



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

Женева, 3–5 октября 2018 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Текущее положение и тенденции в области
внутреннего водного транспорта****Резюме последних изменений в области внутреннего
судоходства в регионе ЕЭК****Записка секретариата*****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.2 а) направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» подпрограммы работы «Транспорт» на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (23 февраля 2018 года).
2. Рабочая группа, возможно, пожелает провести обмен информацией о текущем положении и тенденциях в области внутреннего судоходства в регионе ЕЭК, опираясь на этот документ, который был подготовлен секретариатом на основе информации, представленной правительствами государств-членов¹.
3. Подробные данные о перевозках грузов по внутренним водным путям в государствах – членах Европейского союза, в государствах Дунайской комиссией и в Швейцарии содержатся в обзоре рынка, который был выпущен Центральной комиссией судоходства по Рейну и размещен в Интернете по адресу www.inland-navigation-market.org/en/rapports/2017/q2/2-freight-traffic-on-inland-waterways.

* Настоящий доклад был представлен после предельного срока, с тем чтобы отразить в нем самую последнюю информацию.

¹ Если не указано иное.



II. Текущее положение и тенденции в секторе внутреннего водного транспорта государств-членов

A. Австрия**

Перевозка грузов

4. В таблице 1 ниже приведены данные по объемам грузов, перевезенных на австрийском участке Дуная в период 2016–2017 годов.

Таблица 1

Объемы перевозок на австрийском участке Дуная в 2016–2017 годах

Объемы грузовых перевозок, млн т	2016	2017
Импорт	4,300	4,822
Экспорт	1,976	2,381
Внутренние	0,609	0,389
Итого	9,071	9,619

¹ Начиная с 2005 года данные рассчитываются Статистическим управлением Австрии.

5. В целом в 2017 году совокупные объемы перевозок и перевалки грузов на водных путях возросли приблизительно на 500 000 т по сравнению с 2016 годом. По федеральным территориям общие показатели работы транспорта увеличились на 3,1%, превысив 2 млрд т-км. Совокупный же грузооборот внутри Австрии и за ее пределами вырос на 4,8% и достиг 9,7 млрд т-км. Объем трансграничных грузовых перевозок (совокупность экспорта, импорта и транзита) по сравнению с 2016 годом увеличился на 9,1%, или почти на 0,8 млн тонн. В портах и береговых перевалочных терминалах на австрийском Дунае было обработано в общей сложности 8,0 млн т грузов, что соответствует росту в 6,5% по сравнению с 2016 годом. Среди дунайских портов Австрии наивысшие показатели по объему грузов в 2017 году вновь продемонстрировал промышленный порт Фестальпине (Линц). В 2017 году общий объем грузов, обработанных в этом порту, составил примерно 3,6 млн т, что соответствует 45,1% от объема грузов, переваленных во всех портах и перевалочных терминалах австрийского Дуная, вместе взятых.

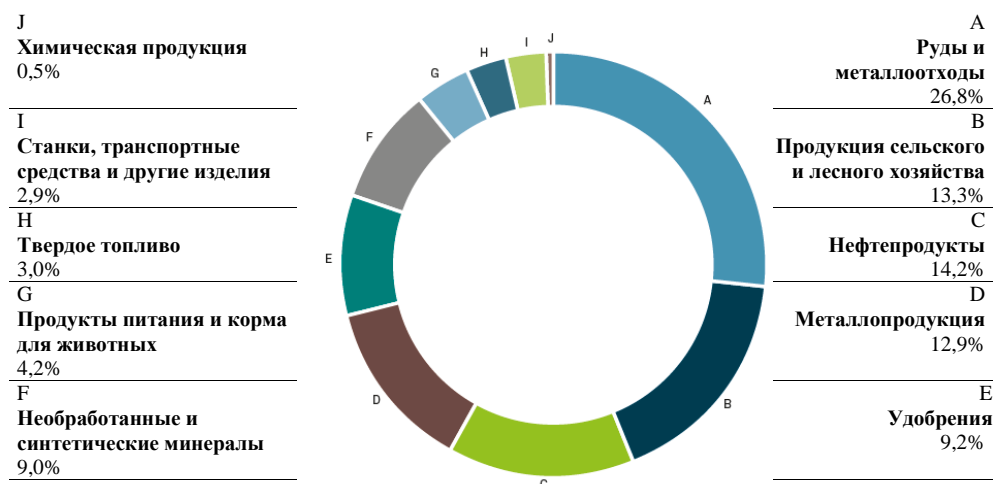
6. Объемы перевозок на австрийском Дунае за 2017 год в разбивке по группам товаров представлены на рис. 1 ниже.

7. В части пассажирских перевозок на австрийском участке Дуная в 2017 году был зафиксирован рост четвертый год подряд. В целом было перевезено примерно 1 265 000 пассажиров, что на 2,8% больше, чем в 2016 году. На австрийском участке Дуная было введено в эксплуатацию в общей сложности шесть новых судов.

