



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

Женева, 12–14 октября 2022 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**Текущее положение и тенденции в области
внутреннего водного транспорта:****Последующая деятельность по итогам****Международной министерской конференции****«Внутреннее судоходство объединяет»****Создание надежной нормативной правовой базы,
обеспечение баланса между видами транспорта
и содействие развитию мультимодальных перевозок****Представлено правительствами Беларуси, Бельгии, Словакии и
Хорватии* ******I. Мандат**

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

2. На своей шестьдесят пятой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) поручила секретариату собрать информацию от правительств об осуществлении Вроцлавской декларации министров (ECE/TRANS/SC.3/215, пункт 14). Настоящий документ содержит информацию, переданную правительствами Беларуси, Бельгии, Словакии и Хорватии и дополненную секретариатом, относительно прогресса в деле создания надежной нормативной правовой базы, обеспечения баланса между видами транспорта и содействия развитию мультимодальных перевозок.

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

** Настоящий документ выпускается без официального редактирования.



II. Стратегические действия 1–11, изложенные во Вроцлавской декларации министров

A. Создание надежной нормативной правовой базы, направленной на повышение эффективности внутреннего водного транспорта

- i) **Участие в международных договорах и конвенциях в области внутреннего водного транспорта, помимо тех, которые относятся к компетенции Комитета по внутреннему транспорту, а также в двусторонних и многосторонних соглашениях**

Беларусь

3. Республика Беларусь проводит политику по развитию судоходства с сопредельными странами и является Договаривающейся стороной следующих двусторонних соглашений в области внутреннего водного транспорта:

- Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Литовской Республики о судоходстве по внутренним водным путям совершено в г. Медининкай 25 мая 2007 года (утверждено постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2008 года № 631);
- Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Польша о судоходстве по внутренним водным путям совершено в г. Бресте 20 января 2012 года (ратифицировано Законом Республики Беларусь от 13 июля 2012 года «О ратификации Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Польша о судоходстве по внутренним водным путям»);
- Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Кабинетом Министров Украины о судоходстве по внутренним водным путям совершено в г. Минске 6 февраля 1998 года;
- Соглашение между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерством транспорта Украины о дальнейшем развитии судоходства на внутренних водных путях совершено в г. Киеве 25 мая 2001 года (на основании Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Кабинетом Министров Украины о судоходстве по внутренним водным путям от 6 февраля 1998 года).

Бельгия

4. Бельгия является Договаривающейся стороной ряда конвенций, относящихся к внутреннему водному транспорту, например:

- пересмотренной Конвенции о судоходстве по Рейну;
- Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям;
- Конвенции об ограничении ответственности по морским претензиям, которая была объявлена применимой к судам внутреннего плавания;
- Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС) 2012 года;
- Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП).

5. Бельгия является государством — членом Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), поэтому в стране также применяются Правила ЦКСР. Кроме того, Бельгия связана европейскими нормами, касающимися внутреннего судоходства (в частности, профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве).

Хорватия

6. Хорватия является Договаривающейся стороной:
- Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям;
 - Конвенции о режиме судоходства на Дунае;
 - Дополнительного протокола к Конвенции о режиме судоходства на Дунае;
 - Рамочного соглашения по бассейну реки Сава;
 - Протокола о режиме судоходства к Рамочному соглашению по бассейну реки Сава;
 - ряда двусторонних соглашений.
7. Хорватия является государством — членом Дунайской комиссии (ДК) и Международной комиссии по бассейну реки Сава.

Словакия

8. Словакия является Договаривающейся стороной:
- Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям;
 - Конвенции о режиме судоходства на Дунае;
 - нескольких других двусторонних соглашений, относящихся к сотрудничеству в области торговли и судоходства.
9. Словакия является государством — членом ДК.

ii) Работа по присоединению к международным конвенциям и соглашениям в области внутреннего водного транспорта, относящимся к ведению Комитета по внутреннему транспорту, или их ратификации

Беларусь

10. Присоединение к международным конвенциям и соглашениям в области внутреннего водного транспорта в рамках Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) относится к сфере деятельности Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, которое прорабатывает этот вопрос на постоянной основе.

