



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему водному транспорту****Шестьдесят шестая сессия**

Женева, 12–14 октября 2022 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**Текущее положение и тенденции в области  
внутреннего водного транспорта:****Последующая деятельность по итогам****Международной министерской конференции  
«Внутреннее судоходство объединяет»****Стимулирование создания современного флота,  
повышение устойчивости внутреннего водного  
транспорта к изменению климата и повышение  
его привлекательности для рынка****Представлено правительствами Беларуси, Бельгии, Словакии  
и Хорватии\* \*\*****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2022 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/76/6 (разд. 20), пункт 20.76).

2. На своей шестьдесят пятой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) поручила секретариату собрать информацию от правительств об осуществлении Вроцлавской декларации министров (ECE/TRANS/SC.3/215, пункт 14). Настоящий документ содержит информацию, представленную правительствами Беларуси, Бельгии, Словакии и Хорватии и дополненную секретариатом, относительно прогресса в деле стимулирования создания современного флота, повышения устойчивости внутреннего водного транспорта к изменению климата и повышения его привлекательности для рынка.

---

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

\*\* Настоящий документ выпускается без официального редактирования.



## **II. Стратегические действия 12–23, изложенные во Вроцлавской декларации министров**

### **A. Стимулирование создания современного флота и поддержка инноваций**

#### **i) Нормативно-правовая база для содействия инновациям на флоте внутреннего плавания, его автоматизации и экологизации**

##### *Беларусь*

3. В Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы предусмотрены мероприятия по модернизации судов, в том числе с учетом повышения уровня их автоматизации и экологизации. Также в отношении автоматизации и экологизации флота внутреннего плавания мероприятиями государственной программы предусмотрено внедрение результатов научных разработок и проектов.

##### *Бельгия*

4. Во Фландрии задачи экологизации внутреннего флота включены в План по энергетике и климату Фландрии на 2021–2030 годы и План по качеству воздуха Фландрии на период до 2030 года. В этих планах указано, что экологизация флота имеет решающее значение для осуществления экологически и социально ответственного перехода с других видов транспорта на внутренний водный транспорт. Использование экологически чистых видов топлива и альтернативных движительно-рулевых комплексов, береговое электроснабжение судов и другие передовые методы в этой области будут способствовать превращению внутреннего судоходства в более экологичный вид передвижения.

5. В области автоматизированного плавания и более масштабных инноваций правительство Фландрии разрабатывает нормативно-правовую базу, которая предоставляет больше возможностей для внедрения инноваций и обеспечивает беспрепятственный и безопасный способ разработки и испытания сопутствующих методик во Фландрии. В качестве первого результата в июне 2019 года был издан новый декрет властей Фландрии. Этот декрет позволяет администрациям фламандских водных путей предоставлять временные исключения из некоторых правил и норм в целях разрешения проведения испытаний инновационных концепций, включая бортовые и береговые автоматизированные навигационные системы. Временные исключения касаются правил в отношении экипажа и навигации, бортового оборудования, правил движения и действий на борту и на берегу, однако они не могут применяться к надзору и принудительному исполнению, а также к положениям, связанным с уголовным правом. Максимальный срок действия исключения составляет один год и может быть продлен в зависимости от потребностей, однако общий срок действия не должен превышать пяти лет.

##### *Хорватия*

6. В числе мер по повышению конкурентоспособности и стимулированию устойчивого развития сектора внутренних водных путей, изложенных в Стратегии развития речного транспорта на период с 2022 по 2032 год, фигурирует повышение уровня энергоэффективности за счет использования в судоходстве низкоуглеродных источников энергии и движительно-рулевых комплексов, что открывает перспективу перехода к более энергоэффективным перевозкам. Для достижения этой цели предусмотрено финансирование капиталовложений в замену основных и вспомогательных двигателей судов, которая позволит снизить уровень выбросов, а также в замену других бортовых систем в целях повышения безопасности судоходства, энергоэффективности и устойчивости флота.

**ii) Правила судоходства и технические стандарты для судов внутреннего плавания***Беларусь*

7. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) не применяются в Республике Беларусь. В республике действуют Правила плавания по внутренним водным путям, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций от 25 октября 2005 года № 60, изменения в которые в соответствующих случаях вносятся с учетом норм ЕПСВВП.

8. В Республике Беларусь применяется ряд технических стандартов в отношении проектирования, строительства, эксплуатации, надзора и испытания судов внутреннего плавания и судов типа «река-море», а также в отношении их элементов, обмера судов, обеспечения безопасности труда и предотвращения загрязнения окружающей среды судами<sup>1</sup>.

