



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

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

Пятидесятая сессия

Женева, 15–17 февраля 2017 года

Пункт 4 с) предварительной повестки дня

Инфраструктура внутренних водных путей:

**перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев
в сети водных путей категории E
(пересмотренная резолюция № 49)**

Узкие места и внутренние порты в коридорах базовой сети ТЕС-Т

Записка секретариата

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 на его семьдесят восьмой сессии 26 февраля 2016 года.

2. На своей шестидесятой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту решила рассмотреть результаты работы по приоритизации узких мест на водных путях, входящих в комплексную сеть, которая предусмотрена Регламентом (ЕС) № 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года о руководящих принципах Союза, касающихся развития трансъвропейской транспортной сети¹, в ходе следующего пересмотра резолюции № 49,

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN>.



с тем чтобы на этой основе, возможно, повысить значение Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга») (ECE/TRANS/SC.3/203, пункт 46).

3. Секретариат в консультации с Европейской комиссией (ЕК) подготовил обзор узких мест на внутренних водных путях, включенных в основные транспортные коридоры трансъвропейской транспортной сети (ТЕС-Т), и внутренних портов. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3), возможно, пожелает рассмотреть полученные результаты и решить, может ли предлагаемый подход быть использован в дальнейшей работе по резолюции № 49.

II. Внутренние водные пути и транспортные связи между портами и внутренними районами как элементы сети ТЕС-Т

4. Внутренние водные пути и транспортные связи между портами и внутренними районами являются важными элементами трансъвропейской сети. Основные используемые определения закреплены в Регламенте (ЕС) № 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года и Регламенте (ЕС) № 1316/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года, которым был учрежден Фонд соединения Европы (ФСЕ)².

5. Для резолюции № 49 важны следующие основные определения:

а) «комплексная сеть» означает транспортную инфраструктуру, определяемую в соответствии с главой II Регламента (ЕС) № 1315/2013; создание комплексной сети будет завершено к 31 декабря 2050 года;

б) «базовая сеть» означает транспортную инфраструктуру, определяемую в соответствии с главой III Регламента (ЕС) № 1315/2013. В базовую сеть будут входить те части комплексной сети, которые имеют наибольшее стратегическое значение для достижения целей развития ТЕС-Т. К 31 декабря 2030 года будут определены ее очертания и будет завершена ее разработка;

с) «коридоры базовой сети» означает инструмент для обеспечения скоординированного создания базовой сети, предусмотренный главой IV Регламента (ЕС) № 1315/2013; они перечислены в части I приложения I к Регламенту;

д) «узкое место» означает физическое, техническое или функциональное препятствие, которое приводит к перебоям в работе системы, влияющим на непрерывность трансграничных потоков и потоков, движущихся на большие расстояния, и которое может быть преодолено путем создания новой инфраструктуры или существенной модернизации существующей инфраструктуры таким образом, чтобы она обеспечила значительное улучшение, которое позволит решить проблему ограничения движения, вызванного узким местом;

е) «трансграничный участок» означает участок, на котором обеспечивается непрерывный характер осуществления проекта, который представляет общий интерес для ближайших городских узлов, расположенных по обе стороны границы, разделяющей два государства-члена или государство-член и какую-либо соседнюю страну.

² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&from=EN>.

6. Регламентом (ЕС) № 1315/2013 установлены руководящие принципы развития трансъевропейской транспортной сети, которая имеет двухуровневую структуру, т.е. состоит из комплексной сети и базовой сети, причем конфигурация базовой сети определяется на основе конфигурации комплексной сети. В статьях 14–16 Регламента указаны компоненты этой инфраструктуры, требования к ней и приоритеты с точки зрения развития инфраструктуры внутренних водных путей.

7. Согласно статье 14, инфраструктура внутренних водных путей, в частности, включает в себя:

- a) реки;
- b) каналы;
- c) озера;
- d) сопутствующую инфраструктуру, такую как шлюзы, подъемные устройства, мосты, водохранилища и связанные с ними меры по предупреждению наводнений, которые могут положительно сказаться на внутреннем судоходстве;
- e) внутренние порты, включая инфраструктуру, необходимую для транспортных операций в районе порта;
- f) сопутствующее оборудование;
- g) прикладные телематические программы, в том числе Речные информационные службы (РИС);
- h) транспортные связи между внутренними портами и другими элементами трансъевропейской транспортной сети.

