



---

## **Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по внутреннему  
водному транспорту**

**Шестьдесят пятая сессия**

Женева, 3–5 ноября 2021 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Текущее положение и тенденции в области внутреннего  
водного транспорта: последние изменения и текущая  
деятельность в секторе внутреннего водного транспорта**

### **Стимулирование развития европейского внутреннего водного транспорта, отвечающего требованиям будущего (НАЯДЫ III): план действий в области внутреннего водного транспорта на период 2021–2027 годов**

**Записка секретариата**

#### **Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2021 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе». Программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51).
2. В приложении I к настоящему документу секретариат воспроизводит основные положения Сообщения Европейской комиссии для Европейского парламента, Совета, Европейского экономического и социального комитета и Комитета регионов от 24 июня 2021 года «НАЯДЫ III: стимулирование развития европейского внутреннего водного транспорта, отвечающего требованиям будущего»\*, а в приложении II — прилагаемый к этому сообщению Европейской комиссии План действий.

---

\* <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/com20210324-naiades.pdf>.



## Приложение I

### НАЯДЫ III: стимулирование развития европейского внутреннего водного транспорта, отвечающего требованиям будущего

#### 1. Введение

Коренная трансформация наших транспортных систем в направлении мобильности с нулевым уровнем выбросов требует комплексного мультимодального подхода, четко ориентированного на стимулирование использования более устойчивых и менее перегруженных видов транспорта.

Вполне очевидно, что внутреннему водному транспорту (ВВТ), давно признанному — наряду с железнодорожным — одним из наиболее эффективных с точки зрения выбросов CO<sub>2</sub> видов транспорта (на тонну перевозимых грузов)<sup>1</sup>, отводится центральное место в усилиях Союза по декарбонизации транспортной системы.

Европейский «Зеленый курс»<sup>2</sup> нацеливает на решительные действия по переориентации значительной части грузов, перевозимых автомобильным транспортом (в настоящее время на него приходится 75 % внутренних грузоперевозок), на внутреннее судоходство и железную дорогу, и с этой целью предусматриваются меры по увеличению с 2021 года пропускной способности внутренних водных путей. Аналогичным образом, в принятой 9 декабря 2020 года Стратегии устойчивой и разумной мобильности<sup>3</sup>, закладывающей основу для того, чтобы транспортная система ЕС\*\* смогла встать на экологичные рельсы и путь цифровой трансформации и стала более устойчивой к будущим кризисам, подчеркивается необходимость активного перехода на более устойчивые виды транспорта и указывается, что доля внутреннего водного транспорта и каботажного судоходства должна увеличиться, соответственно, на 25 % к 2030 году и на 50 % к 2050 году. Основной целью принятого 12 мая 2021 года Плана действий по достижению нулевого уровня загрязнения<sup>4</sup> также является мобильность с нулевым уровнем выбросов.

Однако, несмотря на свои экологические преимущества и предпринимаемые усилия по модернизации операций, в последние годы общая доля сектора внутреннего водного транспорта ЕС не характеризуется желаемым ростом, стабильно оставаясь на уровне около 6 %<sup>5</sup>.

Необходимы решительные дополнительные действия для более эффективного решения проблем, мешающих сектору привлекать большие объемы грузов и использовать возможности, связанные с переходом к экономике с нулевым уровнем выбросов и цифровой экономике.

Высокая доля внутреннего водного транспорта в общем объеме грузовых перевозок в ряде стран, например Нидерландах (42,7 %), Румынии (28,1 %) или Болгарии (31,8 %)<sup>6</sup>, а также растущее использование данного вида транспорта в рамках

<sup>1</sup> «STREAM» — исследование компании «СЕ Делфт».

<sup>2</sup> Европейский «зеленый курс», COM(2019)640 final.

<sup>3</sup> Стратегия устойчивой и разумной мобильности — к европейскому транспорту, отвечающему требованиям будущего, COM(2020)789 final.

\*\* *Примечание секретариата:* Европейский союз.

<sup>4</sup> Сообщение Комиссии: «К нулевому уровню загрязнения воздуха, воды и почвы», COM(2021)400 final.

<sup>5</sup> Обзор рынка ЕС: [https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2021/04/Market-report-2014-2019\\_Web\\_BD.pdf](https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2021/04/Market-report-2014-2019_Web_BD.pdf).

<sup>6</sup> Распределение грузовых перевозок по видам транспорта — внутренние водные пути, 2019 год, Евростат — поисковик данных ([europa.eu](http://europa.eu)).

городской логистики некоторых из наиболее густонаселенных городов ЕС<sup>7</sup> наглядно свидетельствуют о большом — при наличии соответствующих условий — потенциале этого сектора.

Крайне важно закрепить эти позитивные сдвиги и в дальнейшем задействовать нереализованный потенциал как вдоль коридоров ТЕС-Т\*\*\*, так и в тех центральных районах городов, где внутренние водные пути способны «озеленить» последнюю милю городской логистической сети.

Составной частью такой трансформации, причем как в городских районах, так и за их пределами, должна стать мультимодальная логистика. Сегодня в некоторых регионах Европы ощущается явная нехватка перегрузочной инфраструктуры, в частности внутренних мультимодальных терминалов, и этому вопросу следует уделять первостепенное внимание. Более того, необходимо обеспечить, чтобы система внутреннего водного транспорта функционировала более эффективно как сама по себе, так и в рамках трансграничных мультимодальных логистических цепочек, за счет оптимизации условий судоходства, более широкого использования интеллектуальных систем управления движением и мультимодального обмена данными. Это потребует не только значительных инвестиций в инфраструктуру ВВТ и мультимодальных перевозок, в модернизацию и цифровизацию флота, но также адаптации политики и правовой базы ЕС в интересах развития внутреннего водного транспорта, в частности путем решения проблемы продолжающейся фрагментации рынка и улучшения существующей структуры интермодальных перевозок<sup>8</sup>.

Равным образом, сектор сталкивается с такими новыми вызовами, как усиление изменения климата и учащение экстремальных погодных явлений, которые серьезно сказываются на эффективности и надежности его функционирования и требуют адекватных ответных мер на уровне политики ЕС. Кроме того, сектор, в котором действуют главным образом МСП<sup>†</sup>, особенно сильно пострадал от периодов экономического спада в Европе: резкое снижение активности наблюдалось в 2009–2010 годах<sup>9</sup>, а также совсем недавно из-за кризиса COVID-19. В 2020 году общие потери, понесенные сектором вследствие сокращения на 70 % объема пассажирских перевозок и на 8 % — грузовых перевозок, составили в стоимостном выражении порядка 2,7 млрд евро. Эти масштабные экономические потрясения, вкуче с жесткой ценовой конкуренцией со стороны других видов транспорта, крайне ограничили возможности сектора в плане реинвестирования в новые или инновационные технологии, а также привлечения рабочей силы.

Как следствие, флот судов внутреннего плавания, который по своей возрастной структуре является довольно старым (большинство судов построено до 2000 года), плохо подготовлен к планируемому переходу на мобильность с нулевым уровнем выбросов<sup>11</sup>. Тем не менее, как подчеркивается в Стратегии устойчивой и разумной мобильности, все виды транспорта, включая внутренний водный, должны будут значительно снизить свою зависимость от ископаемого топлива и более полно учитывать внешние издержки, например путем внедрения принципов «загрязнитель платит» и «пользователь платит», с тем чтобы к 2050 году добиться достижения амбициозных целей обеспечения климатической нейтральности и нулевого уровня загрязнения. Обновление баржевого флота и расширение доступа к возобновляемым и альтернативным низкоуглеродным видам топлива потребуют значительных инвестиций, осуществление которых будет возможно только при наличии в рамках ЕС благоприятствующей правовой базы.

<sup>7</sup> Например, в городской логистике Парижа:

<http://www.inlandnavigation.eu/news/transport/sustainable-urban-mobility-and-circular-economy/> и <http://www.inlandnavigation.eu/news/innovation/floating-city-warehouse/>.

\*\*\* *Примечание секретариата:* Трансьевропейская транспортная сеть.

<sup>8</sup> Отражено в Директиве ЕС о комбинированных перевозках (Директива Совета 92/106/ЕЕС).

<sup>†</sup> *Примечание секретариата:* малые и средние предприятия.

<sup>9</sup> Примерно 80 % флота эксплуатируется владельцами-операторами.

<sup>10</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0623&from=EN>.

<sup>11</sup> Обзор рынка ЕС: <https://inland-navigation-market.org/>.

Наконец, более действенный и эффективный сектор внутреннего судоходства также должен быть в состоянии предложить качественные рабочие места, возможности карьерного роста, равно как высокие стандарты социальной защиты, охраны и безопасности труда для привлечения хорошо подготовленных специалистов.