*Бельгия*

9. В соответствии с Королевским указом от 24 сентября 2006 года, касающимся Общих правил полицейского контроля судоходства по внутренним водным путям (ОППК), во Фландрии вступил в силу четвертый пересмотренный вариант ЕПСВВП. Положения ЕПСВВП учитываются при обновлении правил судоходства. Помимо ОППК действуют Международные правила предупреждения столкновения в море, а также правила полицейского контроля, правила судоходства, относящиеся к территориальным водам Бельгии, портам и прибрежным зонам, каналам Гент — Тернёзен, Бенеден — Зешельда, Брюссель — Шельда и реке Маас, и специальные правила для конкретных водных путей<sup>2</sup>.

10. Технические стандарты для судов внутреннего плавания приняты согласно постановлению правительства Фландрии об установлении технического регламента для судов внутреннего плавания от 5 октября 2018 года. В приложении к указанному регламенту приведен Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП).

*Хорватия*

11. На территории Хорватии действуют следующие правила:

- ЕПСВВП;
- Основные положения о плавании по Дунаю (ОППД);
- Правила плавания по бассейну реки Сава;
- ЕС-ТТСВП.

*Словакия*

12. На территории Словакии действуют следующие правила:

- ЕПСВВП;
- Основные положения о плавании по Дунаю (ОППД);
- ЕС-ТТСВП.

<sup>1</sup> Список стандартов имеется в секретариате.

<sup>2</sup> Более подробную информацию о правилах судоходства во Фландрии можно найти на сайте [www.visuris.be/Scheepvaartreglementering](http://www.visuris.be/Scheepvaartreglementering).

**iii) Повышение качества перевозок внутренним водным транспортом, обеспечение безопасности судоходства, снижение риска аварийности, минимизация воздействия человеческого фактора**

*Беларусь*

13. В рамках повышения качества перевозок внутренним водным транспортом Республики Беларусь в 2021 году осуществлена модернизация трех судов — двух несамоходных барж-площадок и буксира-толкача, позволяющая обеспечить качественную перевозку насыпных и генеральных грузов.

14. Обеспечение безопасности судоходства Республики Беларусь осуществляется в соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта Республики Беларусь, а также Правилами плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь. С этой целью, а также для минимизации воздействия человеческого фактора, на суда Республики Беларусь в рамках их модернизации устанавливаются современные системы световой сигнализации, современное навигационное и радиооборудование, оборудование автоматизации судов. Кроме того, деятельность Государственной администрации водного транспорта также ориентирована на обеспечение безопасных условий судоходства по внутренним водным путям и обеспечение безопасности судоходных гидротехнических сооружений. В 2021 году транспортных аварийных случаев на внутренних водных путях не произошло.

*Бельгия*

15. Во Фландрии программа цифровизации внутреннего судоходства («ДиджиВейв») содержит компонент «умное управление», направленный на оцифровку бортовой эксплуатационной и технической документации и связанных с ней финансово-расчетных операций. Компания «Фламандские водные пути НВ» планирует к 2032 году ввести дистанционное управление всеми подвижными конструкциями, которое будет осуществляться из трех центров дистанционного управления. Инновационный аспект заключается в том, что они будут функционировать как полностью взаимосвязанная и скоординированная сеть и смогут обеспечивать взаимное резервное дублирование. Стратегия по внедрению всестороннего сетевого дистанционного управления создает почву для цифрового развития.

*Хорватия*

16. В настоящее время реализуется проект по разработке системы сигнализации судоходной обстановки, которая обеспечит сбор более точных данных о состоянии водного пути и улучшит связь с пользователями водных путей посредством системы РИС<sup>3</sup>.

*Словакия*

17. Словакия была партнером проекта РИС КОМЕКС («Реализация систем управления коридорами посредством РИС», 2016–2021 годы). Внедрение результатов проекта способствует улучшению планирования во внутреннем судоходстве, сокращению времени ожидания и прохождения маршрутов, повышению эффективности внутреннего судоходства, оптимизации использования инфраструктуры и сокращению административных барьеров.

18. Основными целями европейского проекта «Модернизация плотины в Габчикове» являются модернизация работы шлюзовых камер, повышение безопасности, надежности и интенсивности судоходства. Правая шлюзовая камера плотины в Габчикове была отремонтирована и модернизирована в ноябре 2021 года, а в настоящее время ведутся работы в левой камере. Проект также включает в себя создание системы управления движением, которая позволит предотвратить любые

<sup>3</sup> Речные информационные службы.

