



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях

Пятидесятая сессия

Женева, 15–17 февраля 2017 года

Пункт 4 с) предварительной повестки дня

Инфраструктура внутренних водных путей:

Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (пересмотренная резолюция № 49)

Поправки к Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (пересмотренная резолюция № 49)

Записка секретариата

I. Мандат

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его семьдесят восьмой сессии 26 февраля 2016 года.
2. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) на своей сорок девятой сессии поручила секретариату подготовить проект поправок к Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (пересмотренная резолюция № 49) к своей пятидесятой сессии в феврале 2017 года (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98, пункт 28).

GE.16-21638 (R) 191216 201216



* 1 6 2 1 6 3 8 *

Просьба отправить на вторичную переработку



3. Ниже воспроизводится проект поправок к резолюции № 49, подготовленный секретариатом на основе третьего пересмотра Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга»), принятого Рабочей группой по внутреннему водному транспорту на своей шестидесятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/203, пункт 42).

II. Предложение по поправкам к части III приложения к Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (пересмотренная резолюция № 49)

A. Беларусь

Стратегические узкие места

4. В пунктах 1 и 3 *заменить* 1,60 на 1,70.

5. В пункте 4 *заменить* 1,30 на 1,40.

6. В пункте 2 *заменить* существующий текст на:

Днепровско-Бугский канал (E 40) от Кобрина до Переруба – недостаточная максимальная осадка (1,70 м); предусматривается проведение работ по повышению категории этого водного пути до класса Va.

7. В конце пункта 2 *добавить* сноску:

Проведение работ по реконструкции гидроузла № 3 «Рагодош» начато в 2015 году, ввод в эксплуатацию планируется в 2019 году; проведение работ по реконструкции гидроузла № 4 «Овзичи» запланировано на 2019–2020 годы.

B. Бельгия

Основные узкие места

8. *Добавить* новый пункт 4 и *изменить* нумерацию существующих пунктов 4–7 соответственно:

Канал Плассендаль-Ньивпорт (E 02–02–01).

9. В пункте 5 *исключить* «до 7 м».

Стратегические узкие места

10. *Добавить* новые пункты 1–5 и *изменить* нумерацию существующего пункта 1 на 6:

1. Канал Конде-Помрель (E 01) – открытие заново участка, на данный момент не работающего.

2. Канал Ними-Блатон-Перонн (E 01) – предусматривается повышение категории с класса IV до класса Va.

3. Центральный канал (E 01), шлюз Обург – предусматривается строительство нового шлюза класса Va.

4. Каналь Шарлеруа-Брюссель (E 01), шлюзы Маршйен, Висвиль и Госсели – предусматривается строительство новых шлюзов класса Va.
 5. Мез (E 01) – предусматривается строительство шлюзов класса VIb на участках Ивоз-Раме и Амсан-Невиль.
11. *Добавить* новый пункт 7 и *изменить нумерацию* существующего пункта 2 на 8:
- Канал Ланей (E 01) – строительство одного шлюза класса VIb в стадии реализации.
12. *Добавить* новый пункт 9 и *изменить нумерацию* существующего пункта 3 на 10:
- Руселаре-Лейе канал (E 02–04), участок Руселаре-Ойгем – требуется модернизация водного пути в соответствии с классом Va. Проект в стадии исследования.
13. *Добавить* новые пункты 11–14 и *изменить нумерацию* нынешнего пункта 4 на 15:
11. Канал Шарлеруа-Брюссель (E 04), участок Лембек-Брюссель – требуется модернизация этого водного пути и повышение категории шлюзов в соответствии с классом Va. Проект в стадии исследования.
 12. Верхняя Шельда (E 05) на участке Блеари-Эринн – проход Турне – повышение категории до класса Va.
 13. Бовен-Шельде (E 05), участок Керкхове-Аспер – требуется реконструкция плотин и повышение категории шлюзов в соответствии с классом Vb. Проект в стадии исследования.
 14. Бовен-Зешельда (E 05) на участке «Обводной канал Гент-Басроде» – требуется повышение категории с класса IV до класса Va. Проект в стадии исследования.

C. Босния и Герцеговина

Основные узкие места

14. *Заменить* 507,0–174,8 на 515,12–178,0.