** Annual Report on Danube Navigation in Austria, viadonau, 2018; размещен по ссылке www.viadonau.org/newsroom/publikationen/broschueren/?jumpurl=fileadmin%2Fcontent%2Fviadonau%2F01Newsroom%2FDokumente%2F2018%2FBroschueren%2FJahresbericht_2017_en.pdf&juSecure=1&mimeType=application%2Fpdf&locationData=267%3Att_content%3A288&juHash=29fc9c473482eae85cf976f52c49f4d69e704801.

Рис. I

Объемы перевозок на австрийском участке Дуная за 2017 год в разбивке по группам товаров



Проекты по развитию внутренних водных путей

8. Федеральное министерство транспорта, инноваций и технологий совместно с компанией «Виадонау» осуществляет ряд проектов и программ, которые направлены на повышение эффективности внутреннего судоходства, поощрение перехода от наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт и повышение значимости последнего в контексте мультимодального транспорта, в частности:

- Программа действий по Дунаю Федерального министерства транспорта, инноваций и технологий, направленная на поощрение использования Дуная в качестве безопасного и экологичного транспортного пути;
- Генеральный план для европейских транспортных министерств по эксплуатационно-техническому содержанию фарватера всего Дуная на основе самых современных цифровых решений в целях разработки на международном уровне согласованных высоких стандартов в сфере консервации, эксплуатационно-технического содержания и информационного обеспечения, с тем чтобы улучшить качество судоходства как на австрийском Дунае, так и во всем дунайском регионе;
- использование системы управления имуществом на водном транспорте (ВАМС) с применением специально разработанных цифровых инструментов, позволяющих проводить ежедневный анализ ситуации на водном транспорте и оптимизировать его работу;
- работа по международным проектам, таким как РИС КОМЕКС и «Судоходный Дунай»², в целях обеспечения гармонизации информации о фарватерах на общеевропейском уровне.

В. Беларусь

9. Всеобъемлющая стратегия развития внутреннего водного транспорта в Республике Беларусь определяется подпрограммой «Развитие внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь» Государственной программы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы, утвержденной постановлением № 345 Совета министров Республики Беларусь от 28 апреля 2016 года. Эта подпрограмма предусматривает модернизацию гидротехнических сооружений Днепровско-Бугского канала и модернизацию парка грузовых судов и

² Информацию о международных проектах с участием Австрии см. в разделе I.

судов технического флота. Кроме того, ведутся также работы по реконструкции гидроузла «Рагодош» и строительству порта для обработки минерально-строительных материалов на белорусском участке водного пути Е-40 в Бресте. Ввод в эксплуатацию этих объектов запланирован на 2019 год.

10. Данные об объемах грузовых перевозок в Беларуси за 2016–2018 годы приведены в таблице 2 ниже.

Таблица 2

Перевозка грузов по внутренним водным путям Республики Беларусь в 2016–2018 годах

	2016	2017	2018 (январь–август)
Грузооборот в т-км	21	28,7	9,071
Объем грузоперевозок в тыс т	2 144	2 019	1 312

С. Германия

Проекты в области развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта

11. В настоящее время осуществляются следующие проекты³:

а) модернизация фарватера на нескольких водных путях Германии: западногерманской системе каналов, реке Майн, Среднегерманском канале, реке Везер (в среднем течении) и др.;

б) строительство и модернизация шлюзов: строительство новых шлюзов на реке Везер, строительство новых шлюзовых камер на Кильском канале и реке Мозель, продление шлюзов на реке Неккар;

в) судоподъемники: строительство нового судоподъемника на канале Одер-Хафель и модернизация существующего судоподъемника в Люнебурге.

12. На предстоящий период запланирована модернизация фарватера на нижней и верхней Эльбе, на нижнем и верхнем Везере, на среднем Рейне и на Дунае.

13. В настоящее время Германия разрабатывает «Генеральный план для внутреннего судоходства», который призван найти решения для актуальных проблем в области внутреннего судоходства. Подготовка этого генерального плана ведется в сотрудничестве с заинтересованными сторонами от сектора внутреннего судоходства.

14. В Мангейме (Германия) 17 октября 2018 года состоится церемония высокого уровня по случаю 150-й годовщины подписания пересмотренного Договора о судоходстве по Рейну (Мангеймский акт) 1868 года.

Д. Нидерланды

Грузоперевозки⁴

15. В 2017 году общий объем грузов, перевезенных по внутренним водным путям в Нидерландах, достиг 317 млн т, что на 1% меньше ожидаемого показателя, при этом текущие темпы роста составляют лишь 0,6% в силу нескольких причин, таких как перегруженность морских портов, которая препятствует расширению внутренних контейнерных перевозок; сокращение объемов угля; а также нарушение навигации на

³ Информация по проекту РИС КОМЕКС (реализация систем управления коридорами при помощи РИС) с участием Германии приведена в разделе I.

⁴ Среднесрочные прогнозы по объемам грузовых перевозок по внутренним водным путям в Нидерландах содержатся в докладе «Улучшение мониторинга рынка внутреннего судоходства», выпущенном компанией «Пантейя». Краткий обзор был выпущен Экономическим комитетом Центральной комиссии судоходства по Рейну в документе ЕСО(18)12 от 4 июня 2018 года.