риски, которым могут подвергаться суда в связи с ограничениями фарватера или другими факторами.

**iv) Содействие обновлению и модернизации флота, строительство новых судов, инновации, новые технологии и цифровизация транспортной документации**

*Беларусь*

19. В Республике Беларусь осуществляется реализация мероприятий Государственной программы «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы, в рамках которой осуществляется разработка конструкторской документации на модернизацию флота, выполняется модернизация и экологизация судов. Финансирование этих мероприятий осуществляется за счет средств внебюджетного централизованного инвестиционного фонда Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Республиканского бюджета Республики Беларусь.

20. В отношении цифровизации документации, в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 16 марта 2021 года № 107 «О биометрических документах», Государственная администрация водного транспорта осуществляет административные процедуры по выдаче (обмену) национального удостоверения личности моряка.

*Бельгия*

21. В сфере новых технологий реализация программы «ДиджиВейв» во Фландрии потребует исследований в области искусственного интеллекта, цифровых двойников, платформы «Омниверс», больших данных, Интернета вещей, пространств данных, киберустойчивости и других передовых технологий.

22. Во Фландрии уже предпринято несколько шагов по оцифровке транспортных документов в данном секторе:

- по оценкам, к концу 2022 года — началу 2023 года отчетность по транспортной информации будет приниматься администрациями водных путей только в цифровом формате; при этом, согласно требованиям законодательства, будут по-прежнему оформляться бумажные грузосопроводительные документы;
- в рамках подготовки к осуществлению Регламента (ЕС) 2020/1056, касающегося электронной информации о грузовых перевозках (Регламента eFTI), который вступит в силу к 2024 году, компания «Фламандские водные пути НВ» начала подготовку технико-экономического обоснования преобразования платформы электронной отчетности по речным баржам (eRiBa) в платформу, соответствующую требованиям eFTI. После завершения исследования будет проведена апробация концепции.

*Хорватия*

23. В число целей, входящих в Стратегию развития речного транспорта на период с 2022 по 2032 годы, входит укрепление внутреннего судоходства и поощрение экологической устойчивости в форме создания условий, которые будут стимулировать судоходные компании к модернизации флота, а также к применению низкоуглеродных источников энергии и движительных комплексов. Предусматривается, что приоритетным направлением государственной политики станет создание инструментов и стимулов и повышение уровня энергоэффективности. Из государственного бюджета будут выделены средства на дотации в области модернизации внутреннего судоходства и достижения экологической устойчивости.

*Словакия*

24. В настоящее время ведется работа, направленная на поддержку модернизации флота операторами судов, в основном в формате финансовой поддержки. Планируется разработка схемы государственной помощи в сфере модернизации судов и замены двигателей для снижения уровня выбросов.

25. В качестве партнера проекта РИС КОМЕКС Словакия будет внедрять результаты проекта, а именно Европейскую систему РИС (EuRIS) — Центральноевропейскую платформу РИС и Информационную систему отчетности Центральной и Восточной Европы (CEERIS) — интеллектуальную электронную платформу отчетности по внутреннему водному транспорту. Словацкое транспортное управление работает над созданием национальной базы данных экипажей судов. Кроме того, в целях согласования форм отчетности, используемых придунайскими странами, внедряются новые стандартные формы для дунайского судоходства (ДАВИД).

**v) Развертывание речных информационных служб**

*Беларусь*

26. В настоящий момент в Республике Беларусь РИС на внутренних водных путях отсутствуют, вопрос находится в стадии проработки. Внедрением РИС в области внутреннего водного транспорта Республики Беларусь, в рамках своей компетенции, будет заниматься Государственная администрация водного транспорта.

*Бельгия*

27. «Фламандские водные пути НВ» участвует в нескольких программах и проектах, связанных с внедрением РИС, в числе которых:

- платформа VisuRIS, на которой производится сбор и совместное использование всех данных, связанных с внутренним судоходством. VisuRIS функционирует в полном объеме и охватывает все судоходные водные пути Фландрии. Она используется портом Брюсселя для облегчения обмена данными между различными субъектами. Кроме того, VisuRIS использовалась в качестве основы для разработки системы EuRIS в рамках проекта РИС КОМЕКС;
- международные проекты — РИС КОМЕКС, ДИВА (цифровизация внутренних водных путей) и «ДиджиВейв». Проект ДИВА реализуется в настоящее время, и ведущую роль в нескольких направлениях деятельности по нему взяла на себя компания «Фламандские водные пути НВ». Результаты планируется получить в 2023 году;
- разработка новой концепции и подготовка к публикации Руководящих принципов РИС (издание 2022 года) Всемирной ассоциацией инфраструктуры водного транспорта при активном участии компании «Фламандские водные пути НВ».