D. Хорватия

Основные узкие места

15. Существующий текст *заменить* следующим:
1. Драва (E 80–08), участок от 0 км до 14 км – 3 критических участка с недостаточными параметрами фарватера.
 2. Сава (E 80–12), участок между Сисаком и Брчко – проведение работ по повышению категории этого водного пути с класса III до класса IV.

Стратегические узкие места

16. Существующий текст *заменить* следующим:

1. Дунай (Е 80), участок от 1 433,1 км до 1 295,5 км – 17 критических участков с недостаточными параметрами фарватера.
2. Сава (Е 80–12), участок от Брчко до государственной границы между Хорватией и Сербией – проведение работ по повышению категории с класса IV до класса Va.

Е. Чешская Республика*Стратегические узкие места*

17. Существующий текст *заменить* следующим:

1. Эльба (Е 20) от Мельника до Хвалетице – недостаточная ширина шлюзовых ворот (12,0 м); от Хвалетице до Пардубице – требуется строительство шлюза в Пржелук.
2. Влтава (Е 20–06) от Мельника до Праги – недостаточная высота прохода под мостами (4,5 м) и недостаточная ширина шлюзовых ворот (11,0 м).

Е. Франция*Недостающие звенья*

18. В сносках 3 и 4 существующий текст *заменить* следующим:

- ³ Правительство Франции проинформировало секретариат о том, что оно внесло изменения в проект соединения Сена-Шельда.
- ⁴ Правительство Франции проинформировало секретариат о том, что оно отказалось от проекта соединения Сона-Мозель/Сона-Рейн.

Основные узкие места

19. *Исключить* второе предложение.

Стратегические узкие места

20. *Заменить* существующий пункт 1 новыми пунктами 1–6 и *изменить нумерацию* существующих пунктов 2 и 3 на 7 и 8:

1. Канал Конде-Помрель (Е 01) – в рамках проекта по восстановлению судоходства по этому каналу рассматривается повышение глубины фарватера до 3,50 м.
2. Соединение Дюнкерк-Шельда и Шельда (Е 01) до Конде – завершено повышение высоты прохода под мостами до 5,25 м, предусмотрено дальнейшее ее повышение до 7 м.

3. Дель и Канал Дель (Е 02) от Кенуа/Дель до Лилля – ведутся работы по повышению категории этого водного пути до класса Va, предусмотрено повышение глубины фарватера до 3,50 м, от Лилля до Бовена – завершено повышение высоты прохода под мостами до 5,25 м, предусмотрено дальнейшее ее повышение до 7 м.
4. Лис Митуайенн (Е 02) – рассматривается повышение глубины фарватера до 4,5 м.
5. Сеть водных путей Север Па-де-Кале (Е 02 и Е 05) – увеличение высоты прохода под мостами и повышение категории соединений с Бельгией до класса Va. Завершаются работы по повышению высоты прохода под мостами до 5,25 м (лето 2012 года), предусмотрено дальнейшее ее повышение до 7 м.
6. Канал Рона-Сет (Е 10–04) – ведутся работы по повышению категории до класса Va.

Г. Германия

Основные узкие места

21. *Исключить* пункт 1 и соответственно *изменить нумерацию* пунктов 2–6.
22. В пункте 4 существующий текст *заменить* следующим:

Водные пути Берлинского региона (соединение с Берлин Вестха-вен) – ведутся работы по повышению категории до классов IV и Vb.
23. В пункте 5 *исключить*:

с целью создать возможность для плавания судов с двумя ярусами контейнеров.

Стратегические узкие места

24. Существующий текст *заменить* следующим:
 1. Рейн (Е 10) – недостаточная глубина фарватера в засушливый сезон: от Санкт-Гора до Майнца (1,90 м) и недостаточная высота прохода под мостами на участке Кель/Страсбург.
 2. Канал Рейн-Херне (Е 10–03) – ведутся работы по повышению категории до класса Vb.
 3. Канал Дортмунд-Эмс (Е 13) от 108,3 км до 21,5 км – ведутся работы по повышению категории до класса Vb.
 4. Везер (Е 14) от 360,7 км до Миндена – ведутся работы по повышению категории до класса Va.
 5. Эльба (Е 20): средний участок Эльбы вверх по течению от Лауэнбурга до германо-чешской границы – недостаточная глубина фарватера в засушливый сезон (1,20 м).
 6. Майн (Е 80) вверх по течению от Вюрцбурга – недостаточная глубина фарватера (2,50 м). Проект в стадии реализации.