реке Маас и канале Маас-Ваал из-за аварии на плотине в Граве. В 2018 году ожидается увеличение объема грузов, перевозимых по внутренним водным путям, на 0,5%, или на 319 млн т, а к 2022 году – на 323 млн тонн. Поэтому в 2017–2022 годах ожидаемые средние темпы роста составят лишь 0,35%.

16. В 2017 году сухогрузными судами и составами было перевезено в общей сложности 178 млн т грузов; из них 71 млн т – внутренние перевозки, 66 млн т было экспортировано, в частности в Германию и Бельгию, и 41 млн т было импортировано из этих стран. В 2018 году ожидаемый объем грузов составил 181 млн т, а к 2022 году – 184 млн тонн. Объем жидких грузов составил 98 млн т: 35 млн т перевезено внутри страны, 36 млн т было экспортировано, в частности в Германию и Бельгию, и 27 млн т было ввезено из этих стран.

17. До 2022 года основным быстро растущим сегментом будут контейнерные перевозки, на которые приходится почти 40% от общего роста объемов перевозок сухих грузов. Этому будет способствовать открытие новых контейнерных терминалов в Алмело и Лелистаде.

Проекты в области развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта

18. Открытие находящегося на модернизации отрезка реки Маас на участке Вёрт-Тернайен, проходящем с севера на юг (проект МоМаРо, этап 2), теперь перенесено на 2020–2022 годы⁵.

19. Ведется модернизация канала им. Юлианы (проект МоМаРо, этап 2)⁵, открытие которого перенесено также на 2020–2022 годы.

Е. Румыния

20. К основным вопросам политики в области внутреннего водного транспорта, осуществляемой Министерством транспорта Румынии, относится следующее:

а) обеспечение минимальных условий, требуемых для безопасного плавания по Дунаю. В этом контексте сотрудничество в рамках осуществления Стратегии Европейского союза для Дунайского региона (СЕСДР), приоритетная область 1а «Внутренние водные пути», создает основу для реализации Генерального плана по восстановлению и поддержанию фарватера Дуная и его судоходных притоков⁶ и одобрения этого плана министрами транспорта придунайских стран. Генеральный план устанавливает уровень услуг для поддержания фарватера и определяет оборудование, необходимое речным администрациям для выполнения своих задач. Кроме того, были улучшены технические возможности по пропуску судов Речной администрации низовьев Дуная;

б) в соответствии с правительственным указом № 451/2018 была создана новая Администрация судоходного канала Бега-Тимиш, находящаяся в подчинении Министерства транспорта. Администрация этого канала отвечает за румынский участок судоходного канала Бега-Тимиш протяженностью 42,444 км. В настоящее время администрация занимается организационными вопросами и подготовкой правил судоходства по каналу Бега;

в) начиная с 2007 года в Румынии действуют речные информационные службы (РИС), призванные способствовать сокращению числа административных процедур на внутренних водных путях. Эту систему возможно использовать для установленных процедур прибытия и отправления судов, а также как источник информации о состоянии водного пути и движении судов. Доработано руководство по пограничному контролю вдоль Дуная и его судоходных притоков, и сейчас обсуждается набор рекомендаций для гармонизации процедур пограничного контроля, а также образцов документов. Для целей отчетности о прибытии и убытии судов,

⁵ Подробную информацию см. в документе ECE/TRANS/SC.3/2016/1.

⁶ Более подробную информацию см. в разделе I.

составе экипажа и указания списков пассажиров были разработаны стандартные формы для дунайского судоходства (ДАВИД);

d) разработка и внедрение стандартов для обучения и сертификации в области внутреннего судоходства: в настоящее время ощущается нехватка специалистов в области внутреннего судоходства. Общие стандарты подготовки и поддержка внутреннего судоходства призваны решить эту проблему. Румынское государственное учреждение ЧЕРОНАВ, подведомственное Министерству транспорта Румынии, успешно обеспечивает функции подготовки и обучения персонала для морских судов и судов внутреннего плавания, а также вспомогательного персонала для деятельности, связанной с судоходством. Совместно с Министерством транспорта ЧЕРОНАВ занимается осуществлением положений директивы 2017/2397 (ЕС) Европейского парламента и Совета от 12 декабря 2017 года о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве. В Галаце действует новое учреждение по подготовке персонала для внутреннего судоходства.

Проекты в области развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта⁷

Улучшение условий судоходства на участке Дуная Кэлэраши (375 км) – Браила (175 км)

21. Главной задачей проекта является обеспечение глубины 2,5 м в течение всего года на главном русле реки Дунай («Старый Дунай») в соответствии с рекомендациями Дунайской комиссии. Контракт на выполнение работ на трех ключевых участках (Бала, Эпурашу и остров Лупу) был подписан в апреле 2009 года, работы начались в августе 2011 года и были завершены в 2016 году. Стоимость контракта составила 49,65 млн евро, которые были ассигнованы из средств Секторальной операционной программы по транспорту на 2007–2013 годы (СОПТ). На участке Бала (347 км–342 км) работы не были завершены, и для поиска альтернативных решений проводится новое исследование, которое будет завершено в декабре 2018 года. Мониторинг возможных последствий для окружающей среды осуществлялся на протяжении всего хода работ и в течение двух лет после завершения гидротехнических работ (проект РОМОМЕД).