28. В Брюссельском столичном регионе власти Брюсселя рассматривают законопроект, направленный на приведение брюссельских норм в отношении обязанности обмениваться данными о рейсе перед отправлением в соответствие с фламандскими нормами.

*Хорватия*

29. Проект «Развитие системы обозначения и сигнализации судоходной обстановки на водных путях Республики Хорватия» предусматривает капиталовложения в целях повышения качества обозначения и контроля обстановки на водных путях с учетом текущей ситуации и имеющихся современных решений. Сигнализация судоходной обстановки осуществляется на следующих водных путях:

- Дунай — с отметки 1295,5 км до отметки 1433,0 км;
- Драва — с отметки 0,00 км до отметки 198,6 км;
- Сава — с отметки 210,8 км до отметки 594,0 км;
- Купа — с отметки 0,00 км до отметки 5,0 км;
- Уна — с отметки 0,00 км до отметки 15,00 км.

30. В рамках указанных капиталовложений существующее программное обеспечение и оборудование будет обновлено и дополнено инструментами контроля средств навигационного ограждения; также будут приобретены новые навигационные знаки (буи) со встроенной навигационной системой, солнечными осветительными устройствами и датчиками глубины. Кроме того, обновление коснется двух действующих лоцмейстерских судов, которые устарели и будут заменены.

#### *Словакия*

31. После завершения проекта РИС КОМЕКС Словакия рассматривает возможность участия в проекте РИС КОМЕКС II.

32. Внедрение РИС в Словакии состоит из следующих этапов:

a) оборудование РИС словацкого участка Дуная протяженностью 168,4 км;

b) направление Транспортным управлением извещений судоводителям (ИС) в соответствии с последней версией стандарта NtS 4.0. Сервис предоставляет возможность отображения всех типов стандартизированных сообщений ИС и подписки на их получение;

c) обязательное использование приемопередатчиков АИС<sup>4</sup> в Словакии с 1 апреля 2014 года в соответствии с Законом о внутреннем судоходстве. Инфраструктура состоит из четырех базовых станций АИС, которые обеспечивают покрытие всего словацкого участка Дуная, включая общие участки с Австрией и Венгрией. Информация с бортовых приемопередатчиков АИС передается в центр РИС в Братиславе или в региональные центры в Габчиково, Комарно или Штурово. Поставщиком РИС является Национальное судоходное управление. Данные АИС также передаются на портал EuRIS;

d) поддержка национальной системой РИС системы передачи электронных судовых сообщений (ERI) в соответствии с техническими спецификациями (стандарт ERI), определенными в Имплементационном регламенте Комиссии (ЕС) 2019/1744 от 17 сентября 2019 года. После внедрения функции управления транспортными коридорами с помощью РИС и ввода в эксплуатацию системы SeeRIS, запланированного на сентябрь 2022 года, национальное приложение ERI будет постепенно выводиться из эксплуатации, а в качестве основного инструмента для электронной отчетности будет использоваться SeeRIS;

e) текущий процесс публикации электронных навигационных карт, составленных в соответствии с версией 2.3 стандарта СОЭНКИ ВС<sup>5</sup>. Карты составлены Словацким управлением водных путей (СВП) и доступны на веб-сайте СВП<sup>6</sup>, а также на портале Службы информации о фарватере Дуная<sup>7</sup> и на портале EuRIS<sup>8</sup>;

f) осуществление Транспортным управлением задач по ведению индекса РИС в Словакии и по предоставлению минимальных данных, предусмотренных Приложением I к Директиве 2005/44/ЕС. Последний вариант национального индекса РИС датирован 14 июня 2022 года. Он опубликован на портале SlovRIS<sup>9</sup>.

#### **vi) Программы и пилотные проекты, направленные на развитие автоматизированного, автономного и «умного» судоходства, а также внедрение цифровизации**

#### *Бельгия*

33. Компания «Фламандские водные пути НВ» играет роль первопроходца в области автоматизированных систем навигации и намерена проложить путь для

<sup>4</sup> Автоматическая идентификационная система.

<sup>5</sup> Системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства.

<sup>6</sup> [www.svp.sk/sk/uvodna-stranka/odstepne-zavody/oz-bratislava/riecne-informacne-sluzby/](http://www.svp.sk/sk/uvodna-stranka/odstepne-zavody/oz-bratislava/riecne-informacne-sluzby/).

