



USAID
ВІД АМЕРИКАНСЬКОГО НАРОДУ



Внутрішні водні шляхи ЄС

Інформаційна довідка, підготовлена Європейським
інформаційно-дослідницьким центром на запит
народного депутата України

Європейський інформаційно-дослідницький центр створено з метою надання народним депутатам України інформації, яка може бути використана ними у законотворчій діяльності. Діяльність Європейського інформаційно-дослідницького центру здійснюється в рамках програми USAID "Рада: підзвітність, відповідальність, демократичне парламентське представництво", що виконується Фондом "Східна Європа". Більше про центр на сайті <http://euinfocenter.rada.gov.ua/>

Внутрішні водні шляхи відіграють важливу роль у транспортуванні товарів у Європі. Понад 37 000 км водних шляхів з'єднують сотні міст та промислових регіонів. 21 з 28 держав-членів мають внутрішні водні шляхи, а 13 мають взаємопов'язані водні мережі.

Відповідно до [Регламенту Європейського парламенту та Ради від 11 грудня 2013 року №1315/2013 про керівні принципи розвитку транс'європейської транспортної мережі](#), пріоритетами розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів є:

- 1) Щодо існуючих водних шляхів – імплементація заходів з наближення водних шляхів до стандартів суднохідності, що відповідають класу IV;
- 2) Досягнення високих стандартів модернізації існуючих водних шляхів та створення нових водних шляхів відповідно до технічних вимог, затверджених Європейською конференцією міністрів транспорту, з метою забезпечення їх відповідності ринковим вимогам;
- 3) впровадження телематичних додатків, в тому числі річкових інформаційних служб;
- 4) сполучення інфраструктури водних шляхів із залізничною та дорожньою інфраструктурою;
- 5) приділення особливої уваги річкам з вільною течією, щодо яких можуть бути вжиті особливі заходи;
- 6) сприяння розвитку сталого водного транспорту;
- 7) модернізація та розбудова спроможностей інфраструктури припортових зон¹.

Політика розвитку внутрішніх водних шляхів ЄС реалізовується відповідно до Програми дій NAIADES II, яка імплементується в рамках платформи PLATINA. Програма дій NAIADES II охоплює велику кількість інструментів та заходів зі сприяння використанню водних шляхів. Програма діє до 2020 року та виконується Європейською Комісією, державами-членами ЄС та приватними компаніями. Крім NAIADES, у даній сфері існують й інші фінансові програми ЄС: Фонд об'єднання Європи ([Connecting Europe Facility](#)), Горизонт 2020 ([Horizon 2020](#)), Європейський фонд стратегічних інвестицій ([European Fund for Strategic Investments](#)) та Політика згуртування ([Cohesion Fund](#))². Крім того, кожна з держав-членів, внутрішні водні шляхи якої пов'язані з водними шляхами іншої держави-члена, та тоннаж флоту

¹ Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU [Електронний ресурс]. – 2013. – Режим доступу до ресурсу: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L .2013.348.01.0001.01.ENG>.

² Promotion of inland waterway transport [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion_en

якої перевищує 100 000 тон, створює власними адміністративними ресурсами, відповідно до національного законодавства, Фонд внутрішніх водних шляхів³.

В рамках Програми дій NAIADES ключовими сферами реалізації політики є:

- Якісна інфраструктура;
- Інновації;
- Безперербійне функціонування ринку;
- Захист навколишнього середовища від викидів;
- Кваліфіковані кадри;
- Інтеграція внутрішньої навігації у мультимодальний логістичний ланцюжок⁴.

Заходи з розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів, відповідно до Програми дій NAIADES II, представлені в таблиці (див. таблицю)⁵.

³ Council Regulation (EC) No 718/1999 of 29 March 1999 on a Community-fleet capacity policy to promote inland waterway transport [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:31999R0718>.

⁴ NAIADES II [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en

⁵ Implementation measures of NAIADES II [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/inland/promotion/doc/2015-09-01_naiades_ii_implementation_measures.pdf.