## 2. План действий в области внутреннего водного транспорта на период 2021–2027 годов

Для решения проблем, стоящих перед сектором внутреннего водного транспорта, и достижения целей Европейского «зеленого курса» и Стратегии устойчивой и разумной мобильности Комиссией ныне предлагается **«План действий в области внутреннего водного транспорта на период 2021–2027 годов»**, согласующийся с новой многолетней финансовой рамочной программой и сосредоточенный на двух главных задачах: **переориентация большего объема грузовых перевозок на внутренние водные пути и необратимый перевод сектора на курс обеспечения нулевого уровня выбросов** при одновременном сдвиге парадигмы в сторону дальнейшей цифровизации, подкрепляемым соответствующими мерами по поддержке существующих и будущих кадров. Решение этих главных задач диктует необходимость комплексного подхода и набора мер, охватывающих транспортную, экологическую, цифровую, энергетическую, налоговую политику и подкрепленных финансовыми стимулами<sup>12</sup>, как указано ниже и более подробно изложено в содержащемся в приложении Плана действий. Были намечены восемь генеральных направлений.

### 2.1 Переориентация большего объема грузовых перевозок на внутренние водные пути

В ЕС сеть внутренних водных путей охватывает 25 государств-членов<sup>13</sup> и имеет протяженность около 41 000 километров. Ежегодный оборот по ней составляет порядка 150 миллиардов тонно-километров грузов, перевозимых на примерно 15 000 грузовых судах; кроме того, в эксплуатации находятся около 3000 пассажирских судов, совершающих однодневные рейсы, и 430 круизных судов (>12 пассажиров)<sup>14</sup>.

Потенциал для увеличения доли внутреннего водного транспорта весьма значителен, что также сулит позитивную отдачу в плане выбросов парниковых газов (ПГ). Однако существенное увеличение объемов перевозок внутренним водным транспортом возможно только в том случае, если сектор: i) способен обеспечить достаточно эффективные, надежные и безопасные условия судоходства, причем в разных странах и на стабильной основе; ii) имеет адекватную стыковку — как физическую, так и цифровую — с другими видами транспорта; iii) способен конкурировать на равных с другими видами транспорта; и iv) работает в условиях нормально функционирующего внутреннего рынка.

#### 2.1.1 Соответствующая будущему инфраструктура для оптимизации условий судоходства

Использование сети внутренних водных путей ЕС в настоящее время не оптимизировано ввиду отсутствия целостной инфраструктуры и контроля качества фарватеров. Прежде всего, надежность речного судоходства зависит от количества осадков и достаточного уровня воды. Засухи и наводнения способны серьезно нарушить транспортную деятельность: временно блокировать участки водных путей, привести к введению ограничений на объемы перевозимых грузов и вынудить к использованию дополнительных судов для компенсации снижения коэффициента загрузки или даже к переходу на другие виды транспорта. Подобные сбои существенно

<sup>12</sup> Решения, связанные с развитием ИТ и их закупкой, будут подлежать предварительному одобрению со стороны Совета по информационным технологиям и кибербезопасности Европейской комиссии.

<sup>13</sup> Взаимосвязанные сети покрывают территорию 13 государств-членов.

<sup>14</sup> ЕС и Швейцария.

ограничивают потенциал внутреннего водного транспорта по привлечению большего объема грузов за счет снижения доли автомобильных перевозок. Вследствие изменения климата такие сбои, обусловленные погодными условиями, будут происходить все чаще<sup>15</sup>, и «на линии огня» окажутся услуги водного транспорта и его инфраструктура.

**Генеральное направление 1: оказание помощи администрациям водных путей в обеспечении к 31 декабря 2030 года высокого уровня обслуживания (надлежащего состояния судоходства) вдоль внутренних водных коридоров ЕС**

Комиссия, призывая государства-члены активизировать усилия по восстановлению и обслуживанию фарватеров в целях поддержания и улучшения условий судоходства, будет оказывать более широкую поддержку проектам<sup>16</sup>, направленным на завершение и модернизацию сети внутренних водных путей ТЕС-Т и устранение узких мест, при уделении особого внимания внутренним водным путям, требующим тесной координации между государствами-членами и надлежащего управления. Европейский парламент<sup>17</sup> предложил Комиссии обеспечить более строгий надзор за реализацией ТЕС-Т путем усиления значимости соответствующих документов и повышения роли европейских координаторов в управлении коридорами с акцентом на трансграничных проектах в области внутренних водных путей. Поэтому в рамках пересмотра Регламента о ТЕС-Т Комиссия рассмотрит возможность предложить специальную программу сотрудничества по внутреннему водному транспорту, что позволит государствам-членам более эффективно координировать трансграничные действия и проекты.

Кроме того, в рамках пересмотра в 2021 году Регламента о ТЕС-Т<sup>18</sup> Комиссия проведет оценку необходимости наличия согласованного определения понятия «надлежащее состояние судоходства»<sup>19</sup> и целесообразности распространения некоторых конкретных требований на всю базовую сеть с целью обеспечения возможности в полной мере использовать ее преимущества. С тем чтобы отразить неоднородность гидроморфологии различных участков внутренних водных путей и связанных с ней экосистем, а также специфические особенности этих различных участков<sup>20</sup>, в частности участков со свободным течением, требования могут быть согласованы на уровне речных бассейнов/коридоров. Среди прочего, предстоит оценить возможности повышения качества судоходства и улучшения прогнозируемости его условий на базе целенаправленного подхода, позволяющего проявлять определенную гибкость в отношении предъявляемых к конкретным и ограниченным участкам водных путей требований<sup>21</sup>, таких как глубина фарватеров и высота прохода под мостами, при полном соблюдении природоохранных норм и предписаний экологического законодательства<sup>22</sup>.

<sup>15</sup> Вывод рабочего совещания ЦКСР по проблеме маловодья на Рейне.

<sup>16</sup> В рамках ФСЕ-2 и «Горизонт Европа».

<sup>17</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-PR-646914\\_EN.html?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-PR-646914_EN.html?redirect).

<sup>18</sup> Регламент (ЕС) 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года [...].

<sup>19</sup> «Надлежащее состояние судоходства» — это концепция улучшения европейских водных путей, с тем чтобы они стали частью устойчивой транспортной системы, обслуживающей потребности внутреннего рынка ЕС.

Надлежащее состояние судоходства означает состояние сети внутреннего водного транспорта, при котором для пользователей обеспечивается эффективное, надежное и безопасное судоходство за счет предъявления, помимо минимальных требований к водным путям, дополнительных требований, которые могут определяться на уровне речного бассейна/коридора, при соблюдении применимых экологических норм и в контексте более широких задач социально-экономической устойчивости в области водного хозяйства.

<sup>20</sup> Включая особенности связанных с ними экосистем.

<sup>21</sup> Минимальные требования по осадке (2,50 м) и высоте прохода под мостами (5,25 м).

<sup>22</sup> Рамочная директива по водным ресурсам и Директива по средам обитания.

Оказание администрациям водных путей помощи в обеспечении надлежащего состояния судоходства также потребует внедрения «умной» инфраструктуры, интеллектуальных систем эксплуатации и содержания, позволяющих заблаговременно обнаруживать (или прогнозировать) узкие места и восстанавливать требуемые уровни обслуживания при минимально возможном физическом вмешательстве, тем самым снижая как затраты, так и воздействие на окружающую среду. Ключевой предпосылкой для этого является создание улучшенной базы цифровой информации («картографии») о фактическом состоянии критических участков водных путей. **По линии Фонда соединения Европы (ФСЕ) Комиссия будет поддерживать такие меры, способствующие обеспечению надлежащего состояния судоходства, как, например, внедрение междисциплинарных цифровых информационных и операционных систем для управления водными ресурсами и водными путями.**

Более того, увеличение частоты маловодных явлений потребует самой оперативной разработки и внедрения инновационных, адаптированных к изменению климата судов<sup>23</sup>, способных плавать при низкой воде, оказывая при этом минимальное воздействие на водные экосистемы. **В рамках программы «Горизонт Европа»<sup>24</sup> будет налажена поддержка в деле адаптации флотов к будущим требованиям, диктуемым соображениями экологии, климата и безопасности, а также в деле разработки и апробирования новых методов обслуживания и модернизации транспортной инфраструктуры с целью повышения ее безопасности, устойчивости к изменению климата, снижения воздействия на окружающую среду (включая загрязнение воздуха и воды и биоразнообразия) и приспособления к эволюционирующим видам транспорта.**

### 2.1.2 *Беспрепятственная интеграция в мультимодальные системы мобильности и логистики*

Для повышения надежности внутренних водных путей как транспортных артерий требуются действия, не ограничиваемые только самими водными путями. К 2030 году европейская сеть внутренних водных путей может и должна иметь плотную стыковку — как физическую, так и цифровую — с другими видами транспорта. Сегодня же смычка между внутренними портами и внутренними путями сообщения остается проблематичной, а количество мультимодальных платформ и перегрузочных узлов явно недостаточно<sup>25</sup>.