<sup>7</sup> [www.danubeportal.com](http://www.danubeportal.com).

<sup>8</sup> [www.eurisportal.eu](http://www.eurisportal.eu).

<sup>9</sup> [www.slovrisk.sk/en/fairway-information/objects-reference-data-data-for-navigation/risk-index/](http://www.slovrisk.sk/en/fairway-information/objects-reference-data-data-for-navigation/risk-index/).

компаний, которые ведут деятельность в этой сфере, и тем самым внести свой вклад в будущее развитие автоматизированных систем навигации для коммерческих нужд. Автоматизированные системы навигации будут содействовать:

- повышению эффективности перевозок по внутренним водным путям;
- решению проблемы нехватки сотрудников и привлечения в сектор новых специалистов;
- появлению новых бизнес-проектов и потоков товаров;
- экологизации сектора и, следовательно, реализации Европейского «зеленого курса».

34. Программа «Умное судоходство» основывается на четырех компонентах: а) «умные суда»; б) «умная инфраструктура»; в) «умные данные»; и д) «умное регулирование».

#### *Словакия*

35. Министерство транспорта и строительства Словацкой Республики является членом консультативного совета проекта «ПЛАТИНА 3» и дает обратную связь по результатам выполнения задач проекта.

### **vii) Снижение среднего возраста флота, предотвращение загрязнения с судов, сокращение выбросов парниковых газов и загрязняющих веществ и повышение энергоэффективности внутреннего водного транспорта**

#### *Беларусь*

36. На балансе организаций водного транспорта Республики Беларусь по состоянию на конец 2021 года имеется 547 судов, из них:

- транспортные и вспомогательные суда, всего — 403 единицы;
- вспомогательные технические суда для путевых работ, всего — 144 единицы.

Около 94 % судов, находящихся на балансе организаций водного транспорта Республики Беларусь, имеют возраст свыше 30 лет.

37. Снижение среднего возраста флота Республики Беларусь осуществляется за счет его модернизации, которая продлевает срок эксплуатации судов на 20–25 лет. В настоящий момент в Республики Беларусь не осуществляется строительство новых судов, однако выполняются проекты по разработке судовой конструкторской документации. Так, например, в конце 2021 года были разработаны эскизный и технический проекты опытного самоходного судна грузоподъемностью 2300 т для перевозки широкой номенклатуры грузов.

38. Вопрос предотвращения загрязнения с судов находится в стадии проработки. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь направило в секретариат актуальный перечень приемных сооружений для сбора отходов, образующихся на борту судов на территории Республики Беларусь, и эта информация была внесена в добавление к Резолюции № 21.

39. В отношении сокращения выбросов от двигателей и повышения энергоэффективности внутреннего водного транспорта Республики Беларусь в рамках проведения мероприятий по модернизации судов осуществляется замена судовых двигателей и дизель-генераторов на более экономичные. В области альтернативных видов топлива и инновационных силовых установок проводятся научные исследования.

#### *Бельгия*

40. Бельгия твердо привержена дальнейшей работе по охране окружающей среды и особенно водных ресурсов в рамках Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов,



образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП):

- часть А Имплементационного регламента (маслосодержащие отходы): в июне 2022 года Конференция Договаривающихся сторон приняла поправку к статье 2.02, направленную на согласование стандартов сбора маслосодержащих и жиросодержащих отходов и улучшение контроля за стоком отходов;
- часть В Имплементационного регламента (отходы, связанные с грузом): в июне 2022 года Конференция Договаривающихся сторон приняла поправку к вступительным положениям добавления III КОВВП (стандарты разгрузки). В результате обновления и немедленного вступления в силу этого стандарта дождевая вода и водяной балласт могут обрабатываться так же, как и промывочная вода;
- важным вопросом в рамках КОВВП являются новые положения, регулирующие обработку газообразных остатков, которые образуются при перевозке наливных грузов. Вступление в силу этой важной поправки к Конвенции станет реальным шагом вперед в деле охраны окружающей среды. В настоящее время процедура ратификации проходит в Бельгии, Франции и Швейцарии.

41. Фламандские заинтересованные стороны (администрации водных путей, администрации портов и другие субъекты) в настоящее время объединяют усилия для разработки фламандского «зеленого курса» в области внутреннего судоходства. Этот проект принимает форму государственно-частного партнерства между различными заинтересованными сторонами из сектора водного транспорта. С помощью общих целей, реалистичных действий и конкретных обязательств партнеры стремятся повысить экологичность внутреннего судоходства к 2030 году. Общая цель — добиться экологизации сектора внутреннего судоходства во Фландрии, в частности сокращения выбросов из двигателей. Стратегические цели также включают постоянное повышение энергоэффективности внутреннего водного транспорта.