Проект «ФАСТ Даныюб»

22. Проект нацелен на улучшение судоходных условий на общем румынско-болгарском участке Дуная от 845,5 км (Тимок) до 375 км (Силистра). Этот участок имеет свободное течение и характеризуется переменными гидродинамическими условиями, частыми изменениями направления судового хода и эрозией речного русла. Основная цель проекта заключается в определении технических решений в целях обеспечения движения судов на этом участке и безопасности перевозок на Дунае в течение всего года в соответствии с рекомендациями Дунайской комиссии. Проект был одобрен для финансирования в рамках Европейского механизма взаимодействия (КЕФ), конкурс на 2014 год, и его общий бюджет составляет 5,25 млн евро. Работы начались в марте 2017 года: в 2017 году были проведены два цикла измерений, в том числе методом аэросъемки, а также с воды и на береговой линии. Был составлен перечень возможных решений, и ведется подготовка к осуществлению надлежащих экологических мер.

Модернизация шлюзов на судоходных каналах

23. Основной целью проекта является модернизация шлюзов Аджиджа, Чернавода и Овидиу, гидротехнических сооружений и установок, включая насосные станции и дамбы, находящиеся в ведении Администрации судоходных каналов Румынии. Стоимость проектов составляет 228,6 млн евро, и их финансирование обеспечивается за счет СОПТ и Операционной программы по крупной инфраструктуре на

⁷ Информацию о международном проекте «Судоходный Дунай», в котором принимает участие Румыния, см. в разделе I.

2014–2020 годы. Работы начаты в августе 2013 года и будут завершены в декабре 2019 года.

Защита берегов на каналах Дунай-Черное море и Поарта Албэ-Мидиа-Нэводари.

24. К вводу этих каналов в эксплуатацию в 1984 и 1986 годах были завершены лишь минимальные работы, необходимые для нормального движения судов. В настоящее время ведутся работы в рамках выделенного государственного бюджета в целях укрепления высоких берегов.

Защита берегов на Сулинском канале

25. Это из один из основных проектов на морском участке Дуная, целью которого является защита береговой линии Сулинского канала от повреждения при движении морских судов большой вместимости, а также защита района дельты Дуная, населения и промышленных объектов от наводнений. Работы по защите береговой линии на протяжении 15 км были выполнены в 2010–2012 годах. Для дальнейших работ на следующих 50 км в 2016 году была проведена технико-экономическая оценка. Примерная стоимость работ составляет 82,74 млн евро при финансировании за счет Операционной программы по крупной инфраструктуре на 2014–2020 годы.

Проект «СВИМ» (Рациональное комплексное управление водными путями)

26. Этот проект нацелен на устранение узких мест путем проведения дноуглубительных работ для улучшения судоходных условий на Дунае. Стоимость проекта составляет 12,22 млн евро, а финансирование обеспечивается за счет КЕФ на 2015 год. Необходимое оборудование для дноуглубительных работ включает фрезерный земснаряд, буксир-толкач, две грунтоотвозные баржи и понтон для причаливания и загрузки грунтоотвозных барж. Это оборудование будет доставлено в марте 2019 года и использовано для дноуглубительных работ в порту Корабия, в районе моста Калафат-Видин и в районе города Бекет.

Речные порты Дуная

27. Финансирование строительства мультимодального терминала в Галаце было одобрено за счет КЕФ на 2015 год. Новый погрузочно-разгрузочный терминал для барж в Джурджу находится в стадии строительства с финансированием за счет КЕФ на 2014 год. К 2020 году планируется реализация проектов по восстановлению портовой инфраструктуры в портах Браила и Тульчеа.

Модернизация инфраструктуры порта Констанца

28. Цель этого проекта состоит в том, чтобы увеличить глубину в портовых бассейнах и подходах фарватерах. Проект в настоящее время находится на этапе проведения торгов, а финансирование в размере 50,4 млн евро обеспечивается за счет Операционной программы по крупной инфраструктуре на 2014–2020 годы. Кроме того, готовятся новые проекты, которые предусматривают строительство нового нефтяного терминала на искусственном острове, модернизацию коммунальных сетей (водо- и электроснабжения), удлинение причалов № 3 и № 4 «Юг», а также развитие железнодорожного и автодорожного сообщения.

Г. Российская Федерация

29. Меры по развитию внутреннего водного транспорта предусмотрены в следующих стратегиях и программах:

- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением № 1734-р Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008;

- Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением №327-р Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 года;
- Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением №1596 Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года.

30. За навигационный период 2017 года общий объем грузов, перевезенных по внутренним водным путям Российской Федерации, достиг 118,6 млн т, из которых на долю международных перевозок пришлось 26,7 млн т (при совокупном грузообороте в 67 313 млн т-км), а число перевезенных пассажиров достигло 2,6 млн (при совокупном пассажирообороте в 562,4 млн пассажиро-км).

31. На внутренних водных путях Российской Федерации, открытых для судов под флагом иностранного государства, в настоящее время осуществляются два приоритетных проекта:

- строительство Багаевского гидроузла на реке Дон (Е-90), который будет введен в эксплуатацию в 2020 году и призван увеличить пропускную способность до 23 млн т в период навигации;
- строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на Волге (Е-50), который будет введен в эксплуатацию в 2021 году и призван увеличить пропускную способность до 28,6 млн т в период навигации.