Бельгия

11. В настоящее время Бельгия ведет работу по присоединению к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения. Подготовку необходимого пакета документов планируется завершить к концу 2023 года.

В. Обеспечение надлежащего баланса между всеми видами транспорта, оптимизация грузовых потоков и содействие развитию мультимодальных перевозок

iii) Национальные меры и планы действий, направленные на увеличение доли перевозок внутренним водным транспортом, развитие инфраструктуры и логистики

Беларусь

12. Работа по увеличению доли перевозок внутренним водным транспортом, развитию инфраструктуры и логистики, развитию внутреннего водного и морского судоходства осуществляется в рамках пятилетних государственных программ,

ответственным заказчиком которых является Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. В настоящий момент реализуется Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы (утверждена постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 23 марта 2021 года № 165). Для повышения эффективности использования внутреннего водного транспорта, включая развитие его инфраструктуры, а также повышения привлекательности Государственного реестра морских судов Республики Беларусь, подпрограммой 3 «Внутренний водный и морской транспорт» предусмотрен комплекс мероприятий, включающий развитие портовой инфраструктуры, проектно-изыскательские работы на внутренних водных путях и модернизацию инженерных сооружений, а также повышение технико-экономических характеристик судов и обновление (реновацию) судов, используемых для выполнения государственных функций, в том числе при обеспечении экологической безопасности.

13. Научное обеспечение деятельности в области внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь осуществляется в рамках реализации соответствующих мероприятий по научному обеспечению, запланированных на 2021–2025 годы, предусмотренных подпрограммой 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса».

Бельгия

14. В экономически важных районах Фландрии предпринимаются усилия по ускорению прохождения мультимодальных пунктов перевалки за счет строительства достаточного количества прибрежных логистических комплексов. Они имеют решающее значение для дальнейшего перехода от других видов транспорта к водному. Кроме того, в 2022 году компания «Фламандские водные пути НВ» включила в свой ежегодно обновляемый бизнес-план конкретный ключевой показатель эффективности (КПЭ), направленный на увеличение доли внутренних водных путей в распределении перевозок по видам транспорта. Помимо этого, следует подчеркнуть важность Плана Фландрии по энергетике и климату на 2021–2030 годы. Одной из целей, поставленных в Плане, является перевод 6,3 млрд тонно-километров грузовых перевозок с автомобильного на водный или железнодорожный транспорт.

15. Стимулирование использования внутреннего водного транспорта для перевозки грузов является важным направлением политики Фландрии. 171 город и муниципальный район Фландрии расположен на берегах внутренних водных путей, а 80 % компаний находятся в пределах 10 км от внутренних водных путей; поэтому в рамках существующей логистической цепочки имеется огромный потенциал для внутреннего водного транспорта. В директивных документах правительства Фландрии подчеркивается важность инвестиций в современную инфраструктуру внутренних водных путей и ставится задача по стимулированию компаний к использованию внутреннего водного транспорта. Эти задачи более подробно изложены в документе об общем направлении политики, составленном министром мобильности и общественных работ Фландрии, в котором сформулированы стратегические и оперативные цели и подчеркивается важность инвестирования в транспортный потенциал внутренних водных путей путем реализации инфраструктурных проектов, таких как реконструкция Альберт-канала.

16. Компания «Фламандские водные пути НВ» совместно с правительством Фландрии разрабатывает сферу охвата новой программы стимулирования судоходства в устьях рек. Основное внимание будет уделено внедрению инновационных технологий и снижению воздействия на окружающую среду и выбросов от внутреннего судоходства. Ожидается, что выполнение программы начнется в следующем году.