42. В 2018 году началась реализация двух программ помощи, направленных на поддержку экологизации флота. Задачей первой из них, завершившейся в конце 2020 года, была поддержка установки новых двигателей этапа V на маломерных судах. Задачей второй, действующей до конца 2022 года, является поддержка установки систем доочистки отработавших газов.

43. Экологизация транспорта включена в Стратегический план экономических преобразований, действующий в Брюссельском столичном регионе. Цель плана — к 2050 году добиться углеродной нейтральности региона, а к 2030 году переключить всю государственную помощь и меры экономического стимулирования на образцовые в экологическом плане компании. Порт Брюсселя также содействует присвоению логистическим компаниям, действующим в портовой зоне, специальной маркировки, подтверждающей углеродную нейтральность. В октябре 2019 года в порту Брюсселя прошло мероприятие «Экологичное внутреннее судоходство», организованное совместно с Европейской комиссией и направленное на содействие использованию электроэнергии и водорода для заправки судов будущего.

#### *Словакия*

44. АО «Государственные порты» планирует построить в районе порта Братиславы пункт сбора отходов для маломерных судов, чтобы обеспечить экологичную и современную заправку малых прогулочных судов и предотвратить разливы нефти при самостоятельной бункеровке. Если пункт сбора отходов будет совмещен с бункеровочной станцией, то включение стоимости утилизации отходов в цену топлива будет стимулировать операторов судов к использованию пунктов сбора отходов.

45. АО «Государственные порты» планирует строительство береговой инфраструктуры электроснабжения судов. Цель состоит в том, чтобы обеспечить судам подключение к береговой электрической сети и устранить необходимость выработки электроэнергии на борту во время стоянки. Строительство такой

инфраструктуры будет способствовать снижению уровня шума и устранению вредных выбросов.

46. АО «Государственные порты» планирует строительство терминала для альтернативных видов топлива. Это предложение основывается на стратегическом документе «Генеральный план — Братислава», в котором предлагается построить терминал с альтернативным судовым топливом в качестве альтернативы тяжелым нефтепродуктам. В момент разработки этой концепции в качестве основного альтернативного топлива для водного транспорта рассматривался сжиженный природный газ (СПГ). Однако в данный момент Государственные порты отмечают активное внедрение водорода в качестве дополнительного альтернативного варианта декарбонизации транспорта, и ведется экспертное обсуждение для определения стратегии внедрения альтернативных видов топлива на водном транспорте.

## **В. Создание инфраструктуры внутренних водных путей, устойчивой к воздействию климатических изменений**

### **viii) Меры и планы действий по адаптации отрасли к изменению климата и обеспечения эксплуатационной пригодности внутреннего водного транспорта**

#### *Беларусь*

47. Климат оказывает прямое воздействие на уровни воды на внутренних водных путях. Государственная администрация водного транспорта формирует информационный бюллетень, который является сводным документом оперативных сведений о состоянии внутренних водных путей Республики Беларусь, получаемых ежедневно от республиканских унитарных предприятий водного пути. Ежегодные данные о режиме и ресурсах поверхностных вод Республики Беларусь приводятся в Государственном водном кадастре Государственного учреждения «Республиканский центр по гидрометеорологии, контролю радиоактивного загрязнения и мониторингу окружающей среды» (Белгидромет). В целях адаптации отрасли внутреннего водного транспорта Республики Беларусь к изменению климата и обеспечения эксплуатационной пригодности судов проводятся соответствующие научные исследования.

#### *Бельгия*

48. В недавнем исследовании изучалось экономическое воздействие периодов низкого уровня воды во Фландрии на сектор водного транспорта и логистическую цепочку. Исследование продемонстрировало, что в зависимости от продолжительности и тяжести периода низкого уровня воды экономические потери составляют от 10 млн до 200 млн евро. В 2020 году Фландрия приступила к реализации «синего курса» — многолетнего плана по борьбе с засухой и нехваткой воды. Осуществляются целевые инвестиции в строительство насосной станции для поддержания достаточного уровня воды в водотоках Фландрии в периоды засухи, а также в ремонт инфраструктуры шлюзов для предотвращения протечек. Порт Брюсселя принимает участие в обсуждениях формата «мозговой штурм» с целью разработать новый инструмент для облегчения взаимодействия между всеми сторонами Брюссельского столичного региона в области мониторинга и последующих действий при наступлении экстремальных погодных условий, влияющих на судоходство.