32. В 2024 году планируется ввести в эксплуатацию второй шлюз Нижне-Свирского гидроузла (Е-50), что позволит увеличить пропускную способность до 20 млн т в период навигации.

Г. Сербия

Перевозка грузов

33. За 2017 год общий объем грузовых перевозок по водным путям Республики Сербия составил 10,46 млн т, что представляет собой сокращение по сравнению с 12,22 млн т в 2016 году (см. рис. II и III ниже). Водный транспорт в Республике Сербия значительным образом ориентирован на международные перевозки, поскольку 86% от общего объема перевозок – это трансграничные перевозки (включая экспорт, импорт и транзит). Доли импорта, экспорта, внутренних и транзитных потоков показаны на рис. II ниже. С точки зрения водных путей большинство перевозок осуществляется по Дунаю (91%), а 6% приходится на реку Сава и оставшиеся 3% – на другие водные пути.

Рис. II

Структура перевозок по внутренним водным путям в Сербии (2017 год)

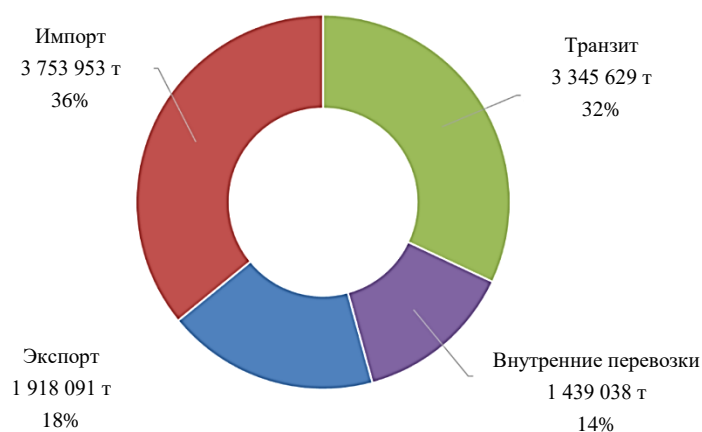
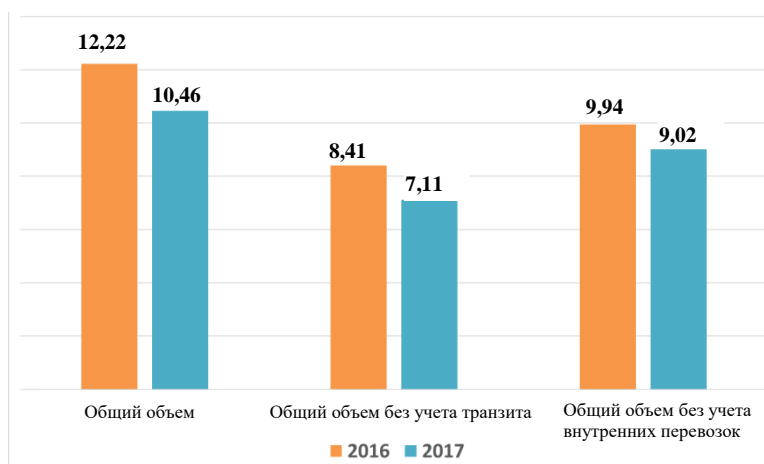


Рис. III
Объем грузов, 2016–2017 годы (млн т)



Проекты в области развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта

Надзор и контроль за состоянием окружающей среды в ходе выполнения русловыправительных и дноуглубительных работ на важнейших участках реки Дунай в Сербии

34. Целью проекта является улучшение условий судоходства на Дунае с точки зрения имеющихся параметров фарватера в периоды низкой воды путем осуществления экологически обоснованных работ и строгой программы экологического мониторинга. Район осуществления проекта охватывает шесть ключевых судоходных участков сербского Дуная, на отрезке между 1 295 км и 1 170 км. Проект предусматривает следующие виды деятельности:

- надзор за выполнением русловыправительных и дноуглубительных работ на шести ключевых судоходных участках сербского Дуная;
- мониторинг состояния окружающей среды до, во время и после завершения работ;
- осуществление русловыправительных и дноуглубительных работ.

Работы официально начались 21 августа 2018 года на участке Футог, после того как был завершен экологический мониторинг, который позволил получить исходные значения определенных гидроморфологических и донных показателей, а также биологических и других показателей качества воды. С более подробной информацией можно ознакомиться на сербском и английском языках по адресу www.plovput.rs/forum-zainteresovanih-strana.

Оказание технической помощи и надзор за установкой оборудования и интеграция системы навигационного мониторинга на реке Дунай

35. Этот проект будет способствовать повышению пропускной способности и безопасности экологически обоснованного и устойчивого внутреннего водного транспорта на реке Дунай как части Рейнско-Дунайского коридора базовой сети, входящего в Трансевропейскую транспортную сеть (ТЭС-Т). Проект охватывает разработку и внедрение системы навигационного мониторинга и реагирования на сербском участке Дуная, а именно:

- разработку программного обеспечения, которое позволяет осуществить интеграцию компонентов системы и использовать существующую инфраструктуру учреждения-бенефициара и конечного получателя для обнаружения и отслеживания судов на сербском участке Дуная;

- установку и отладку центральной системы в целях обеспечения ее полного функционирования и тестирование системы навигационного мониторинга и реагирования;
- организацию программы подготовки для сотрудников конечного получателя, которые будут выступать операторами системы;
- проведение испытательных операций для подтверждения надежности и стабильности работы системы в ходе регулярных операций.