17. Порт Брюсселя ввел в эксплуатацию сеть мультимодальных центров консолидации грузов и пунктов перевалки пакетированных грузов (строительных материалов и товаров широкого потребления (ТШП)). Принимаются меры по стимулированию строительных организаций и компаний Брюссельского региона к использованию этих центров консолидации для повышения эффективности поставок на строительные площадки и содействия развитию водного транспорта. По мере

возможности Брюссельский порт покупает земли промышленного назначения вдоль водного пути, оборудует их причалами (если это целесообразно — морскими) и предоставляет в распоряжение портовых терминалов или компаний, интенсивно пользующихся водным путем. Порт Брюсселя налагает на компании штрафные санкции в случае, если они не достигают согласованного в договоре минимального объема перевалки грузов на водном пути. При этом компаниям, превышающим этот объем, снижают ставку концессионного сбора. С 2004 года порт Брюсселя не взимает плату за швартовные услуги с судов класса «река — море», чтобы стимулировать их использование.

Хорватия

18. Основные направления национальной политики Хорватии в области развития водных путей изложены в недавно принятой Стратегии развития речного транспорта и Среднесрочном плане развития внутренних водных путей и внутренних портов на период с 2022 по 2031 год. Их общей целью является содействие модернизации системы внутреннего судоходства и ее полной интеграции в европейскую транспортную сеть. В Среднесрочном плане устанавливаются особые цели, состоящие в оптимизации системы внутреннего судоходства, повышении конкурентоспособности внутреннего водного транспорта, укреплении экологической устойчивости внутреннего судоходства, расширении инфраструктурных мощностей, повышении безопасности и улучшении судоходности водных путей¹.

19. Во всех внутренних портах уже идет или начинается реализация проектов, направленных на оказание качественных и эффективных транспортных услуг с задействованием других видов транспорта. Для привлечения большего объема грузов в порты ведется строительство дополнительных подъездных путей, развивается инфраструктура для контейнерных перевозок, вводятся в эксплуатацию новые и обслуживаются существующие водные пути.

Словакия

20. Словакия разрабатывает концептуальный и стратегический документ, касающийся развития внутреннего судоходства и озаглавленный «Концепция развития водного транспорта в Словацкой Республике на период до 2030 года с перспективой расширения до 2050 года». Окончательный вариант документа будет готов к концу 2023 года. В концепции будет содержаться, в частности, анализ взаимодействия между пунктами перегрузки для комбинированных перевозок и внутренними водными путями; анализ работы государственных портов Братиславы, Комарно и Штурово, а также возможностей создания новых государственных интермодальных транспортных терминалов, имеющих сообщение с водным транспортом. Кроме того, концепция предусматривает разработку плана строительства государственных интермодальных транспортных терминалов, имеющих сообщение с водным транспортом.

- iv) **Обеспечение и поддержание требуемых минимальных параметров внутренних водных путей и прибрежных маршрутов международного значения, устранение узких мест и недостающих звеньев, обеспечение адекватного грузооборота портов и терминалов, более активное использование мультимодальности и принятие других мер по развитию инфраструктуры и логистики**

Беларусь

21. Перечень и границы внутренних водных путей Республики Беларусь, открытых для судоходства, установлен постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 23 апреля 2020 года № 12. На ежегодной основе формируется техническое задание по обслуживанию, улучшению и развитию внутренних водных путей, в котором устанавливаются протяженность и класс водного пути, гарантированные габариты судовых ходов, значения проектных уровней воды на

¹ <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/23494>.

водпосте, а также категория средств навигационного оборудования и сроки его действия, сроки работы судоходных гидротехнических сооружений.

22. Техническое задание является основанием для разработки плана путевых работ, который подготавливается Государственной администрацией водного транспорта. В соответствии с планом осуществляются мероприятия по устранению узких мест внутренних водных путей и по развитию внутренних водных путей классов I–III, к которым относится большинство внутренних водных путей Республики Беларусь, за исключением белорусского участка водного пути международного значения Е 40.

23. Своевременное и качественное выполнение плана путевых работ на внутренних водных путях республики обеспечивает грузооборот, представленный в таблице I.