#### *Словакия*

49. В августе 2021 года Министерство охраны окружающей среды Словацкой Республики разработало План действий по осуществлению Национальной стратегии адаптации к изменению климата Словацкой Республики. Цели плана связаны, в частности, с охраной и использованием водных ресурсов, а также управлением ими. Соответствующая деятельность направлена на повышение адаптационного потенциала страны в области охраны, использования водных ресурсов и управления

ими посредством совершенствования управления водными ресурсами в качестве ключевой задачи в условиях изменения климата. Одновременно внимание уделяется повышению уровня безопасности населения, защите критической инфраструктуры и ландшафта с опорой, в частности, на реформу ландшафтного планирования и внесение поправок в Закон о воде. При разработке плана действий Министерство охраны окружающей среды приняло во внимание План действий по устранению последствий засухи и нехватки воды (H2ODNOTA JE VODA), принятый в марте 2018 года.

**ix) Прогресс в строительстве водных путей, восстановлении фарватеров и реализации планов технического обслуживания международных рек и их судоходных притоков**

*Беларусь*

50. Перевозки грузов и пассажиров в Республике Беларусь осуществляются по внутренним водным путям общей протяженностью 2135,2 км, в том числе 1252,1 км участков с гарантированными глубинами. По территории Республики Беларусь проходит внутренний водный путь E 40, в состав которого входит Днепро-Бугский канал протяженностью 205 км, включающий в себя 11 судоходных шлюзов. В соответствии с обязательствами Республики Беларусь в рамках Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения в 2016–2020 годах продолжалась работа по ликвидации узких мест внутреннего водного пути E 40 путем реконструкции судоходных шлюзов восточного склона Днепро-Бугского канала (Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы). В 2019 году завершена реконструкция судоходного шлюза № 3 «Рагодоц» Днепро-Бугского канала, и шлюз введен в эксплуатацию; разработана проектно-сметная документация по судоходному шлюзу № 2 «Переруб», и в настоящее время ведется работа по его реконструкции.

*Словакия*

51. Дунай — единственная международная река, протекающая через Словакию. Словацкий участок Дуная — трансграничный водоток, 7,5 км которого составляют границу с Австрией, 22,5 км расположены на национальной территории и 142 км составляют границу с Венгрией. Генеральный план по восстановлению и поддержанию фарватера Дуная и его судоходных притоков был разработан в рамках Стратегии Европейского союза для Дунайского региона (приоритетная область 1a), и основан на Декларации по поддержанию эффективной инфраструктуры водного пути на Дунае и его судоходных притоках, принятой на Встрече дунайских министров в Люксембурге 7 июня 2012 года. В нем подчеркиваются национальные потребности и излагаются среднесрочные меры, необходимые для обеспечения гармоничного и стабильного состояния фарватера на Дунае и его притоках в соответствии с существующей международной правовой базой и соответствующими целями вышеупомянутой приоритетной области. Генеральный план реализуется посредством разнообразного портфеля транснациональных и национальных проектов. Словакия была партнером самого масштабного транснационального проекта — «Судоходный Дунай» (FAIRway Danube) (июль 2015 года — декабрь 2021 года). Одним из направлений деятельности, сопровождающих Генеральный план, является проект «Модернизация плотины в Габчиково».

**C. Содействие повышению привлекательности отрасли для рынка и возрастанию ее конкурентоспособности**

**x) Государственные программы финансирования развития внутреннего водного транспорта**

*Беларусь*

52. Мероприятия по развитию внутреннего водного транспорта финансируются из средств внебюджетного централизованного инвестиционного фонда Министерства

транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Республиканского бюджета Республики Беларусь, и содержатся в рамках пятилетних государственных программах Министерства:

- Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы;
- Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы.

#### *Словакия*

53. Оперативная программа комплексной инфраструктуры (ОП-II) была утверждена Европейской комиссией 28 октября 2014 года. ОП-II — это программный документ Словацкой Республики по привлечению помощи в транспортный сектор из фондов Европейского союза в 2014–2020 годах и улучшению доступа к информационно-коммуникационным технологиям, а также их использования и качества. В рамках ОП-II из средств Европейского союза и программ национального софинансирования была выделена сумма в размере 34 662 353 евро на проекты развития, модернизации и реконструкции инфраструктуры Дунайского водного пути, а также модернизации и развития инфраструктуры государственного порта Братиславы.