36. Для целей развертывания этой системы будет использоваться существующая береговая инфраструктура АИС для обнаружения и отслеживания судов, а также центральный сегмент уже существующей системы РИС Сербии. Подробная архитектура системы была окончательно доработана и официально утверждена. Этап осуществления официально начался 1 сентября 2017 года.

Н. Словакия

Перевозка грузов

37. Статистические данные о перевозках грузов по внутренним водным путям в Словацкой Республике в 2016–2017 годах, в тысячах тонн, приведены в таблице ниже⁸.

Таблица 3

Перевозка грузов по внутренним водным путям в Словацкой Республике в 2016 году

	2016	2017
Грузоперевозки, тыс т	6 758	6 896
Международные перевозки	1 878	1 809
Грузооборот в т-км	903	933
Международные перевозки	68	60

Развитие инфраструктуры внутренних водных путей

38. Стратегический план развития транспорта Словацкой Республики призван задать эффективный курс развития транспортного сектора и определить пути реализации этой концепции развития. В нем определены ключевые узкие места в области транспортной инфраструктуры, общественного пассажирского и немоторизованного транспорта, а также организации дорожного движения, обслуживания и перевозок. Главные цели Стратегического плана развития транспорта применительно к сектору водного транспорта:

- развитие, модернизация и реконструкция инфраструктуры водного транспорта;
- поддержание, реконструкция, модернизация и развитие государственной портовой инфраструктуры;
- внедрение новых технологий;
- снижения экологического воздействия водного транспорта;
- создание надлежащих условий для обучения персонала для работы на водном транспорте;
- повышение энергоэффективности, сокращение потребления природных ресурсов, охрана экосистем и создание альтернативной экономики с низким уровнем выбросов углерода;
- повышение безопасности транспортных систем.

⁸ Данные Статистического управления Словацкой Республики.

39. Стратегию планируется реализовать в два этапа: этап I – до 2020 года, этап II – 2021–2030 годы.

Оперативная программа комплексной инфраструктуры на 2014–2020 годы

40. В период 2016–2017 годов в области водного транспорта был принят ряд мер по подготовке к реализации новых проектов и их осуществлению. Национальная программа «Оперативная программа комплексной инфраструктуры на 2014–2020 годы» (ОП-II) была одобрена Европейской комиссией 28 октября 2014 года. Она представляет собой стратегический документ Словацкой Республики, направленный на поддержку сектора транспорта и ИКТ⁹ (расширение доступа и использования и повышение качества) в период 2014–2020 годов. Ниже перечислены проекты, которые разрабатываются и осуществляются в рамках ОП-II, приоритетное направление 4:

<i>Проект</i>	<i>Стадия</i>
1. Модернизация и строительство порта общего пользования Братислава	Технико-экономическое обоснование
2. Модернизация и строительство порта общего пользования Братислава (модернизация инфраструктуры: соединительные элементы, перпендикулярные ограждения, лестницы, прибрежные пешеходные дорожки, якорные стоянки для ожидающих судов, предупреждающие знаки)	Подготовка проектной документации
3. Реконструкция и завершение создания портовых ограждений и армированных поверхностей	Подготовка проектной документации
4. Проект по повышению безопасности и подготовка плана действий в чрезвычайных ситуациях для порта общего пользования Братислава	
5. Технические меры по обеспечению необходимых параметров на судоходном участке Дунае между 1 880,26 р. км ¹⁰ и 1 708,20 р. км	Технико-экономическое обоснование, этап I
6. Строительство терминала СПГ в порту общего пользования Братислава	Предпроектная подготовка
7. Обеспечение безопасности портов	Предпроектная подготовка
8. Строительство базовых сооружений для судов в порту общего пользования Братислава	Предпроектная подготовка
9. Модернизация разметки и знаков судоходной обстановки на дунайском водном пути	Технико-экономическое исследование
10. Организация регулярного пассажирского водного сообщения по Дунаю – ДУНАЙБУС	Предпроектная подготовка
11. Изменение скорости потока в нижней части водохранилища Грушов	Предпроектная и проектная подготовка

41. Национальные проекты, в том числе отдельные проекты инвестиционного и неинвестиционного характера, предусматривают реализацию таких видов деятельности, которые вписываются в рамки четко определенных региональных или

⁹ Информационно-коммуникационные технологии.

¹⁰ Речной километр.

национальных стратегий либо дополняют такие стратегии. Они увязаны со стратегией, определенной в рамках ОП-П, осуществляются с уделением особого внимания устранению региональных перекосов. Общая сумма допустимых расходов составляет менее 75 млн евро. В случае поэтапных проектов общая сумма расходов не превышает 50 млн евро. Основные проекты изложены ниже¹¹.