8. Внутренний водный порт может стать частью комплексной сети в том случае, если годовой объем перевалки грузов в нем превышает 500 000 тонн. Общий годовой объем перевалки грузов рассчитывается на основе последнего имеющегося в распоряжении среднего за три года показателя, опубликованного Евростатом.

9. Оборудование, связанное с внутренними водными путями, может включать в себя оборудование для погрузки и выгрузки грузов во внутренних портах. Сопутствующее оборудование может включать в себя, в частности, двигательные установки и операционные системы, снижающие загрязнение окружающей среды, в том числе вод и воздуха, а также обеспечивающие сокращение потребления энергии и снижение углеродоемкости. Оно также может включать в себя приемные сооружения, береговые электроустановки, пункты сбора отработанного масла, а также ледакольные и гидрологические службы и оборудование для дноуглубительных работ в порту и подходах к нему для обеспечения круглогодичной судоходности.

10. В статье 15 Регламента (ЕС) № 1315/2013 закреплены следующие требования к инфраструктуре внутреннего водного транспорта:

1. Государства-члены обеспечивают связанность внутренних портов с дорожной или железнодорожной инфраструктурой.
2. Внутренние порты располагают по крайней мере одним грузовым терминалом, открытым для всех операторов на недискриминационной основе, и применяют прозрачную систему сборов.
3. Государства-члены обеспечивают, чтобы:

а) реки, каналы и озера соответствовали минимальным требованиям класса IV водных путей, как указано в новой классификации внутренних водных путей, разработанной Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), и был непрерывный проход под мостами без ущерба для статей 35 и 36 Регламента.

По просьбе государства-члена в должном образом обоснованных случаях Комиссия может разрешить отступления от соблюдения минимальных требований к осадке (менее 2,50 м) и минимального прохода под мостами (менее 5,25 м);

б) осуществлялось техническое обслуживание рек, каналов и озер, с тем чтобы поддерживать надлежащее состояние судоходства в условиях соблюдения применимого природоохранного законодательства;

с) реки, каналы и озера были оснащены РИС.

11. Конкретные отраслевые задачи проектов развития инфраструктуры в рамках ФСЕ, касающиеся внутреннего водного транспорта, изложены в статье 4 Регламента (ЕС) № 1316/2013. К их числу относятся:

а) устранение узких мест, восстановление недостающих звеньев и, в частности, совершенствование трансграничных участков;

б) создание в долгосрочной перспективе устойчивых и эффективных транспортных систем, готовых к приему будущих транспортных потоков, а также обеспечение декарбонизации этого вида транспорта путем перехода к инновационным низкоуглеродным и энергоэффективным транспортным технологиям при обеспечении максимальной безопасности;

с) оптимизация интеграции и взаимосвязи различных видов транспорта и повышение совместимости транспортных служб при обеспечении доступности транспортной инфраструктуры.

12. Приоритеты развития инфраструктуры внутренних водных путей закреплены в статье 16 Регламента (ЕС) № 1315/2013. К их числу относятся следующие приоритеты:

а) для существующих внутренних водных путей: осуществление мер, необходимых для выполнения стандартов, действующих в отношении внутренних водных путей класса IV;

б) в соответствующих случаях обеспечение соблюдения более высоких стандартов при модернизации существующих водных путей и создании новых водных путей в соответствии с техническими параметрами инфраструктуры ЕКМТ, в целях удовлетворения рыночного спроса;

с) внедрение прикладных телематических программ, включая РИС;

д) соединение инфраструктуры внутренних портов с инфраструктурой грузового железнодорожного и автомобильного транспорта;

е) обращение особого внимания на реки со свободным течением, которые близки к своему естественному состоянию, в связи с чем на них могут быть применены конкретные меры;

ф) содействие развитию устойчивого внутреннего водного транспорта;

г) модернизация и увеличение пропускной способности инфраструктуры, необходимой для транспортных операций в районе порта.