**Комиссия намерена оказывать более широкую поддержку проектам<sup>26</sup>, направленным на повышение качества инфраструктуры внутренних портов и налаживание их мультимодальных соединений с железнодорожным, автомобильным и морским транспортом<sup>27</sup> через специализированные терминалы.** Первостепенное внимание также будет уделяться реализации проектов в городских узлах, где внутренние водные пути способны «озеленить» последнюю милю городской логистической сети. **Кроме того, программой «Горизонт Европа»<sup>28</sup> предусмотрено оказание помощи в разработке новых решений для разумной и подключенной мобильности и более эффективной интеграции внутренних водных путей с общей транспортной инфраструктурой и энергосистемами.**

<sup>23</sup> Включая суда с нулевым уровнем выбросов.

<sup>24</sup> HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Климато- и экологически устойчивая транспортная инфраструктура, с акцентом на внутренние водные пути.

<sup>25</sup> Связанные с коридорами TEC-T планы работы: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en).

<sup>26</sup> В рамках ФСЕ-2 и «Горизонт Европа».

<sup>27</sup> Этот вопрос рассматривается в рамках HORIZON-CL5-2021-D6-01-07: «Более эффективные и действенные мультимодальные узлы грузовых перевозок для повышения гибкости, обеспечения наглядности и доступности услуг и снижения средней стоимости грузовых перевозок» с охватом узлов всех типов, включая порты ВВТ.

<sup>28</sup> HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Климато- и экологически устойчивая транспортная инфраструктура, с акцентом на внутренние водные пути.

Надлежащее состояние водных путей, соответствующие условия на них и беспрепятственная мультимодальная интеграция приобретают важнейшее значение с точки зрения как способности администраций водных путей осуществлять управление и планирование на случай сбоев, так и повышения устойчивости ВВТ к кризисным ситуациям, подобным тем, которые возникли в результате пандемии COVID-19. **Комиссия подготовит план действий в чрезвычайных ситуациях на транспорте для обеспечения его бесперебойного функционирования** в условиях масштабных деструктивных событий за счет принятия скоординированных политических мер реагирования, основанных на опыте руководящих принципов и законодательных норм, оформившихся в период пандемии COVID-19. При разработке этого плана Комиссии надлежит учитывать, что в плане перевозок грузов сектор ВВТ характеризуется относительной устойчивостью.

**Генеральное направление 2: обновление правовой базы ЕС в области интермодальных перевозок для стимулирования ВВТ**

В настоящее время единственным правовым документом ЕС, который напрямую направлен на поддержку интермодальных перевозок, является **Директива о комбинированных перевозках**. Комиссия воспользуется ее предстоящим пересмотром для полной интеграции внутренних водных путей в качестве важнейшего компонента интермодальных перевозок. Действующая нормативно-правовая база должна превратиться в эффективный инструмент поддержки мультимодальных грузовых перевозок с задействованием железнодорожного, внутреннего водного транспорта и каботажного судоходства<sup>29</sup>.

*2.1.3 Стимулирование активного использования более устойчивых видов транспорта*

Существенным препятствием на пути более активного использования внутренних водных путей остается отсутствие равных условий для всех видов транспорта, особенно когда речь идет об их экологических показателях.

С этой целью Комиссия представит комплексный набор мер — включая торговлю квотами на выбросы, сборы за пользование инфраструктурой, энергетические налоги — для обеспечения внедрения на всех видах транспорта принципов «загрязнитель платит» и «пользователь платит». Это должно способствовать переходу на более устойчивые виды транспорта, такой как внутренний водный.

Существенным препятствием также является отсутствие легкодоступной и достоверной информации, позволяющей сделать обоснованный выбор в пользу устойчивого транспорта, и это, несмотря на растущий интерес потребителей и предприятий к более экологичным решениям<sup>30</sup>. Поэтому, как указано в Стратегии устойчивой и разумной мобильности, **Комиссия создаст механизм ЕС для унификации измерения и регистрации уровней выбросов от логистической и транспортной деятельности, а полученные данные могли бы затем ложиться в основу предоставляемой предприятиям и конечным пользователям оценки «углеродного следа» выбранного ими варианта, что будет способствовать повышению спроса на более устойчивые виды транспорта, включая, где это возможно, внутренний водный.**

*2.1.4 Нормально функционирующий внутренний рынок перевозок по внутренним водным путям*

Улучшение функционирования и повышение эффективности рынка перевозок по внутренним водным путям ЕС, а также стимулирование предложения

<sup>29</sup> Директива Совета 92/106/ЕЕС от 7 декабря 1992 года [...].

<sup>30</sup> Проект LEARN, <http://www.learnproject.net/>, и, например, D2.4 Руководство по проверке достоверности данных о выбросах и представлению отчетности о выбросах, включая обновленный с учетом результатов тестирования образец экологической маркировки. [...].

характеризующихся устойчивостью услуг и операций внутреннего водного транспорта способны заметно повысить привлекательность сектора по сравнению с другими видами транспорта.

Сегодня бóльшая часть законодательства ЕС, касающегося доступа к рынку перевозок по внутренним водным путям и его организации, относится к периоду 1960-х — 1990-х годов. В этом законодательстве не учитывается расширение географии Европейского Союза, равно как не рассматриваются ныне актуальные проблемы внутреннего судоходства и транспортного сектора в целом. **Европейская комиссия ведет работу по пересмотру законодательства о доступе на рынок внутреннего водного транспорта<sup>31</sup> с целью обеспечить его соответствие своему назначению, а также обеспечить бесперебойное и справедливое функционирование внутреннего рынка.**

Хотя Директивой (ЕС) 2016/1629<sup>32</sup> были введены согласованные требования к судам внутреннего плавания, различия в реализации требований, предъявляемых к проведению освидетельствования судов и выдаче национальными органами соответствующих актов, могут негативно отразиться на едином рынке в плане обеспечения безопасности и равных условий для судовладельцев.

**Поэтому Комиссия также приступит к пересмотру Директивы (ЕС) 2016/1629 с целью дальнейшего повышения согласованности, поддержания равных условий и обеспечения высокого уровня безопасности во внутреннем судоходстве, особенно в связи с внедрением инновационных судов с низким уровнем выбросов.**

## 2.2 Переход к внутреннему водному транспорту с нулевым уровнем выбросов

Несмотря на высокие — по сравнению с другими видами транспорта — экологические показатели, для сохранения своей конкурентоспособности и устойчивости внутреннему водному транспорту крайне важно быстро встать на путь достижения к 2050 году нулевого уровня выбросов парниковых газов. Это касается как флота, так и инфраструктуры, включая порты и их деятельность.

### 2.2.1 На пути к флоту с нулевым уровнем выбросов

Учитывая возрастную структуру флота, потребуются значительные инвестиции для обеспечения соответствия судов экологическим, климатическим требованиям и требованиям безопасности в соответствии с в высшей степени амбициозными целями Европейского «зеленого курса». Вместе с тем, преобладание мелких владельцев-операторов, огромное разнообразие судоходных решений и гидроморфологических условий на внутренних водных путях ЕС, отсутствие готовых к выходу на рынок альтернативных низкоуглеродных видов топлива, а также непростая экономическая ситуация означают, что сектор сталкивается с многочисленными препятствиями на пути инвестирования и самомобилизации для внедрения общесекторальных инновационных решений.

Созданное недавно **Партнерство по водному транспорту с нулевыми выбросами<sup>33</sup> призвано содействовать исследованиям в области технологии строительства судов с нулевым уровнем выбросов, инновационных силовых установок и использования устойчивых видов топлива, в частности в тесном сотрудничестве с Альянсом по аккумуляторам, Европейским альянсом «За чистый водород» и Альянсом по производственно-сбытовой цепочке возобновляемых и низкоуглеродных видов топлива.**

Кроме того, экологизацию флота внутреннего плавания надлежит поощрять за счет нормативно-правовых и финансовых стимулов с целью обеспечить ускоренный ввод в эксплуатацию относительно недорогостоящих судов с нулевым уровнем

<sup>31</sup> <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11874-Fitness-check-on-market-access-in-Inland-waterway-transport>.

<sup>32</sup> Директива (ЕС) 2016/1629 Европейского парламента и Совета от 14 сентября 2016 года [...].

<sup>33</sup> С бюджетом в 530 млн евро.



выбросов, переход на низкоуглеродные виды топлива и развертывание соответствующей инфраструктуры. Инновационные решения должны также способствовать снижению выбросов загрязнителей воздуха и воды для реализации целей Плана действий по достижению нулевого загрязнения<sup>34</sup>.