Таблица I

Год	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Грузооборот, млн т-км	20,6	32,1	36,7	33,4	29,9	33,3

24. Перевозки пассажиров внутренним водным транспортом Республики Беларусь в основном осуществляются в рамках организованных прогулочных рейсов малой протяженности (до 10 км) в пределах городов Гомель, Брест, Пинск, Речица, Мозырь. Также организован круиз «Жемчужины Полесья — 2» по рекам Мухавец, Пина, Припять на теплоходе «Белая Русь». Пассажиروоборот внутреннего водного транспорта представлен в таблице II.

Таблица II

Год	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Пассажиروоборот, млн пассажиро-км	1,8	2,4	2,7	3,0	0,7	1,9

25. На территории Республики Беларусь расположено восемь речных портов: Брест, Пинск, Микашевичи, Мозырь, Речица, Гомель, Бобруйск и Могилев. В городах Витебск, Гомель, Речица и Пинск имеются судоремонтно-судостроительные мощности. Порты Бобруйск, Мозырь и Гомель обладают мультимодальной портовой инфраструктурой, имеют подъездные железнодорожные и автомобильные пути.

26. Примерами интермодальных перевозок с использованием внутренних водных путей являются: а) перевозка беленой целлюлозы производства ОАО «Светлогорский целлюлозно-картонный комбинат из Светлогорска в Белград в 2021 году с перегрузкой с железнодорожного транспорта на белорусский сухогрузный теплоход типа «река — море» в порту г. Киев; б) перевозка продукции ОАО «Белорусский металлургический завод» из г. Жлобин до порта г. Одесса (Украина) с перегрузкой с железнодорожного транспорта на баржу в порту Мозырь; при этом обратный рейс использовался для перевозки цемента в порт г. Мозырь.

27. В области развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта и повышения эффективности его использования реализованы или находятся в стадии реализации следующие проекты:

- реконструкция судоходного шлюза № 3 «Рагодош» Днепро-Бугского канала, шлюз введен в эксплуатацию;
- разработка проектно-сметной документации на реконструкцию судоходного шлюза № 2 «Переруб»;
- строительство причалов минерально-строительных грузов речного порта «Ямно» в Брестском районе.

28. В рамках выполнения действующей Государственной программы «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы запланированы следующие мероприятия:

- создание портовой инфраструктуры на реке Днепр;
- проведение путевых работ на внутренних водных путях;
- развитие портовой инфраструктуры речного порта Мозырь;
- реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала:
 - гидроузлов № 2 «Переруб» и № 4 «Овзичи» Ивановского района Брестской области (включая проектные работы и гидрографические изыскания);
 - гидроузла № 11 «Качановичи» Пинского района (включая проектные работы и гидрографические изыскания).

29. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь осуществляет в соответствии с законодательством государственное регулирование и управление в области внутреннего водного и морского транспорта. Министерство является государственным заказчиком мероприятий в области внутреннего водного и морского транспорта, а также мероприятий по научному обеспечению деятельности в данной области, реализуемых в рамках Государственной программы «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы.

30. В целях развития внутренних водных путей и транспортной инфраструктуры на них, обеспечения содержания внутренних водных путей, государственного регулирования деятельности портов, а также обеспечения доступности, повышения качества и безопасности услуг водного транспорта, обеспечения выполнения международных обязательств Республики Беларусь, в 2020 году в системе Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь создано государственное учреждение «Государственная администрация водного транспорта» (постановление Совета министров Республики Беларусь от 9 марта 2020 года № 137).