III. Узкие места на внутренних водных путях, включенных в коридоры базовой транспортной сети

13. Перечень заранее определенных проектов, направленных на устранение узких мест на внутренних водных путях базовой сети, приводится в приложении I к Регламенту (ЕС) № 1316/2013. В нем указаны следующие участки водных путей.

<i>Коридор базовой сети</i>	<i>Водный путь</i>	<i>Запланированная работа</i>
Северное море – Балтийское море	Берлин – Магдебург – Ганновер, Среднегерманский канал, каналы на западе Германии, Рейн, Вал, Северный морской канал, Эйссел, Твенте-канал	Исследования, работы по улучшению судоходности и модернизации водных путей и шлюзов
	Шлюзы в г. Амстердам и Амстердам – Рейн-канал	Ведется анализ работы шлюзов; порт: транспортные связи (исследования и работы, в том числе модернизация шлюза Беатрикс)
Средиземное море	Милан – Кремона – Мантуя – Порто – Леванте/ Венеция – Равенна/Триест	Исследования и работы
Восток/Восточное Средиземноморье	Гамбург – Дрезден – Прага – Пардубице	Исследования Эльбы и Влтавы, работы по улучшению судоходности и по модернизации
	Шлюзы в г. Дечин	Исследования
Рейн – Альпы	Базель – Антверпен/ Роттердам – Амстердам	Работы по улучшению судоходности
Атлантическое побережье	Гавр – Париж	Модернизация
Северное море – Средиземноморье	Маас, включая проект Маасверкен (Maaswerken)	Модернизация
	Канал Альберт/Канал Бохолт – Херенталс	Модернизация
	Коридор Рейн – Шельда: шлюзы Фолькерак и Крекак, Краммер и Хансверт	Шлюзы: анализ работы шлюзов ведется на постоянной основе
	Тернёзен – Гент	Исследования, модернизация

<i>Коридор базовой сети</i>	<i>Водный путь</i>	<i>Запланированная работа</i>
	Канал Сена – Север Европы; Сена – Шельда	Исследования и работы; модернизация, в том числе трансграничных и мультимодальных соединений
	Дюнкерк – Лиль	Ведутся исследования
	Антверпен, Брюссель, Шарлеруа	Модернизация
	Модернизация внутренних водных путей в Валлонии	Исследования, модернизация, создание интермодальных соединений
	Канал Сона – Мозель/Рейн	Ведутся предварительные исследования
	Рона	Модернизация
Рейн – Дунай	Комаром – Комарно	Исследования и работы на мосту, пересекающем границу
	Канал Майн – Дунай	Исследования и работы на нескольких участках и в нескольких узких местах; внутренние водные порты: мультимодальные соединения с железной дорогой
	Дунай (Кельхайм – Констанца/Мидия/Сулина)	Исследования и работы на нескольких участках и в нескольких узких местах; внутренние водные порты: мультимодальные соединения
	Сава	Исследования и работы на нескольких участках и в нескольких узких местах (включая мост, пересекающий границу)
	Канал Бухарест – Дунай	Исследования и работы
Другие участки базовой сети	Брунсбюттель – Киль (Кильский канал)	Оптимизация состояния судоходства
	Остальные участки базовой сети	

IV. Внутренние и морские порты, включенные в коридоры базовой транспортной сети

14. Перечень заранее определенных проектов, направленных на модернизацию инфраструктуры портов, установление транспортных связей с портами и создание мультимодальных платформ на внутренних водных путях и прибрежных маршрутах базовой сети, приводится в приложении I к Регламенту (ЕС) № 1316/2013. В приведенной ниже таблице указаны только те порты, на которые распространяется действие Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