Помимо обеспечения полного выполнения Регламента (ЕС) 2016/1628 о выбросах загрязняющих веществ внедорожной подвижной техникой<sup>35</sup>, **Комиссия проведет оценку необходимости дальнейших законодательных мер для содействия внедрению судов с нулевым уровнем выбросов. И здесь прежде всего необходима согласованная на уровне ЕС методика расчета показателя энергоэффективности<sup>36</sup> для мониторинга углеродоемкости судов внутреннего плавания и отчетности по данному параметру<sup>37</sup>.** Это позволит наметить цели по снижению углеродоемкости и разработать технологическую «дорожную карту»<sup>38</sup> для перехода к 2050 году на судоходство с нулевым уровнем выбросов.

### **Генеральное направление 3: ускорение процедур сертификации инновационных судов с низким уровнем выбросов**

При пересмотре Директивы (ЕС) 2016/1629 **Комиссия также оценит наилучшие подходы к упрощению и ускорению процедур безопасного испытания и сертификации инновационных судов с низким уровнем выбросов.** С прицелом на разработку благоприятствующей нормативно-правовой базы по линии различных программ, например «Горизонт Европа», ФСЕ, LIFE, либо региональных фондов может быть рассмотрена возможность реализации пилотных проектов по испытанию инновационных судов с низким уровнем выбросов.

Если говорить о финансовых возможностях, особенно что касается менее крупных операторов, то государственными органами на региональном и национальном уровнях, речными комиссиями, а также на уровне ЕС должны всемерно облегчаться условия доступа к ним через такие инструменты финансирования, как «ИнвестЕС» или ФСЕ<sup>39</sup>. Кроме того, можно добиваться синергии между мелкими операторами, например путем совместных закупок, совместных действий инновационного характера или дальнейшей консолидации усилий. В этом отношении решающее значение будет иметь мобилизующая роль Платформы для внутреннего водного транспорта<sup>40</sup>.

В настоящее время Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) выступает координатором исследований по оценке технологических решений на базе альтернативных видов топлива для судов внутреннего плавания и наиболее подходящих финансовых инструментов для стимулирования внедрения таких технологий. Исходя из результатов проведенных исследований, Комиссия рассмотрит условия, при которых финансовые инструменты ЕС способны сообщить импульс к

<sup>34</sup> Сообщение Комиссии: «К нулевому уровню загрязнения воздуха, воды и почвы», COM(2021) 400final.

<sup>35</sup> Регламент (ЕС) 2016/1628 Европейского парламента и Совета от 14 сентября 2016 года [...].

<sup>36</sup> В сотрудничестве с Партнерством «Горизонт Европа» по водному транспорту с нулевыми выбросами и проектом «Горизонт-2020 Платина III».

<sup>37</sup> По аналогии с конструктивным индексом энергоэффективности морских судов.

<sup>38</sup> В рамках проекта «Горизонт-2020 Платина III» будет составлена технологическая «дорожная карта», основанная на технологической «дорожной карте» ЦКСР, которая в настоящее время находится в стадии подготовки. По линии «Платина III» для сектора будет также предложена методика по выбросам CO<sub>2</sub>.

<sup>39</sup> Суда с нулевым уровнем выбросов удовлетворяют критериям, предъявляемым в рамках программы работы ФСЕ-2 на 2021–2024 годы.

<sup>40</sup> Платформа для ВВТ была учреждена Европейским союзом речного судоходства (ЕСРС) и Европейской организацией судоводителей (ЕОС) с резервным капиталом [...]. Одной из целей создания Платформы является содействие экологизации сектора ВВТ. Функции контроля за функционированием Платформы возложены на Австрию, Бельгию, Германию, Нидерланды и Францию.

вступлению на путь технологических преобразований, совместимых с амбициозными целями Европейского «зеленого курса».

Комиссия будет и впредь поощрять использование возобновляемых низкоуглеродных видов топлива за счет налоговых стимулов, предусматриваемых в рамках пересмотра Директивы о налогообложении энергоносителей. Эта пересмотренная Директива будет способствовать переходу внутреннего водного транспорта на менее загрязняющие виды топлива после введения единой минимальной ставки ЕС на топлива, используемые во внутреннем судоходстве, в зависимости от их экологичности. Данный налог также будет стимулировать энергоэффективность.

Недавно Европейская комиссия опубликовала шаблоны руководства по государственной помощи, призванные помочь государствам-членам в деле разработки — по линии Фонда восстановления и устойчивости<sup>41</sup> — национальных планов и содержащие рекомендации по государственной поддержке внутреннего водного транспорта<sup>42</sup>. Кроме того, в контексте пересмотра руководящих принципов Сообщества по государственной помощи железнодорожным предприятиям<sup>43, 44</sup> Комиссия стремится к упорядочению и обеспечению совместимости существующих правил для содействия координации транспортной деятельности. Исходя из существующей практики применения мер помощи, направленных на стимулирование перехода с автомобильного на более устойчивые виды транспорта, в ходе оценки влияния будет изучена возможность **распространения сферы действия «железнодорожных руководящих принципов» на всех операторов наземного транспорта, способных содействовать перераспределению перевозок с одних видов транспорта на другие, включая операторов внутренних водных путей, равно как возможность освобождения от обязательного предварительного уведомления о тех мерах государственной помощи, которые не сопряжены со сколь-либо серьезным риском подрыва конкуренции**. Наконец, при пересмотре руководящих принципов по государственной помощи в области охраны окружающей среды и энергоэффективности будет рассмотрен вопрос о расширении сферы их применения, с тем чтобы охватить, при определенных условиях, помощь сектору внутреннего водного транспорта, включая приобретение и лизинг экологически чистых судов, переоборудование судов, а также создание инфраструктуры подзарядки и заправки, необходимую для эксплуатации таких судов<sup>45</sup>.

### 2.2.2 Экологизация инфраструктуры внутренних водных путей и внутренних портов

Работа внутреннего водного транспорта может ощутимо сказываться на водных экосистемах, что проявляется главным образом в изменении гидроморфологии рек, фрагментации экосистем, нарушении экологического баланса либо загрязнении воды и донных отложений (например, в результате незаконного сброса нефтесодержащих отходов, опасных веществ, сточных вод и мусора с судов, а также балластных вод). И хотя наличие эффективных портов имеет жизненно важное значение для функционирования внутреннего водного транспорта и социально-экономического развития внутренних регионов, сопутствующее судоходное движение, погрузочно-разгрузочные операции и сухопутные соединения с внутренними районами могут оказывать негативное воздействие на окружающую среду и людей, живущих в непосредственной близости (например, в виде загрязнения и шума).

<sup>41</sup> Регламент (ЕС) 2021/241 Европейского парламента и Совета от 12 февраля 2021 года [...].

<sup>42</sup> [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/what\\_is\\_new/template\\_RFF\\_low\\_emission\\_transport\\_modes.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/template_RFF_low_emission_transport_modes.pdf).

<sup>43</sup> Сообщение Комиссии — руководящие принципы Сообщества по государственной помощи железнодорожным предприятиям («железнодорожные руководящие принципы»), 2008/С 184/07, *OJ C 184*, 22.7.2008, р. 13.

<sup>44</sup> С выводами проведенной Комиссией в 2019 и 2020 годах проверки соответствия железнодорожных руководящих принципов можно ознакомиться по адресу: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Fitness-check-of-2012-State-aid-modernisation-package-railways-guidelines-and-short-term-export-credit-insurance>.

<sup>45</sup> [https://ec.europa.eu/competition-policy/public-consultations/2021-ceeag\\_en](https://ec.europa.eu/competition-policy/public-consultations/2021-ceeag_en).

Поэтому при определении стратегии будущего развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта необходим комплексный подход, в рамках которого учитываются не только потребности в перевозках, но также экологические и социальные проблемы, равно как многочисленные функции водных путей и портов в контексте регионального экономического развития, водоснабжения, производства энергии и биоразнообразия.

**Генеральное направление 4: инвестирование в сектор ВВТ с неизменным учетом климатических и экологических целей**

**В 2021 году Европейская комиссия примет техническое руководство по мерам обеспечения климатостойчивости, призванное помочь инициаторам учитывать климатические и экологические цели при инвестировании в транспортную инфраструктуру.** Кроме того, предусматриваемый в рамках этого комплексного подхода Инструмент поддержки адаптации<sup>46</sup> должен способствовать разработке стратегий и планов адаптации внутренних водных путей к изменению климата. Европейская комиссия также выступает за более полную смычку между Рамочной директивой по водным ресурсам и политикой в области судоходства, содействуя комплексному планированию на внутренних водных путях и более строгому соблюдению природоохранного законодательства.