Технические меры по обеспечению необходимых параметров на судоходном участке Дунае между 1 880,26 р. км и 1 708,20 р. км

42. В базовой транспортной сети ТЕС-Т¹² Дунай обозначен в качестве европейского транспортного коридора VII. Поскольку Дунай является водным путем международного значения, то на нем в соответствии с критериями Дунайской комиссии и требованиями Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения должен обеспечиваться определенный уровень эффективности перевозок по крайней мере 300 дней в году. Кроме того, улучшение условий судоходства на Дунае будет иметь существенное значение для возможности расширенного и более эффективного использования существующих дунайских портов в Словацкой Республике. Анализ показывает, что на каждом из логически разделенных участков Дуная (устья реки Морава-Братислава, Братислава-Сап, Сап-Штурово) имеются серьезные недостатки с точки зрения обеспечения надлежащих условий судоходства.

43. В настоящее время существуют критические места на данном судоходном участке Дунае, в частности с каменистым дном, которые создают препятствия для судоходства и по этой причине мешают полному использованию потенциала Дуная в качестве водной транспортной артерии в течение всего года. Исследования, ведущиеся с 1950-х годов, показывают, что для улучшения этой ситуации необходимо и продолжать русловыправительные работы на дунайском водном пути по аналогии с теми, которые осуществляются на верхнем Дунае в Германии и Австрии. Данный проект должен опираться на результаты уже реализованных проектов в этой области и призван предложить индивидуальные технические меры, направленные на обеспечение безопасного судоходства и достаточной эффективности транспорта на этих критических участках. Общий бюджет проекта составляет 5 051 628,80 евро; срок реализации: сентябрь 2018 года – август 2020 года.

Строительство терминала СПГ в порту общего пользования Братислава

44. Предпроектная подготовка финансируется за счет ресурсов ОП-П, приоритетное направление 4 «Инфраструктура водного транспорта» (коридоры базовой сети ТЕС-Т). Конкретной целью проекта является повышение качества услуг, предоставляемых в порту общего пользования Братислава. Осуществление данного проекта будет способствовать улучшению экологической обстановки в порту Братислава в соответствии с требованиями по внедрению альтернативных видов топлива в портах общего пользования Европейского союза. Основная деятельность по проекту заключается в подготовке технико-экономического обоснования. Общая сумма бюджета составляет 686 856, 80 евро; срок реализации: с января по декабрь 2018 года.

Национальные проекты, финансируемые совместно с КЕФ

45. Механизм КЕФ является одним из важнейших инструментов финансирования Европейского союза, призванный стимулировать экономический рост, создание рабочих мест и повышение конкурентоспособности посредством адресных инвестиций в инфраструктуру на европейском уровне. Он способствует созданию высокоэффективных, устойчивых и эффективно связанных между собой трансъевропейских сетей в секторах транспорта, энергетики и цифровых услуг.

¹¹ Информацию о международных проектах с участием Словацкой Республики см. в разделе I.

¹² Трансъевропейская транспортная сеть.

Инвестиции по линии КЕФ направлены на восполнение недостающих звеньев в магистральной энергетической, транспортной и цифровой инфраструктуре Европы.

Модернизация плотины Габчиково

46. Цель этого проекта состоит в том, чтобы повысить эффективность, надежность и тем самым конкурентоспособность Дуная как водной артерии, являющейся частью ТЕС-Т. Помимо других целей, проект призван укрепить устойчивость водного сообщения между Словацкой Республикой и другими придунайскими государствами, а также, согласно политике Европейского союза, оказать поддержку этому экономически эффективному и экологически безопасному виду транспорта, потенциал которого еще далеко не реализован. Проект предусматривает проведение следующих строительных работ:

- замена верхних и нижних ворот шлюзовых камер плотины Габчиково;
- восстановление системы наполнения и опорожнения с применением новых технологий в целях обеспечения максимально оперативного наполнения и опорожнения шлюзов при минимизации нагрузки на узлы гидротехнической системы;
- замена верхнего створчатого затвора;
- замена элементов обеспечения динамической защиты ворот;
- уплотнение подстилающего грунта и герметизация деформационных швов на сооружениях плотины Габчиково в целях повышения надежности и безопасности конструкции шлюзовых камер;
- разработка и внедрение экспертной системы контроля во избежание любого риска для судов из-за ограниченных параметров фарватера или неправильных манипуляций с изменением расхода и уровня воды.

47. Общий бюджет составляет 144 665 000 евро. Срок реализации: с февраля 2016 года по декабрь 2020 года.

Проект ДаРеМ – восстановительные меры на Дунае

48. Проект преследует следующие основные цели:

- обеспечение устойчивого использования фарватера Дуная и смягчение негативных воздействия донных отложений в водохранилище Грушов на участке с 1 845 р. км по 1 868 р. км;
- повышение качества и безопасности судоходства;
- устранение узких мест на словацком участке водного пути Дуная;
- создание условий для удаления донных отложений исходя из экологических требований и нужд рынка.

49. Общая сумма бюджета по проекту составляет 9 750 000 евро. Срок реализации: с февраля 2017 года по декабрь 2020 года.