<i>Коридор базовой сети</i>	<i>Порт</i>	<i>Запланированная работа</i>
Балтийское море – Адриатическое море	Гдыня, Гданьск	Транспортные связи с портом, (дальнейшее) развитие мультимодальных платформ
	Свиноуйсьце, Щецин	Транспортные связи с портом
	Триест, Венеция, Равенна, Копер	Транспортные связи с портом, (дальнейшее) развитие мультимодальных платформ
Средиземное море	Барселона	Транспортные связи между железной дорогой и портом, железной дорогой и аэропортом
	Кремона, Мантуя, Венеция, Равенна, Триест	Транспортные связи с портом, (дальнейшее) развитие мультимодальных платформ
	Риека	Модернизация и развитие инфраструктуры, развитие мультимодальных платформ и транспортных связей
Скандинавия – Средиземное море	Росток	Транспортные связи между портами и железной дорогой; паромы с низким уровнем выбросов; ледокольное оборудование
Атлантическое побережье	Гавр	Исследования и работы по наращиванию портовых мощностей, развитию «Морских автострад» ³ и транспортных связей
Северное море – Средиземное море	Дюнкерк	Дальнейшее развитие мультимодальных платформ и транспортных связей
	Зебрюгге	Шлюзы: исследования, транспортные связи (исследования и работы)

³ Коридор базовой сети «Морские автострады».

<i>Коридор базовой сети</i>	<i>Порт</i>	<i>Запланированная работа</i>
	Антверпен	Шлюзы: ведутся исследования; порт: транспортные связи (включая протягивание второй железнодорожной ветки в порт Антверпена)
	Марсель – Фос	Транспортные связи и мультимодальные терминалы
Рейн – Дунай	Славонски Брод	Исследования и работы
	Джурджу, Галац	Дальнейшее развитие мультимодальных платформ и транспортных связей с внутренними районами страны: исследования и работы
	Констанца	Транспортные связи с портом, «Морские автострады» (включая ледокольные службы)

V. Выявление узких мест и отслеживание прогресса в реализации инфраструктурных проектов

15. Для содействия процессу создания коридоров базовой сети в марте 2014 года ЕК назначила 11 европейских координаторов, каждому из которых было дано конкретное задание на четырехлетний период. Желая оказать поддержку европейским координаторам в подготовке плана работы по созданию коридоров – документа, представляющего собой результаты работы на этом направлении за 2014 год, – Европейская комиссия распорядилась провести девять исследований транспортных коридоров. Эти исследования были направлены на формирование научного обоснования плана работы по созданию коридоров.

16. Планы работы европейских координаторов, составляющие основу деятельности на период до 2030 года, были утверждены в июне 2015 года. Они были разработаны в результате четырех консультативных форумов по вопросам коридоров, а также проводившихся на протяжении 2014 года совещаний Рабочей группы и исследований транспортных коридоров. В планах работы закреплены контрольные показатели по каждому из коридоров базовой сети, отражены параметры, по которым они не соответствуют критериям, предусмотренным Регламентом, и указаны другие узкие места в дополнение к перечисленным в Регламенте (ЕС) № 1316/2013.

17. Поддержку европейским координаторам оказывает консультативный форум («Форум по вопросам коридоров»). В рамках форумов по вопросам коридоров базовой сети рассматриваются достигнутый прогресс и результаты деятельности по разрабатываемым проектам, начало реализации которых намечено на следующий период. В настоящее время приоритетной задачей для ЕК является отслеживание прогресса по уже реализуемым проектам, включая подготовительные исследования, государственные закупки, оценку состояния окружающей среды и другие стадии, в целях внесения коррективов в планы работы по коридорам и перечень проектов, готовых к реализации.

18. Основное внимание по-прежнему сосредоточено на обеспечении максимальной пользы для европейской транспортной системы, оценке и восстановлении недостающих звеньев на трансграничных участках, устранении узких мест и недостатков в транспортных коридорах. Кроме того, предполагается постепенное развитие, интеграция и сочетание в рамках транспортной политики других инноваций, таких как «умный» и устойчивый городской транспорт, «зеленые» коридоры и интеллектуальные системы управления транспортными потоками. Планируется активизировать исследование эксплуатационной совместимости и интермодальности как основных концепций в области развития городских узлов, портов, аэропортов, железнодорожно-автомобильных терминалов и внутренних водных путей. Будут проведены дополнительные исследования и предприняты новые меры в отношении экологических последствий создания коридоров, включая шумовое загрязнение, выбросы парниковых газов и их вклад в более широком смысле в борьбу с изменением климата.