Внутренние порты также являются существенной частью магистральных маршрутов ЕС вдоль базовой трансъвропейской транспортной сети (ТЕС-Т), выступая в качестве важных логистических и транспортных узлов в цепочке поставок и способствуя социально-экономическому развитию соответствующих регионов. Обеспечиваемые благодаря внутренним водным путям соединения с внутренними районами позволили многим крупнейшим морским портам ЕС превратиться сегодня в логистические центры. Как отмечается в Стратегии устойчивой и разумной мобильности, у внутренних портов имеется огромный потенциал для того, чтобы стать узлами с нулевым уровнем выбросов, играющими роль не только «транспортных интерфейсов», но также центров устойчивой мобильности, катализаторов развития промышленности, использования чистой энергии и реализации принципа циклической экономики. Это диктует необходимость изыскания и внедрения портами новых, экологичных и устойчивых решений — в частности что касается энергоэффективности, природоохранных стратегий и инструментов мониторинга, — подкрепляющих переход на использование возобновляемых источников энергии и на перевозки при нулевом уровне выбросов. Передовая практика, взятая на вооружение наиболее устойчивыми портами, должна стать нормой, что позволит обеспечить более устойчивые виды соединений. **Комиссия проведет исследование<sup>47</sup> того воздействия, которое деятельность отдельных речных и морских портов может оказывать на окружающую среду. В рамках исследования будут разработаны и внедрены специальные инструменты, такие как системы экологического менеджмента, а также планы действий в привязке к конкретным портам, создающие основу для широкомасштабного перехода к экологически устойчивому управлению портами и соответствующей эксплуатации портов.**

Широкое внедрение решений по использованию чистой энергии и устойчивых альтернативных видов топлива во внутренних портах и вдоль ключевых внутренних водных коридоров также будет иметь решающее значение для экологизации внутреннего водного транспорта. Как явствует из отчета Комиссии о применении Директивы 2014/94/EU<sup>48</sup>, переход в рамках базовой сети ТЕС-Т для внутреннего водного транспорта на использование альтернативных видов топлива носит пока весьма ограниченный характер.

<sup>46</sup> «Климат-АДАПТ»: <https://climate-adapt.eea.europa.eu/>.

<sup>47</sup> Пилотное исследование Европейского парламента — Создание благоприятных условий для устойчивого управления и развития портов в бассейне Рейн–Майн–Дунай.

<sup>48</sup> COM (2021)103 final.

**Генеральное направление 5: развитие внутренних портов как мультимодальных инфраструктурных узлов для альтернативных видов топлива**

Комиссия намерена провести в 2021 году пересмотр Директивы о создании инфраструктуры для альтернативных видов топлива<sup>49</sup> с целью обеспечить развертывание во внутренних портах к 2030 году необходимой инфраструктуры для зарядки и заправки судов с нулевым уровнем выбросов. В рамках этого пересмотра Комиссия оценит возможности дальнейшего улучшения качества воздуха в портах, например за счет берегового энергоснабжения, с тем чтобы суда, находящиеся у причала, могли выключать свои двигатели, что благотворно скажется на здоровье местных жителей и работников порта. Предметом рассмотрения станет также возможность превращения внутренних портов в важнейшие узлы инфраструктуры для альтернативных видов топлива, обслуживающие различные виды транспорта. В этой связи Комиссия также обратится к Европейской организации по стандартизации<sup>50</sup> с просьбой разработать унифицированные стандарты в отношении инфраструктуры для альтернативных видов топлива применительно к внутренним портам.

Кроме того, конкретные действия по линии ФСЕ<sup>51</sup>, «Горизонт-2020»<sup>52</sup> и «Горизонт Европа»<sup>53</sup> будут стимулировать инновационные подходы к экологизации внутренних портов, включая внедрение инфраструктуры для альтернативных видов топлива. Развитие объектов инфраструктуры с нулевым уровнем выбросов также найдет отражение в пересмотренном Регламенте о ТЕС-Т.

Далее Комиссия оценит необходимость в унифицированных правилах по инфраструктуре приемных сооружений для сбора отходов и по выгрузке отходов в соответствующие пункты приема. Хотя Конвенцией о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП)<sup>54</sup>, и устанавливается региональная система, регулирующая связанные с отходами аспекты, на уровне ЕС согласованных правил, предотвращающих загрязнение вод с судов, нет. Кроме того, в настоящее время в рамках КОВВП рассматривается вопрос о введении запрета на дегазацию с судов внутреннего плавания для сокращения выбросов летучих органических соединений. Поэтому проводимая Комиссией оценка потребностей может также касаться инфраструктуры систем дегазации, в связи с чем надлежит заручиться поддержкой со стороны различных программ финансирования ЕС, в частности ФСЕ.

Наконец, внутренние порты зачастую располагаются вблизи городских центров и играют в системе городской логистики ключевую роль в обеспечении интермодальной стыкуемости. У внутреннего водного транспорта также есть реальные перспективы стать неотъемлемой частью городского общественного транспорта во многих городах, способствуя снижению перегруженности автодорог. Оба этих аспекта будут учтены в контексте новой рамочной программы ЕС по городской мобильности — инициативы, запланированной на 2021 год и направленной, среди прочего, на планирование более устойчивой городской мобильности (ПУГМ), в том числе исходя из потребностей городской логистики. Комиссия намерена содействовать более глубокой интеграции пассажирских перевозок по внутренним водным путям в систему мультимодальной цифровой мобильности, в связи с чем предусматривается рассмотрение вопроса о распространении на внутренний

<sup>49</sup> Директива 2014/94/ЕС Европейского парламента и Совета от 22 октября 2014 года [...].

<sup>50</sup> ЕКС/СЕНЕЛЕК и ЕИСС.

<sup>51</sup> Общие призывы и механизм смешанного финансирования для перехода на альтернативные виды топлива.

<sup>52</sup> Призыв «К ЭКОЛОГИЧНЫМ ПОРТАМ» — тема 5.1.

<sup>53</sup> Направление 6 «Безопасный, устойчивый транспорт и услуги по “умной” мобильности для пассажиров и грузов».

<sup>54</sup> <https://www.cdni-iwt.org/>.

**водный транспорт действия Делегированного регламента (ЕС) 2017/1926 об информационных услугах в мультимодальных перевозках<sup>55</sup>, а также инициативы по решению рыночных проблем в интересах развития услуг мультимодальной цифровой мобильности<sup>56</sup>.**

### 2.3 «Умный» внутренний водный транспорт

Для внутреннего водного транспорта крайне важно идти в ногу с развитием цифровых технологий, с тем чтобы повысить конкурентоспособность сектора и обеспечить его активное вовлечение в более широкие мультимодальные цепочки<sup>57</sup>. Дальнейшая цифровизация может сыграть существенную роль в деле повышении эффективности и надежности судоходства и управления движением судов, более глубокой интеграции внутреннего водного транспорта в логистические процессы и мультимодальные цепочки, а также снижения административной нагрузки и затрат на соблюдение и исполнение законодательства<sup>58</sup>.

С 2005 года предпринимаются шаги в поддержку развертывания гармонизированных речных информационных служб (РИС) для обеспечения бесперебойного управления перевозками и движением на европейских внутренних водных путях<sup>59</sup>. Директива по РИС стала одним из главных факторов цифровизации в секторе внутреннего водного транспорта за счет внедрения информационно-коммуникационных технологий. Как показала оценка Директивы 2005/44/ЕС по РИС<sup>60</sup>, ее принятие сообщило мощный импульс в направлении стандартизации и гармонизации речных информационных служб по всей Европе и способствовало повышению безопасности. Однако подчеркивается также, что — поскольку темпы внедрения РИС на уровне государств-членов и речных бассейнов различаются, а качество получаемых данных является неоднородным — полная гармонизация и функциональная совместимость РИС пока еще не достигнуты. Для содействия реализации цели, заключающейся в том, чтобы к 2030 году внутренние водные пути были охвачены целостной системой гармонизированных РИС, намечается пересмотр правовой базы РИС, призванный устранить указанные пробелы в плане гармонизации и функциональной совместимости, а также способствовать улучшению доступности, расширению повторного использования и повышению совместимости данных в соответствии с Европейской стратегией в области данных<sup>61</sup>.

В процессе пересмотра нормативной базы РИС также необходимо учитывать как новые требования, обусловленные возникающими проблемами, так и происходящие в секторе цифровые преобразования<sup>62</sup>. Например, РИС должны играть ключевую роль в качестве источника сведений, поступающих в будущее европейское пространство данных о мобильности<sup>63</sup>, тем самым способствуя интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальную мобильность и логистические цепочки. Это означает, что для обеспечения функциональной совместимости технические спецификации РИС должны постоянно эволюционировать. Упорядочение циклов пересмотра таких технических спецификаций в Европейском комитете по стандартам в области внутреннего судоходства (КЕСНИ)<sup>64</sup> позволило бы облегчить эволюцию РИС в направлении «умного» судоходства и совместимости с

<sup>55</sup> Делегированный регламент Комиссии (ЕС) 2017/1926 от 31 мая 2017 года [...].