7. Дунай (Е 80) от Штраубинга до Фильсхофена – недостаточная глубина фарватера (2,00 м при НСУВ).
 8. Дунай (Е 80) – недостаточная высота прохода под мостами: в районе Богена (2 311,27 км) – 5 м; в районе Пассау (2 225,75 км) – 5,15 м; необходимы работы по повышению высоты до 7 м.
 9. Везер (Е 14) – повышение категории шлюзов Минден и Дерверден в стадии реализации.
25. В конце пункта 7 *добавить* сноску:
- Низкий судоходный уровень воды; соответствует долгосрочному среднему уровню воды, который достигается или превышаетя в течение всего свободного от льда периода, за исключением 20 дней в году (приблизительно 5–6% продолжительности свободного от льда периода).
26. В конце *добавить* новый раздел:
- Другие узкие места, устранение которых будет экономически оправдано только в рамках новой программы, обеспеченной конкретными инвестиционными проектами:
1. Канал Дательн-Хамм (Е 10–01) – к востоку от Гавани Хамм.
 2. Неккар (Е 10–07) – модернизация ширины водного пути и размеров шлюза.
 3. Канал Дортмунд-Эмс (Е 13) к северу от Среднегерманского канала.
 4. Каналы, отходящие от Среднегерманского канала (Е 70–02, 70–04 и 70–06) – недостаточная глубина фарватера и недостаточная высота прохода под мостами, недостаточные размеры шлюзов.

Н. Венгрия

Стратегические узкие места

27. В пункте 1 *заменить* 1 810,0 на 1 811,0.
28. *Добавить* новые пункты 3–5:
 3. Дунай (Е 80), при ВСУВ – недостаточная высота прохода под шоссежно-железнодорожным мостом в Дунайфельдвар (1 560,55 км) – 8,73 м между II–III и между III–IV опорами моста соответственно. Требуется проведение работ по увеличению высоты прохода до 9,10 м.
 4. Дунай (Е 80), при ВСУВ – недостаточная высота прохода под шоссежно-железнодорожным мостом в Байа (1 480,22 км) – 8,09 м между III–IV опорами моста и 8,40 м между III–IV опорами моста. Требуется проведение работ по увеличению высоты прохода до 9,10 м.
 5. Дунай (Е 80) – участок от 1 811 км до 1 433 км: осадка 2,5 м обеспечивается в течение 180–260 дней в году в зависимости от уровня воды. Проект, направленный на устранение узких мест для судоходства, находится в стадии реализации.

I. Италия

Недостающие звенья

29. В пункте 2 *заменить* E 91–03 на E 91–05.

Основные узкие места

30. *Заменить* Кремону на Пьячензу.

Стратегические узкие места

31. Существующий текст *заменить* следующим:

1. Обводной канал Венета (E 91) от Маргера до Ногаро – предусмотрено повышение категории с класса IV до класса Va.
2. Канал Мантуя – Адриатическое море (E 91–03) от Остилья до шлюза Барисетта – предусматривается приведение в соответствие с классом Va.
3. Водный путь Феррара (E 91–04) от Феррары до Порто-Гарибальди – ведутся работы по повышению категории до класса Va.

J. Литва

Основные узкие места

32. Существующий текст в скобках *заменить* следующим:

1,20 м и 1,50 м, соответственно; на участке фарватера Каунаса протяженностью 12,5 км глубина менее 1,20 м.

33. В конце *добавить* сноску:

Неман (E 41): недостаточная глубина фарватера на участке Немана протяженностью 100 км в приграничной области и на территории Российской Федерации.

K. Нидерланды

Основные узкие места

34. *Исключить* существующий текст.

Стратегические узкие места

35. *Добавить* новые пункты 9–12:

9. Эссельмер-Меппел (E 12) – недостаточная глубина и/или ширина фарватера, проект в стадии исследования.
10. Канал Амстердам-Рейн (E 11) – устранение узких мест в районе шлюзов Зебург (повышение категории до класса VIb).

11. Заан (E 11–01) – повышение категории до класса Va по глубине и/или ширине фарватера – необходимо повышение высоты прохода под мостами и пропускной способности шлюзов.

12. Нордзее канал (E 11) — рассматривается повышение категории морских шлюзов в районе Эймонд до класса VIc.