Бельгия

31. Правительство Фландрии решительно настроено на дальнейшее развитие сети водных путей региона. Во Фландрии различные администрации региональных водных путей постоянно предпринимают необходимые действия для обеспечения соответствия внутренних водных путей минимальным требованиям ТЕС-Т². При этом работы на некоторых внутренних водных путях выходят за рамки требований ТЕС-Т:

- в настоящее время компания «Фламандские водные пути НВ» ведет на Альберт-канале работы по увеличению высоты прохода под мостами до 9,1 м (завершение работ запланировано на конец 2023 года), что позволит перевозить четыре яруса контейнеров и три яруса контейнеров высокой кубатуры. Увеличение высоты прохода под мостами также предоставит больше возможностей для каботажных перевозок;
- цель проекта Сена — Шельда — увеличение высоты прохода под мостами на маршруте Сена — Шельда до 7 м к 2027 году;
- проект Сена — Шельда реализует компания «Фламандские водные пути НВ». До 2027 года приоритет отдается модернизации реки Лис; но в проект также включена модернизация маршрута устье Шельды — Антверпен — Брюссель — Шарлеруа (АБШ).

32. В Брюссельском столичном регионе порт Брюсселя поддерживает необходимую глубину воды для обеспечения безопасного судоходства. Программа постепенного увеличения высоты прохода под мостами предусматривает строительство новых разводных мостов или мостов с рабочей высотой не менее 7 м, а также модернизацию существующих мостов посредством реконструкции или капитального ремонта.

² Трансевропейская транспортная сеть.

33. Важную роль в городской логистике могут играть малые водные пути. Одна из целей правительства Фландрии состоит в возобновлении работы фламандских малых водных путей (классов I–III). Компания «Фламандские водные пути НВ» является одним из партнеров проекта «Уотертрак +», задачей которого является на внедрение инновационного способа перевозки грузов. Цель проекта состоит в усилении взаимосвязи и совместимости между основной сетью ТЕС-Т и небольшими внутренними водными путями путем внедрения новой концепции транспортных единиц в рамках внутреннего водного транспорта. При объединении в состав такие единицы могут также эксплуатироваться на крупных водных путях (класса IV и выше). В рамках этой инициативы у перегруженной дорожной сети появляется экономически целесообразная альтернатива, представленная гибкой моделью эксплуатации водного транспорта, дополняющего существующий водный транспорт. Концепция «Уотертрак +» позволяет выполнять перевозку навалочных/насыпных грузов, контейнеров и паллет по малым водным путям на самоходных и несамоходных баржах.

34. «Фламандские водные пути НВ» является одним из партнеров проекта «#IWTS 2.0»³. Одной из основных задач проекта является содействие эксплуатации внутреннего водного транспорта на небольших водных путях (в рамках комплексной сети) в регионе Северного моря путем их соединения с основными коридорами ТЕС-Т. Проект направлен на решение следующих проблем: а) низкой осведомленности о возможностях малого водного транспорта, б) низкого уровня инноваций в области разработки малых барж и перевалки грузов, в) отсутствия опыта в использовании возможностей малых водных путей и д) отсутствия подготовки и специальных экипажей для работы на малых водных путях. Партнеры объединяют усилия и задействуют свой потенциал и возможности для переноса грузоперевозок на недостаточно загруженные водные пути посредством:

- выполнения оперативного перехода с других видов транспорта за счет внедрения новых и уже апробированных логистических технологий и поддержки руководителей логистических служб в принятии решений, касающихся перехода с других видов транспорта;
- более эффективного использования существующих водных путей путем их адаптации к достаточному количеству судов стандартного размера и разработки инновационных устойчивых концепций малых барж;
- модернизации профессионального обучения и подготовки с упором на навигацию по малым водным путям.

35. В Брюссельском столичном регионе наибольшие ограничения на Брюссельском водном пути относятся к судам IV класса, поскольку шлюзы и мосты на этом водном пути предназначены для барж I–III классов. Для барж с габаритами до 81,30 × 10,30 м построены два шлюза, а высота прохода под мостами в центре города ограничена 4,20 м, тогда как в северной части (аванпорт) она достигает 30 метров.

36. Администрация порта Брюсселя принимала участие в проекте «Уотертрак» (2008–2014 годы).