<sup>56</sup> Предусматриваемое Стратегией устойчивой и разумной мобильности действие 37.

<sup>57</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2017-10-dina.pdf>.

<sup>58</sup> Рабочий документ для сотрудников Комиссии по цифровому внутреннему судоходству, SWD (2018) 427 final.

<sup>59</sup> Директива 2005/44/ЕС Европейского парламента и Совета от 7 сентября 2005 года [...].

<sup>60</sup> Рабочий документ для сотрудников Комиссии по оценке Директивы 2005/44/ЕС в отношении гармонизированных речных информационных служб (РИС), SWD (2021) 50 final.

<sup>61</sup> Европейская стратегия в области данных, COM(2020) 66 final.

<sup>62</sup> Цифровые платформы для судовых операторов, системы портовой информации, синхромодальность, управление коридорами, «умное» судоходство и автономные суда внутреннего плавания.

<sup>63</sup> <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/european-strategy-data>.

<sup>64</sup> <https://www.cesni.eu/en/about-cesni/>.

пространством данных о мобильности, да и помочь в цифровой трансформации сектора в контексте синхромодального<sup>65</sup> развития транспорта.

Ввиду вышеизложенного Комиссия приступила к подготовке к возможному пересмотру в 2022 году Директивы по РИС. С целью завершения развертывания РИС к 2030 году Комиссия также призывает государства-члены продолжать внедрение на внутреннем водном транспорте интеллектуальных решений по управлению движением судов и перевозками, уделяя особое внимание унифицированному управлению коридорами на базе РИС. Этому может способствовать дальнейшее финансирование — за счет средств, выделяемых по линии ФСЕ, — постоянной операционной структуры, призванной служить единой точкой доступа к информационным услугам по коридорам на базе РИС<sup>66</sup>.

В более широком плане сектор нуждается в комплексной и практичной концепции цифровой трансформации нынешних бизнес-моделей и процессов, связанных с движением судов и перевозками, для того чтобы он мог стать более важным звеном в синхромодальной цепочке поставок, а также в полной мере задействовать потенциал таких принципиально новых технологий, как автономный внутренний водный транспорт, который — в силу проблем технического и нормативного характера — все еще находится на ранних этапах разработки.

#### **Генеральное направление 6: «дорожная карта» по цифровизации и автоматизации ВВТ**

**Комиссия** — при содействии групп экспертов по цифровой зоне внутреннего судоходства (ДИНА)<sup>67</sup>, по программе «НАЯДЫ»<sup>68</sup>, Форума по цифровым технологиям в области перевозок и логистики (ФЦПЛ)<sup>69</sup> и при поддержке по линии проекта «Горизонт-2020 Платина III», который стартовал в январе 2021 года, — **будет способствовать разработке целостного подхода к цифровизации и автоматизации сектора**, а также выявлению коррективов, которые необходимо внести в существующие регламенты.

**Также начнется осуществление проекта оказания по линии ФСЕ технической помощи в целях налаживания более тесного государственно-частного сотрудничества в области ВВТ и содействия реализации такого подхода в масштабах всех бассейнов судоходных рек ЕС.**

Кроме того, Комиссия будет поддерживать разработку, представление и внедрение по линии программы «Горизонт Европа» и ФСЕ целостных концепций «умного» и автоматизированного судоходства<sup>70</sup> с акцентом на наиболее перспективные — в плане осуществимости и коммерциализации, а также с точки зрения экологических преимуществ — виды применения. Например, по линии программы «Горизонт Европа» Комиссия будет поддерживать разработку и внедрение автономной закольцованной службы сбора грузов, адаптированной к конкретным коммерческим видам применения и позволяющей предоставлять комплексные, надежные, устойчивые, предсказуемые и полностью автоматизированные услуги при уделении первоочередного внимания обеспечению нулевых выбросов ПГ и загрязняющих веществ<sup>71</sup>.

<sup>65</sup> «Синхронизация интермодальных услуг между видами транспорта и с грузоотправителями с учетом различных скоростей и сроков доставки (т. н. синхромодальность), унификация оборудования и координация услуг на коридорах и в узлах и интеграция их в сети». [...].

<sup>66</sup> Начиная с 2024 года — техническая помощь по линии ФСЕ-2.

<sup>67</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3505&NewSearch=1&NewSearch=1>.

<sup>68</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3497&NewSearch=1&NewSearch=1>.

<sup>69</sup> <https://www.dtlf.eu/>.

<sup>70</sup> При условии соблюдения положений соответствующих регламентов.

<sup>71</sup> Это крайне актуально в случае судов с нулевым уровнем выбросов, поскольку дальность их хода уступает дизельным судам.

## 2.4 Более привлекательные и стабильные рабочие места на внутреннем водном транспорте

На борту судов внутреннего плавания работают порядка 44 000 человек, в том числе 60 % — на грузовых и 40 % — на пассажирских. Аналогично другим видам транспорта, сектор ВВТ зачастую не может предложить достаточно привлекательные, особенно для юношей и девушек, условия трудоустройства. К числу основных причин этого относятся, по-видимому, нетипичные условия труда и нехватка информации<sup>72</sup>.

**Комиссия будет поддерживать сбор и распространение на регулярной основе информации о структуре рынка труда посредством обзора рынка внутреннего водного транспорта<sup>73</sup>. Эта информация призвана помочь государствам-членам принять соответствующие меры по преодолению проблемы нехватки в секторе и его управленческом звене квалифицированных кадров и по созданию стимулов к тому, чтобы больше юношей и девушек стремились получить профессиональную квалификацию во внутреннем судоходстве<sup>74</sup>.**

Трансграничный характер многих заключаемых в этом секторе трудовых договоров также может затруднить — причем как для компаний, так и работников — определение применимого трудового законодательства и норм социального обеспечения. Наличие многочисленных сложных правил в сочетании с расхождениями в их применении и неэффективным контролем за их соблюдением чреват неустойчивостью в сфере занятости. Помимо уточнения правил и норм, применимых к внутреннему водному транспорту, необходимо оценить правовую базу данного сектора, в частности что касается соблюдения требований в отношении рабочего времени, положений законодательства о социальном обеспечении<sup>75</sup> и откомандировании работников, а также проанализировать, как эти правила и нормы фактически применяются государствами-членами. В этом контексте необходимо продумать, как добиться большей согласованности ключевых понятий, определяющих подлинный характер правовых взаимоотношений между владельцем/оператором компании и работниками. Поэтому Комиссии предстоит провести проверку соответствия условий доступа на рынок, с тем чтобы дать оценку секторальной правовой базы ЕС в области социального обеспечения<sup>76</sup> и откомандирования работников<sup>77</sup>, а также проанализировать способы оказания государствам-членам поддержки в деле обеспечения соблюдения соответствующего законодательства и совершенствования обмена информацией между компетентными органами.

Для обеспечения безопасности судоходства различные требования должны выполнять и трансграничные операторы. Нынешними национальными требованиями к укомплектованию экипажей, которые были разработаны для флота предыдущего поколения, не учитываются новые технологии и трудовые приемы, заметно меняющие характер и объем выполняемой на борту работы. Сектору необходима<sup>78</sup> перспективная и гибкая правовая база на уровне ЕС, устанавливающая требования к укомплектованию экипажей и подкрепленная надежным цифровым контролем в режиме реального времени. Такой цифровой инструментарий может также использоваться для проверки соблюдения Директивы 2014/112/EU<sup>79</sup> об организации рабочего времени работников внутреннего водного транспорта. С другой стороны, внедрение бортовых цифровых средств регистрации и обмена информацией об

<sup>72</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/social/studies/social\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/social/studies/social_en).

<sup>73</sup> Обзор рынка ЕС: <https://inland-navigation-market.org>.

<sup>74</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupMeetingDoc&docid=3814>.

<sup>75</sup> Сфера охвата оценки ограничивается Дерогационным соглашением об установлении законодательства, применимого к рейнским работникам внутреннего водного транспорта [...].

<sup>76</sup> Сфера охвата оценки ограничивается Дерогационным соглашением об установлении законодательства, применимого к рейнским работникам внутреннего водного транспорта [...].

<sup>77</sup> Директива, касающаяся откомандирования работников (96/71/ЕС), и Директива об обеспечении ее применения (2014/67/UE).

<sup>78</sup> ЕСРС, ЕОС, Европейская федерация транспортников (ЕФТ) и Аквапол.

<sup>79</sup> Директива Совета 2014/112/EU от 19 декабря 2014 года [...].

экипажах и судах позволило бы повысить эффективность функционирования рынка внутреннего водного транспорта, свести к минимуму административную нагрузку и ускорить переход на электронный документооборот/электронные решения.