L. Польша

Недостающие звенья

36. Существующий текст *заменить* следующим:

1. Соединение Дунай-Одер-Эльба (E 30).
2. Соединение Гданьск-Брест (E 40), исключая существующие судоходные участки.

M. Республика Молдова

Основные узкие места

37. В пункте 1 *заменить* вторую часть предложения следующим текстом:

требуется проведение работ по повышению категории этого участка с класса II до класса Va.

N. Румыния

Основные узкие места

38. Существующий текст *заменить* следующим:

1. Прут (E 80–07) от устья до Унгены.
2. Канал Бега (E 80–01–02) до Тимишоары.

Стратегические узкие места

39. В пункте 1 существующий текст *заменить* следующим:

1. Дунай (E 80) от 845,5 км до 175 км – недостаточная глубина фарватера в засушливый сезон (менее 2,50 м – глубины, рекомендованной Дунайской комиссией) на нескольких критических участках:

от 845,5 км до 610 км – глубина фарватера ограничена 1,90–2,50 м в течение 12–46 дней в году;

от 610 км до 375 км – глубина фарватера ограничена 1,60–2,00 м в течение 20–40 дней в году;

от 375 км до 300 км – глубина фарватера ограничена 1,40–2,50 м в течение 61–126 дней в году; в соответствии с Уведомлением № 3/08.06.1992 Речной администрации Нижнего Дуная (Румыния) (АФДЖ) судоходство на участке 346 км – 240 км осуществляется через рукав Бала-Борча, когда глубина канала Чернаводэ снижается до 1,50 м с тенденцией к дальнейшему уменьшению;

от 300 км до 175 км – глубина фарватера ограничена 2,00–2,50 м в течение 5–32 дней в году.

40. В конце пункта 2 *заменить* 6,90–7,00 м в течение 10–20 дней в году на 7,01 м в течение 2–16 дней в году.

О. Российская Федерация

Стратегические узкие места

41. В сносках 6–8 существующий текст *заменить* следующим:

⁶ В 2008 году был введен в эксплуатацию второй шлюз на Кочетовском гидроузле. Для устранения недостаточности глубин ниже Кочетовского гидроузла рассматривается вопрос о строительстве низконапорного гидроузла в районе станицы Багаевская.

⁷ В связи с ненаполнением Чебоксарского водохранилища до проектной отметки и просадкой уровня воды реки Волга на участке Нижний Новгород – Городец глубина 3,50 м на пороге Городецкого шлюза обеспечивается в течение двух–трех часов в сутки. Для устранения недостаточности глубин в 2014 году начались проектные работы по строительству низконапорного гидроузла в районе Большое Козино; ввод в эксплуатацию объекта предусматривается в 2021 году.

⁸ Ведется строительство второй нитки шлюза. Ввод в эксплуатацию запланирован на 2021 год.

Р. Сербия

42. В начале *добавить* новый раздел:

Основные узкие места: Бегей (E 80–01–02) от устья до границы между Сербией и Румынией – требуется проведение работ по повышению категории этого водного пути с класса III до как минимум класса Va.

Стратегические узкие места

43. *Добавить* пункты 5 и 6:

5. Сава (E 80–12) от устья до государственной границы – требуется повысить категорию этого водного пути как минимум до класса Va.

6. Тиса (E 80–01) – исследуется возможность повышения категории с класса IV до класса Va.

Q. Словакия

Стратегические узкие места

44. В пункте 1 существующий текст *заменить* следующим:

1. Дунай (E 80) от Девина (1 880,26 км) до Братиславы (1 867,0 км) – недостаточная глубина фарватера в период малой воды и недостаточная высота (8,90 м) на шлюзах гидроэлектростанции Габчиково (1 819,3 км). Требуется увеличение высоты прохода до 9,10 м.

45. *Добавить* новый пункт 3:

3. Ваг (E 81), от Комарно (0,0 км) до Жилина (240,0 км) – недостаточная глубина фарватера. Требуется работы по канализации реки и повышению категории этого водного пути до класса VIa (на участке Комарно-Глоговец) и до класса Va (на участке Глоговец-Жилина), а также строительство новых и реконструкция существующих шлюзов.

R. Украина

Основные узкие места

46. К тексту на русском языке не относится.

47. К тексту на русском языке не относится.
