельность для разработки политики. Цель заключается в содействии совершенствованию процесса разработки политики, который должен неизбежно стимулировать внедрение инноваций и предусматривать пути решения проблем, возникающих на транспорте, и удовлетворения связанных с ними общественных потребностей.

18. По линии программы «Транспортный вызов» на период 2014–2020 годов запланировано выделить 6,339 млрд евро, что будет способствовать достижению четырех основных целей, по каждой из которых предусмотрены конкретные мероприятия.

19. По направлению «Умный, экологически чистый и интегрированный транспорт» подпрограммы «Транспорт» принимаются заявки в трех областях: а) мобильность для роста, б) экологически чистые транспортные средства и в) малый бизнес и ускоренное внедрение инноваций на транспорте. Проекты, получающие в 2014–2017 годах поддержку по линии программы «Горизонт–2020», включают, например, проект по стимулированию инноваций в секторе внутреннего водного транспорта («Prominent»), в котором основной упор сделан на переход на экономичные и экологически чистые суда, сертификацию и мониторинг показателей выбросов, а также согласование и модернизацию стандартов профессиональной квалификации<sup>10</sup>. Программа работы в рамках проекта «Горизонт–2020» на 2018–2020 годы предварительно опубликована<sup>11</sup> и будет принята 27 октября 2017 года. Она будет, в частности, предусматривать прием заявок по таким направлениям, как низкоуглеродный и устойчивый транспорт, устойчивая инфраструктура и инновационные суда, концепция автономных судов и др.

## **Е. Цифровые технологии во внутреннем судоходстве**

20. В целях развития цифровых технологий в секторе ЕК разработала/поддерживает различные инструменты и проекты. Некоторые из них перечислены ниже.

21. Базы данных TENtec содержат данные, получаемые от государств – членов ЕС, и позволяют ЕК выявлять критически важные проблемы, «узкие места» на транспорте, а также вопросы, касающиеся трансграничного функционирования. TENtec будет охватывать три уровня: коридоры, базовую сеть и комплексную сеть. Сейчас в TENtec применительно ко внутреннему судоходству имеются только данные по коридорам базовой сети. В целях повышения качества и темпов сбора данных, поступающих в TENtec, в 2015 и 2016 годах были начаты обследования по вопросам сбора данных, результаты которых должны быть представлены в 2017 и 2018 годах. В настоящее время создается частный портал TENtec на основе ГИС по вопросам разработки мер политики (ОМС).

22. В 2015 году ЕК начала реализацию Инициативы по внедрению цифровых технологий на внутренних водных путях (ДИНА) в целях оцифровки информационных потоков на внутреннем водном транспорте, что обеспечит беспрепятственную интеграцию в мультимодальные логистические цепочки. Инициативы ДИНА и Цифровые мультимодальные узлы (ЦМУ) позволят создать единый цифровой рынок для внутреннего судоходства. Следующим шагом является реализация инициативы ЕС по цифровым инструментам для внутреннего водного транспорта.

23. Форум по цифровым технологиям в области перевозок и логистики (ФЦПЛ) представляет собой группу экспертов, которая была учреждена ЕК

<sup>10</sup> <https://ec.europa.eu/inea/en/horizon-2020/projects/h2020-transport/waterborne/prominent>.

<sup>11</sup> <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-work-programme>;  
<https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/shaping-work-programme-2018-2020-societal-challenge-4-smart-green-and-integrated-transport>.

1 июля 2015 года в качестве консультативной платформы для координации и сотрудничества по вопросам дальнейшего внедрения цифровых технологий в области грузовых перевозок и логистики и призвана готовить соответствующие заключения и рекомендации, а также оказывать поддержку ЕК в разработке соответствующей стратегии/«дорожной карты». В частности, деятельность ФЦПЛ будет охватывать следующие направления:

- разработка и признание электронных транспортных документов;
- оптимизация грузовых потоков посредством более эффективного использования данных и обмена данными;
- языки и/или стандарты для беспрепятственного обмена данными;
- социальные аспекты внедрения цифровых технологий и требования в сфере образования и профессиональной подготовки.

## **Е. Новые группы экспертов**

24. Группа экспертов ЕК (группа экспертов Комиссии) представляет собой консультативный орган, созданный ЕК или ее департаментами для оказания им консультативной и экспертной помощи в процессе формирования политики (подготовка законодательных предложений и инициатив в области политики, осуществление законодательства ЕС, программы и стратегии и т.д.)<sup>12</sup>.