**Генеральное направление 7: «умные» и гибкие правила ЕС по комплектованию экипажей**

**Комиссия проведет оценку необходимости законодательных инициатив в отношении бортовых цифровых средств регистрации и обмена информацией об экипажах и судах, а также требований, предъявляемых к укомплектованию экипажей, для целей обеспечения большей согласованности на уровне ЕС.**

Экологизация сектора и переход его на цифровые технологии, задача обеспечения кибербезопасности, синхромодальность и автоматизация судов и инфраструктуры диктуют необходимость того, чтобы нынешние и будущие кадры обладали надлежащими навыками. Постепенное, эффективное и безопасное внедрение новых технологий немислимо без взятия курса на непрерывное обучение и постоянное повышение квалификации. Цифровизация и автоматизация сектора также открывают новые возможности для женщин. Для получения отдачи в виде инновационных результатов или обмена передовым опытом следует всемерно поощрять участие в программах межгосударственного обмена и налаживание отраслевого сотрудничества в области профессиональных навыков.

**Поэтому Комиссия призывает государства-члены и представителей сектора включиться в европейский отраслевой социальный диалог, с тем чтобы содействовать реализации Европейской повестки дня по профессиональным навыкам<sup>80</sup> в интересах обеспечения неизменной конкурентоспособности, социальной справедливости, равных возможностей и устойчивости, в частности, путем разработки стратегии обучения на протяжении всей жизни и активного участия в Европейской неделе профессионального мастерства. Она также поручит КЕСНИ разработать стандарты квалификаций для работы с альтернативными видами топлива и экологичной и эффективной эксплуатации судов (эко-судоходство).**

В свете соответствующих стратегических подходов, намеченных в настоящем сообщении, Комиссия будет продолжать сотрудничество с социальными партнерами, в частности посредством целевого обсуждения в рамках Секторального комитета по социальному диалогу вопросов, касающихся внутреннего водного транспорта.

### 3. Финансирование

Стратегией устойчивой и разумной мобильности признается необходимость расширения доступа сектора к финансированию. Согласно оценкам, только для завершения создания базовой сети внутренних водных путей ТЕС-Т потребуется порядка 27 млрд евро<sup>81</sup>. Однако одной из ключевых задач в связи с модернизацией сектора станет увеличение финансовой поддержки для перехода на флот с нулевым уровнем выбросов.

**Генеральное направление 8: поддержка сектора и государств-членов в переходе на суда с нулевым уровнем выбросов**

Для решения данной задачи начальная помощь в деле внедрения судов с нулевым уровнем выбросов и развертывания соответствующей инфраструктуры подзарядки/заправки будет предложена по линии механизма смешанного

<sup>80</sup> <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223#:~:text=Европейская повестка дня по профессиональным навыкам представляет собой 5-летний план действий в рамках Европейского компонента социальных прав.>

<sup>81</sup> Исходя из оценок на основе планов работы координаторов европейских коридоров.



финансирования для перехода на альтернативные виды топлива и в рамках программы работы Фонда соединения Европы-2 на 2021–2023 годы. В тех случаях, когда это возможно, финансирование по линии ФСЕ-2 может совмещаться с другими источниками финансирования для обеспечения большей синергии. Кроме того, **Комиссия будет содействовать<sup>82</sup> усилиям заинтересованных сторон и государств-членов по созданию фонда, призванного дополнить общеевропейские и страновые инструменты финансирования перехода на суда с нулевым уровнем выбросов<sup>83</sup>**. Главное — это обеспечить в максимально возможной степени, чтобы операторы менее крупных судов имели возможность группировать свои проекты, с тем чтобы заручиться привлекательными условиями финансирования.

Фонд восстановления и устойчивости<sup>84</sup> с общим бюджетом в 672,5 млрд евро можно использовать во благо всех секторов экономики ЕС, включая сектор внутреннего водного транспорта, который также сильно пострадал от кризиса COVID-19. Поэтому Комиссия поддержала те государства-члены, которые включили инвестирование во внутренний водный транспорт с нулевым уровнем выбросов в свои планы восстановления и устойчивости.

На период 2021–2027 годов бюджет Фонда соединения Европы, выделяемый на поддержку завершения создания взаимосвязанной, мультимодальной, устойчивой, эксплуатационно совместимой, интеллектуальной, безопасной и надежной сети ТЕС-Т, способствующей укреплению социальной, экономической, экологической и территориальной сплоченности Союза<sup>85</sup>, составит 21,8 млрд евро. Программа будет направлена на осязаемую модернизацию внутренней водной инфраструктуры ТЕС-Т, например, путем поддержки развертывания РИС и внедрения в расположенных вдоль сети ТЕС-Т внутренних портах инфраструктуры для альтернативных видов топлива или мультимодальных платформ.

Благодаря гарантии в размере 26,2 млрд евро, механизм «ИнвестЕС», в частности его «кластер устойчивой инфраструктуры», также сможет содействовать сектору ВВТ, включая операторов из числа МСП, за счет стимулирования частных инвестиций в устойчивую транспортную инфраструктуру и суда с нулевым уровнем выбросов. Усиление в результате пересмотра Системы торговли квотами на выбросы Фонда поддержки инноваций будет способствовать дальнейшему стимулированию инноваций и исследований в области водного транспорта, а также вводу в эксплуатацию судов с нулевым уровнем выбросов. Кроме того, по линии программы LIFE будут и далее предлагаться возможности финансирования связанной с внутренними водными путями деятельности, с особым акцентом на качестве воздуха и воды<sup>86</sup>, биоразнообразии и повышении эффективности использования ресурсов. Наконец, поддержка инновационных проектов в области инфраструктуры и флота внутреннего водного транспорта в интересах цифровизации и декарбонизации продолжится и по линии программы «Горизонт Европа».

<sup>82</sup> Проект «Горизонт-2020 Платина III».

<sup>83</sup> Например, любая инициатива заинтересованных государств-членов по использованию резервных фондов, созданных на основании Регламента (ЕС) 718/1999 [...].

<sup>84</sup> Государствами — членами ЕС и Европейским парламентом был принят беспрецедентный пакет восстановительных мер для перезапуска европейской экономики. Он включает пакет на 1,1 трлн евро на новый программный период, а также 750 млрд евро — на новый инструмент восстановления под названием «Следующее поколение ЕС», краеугольным камнем которого станет Фонд восстановления и устойчивости.

<sup>85</sup> Для нужд ФСЕ/ТЕС-Т была разработана методика отслеживания чистоты воздуха, в соответствии с которой перевозкам по внутренним водным путям как виду транспорта присвоен рио-де-жанейрский маркер, соответствующий 40 %.

<sup>86</sup> По линии программы LIFE станет возможна реализация пилотных и демонстрационных проектов в области судов, соответствующих Регламенту (ЕС) 2016/1628 по внутреннему водному транспорту, поскольку качество воздуха будет являться одной из приоритетных тем в рамках подпрограммы LIFE по окружающей среде на период 2021–2027 годов.

Наконец, в Делегированном акте ЕС о таксономии климата<sup>87</sup> признается потенциал низкоуглеродных видов транспорта, таких как внутренний водный, для содействия переходу на иной вид транспорта. Поэтому Комиссия установит соответствующие технические критерии отбора для определения условий, при которых общая инфраструктура внутренних водных путей способствует смягчению последствий изменения климата, с тем чтобы участники рынка могли руководствоваться ими при принятии инвестиционных решений.

#### 4. Управление

Основными структурами управления, имеющими отношение к сектору внутреннего водного транспорта ЕС, являются Европейский союз, ЦКСР<sup>88</sup>, Дунайская комиссия<sup>89</sup> и Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)<sup>90</sup>. Международные речные комиссии, такие как ЦКСР или Дунайская комиссия, вот уже более ста лет обеспечивают свободное судоходство по своим бассейнам, в том числе со странами, не входящими в ЕС<sup>91</sup>.

Такая система управления является довольно громоздкой и сложной, поэтому ее упрощение могло бы привести к дальнейшей гармонизации политики ЕС и снижению административной нагрузки на уровне ЕС и государств-членов, тем самым повышая эффективность сектора. **Европейская комиссия будет продолжать работу с ЦКСР, Дунайской комиссией и Постоянным секретариатом Транспортного сообщества, с тем чтобы, при необходимости, обеспечить координацию между политикой ЕС и политикой этих международных организаций и указать на возможности получения поддержки по линии ФСЕ.**

Созданный в 2015 году Европейский комитет по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ)<sup>92</sup> содействует гармонизации внутреннего рынка путем выработки технических стандартов, касающихся судов и экипажей. **КЕСНИ продолжит заниматься разработкой технических стандартов**, но одновременно с этим требуется дальнейшая проработка — по линии созданных Комиссией в 2017 году различных экспертных групп государств-членов и заинтересованных сторон — вопроса об усовершенствовании системы управления.