37. Во Фландрии компания «Фламандские водные пути НВ» разработала программу цифровизации внутреннего судоходства («ДиджиВейв»), построенную на трех компонентах: «умная логистика», «умное управление» и «умное судоходство». Проекты в рамках компонента «умная логистика» направлены на позиционирование внутреннего судоходства как одного из логических звеньев общей логистической цепочки. Для достижения этой цели основное внимание уделяется прозрачности и обмену информацией и знаниями, которые помогут в значительной степени повысить безопасность, эффективность, надежность и рациональность услуг внутреннего судоходства. Проект состоит из нескольких подпроектов, а именно:

³ <https://northsearegion.eu/iwts20/>.

- разработки единого стандарта обмена данными о судах, грузах и рейсах в сотрудничестве с компанией «Система обслуживания грузоперевозок ВЗВ» и портами Фландрии;
- оказания клиентам водного пути и логистическому сектору консультационных услуг по управлению движением в отношении наиболее эффективных маршрутов перевозок, максимальной прозрачности во время транспортировки и контроля за соблюдением запланированного времени в пути.

38. Правительство Фландрии стремится максимально стимулировать компании к выбору внутреннего водного транспорта для перевозки своих грузов, а «Фламандские водные пути НВ» предоставляют компаниям, желающим интегрировать внутреннее судоходство в свою логистическую цепочку, информацию о строительстве погрузочно-разгрузочного комплекса на основе государственно-частного партнерства между управляющей организацией водного пути и частным партнером.

39. Компания «Фламандские водные пути НВ» совместно с правительством Фландрии разрабатывает сферу охвата новой программы стимулирования судоходства в устьях рек. Основное внимание будет уделено внедрению инновационных технологий и снижению воздействия на окружающую среду/объема выбросов. Ожидается, что выполнение программы начнется в следующем году.

40. В Брюссельском столичном регионе порт Брюсселя оказывает поддержку по вопросу эксплуатации водных путей недавно учрежденным компаниям или компаниям, намеренным расширить сферу оказываемых услуг. Особое внимание уделяется строительному сектору (в части логистики на строительных площадках крупных проектов в сфере недвижимости и потоков грузов в укрупненной форме) и сектору ТШП.

41. Порт Брюсселя содействует развитию мультимодальных перевозок, предоставляя логистическим компаниям консультационные услуги экспертов по транспорту в отношении возможностей и преимуществ мультимодальных перевозок. Порт Брюсселя и Брюссельский столичный регион планируют создать тримодальную платформу (включающую водный/железнодорожный/автомобильный транспорт) в северной части Брюсселя. В настоящее время они предпринимают усилия, для того чтобы к 2025 году было восстановлено сообщение между аванпортом и национальной и международной железнодорожной сетью.

Хорватия⁴

42. Проекты по регулированию и модернизации Дуная включают:

- скоординированную реализацию Генерального плана по восстановлению и поддержанию фарватера Дуная («ФЭАРУэй Хорватия»);
- реконструкцию фарватера на участке Дуная от километровой отметки 1321 до километровой отметки 1324 у села Сотин;
- развитие системы обозначения и сигнализации судоходной обстановки на водных путях в целях повышения уровня безопасности и видимости;
- строительство пункта зимнего отстоя в Опатоваце;
- подготовку к работам в рамках проекта «ФЭАРУэй-2» на Рейнско-Дунайском коридоре⁵.

⁴ Дополнено информацией, размещенной на сайтах <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/23494>; <https://povezananhrvatska.eu/en/vijesti/javno-predstavljanje-strateskog-okvira-koji-ce-umjeravati-razvoj-rijecne-plovidbe/>; www.ivr-eu.com/wp-content/uploads/2022/06/IVR-Presentation-Duska-KunsteK-Ministry-of-the-Sea-Transport-and-Infrastructure.pdf.

⁵ www.ivr-eu.com/wp-content/uploads/2022/06/IVR-Presentation-Duska-KunsteK-Ministry-of-the-Sea-Transport-and-Infrastructure.pdf.