Заходи з розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів ЄС

Діяльність	Стейкхолдер	Початок	Кінець	Очікувані результати	Фінансування
1. Імплементация ініціативи щодо транспортних коридорів в рамках транс'європейської транспортної мережі	<ul style="list-style-type: none"> • Європейська Комісія: проведення форумів • Держави-члени та основні стейкхолдери: участь у підготовці робочих планів • PLATINA II: підготовка до розгляду основних положень робочих планів щодо транспорту та портів внутрішніх водних шляхів 	1 квартал 2014	2 квартал 2015	Прийняття робочих планів щодо 9 мультимодальних коридорів	Connecting Europe Facility
	<ul style="list-style-type: none"> • Держави-члени: підготовка проектів водних магістралей • Менеджери внутрішніх портів та терміналів: підготовка проектів водних магістралей 	3 квартал 2013	2020	Фінансування існуючих проектів	Держави-члени ЄС (Connecting Europe Facility , European Fund for Strategic Investments , Instrument for Pre-accession Assistance)
2. Посилення ефективності інструментів та механізмів інтеграції внутрішньої системи навігації у транс'європейську транспортну мережу	<ul style="list-style-type: none"> • PLATINA II: підготовка проекту технічного регламенту для моніторингу імплементации транс'європейської транспортної мережі 	1 квартал 2014	2 квартал 2015	Інформаційна архітектура	ЄС Держави-члени
	<ul style="list-style-type: none"> • Європейська Комісія: дослідження потенціалу внутрішніх водних шляхів та портів 	4 квартал 2015	4 квартал 2017	Вироблення рекомендацій для стейкхолдерів	ЄС (Connecting Europe Facility)

3. Розробка рекомендацій щодо утримання водних шляхів	<ul style="list-style-type: none"> • PLATINA II: створення експертної групи та розробка проекту рекомендацій 	1 квартал 2014	1 квартал 2016	Прийняті рекомендації	ЄС Держави-члени
4. Укладення договору між Європейською Комісією та Дунайською Комісією щодо обслуговування водних шляхів	<ul style="list-style-type: none"> • Європейська стратегія для Дунайського регіону: розробка Генерального плану щодо відновлення та обслуговування фарватеру р. Дунай • Держави-члени та треті держави: прийняття Генерального плану 	3 квартал 2014	4 квартал 2014	Прийнятий Генеральний план	ЄС Держави-члени
	<ul style="list-style-type: none"> • Європейська Комісія та Дунайська Комісія: підготовка та прийняття договору, фінансування його імплементації 	3 квартал 2014	4 квартал 2015	Договір та фінансові домовленості	ЄС (Connecting Europe Facility)
5. Визначення поняття придатності до судноплавства	<ul style="list-style-type: none"> • Європейська Комісія: проведення дослідження • Держави-члени та стейкхолдери (порти, комісії, транспортні оператори тощо): участь у дослідженні 	4 квартал 2015	4 квартал 2017	Вироблення загальноприйнятого поняття придатності до судноплавства	ЄС (Connecting Europe Facility)
6. Моніторинг придатності до судноплавства водних шляхів транс'європейської	<ul style="list-style-type: none"> • Держави-члени: звітування перед Європейською Комісією • Європейська Комісія: моніторинг та рекомендації 	1 чверть 2015	триває	Публікація першого звіту та щорічне оновлення звіту про статус річок Дунай та Сава	Держави-члени

транспортної мережі		2017	2030	Щорічні звіти про моніторинг щодо кожного транс'європейського коридору	Держави-члени
7. Планування та імплементація проектів щодо постійного обслуговування та відновлення внутрішніх водних шляхів з метою створення придатних умов для судноплавства	<ul style="list-style-type: none"> Держави-члени, управління водними шляхами, порти, комісії з питань річок (в рамках своїх мандатів) 	1 чверть 2014	2030	Постійний прогрес у напрямку придатності водних шляхів до судноплавства	Держави-члени
 <p> ■ - проект ще не розпочався ■ - проект запланований та профінансований ■ - проект триває ■ - проект завершився </p>					

Документами, які регулюють питання, пов'язані з транспортною інфраструктурою водних шляхів ФРН, є:

- Закон про водні шляхи ([Bundeswasserstraßengesetz](#));
- Федеральний план розвитку транспортної інфраструктури ([Bundesverkehrswegeplan](#)).

Органом, який розробляє плани розвитку та створення інфраструктури у даній сфері, є [Федеральне міністерство транспорту та цифрової інфраструктури](#).

Федеральний план розвитку транспортної інфраструктури включає фінансування модернізації, розвитку та утримання інфраструктури дорожніх, залізничних та водних шляхів, які належать до відання Федерального уряду. Федеральний план розвитку транспортної інфраструктури розробляється Федеральним міністерством транспорту та цифрової інфраструктури на основі проектів пропозицій, прийнятих Федеральним урядом. План не є ані фінансовим планом, ані статутним документом, він є радше базовим документом, що встановлює рамки щодо фінансування різних видів транспортних шляхів, щодо яких Урядом розробляються та приймаються окремі плани. Плани підлягають затвердженню парламентом в якості додатків до законів про транспортні шляхи (в тому числі до Закону про водні шляхи) ⁶.