**Комиссия будет продолжать поддержку КЕСНИ по линии Фонда соединения Европы с целью разработки унифицированных технических стандартов ЕС для внутреннего водного транспорта.**

Наконец, одним из шести нынешних приоритетов<sup>93</sup> Комиссии является усиление роли Европы в мире. Поэтому Комиссия продолжит через международные организации сотрудничество с ключевыми партнерами и соседними странами в интересах повышения связанности, выявления новых рыночных возможностей и продвижения высоких стандартов безопасности и надежности. Важное значение для реализации данной программы, в частности в контексте общего регионального рынка, имеет сотрудничество и координация со странами западной части Балканского полуострова через Транспортное сообщество, а также с Украиной и Молдовой.

<sup>87</sup> Пункт 34 констатирующей части Делегированного акта о таксономии климата.

<sup>88</sup> [...] <https://ccr-zkr.org/>.

<sup>89</sup> [...] [www.danubecommission.org/dc/en/danube-commission/](http://www.danubecommission.org/dc/en/danube-commission/).

<sup>90</sup> <https://unece.org/transport/inland-water-transport>.

<sup>91</sup> Швейцария в случае ЦКСР; Украина, Молдова, Россия и Сербия — в случае Дунайской комиссии.

<sup>92</sup> В его состав входят члены ЦКСР, государства — члены ЕС, а также представители международных организаций и заинтересованных сторон, причастных к внутреннему судоходству в Европе.

<sup>93</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024_en).

## 5. Заключение

Европейский «зеленый курс» и Стратегия устойчивой и разумной мобильности четко ориентируют на усиление роли внутреннего водного транспорта и повышение устойчивости всех видов транспорта в соответствии с намеченными целями обеспечения в ЕС климатической нейтральности и нулевого уровня загрязнения. Стремление существенно увеличить в ближайшем будущем долю внутренних грузоперевозок, приходящихся на внутренний водный транспорт, и значительно повысить пропускную способность внутренних водных путей требует решительных действий, диктующих необходимость коренной трансформации сектора. В программе «НАЯДЫ III» намечаются подходы к обеспечению такой трансформации с учетом амбициозных целей экологизации и цифровизации сектора при одновременном предложении привлекательных и стабильных рабочих мест. Комиссия будет и впредь тесно сотрудничать с государствами-членами, заинтересованными сторонами и международными организациями, причастными к деятельности внутреннего водного транспорта, в интересах достижения этих амбициозных, но крайне важных для сектора целей и содействия его эффективности, росту и устойчивости в долгосрочной перспективе.

## Приложение II

### План действий (прилагаемый к Сообщению Европейской комиссии)

---

#### ПЕРЕОРИЕНТАЦИЯ БОЛЬШЕГО ОБЪЕМА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

---

1.	Неизменная поддержка по линии программы «Горизонт Европа» и ФСЕ усилий по созданию и развертыванию инновационной инфраструктуры	с 2021 года
2.	Пересмотр Регламента о ТЕС-Т — требования к внутреннему водному транспорту и роль координаторов	2021 год
3.	Внедрение по линии ФСЕ междисциплинарных цифровых информационных и операционных систем для управления водными ресурсами и водными путями	с 2022 года
4.	План(ы) действий на случай кризисных ситуаций на транспорте	2022 год
5.	Пересмотр нормативно-правовой базы в области интермодальных перевозок, включая Директиву о комбинированных перевозках	2022 год
6.	Принятие руководящих принципов для операторов и платформ по информированию пользователей об «углеродном следе» их поставок и по предложению экологичных вариантов доставки	2023 год
7.	Пересмотр законодательства о доступе на рынок внутреннего водного транспорта	2022 год
8.	Оценка Директивы (ЕС) 2016/1629 о технических требованиях к судам внутреннего плавания	2022 год

---

#### К ВНУТРЕННЕМУ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТУ С НУЛЕВЫМ УРОВНЕМ ВЫБРОСОВ

---

9.	Конкретные меры по линии Инициативы за здоровые океаны, моря, прибрежные и внутренние воды и Партнерства по водному транспорту с нулевыми выбросами/Партнерства за «зеленый» водород	с 2021 года
10.	Оказание по линии ФСЕ поддержки в деле внедрения судов внутреннего плавания с нулевым уровнем выбросов	с 2021 года
11.	Оказание по линии проекта «Горизонт-2020 Платина III» содействия в разработке на уровне ЕС методики расчета показателя энергоэффективности для оценки углеродоемкости судов внутреннего плавания	2022 год
12.	Оценка процедуры допущения отступлений в рамках Директивы (ЕС) 2016/1629 для стимулирования плавания по водным путям ЕС судов с нулевым уровнем выбросов	2023 год
13.	Анализ на предмет оценки необходимости мер по стимулированию внедрения судов на низкоуглеродном топливе/с нулевым уровнем выбросов	2025 год
14.	Пересмотр руководящих принципов по государственной помощи железнодорожным предприятиям — возможный охват ВВТ и возможное блоковое изъятие применительно к помощи для координации транспортной деятельности	с 2021 по 2023 годы
15.	Пересмотр руководящих принципов по государственной помощи в области охраны окружающей среды и энергоэффективности, а также Рамочных условий оказания государственной помощи в области исследований, разработок и инноваций	2021 год
16.	Технический руководящий документ по обеспечению климатоустойчивости инфраструктуры на период 2021–2027 годов	2021 год
17.	Исследование в поддержку экологизации внутренних портов	2021 год

- |  |             |
|--|-------------|
| 18. Пересмотр Директивы о создании инфраструктуры для альтернативных видов топлива и план внедрения с указанием возможностей финансирования и предъявляемых в этой связи требований  | 2021 год    |
| 19. Обращение с просьбой к Европейской организации по стандартизации разработать унифицированные стандарты в отношении инфраструктуры для альтернативных видов топлива применительно к внутренним водным путям и внутренним портам | 2021 год    |
| 20. Неизменная поддержка по линии программы «Горизонт Европа» и ФСЕ усилий по созданию и развертыванию инновационной инфраструктуры для альтернативных видов топлива   | с 2021 года |
| 21. Оценка потребностей, в том что касается инфраструктуры приемных сооружений для сбора отходов и средств дегазации   | 2024 год    |
| 22. Пересмотр Делегированного регламента (ЕС) 2017/1926 об информационных услугах в мультимодальных перевозках с распространением его действия на внутренний водный транспорт  | 2022 год    |

---

#### «УМНЫЙ» ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

---

- |   |             |
|---|-------------|
| 23. Пересмотр Директивы 2005/44/ЕС в отношении гармонизированных речных информационных служб  | 2022 год    |
| 24. Техническая поддержка постоянной операционной структуры, призванной служить единой точкой доступа для получения информационных услуг по коридорам на базе РИС   | 2024 год    |
| 25. Комплексная и практичная секторальная концепция цифровой трансформации нынешних бизнес-моделей и процессов, связанных с движением судов и перевозками   | 2023 год    |
| 26. Проект оказания по линии ФСЕ технической помощи в целях укрепления государственно-частного сотрудничества в области внутреннего водного транспорта и содействия реализации целостного подхода к цифровизации  | 2023 год    |
| 27. Содействие разработке, представлению и внедрению по линии программы «Горизонт Европа» и ФСЕ целостных концепций «умного» судоходства для обеспечения цифровой интеграции внутреннего водного транспорта в синхромодальную цепочку поставок, включая РИС | с 2022 года |

---

#### ПО ПУТИ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ БОЛЕЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫХ И СТАБИЛЬНЫХ РАБОЧИХ МЕСТ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

---

- |  |             |
|--|-------------|
| 28. Сбор и распространение на регулярной основе информации о структуре рынка труда посредством обзора рынка внутреннего водного транспорта                                 | с 2022 года |
| 29. Оценка социального законодательства в контексте проверки соответствия условий доступа на рынок   | 2023 год    |
| 30. Внесение предложений по мерам, касающимся цифровых средств регистрации и обмена информацией об экипажах и судах внутреннего плавания                                   | 2021 год    |
| 31. Внесение предложений по мерам, касающимся предъявляемых на уровне ЕС требований к укомплектованию экипажей во внутреннем судоходстве                                   | 2024 год    |
| 32. Обращение с просьбой о разработке стандартов квалификаций для работы с альтернативными видами топлива и экологичной и эффективной эксплуатации судов (эко-судоходство) | 2022 год    |
-

---

**ФИНАНСИРОВАНИЕ**

---

33. Содействие усилиям заинтересованных сторон и государств-членов по созданию фонда, призванного дополнить общеевропейские и страновые инструменты финансирования 2024 год

---

**УПРАВЛЕНИЕ**

---

34. Оказание КЕСНИ по линии ФСЕ технической помощи в разработке технических стандартов для внутреннего водного транспорта 2022 год

35. Оказание поддержки ЦКСР и Дунайской комиссии в порядке обеспечения, при необходимости, координации между политикой ЕС и политикой соответствующих международных организаций с 2022 года

---