25. В 2017 году ЕК учредила три группы экспертов при участии речных комиссий и ЕЭК ООН:

а) группа экспертов Комиссии по внутреннему водному транспорту (группа, занимающаяся осуществлением программы НАЯДЫ-II): на первом совещании (26 июня 2017 года, Брюссель) группа рассмотрела основные изменения в политике ЕС в 2016–2017 году и приоритеты на 2018–2020 годы. Рассмотренные вопросы касались создания качественной инфраструктуры; внедрения инноваций; обеспечения бесперебойного функционирования внутреннего водного транспорта; проекта директивы о профессиональной квалификации; а также интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальную логистическую цепочку;

б) группа экспертов Комиссии по социальным вопросам, касающимся внутреннего судоходства: на первом совещании (7 сентября 2017 года, Брюссель) группа рассмотрела будущую директиву ЕС о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве, включая разработку стандартов КЕСНИ для делегированных актов, а также подготовку специального делегированного акта по Европейской базе данных о квалификации экипажей. Была представлена концепция ЕС по цифровым инструментам для облегчения и обеспечения соблюдения законодательства в области внутреннего водного транспорта;

в) группа экспертов Комиссии по техническим предписаниям для судов внутреннего плавания: первое совещание состоится в Брюсселе 13 октября 2017 года. Проект повестки дня предусматривает информирование о текущей работе, связанной с осуществлением директивы (ЕС) 2016/1629, включая делегированные и имплементационные акты, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания.

26. Существует намерение создать до конца 2017 года четвертую группу экспертов Комиссии по ДИНА. Как пояснялось выше, инициатива ДИНА вписывается в стратегию ЕК по развитию единого цифрового рынка и направлена на стимулирование применения цифровых технологий на внутреннем водном транспорте, включая его взаимодействие с другими видами транспорта, что та-

<sup>12</sup> С перечнем можно ознакомиться по адресу <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm>.

ким образом способствует повышению его конкурентоспособности в рамках мультимодальных сбытовых цепочек.

### III. Европейский комитет по разработке стандартов в области внутреннего судоходства

27. В 2017 году КЕСНИ провел два совещания: 23 марта 2017 года и 6 июля 2017 года в Страсбурге (Франция). На втором совещании были приняты:

а) новый Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания – ES-TRIN 2017, который заменил собой стандарт 2015 года;

б) стандарт 2017/2.0 для испытания АИС<sup>13</sup> для внутреннего судоходства, в котором определены минимальные эксплуатационные требования и требования в отношении рабочих характеристик, а также методы и требуемые результаты испытания оборудования АИС для внутреннего судоходства.

28. На втором совещании Сербии был предоставлен статус наблюдателя. На своем третьем заседании, которое состоится 18 октября 2017 года, КЕСНИ рассмотрит просьбу Украины о предоставлении ей статуса государства-наблюдателя (Украина уже участвует в совещаниях КЕСНИ начиная с 2016 года в соответствии со временным статусом).

29. В 2017 году совещания Рабочей группы КЕСНИ по вопросу о профессиональной квалификации состоялись 2 февраля в Страсбурге, 11 мая в Будапеште и 6 сентября в Брюсселе. Участники этих совещаний:

а) приняли к сведению предложение по определению профессиональной компетенции будущих работников водного транспорта, судоводителей и держателей удостоверений на право выполнения различных конкретных операций (экспертов в области сжиженного природного газа (СПГ) и экспертов в области пассажирского судоходства), а также специальных разрешений для судоводителей (на плавание с помощью радиолокатора, на плавание по внутренним водным путям с морскими характеристиками, на вождение судов, использующих СПГ в качестве топлива) и предполагаемых медицинских критериев и проектов норм, касающихся использования тренажеров;

б) обменялись мнениями по проекту директивы ЕС о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве в европейских речных бассейнах;

в) провели обсуждение по вопросу о текущих и планируемых проектах в этой области, в частности о проектах «Профессиональные навыки для плавания по Дунаю» и «Альянс для развития секторальных профессиональных навыков».

30. Совещания Рабочей группы КЕСНИ по техническим предписаниям состоялись в Страсбурге 21–22 февраля 2017 года, 27–29 июня 2017 года и 26–28 сентября 2017 года. В начале 2017 года Рабочая группа сосредоточила свое внимание на приоритетных вопросах, с тем чтобы добиться принятия стандарта ES-TRIN 2017, в частности на вопросах, касающихся выбросов двигателями, электрооборудования, традиционных судов, регулируемых по высоте рулевых рубок и моратория на определенные переходные положения. В июне и сентябре Рабочая группа продолжила работу по вопросам, касающимся моратория на переходные положения, автоматизированных наружных дефибрилляторов, электрических силовых установок (глава 11 ES-TRIN), систем пожаротушения, в которых используются огнетушащие составы, образующие сухой аэрозоль, а также изучение новаторских проектов по внедрению судов, использующих двигательные установки на топливных элементах. 27 июня и 26 сен-

<sup>13</sup> Автоматическая идентификационная система.

тября 2017 года Рабочая группа провела два специальных совещания, которые были посвящены соответственно электронным системам и выбросам существующими двигателями, используемыми во внутреннем судоходстве.

---