Генеральный план и технико-экономическое обоснование для порта общего пользования Комарно

50. Этот проект является частью международного проекта, направленного на разработку комплексной сети мультимодальных внутренних портов вдоль Дуная в целях укрепления устойчивого транспорта и регионального развития. Основные цели проекта:

- подготовка генерального плана, в котором будут определены более широкие рамки для эффективного функционирования порта Комарно, в соответствии с национальным и европейским законодательством;

- подготовка технико-экономического обоснования для развития порта общего пользования Комарно, которое будет учитывать предусмотренные генеральным планом результаты и содержать оценку различных вариантов модернизации этого порта.

51. Общий бюджет составляет 673 100 евро. Продолжительность реализации проекта: сентябрь 2016 года – октябрь 2019 года.

I. Международные проекты

Генеральный план по восстановлению и поддержанию фарватера Дуная и его судоходных притоков и проект «Судоходный Дунай»

52. Проект «Судоходный Дунай», финансируемый по линии КЕФ и охватывающий широкий круг бенефициаров, является первым этапом осуществления «Генерального плана по восстановлению и поддержанию фарватера Дуная и его судоходных притоков», который в свою очередь является частью Плана работ по базовой сети ТЕС-Т в Рейнско-Дунайском коридоре. Генеральный план, который разрабатывался в тесном сотрудничестве со всеми придунайскими государствами, предусматривает согласованные инициативы, направленные на устранение узких мест в инфраструктуре вдоль Рейнско-Дунайского коридора.

53. Проект «Судоходный Дунай» нацелен на реализацию Генерального плана по восстановлению и поддержанию фарватера Дуная и его судоходных притоков, принятого министрами транспорта стран, охваченных Стратегией ЕС для Дунайского региона (СЕСДР), в декабре 2014 года. Целью Генерального плана является достижение и поддержание надлежащих условий судоходства путем обеспечения минимального необходимого уровня обслуживания внутреннего водного пути. Этот проект был утвержден к финансированию в 2014 году с общим бюджетом 23 400 000 евро. Продолжительность: июль 2015 года – июнь 2020 года.

54. Проект «Судоходный Дунай», девизом которого является «приверженность повышению уровня безопасности, эффективности и экологичности внутреннего судоходства», осуществляется на согласованной основе при участии консорциума партнеров из шести стран: Австрии, Словацкой Республики, Венгрии, Хорватии, Болгарии и Румынии. Координатором проекта выступает компания «Виадонау». Проект «Судоходный Дунай» предусматривает следующие меры:

- проведение совместных закупок современного оборудования для гидрологических служб (гидрографических судов и судов, устанавливающих маркировку);
- проведение экспериментальных работ с оценкой результатов;
- сбор основных данных по всем критически важным участкам водного пути Дуная;
- анализ и оценка собранных данных в качестве основы для согласованного мониторинга судоходного статуса;
- подготовку согласованных прогнозов уровня воды;
- выработка оптимальных маршрутов фарватера исходя из текущих данных по измеренным глубинам.

Проект по реализации систем управления коридорами при помощи РИС

55. Основные цели проекта РИС КОМЕКС:

- разработка общей концепции управления коридорами при помощи РИС (начиная с результатов проекта КоРИСМа) при координации между поставщиками услуг РИС и пользователями в логистическом секторе (например, грузоотправителями, капитанами и операторами судов) в целях обеспечения актуальности осуществляемых услуг;

- внедрение и обеспечение постоянного функционирования отдельных составных элементов общей концепции, которая предусматривает обеспечение качества и доступности информационных служб, отвечающих за каждый из аспектов: фарватер, движение судов и перевозки, – что, в частности, позволит значительно увеличить эффективность перевозок на внутренних водных путях, а также будет непосредственно способствовать получению общих выгод от использования РИС, т.е. повышению безопасности, эффективности и экологичности внутреннего судоходства как вида транспорта;
- определение и согласование операционных параметров (правовых, организационных, финансовых и технических процедур и требований к качеству) с целью обеспечить дальнейшее устойчивое развитие, внедрение и функционирование инфраструктуры и услуг по управлению транспортными коридорами при помощи РИС после завершения данного проекта;
- согласование концепций обмена данными РИС посредством совместной разработки и конкретизации услуг по управлению коридорами с помощью РИС во избежание появления разных концепций обмена данными;
- достижение прогресса в согласовании работы транспортных информационных служб на общеевропейском уровне и/или на уровне коридоров с использованием существующих решений и концепций.

56. Проект РИС КОМЕКС предусматривает создание гармонизированных РИС для включения в инициативу ДИНА¹³ Европейской комиссии, что позволит продвинуться на один шаг вперед на пути к интеграции РИС со службами других видов транспорта. Проект осуществляется при участии 15 партнеров из 30 стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Люксембурга, Нидерландов, Румынии, Сербии, Словакии, Франции, Хорватии и Чешской Республики. Координатором проекта является компания «Виadonaу» (Австрия).

57. Общий бюджет проекта составляет 1 970 000 евро. Проект финансируется совместно с КЕФ. Срок реализации: февраль 2016 года – декабрь 2020 года.

¹³ Проект по оцифровке сегмента внутреннего судоходства.