54. Оперативная программа Словакии (P SK) была утверждена правительством Словацкой Республики 1 июля 2022 года. P SK — это программный документ Словацкой Республики по использованию средств Европейского союза в 2021–2027 годах в связи с выполнением задач в пяти приоритетных областях: науки, исследований и инноваций; энергоэффективности и декарбонизации; транспорта; адаптируемого и доступного рынка труда; и современных регионов. Меры по повышению качества услуг, предоставляемых на водных путях Дуная и Вага, относятся к приоритетному направлению 3 «Транспорт» и конкретной цели 3.1 «Развитие климатоустойчивой, интеллектуальной, безопасной, устойчивой и интермодальной системы ТЕС-Т».

#### **xi) Программы обучения и профессиональной подготовки, направленных на содействие модернизации и экологизации флота, использование тренажеров, меры, направленные на привлечение кадров в отрасль, улучшение условий труда и социальных условий работников, повышение мобильности экипажей**

#### *Беларусь*

55. Общая численность работников организаций внутреннего водного транспорта Республики Беларусь — 1606 человек. Для работы в отрасли внутреннего водного транспорта Республики Беларусь на постоянной основе осуществляется подготовка квалифицированных кадров, обучаемых в:

- Белорусском национальном техническом университете (БНТУ);
- Белорусском государственном университете транспорта (БелГУТ);
- Светлогорском государственном индустриальном колледже.

#### *Бельгия*

56. Во Фландрии еще не разработаны программы обучения и подготовки в сферах модернизации, экологизации флота и инноваций, хотя стандарты экологичного плавания, разработанные Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ), включены в общий учебный план программ подготовки. На данный момент для целей обучения, подготовки и сдачи экзаменов утвержден один тренажер<sup>10</sup>. На уровне политики работу по повышению качества подготовки сотрудников сектора ведет специальная межведомственная рабочая группа. Соответственно, были установлены крайне гибкие условия зачисления для

<sup>10</sup> <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022-06/List%20of%20approved%20simulators%20Article%2021.pdf>.

представителей других профессий, выбравших программу подготовки по внутреннему водному транспорту. Кроме того, Фламандский центр знаний по вопросам внутренней навигации (KBV) активно работает над созданием плана по активизации привлечения в сектор молодых сотрудников. Этот проект входит в программу субсидирования, которую совместно реализуют правительство Фландрии и KBV с целью повышения уровня специализированных знаний и навыков сотрудников.

57. Брюссельский столичный регион и порт Брюсселя сотрудничают с центром подготовки и трудоустройства «Лоджистисити» в целях популяризации среди брюссельской молодежи профессий, связанных с водными путями. Обучение будущих работников водного транспорта осуществляется в рамках партнерства с государственной службой занятости и профессионального обучения Валлонии «Ле Форем».

58. Признание профессиональной квалификации регулируется Директивой (ЕС) 2017/2397 о признании профессиональных квалификаций на внутреннем судоходстве.

#### *Хорватия*

59. Чтобы заинтересовать молодежь получением профессиональных знаний в области внутреннего судоходства, для старшеклассников соответствующих учебных заведений проводятся конкурсы на получение стипендий. Осуществление Директивы (ЕС) 2017/2397 приведет к повышению мобильности членов экипажей судов и установлению единых стандартов профессиональной квалификации.

#### *Словакия*

60. В настоящее время в Словакии нет программ обучения и подготовки, направленных на модернизацию и экологизацию флота. На кафедре водного транспорта Жилинского университета есть тренажер для подготовки бакалавров в рамках учебного курса «Эксплуатация и экономика водного транспорта». Однако этот тренажер не соответствует стандартам, изложенным в Директиве (ЕС) 2017/2397. Министерство транспорта и строительства Словацкой Республики в сотрудничестве с заинтересованными средними школами и университетами ежегодно проводит мероприятие «Изучаем транспорт». Однако за долгое время учебный курс по водному транспорту выбрало очень мало учащихся. В начале 2023 года заинтересованные стороны договорились провести информационное мероприятие по вопросам образования и трудоустройства в секторе водного транспорта.

61. Министерство транспорта и строительства Словацкой Республики ведет активный социальный диалог с представителями Профсоюза работников водного транспорта и представителями Профсоюза работников транспорта, почты и связи.

62. Интеграция положений Директивы (ЕС) 2017/2397 и Директивы (ЕС) 2016/1629 в национальное законодательство и их постепенное осуществление входят в число наиболее значимых мер, направленных на повышение мобильности экипажей, признание судовых свидетельств и удостоверений членов экипажа.