43. На хорватских участках водных путей международного значения регулярно проводится техническое обслуживание в целях достижения параметров, соответствующих требованиям СМВП. Узкие места на водных путях регулярно обслуживаются, чтобы избежать заторов, и в настоящее время реализуются проекты, которые дополнительно обеспечат их надлежащую судоходность; критические участки на Дунае восстанавливаются, а техническое обслуживание водного пути проводится непрерывно, чтобы избежать перебоев в перевозках.

44. Планируется проект по восстановлению реки Купа, имеющей класс I. Проектная документация в настоящее время находится на стадии подготовки.

45. В число наиболее значимых проектов, направленных на ремонт и строительство инфраструктуры в портах международного значения, входят: а) строительство терминалов для навалочных/насыпных грузов в портах Славонски-Брод и Осиек и б) строительство вертикального причала в порту Вуковар. Администрации портов ежегодно контролируют, предлагают и стимулируют дальнейшее развитие логистики и грузооборота портов. Кроме того, на внутренних водных путях Хорватии растет пассажиропоток и предлагается значительное число круизов с посадкой в пассажирских портах. Пассажирские порты расположены в Батине, Альмаше, Вуковаре, Илоке и Осиеке. С 2021 года разрабатываются новые проекты пассажирских портов, которые позволят улучшить качество обслуживания пользователей портов.

Словакия

46. Деятельность по обеспечению и поддержанию требуемых минимальных параметров внутренних водных путей ведется Управлением водного хозяйства Словакии — администрацией водных путей, которая была учреждена Министерством окружающей среды Словацкой Республики. Управление ведет водохозяйственную деятельность в рамках сотрудничества в соответствии с предписаниями и требованиями администраций водных путей и соответствующих органов Австрии и Венгрии, посредством взаимодействия с комиссиями по трансграничным водам в области обслуживания водных путей. Водохозяйственная деятельность включает дноуглубительные, выправительные, тральные работы, ремонт берегозащитных сооружений, обслуживание навигационного оборудования и другие виды работ. Основное внимание уделяется Дунаю как водному пути международного значения, в настоящее время ведутся работы по приведению параметров фарватера в соответствие с рекомендациями ДК и по улучшению судоходности на мелководных участках. В 2021 году общие расходы на поддержание фарватера Дуная, включая работы по демаркации, составили 2 180 582 евро.

47. Развитие внутренних водных путей классов I–III находится в ведении муниципалитетов. Министерство транспорта и строительства Словацкой Республики поддерживает деятельность муниципалитетов в этой области.

48. Министерство транспорта и строительства Словацкой Республики готовит пакет документов по государственным закупкам для составления технико-экономического обоснования проекта «Предложение относительно мер, необходимых для обеспечения полной судоходности участка Дуная от отметки 1880,26 км до отметки 1853,10 км». Одной из целей этого исследования является выявление узких мест и поиск подходящих решений для их устранения.

49. АО «Государственные порты» подготовило генеральные планы для портов Братиславы и Комарно. В обоих документах определена долгосрочная концепция развития портов с учетом особенностей, обусловленных текущей ситуацией. Также в документах приведен анализ пропускной способности портов и возможные решения по ее увеличению.

50. Потенциальные меры, действия и возможности в этой области будут изложены в Концепции развития водного транспорта в Словацкой Республике на период до 2030 года с перспективой расширения до 2050 года.

51. В настоящее время Словакия не предоставляет никаких дотаций на комбинированные перевозки. Министерство транспорта и строительства Словацкой Республики выполняет процедуры по разработке, утверждению и внедрению Программы государственной помощи в области развития комбинированных перевозок. Утвержденный объем финансирования развития интермодальных и комбинированных перевозок в рамках Плана восстановления и обеспечения устойчивости составляет 16 100 000 евро. Ключевым фактором развития интермодальных перевозок является сеть интермодальных терминалов.