Федеральний план розвитку транспортної інфраструктури втрачає чинність з набуттям чинності нового плану. На сьогодні діє Федеральний план, прийнятий у 2016 році і чинний до 2030 року. Плани щодо окремих видів транспортних шляхів переглядаються кожні 5 років з метою їх адаптації до актуальних транспортних та економічних тенденцій. На наступних етапах плани доповнюються по кожному конкретному проекту. Щодо кожного з проектів здійснюється аналіз впливу, розробка дорожньої карти та процедура затвердження. Часові рамки та порядок виконання проекту залежить від його пріоритетності та наявних фінансових ресурсів. Для імплементації проектів модернізації Федеральне міністерство транспорту та цифрової інфраструктури готує п'ятирічні плани (див. діаграму).

Відповідно до чинного Федерального плану щодо транспортної інфраструктури, з бюджету ФРН до 2030 року буде виділено 269,6 млрд. євро на розвиток транспортної інфраструктури, в тому числі утримання структурних споруд та проекти з будівництва та модернізації інфраструктури. Частка витрат на інфраструктуру водних шляхів складає 9,1% (2,45 млрд. євро).

⁶ https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/ftip-2030.pdf?__blob=publicationFile

Огляд планування транспортної інфраструктури у ФРН



Польща

У Польщі, як і в більшості європейських країн, інфраструктурні проекти у сфері водного транспорту впроваджуються в рамках планів, програм та стратегій. У 2016 році Радою Міністрів Республіки Польща у вигляді резолюції було прийнято План розвитку внутрішніх водних шляхів на 2016-2020 рр. з перспективою до 2030 року ([Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030](#)). Основою метою модернізації водних шляхів є досягнення IV класу міжнародного стандарту суднохідності та перетворення річок Одер та Вісла на транспортні шляхи міжнародного значення. Відповідно до плану, основними пріоритетами є:

- Приведення р. Одер у відповідність до міжнародного класу суднохідності та її інкорпорування у мережу європейських водних шляхів;
- Покращення навігаційних умов на р. Вісла;
- Розбудова водних шляхів Одер-Вісла, Варшава-Брест;
- Розвиток партнерства та співробітництва щодо внутрішніх водних шляхів.

Вартість модернізації інфраструктури складе приблизно 234 млн. євро на рік. Фінансування проектів буде здійснюватися за рахунок коштів ЄС (Політики зближення, Європейського фонду регіонального розвитку, Фонду об'єднання Європи, Європейського фонду стратегічних інвестицій, Фонду захисту навколишнього середовища та ін.), державного бюджету, коштів місцевих органів влади, приватних інвесторів. Міністерство морського і річкового судноплавства створило Фонд розвитку внутрішніх водних шляхів, який діятиме в якості фінансового механізму інвестування в інфраструктуру водних шляхів за рахунок коштів із зазначених джерел⁷.

Нідерланди

До нормативно-правових актів, які регулюють питання управління водними шляхами у Королівстві Нідерланди, є:

- Закон «Про управління та користування водними системами» ([Waterwet](#));
- Плани з управління та розвитку водних шляхів та водних систем ([Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren](#)) – переглядаються кожні 6 років⁸.

⁷ Uchwała Nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030” [Електронний ресурс] // Dziennik Urzędowy Rzeczypospolitej Polskiej – Режим доступу до ресурсу: <http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WMP20160000711&type=2>.

⁸ The Water Act of the Netherlands [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.government.nl/binaries/government/documents/leaflets/2009/12/31/water-act/water-act.pdf>.

У 2015 р. Генеральний директорат управління водними ресурсами ([Rijkswaterstaat](#)) Міністерства інфраструктури та навколишнього середовища розробив План управління та розвитку водних шляхів та водних систем на 2016-2021 рр., що передбачає розвиток інфраструктури шляхів національного та міжнародного значення.

Висновки

В рамках ЄС діє спільна політика щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі, основними елементами якої є наближення водних шляхів до стандартів суднохідності; забезпечення відповідності інфраструктури технічним вимогам, затвердженим Європейською конференцією міністрів транспорту; сполучення водної, залізничної та дорожньої інфраструктури. Саме на цих принципах базується політика окремих держав-членів ЄС, які беруть їх за основу національних стратегій, планів та програм розвитку транспортної інфраструктури. Варто зазначити, що загальні положення, що регулюють статус водних шляхів, містяться у спеціальних законах – Закон «Про водні шляхи» (Німеччина), Закон «Про управління та користування водними системами» (Нідерланди), Закон «Про воду» (Польща) – в той час як інфраструктурні проекти регулюються окремими актами виконавчих органів. Такі документи носять програмний характер та періодично переглядаються (у Німеччині – раз на 5 років, в Нідерландах – раз на 6 років), і питання фінансування проекту вирішується у кожному окремому випадку.

*Підготувала
аналітик
Європейського інформаційно-дослідницького центру
Катерина Пенькова*