



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят шестая сессия

Женева, 10–12 октября 2012 года

Пункт 4 с) предварительной повестки дня

**Развитие европейской сети внутренних водных путей:
Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев
в сети водных путей категории Е (резолюция № 49)**

Пересмотр резолюции № 49

Записка секретариата

I. Введение и мандат

1. Напоминается, что на своей пятьдесят пятой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту приняла к сведению результаты общего обзора ее деятельности в области инфраструктуры, изложенные в документе ECE/TRANS/SC.3/2011/4 "Стратегическое развитие инфраструктуры внутренних водных путей". Содержащееся в пункте 18 этого документа предложение о том, чтобы в следующий двухгодичный период сосредоточиться на поддержании общеевропейских документов по координированному развитию сети водных путей категории Е и портов, было одобрено. SC.3 решила, что в качестве одного из показателей достижения на 2012–2013 годы будут установлены следующие направления деятельности: содействие опубликованию второго издания Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е ("Синяя книга") и обновление Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и при необходимости других соответствующих документов ЕЭК ООН на основе информации, поступившей в ходе последнего пересмотра Синей книги (ECE/TRANS/SC.3/191, пункт 20).

2. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) соответственно на своей сорок первой сессии просила секретариат подготовить пересмотренный вариант Перечня важнейших узких мест и недостающих звеньев, приведенного в при-

ложении к резолюции № 49 (TRANS/SC.3/159 и Согг.1), с должным учетом второго пересмотренного издания Синей книги и представить его SC.3 для рассмотрения и принятия (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/82, пункт 17).

3. Рабочей группе по внутреннему водному транспорту предлагается рассмотреть и принять проект резолюции о поправках к резолюции № 49 (часть II) и приложению к ней (часть III), содержащему Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев.

4. Перечень был подготовлен секретариатом в соответствии с критериями, сформулированными SC.3 на ее сорок шестой сессии, а именно: i) перечень должен основываться на полном перечне недостающих звеньев и узких мест, указанных в Синей книге; ii) в этом перечне не следует упоминать "стратегические узкие места", за исключением тех, которые относятся к магистральным водным путям (водные пути категории E, номера которых кратны 10); и iii) в перечне не следует упоминать "основные узкие места", которые представляют собой ответвления ответвлений (например, река Бегей E 80-01-02), поскольку они имеют второстепенное значение для международных перевозок (TRANS/SC.3/153, пункт 14). В приведенном ниже проекте перечня секретариат сделал, однако, несколько исключений из критерия ii) выше и сохранил в перечне важнейшие стратегические узкие места, сознательно предложенные правительствами Бельгии и Нидерландов во время разработки резолюции № 49. Предлагается также включить в перечень важнейшие стратегические узкие места в Финляндии (E 60-11) и Италии (E 91), поскольку они являются крупнейшими водными артериями этих двух стран.

5. Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению прогресс, достигнутый в работе по устранению узких мест и восполнению недостающих звеньев со времени последнего пересмотра резолюции № 49 в 2005 году. Для этой цели изменения в существующем тексте резолюции № 49 выделены жирным шрифтом, если речь идет о новом тексте, а исключенный текст перечеркнут.

II. Проект резолюции о поправках к резолюции № 49

Резолюция № ...

(принятая Рабочей группой по внутреннему водному транспорту ... октября 2012 года)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

должным образом учитывая стратегическую цель, поставленную Обще-европейской конференцией по внутреннему водному транспорту (Бухарест, 13-14 сентября 2006 года), ускорить развитие внутреннего судоходства и лучше интегрировать его в мультимодальные перевозки путем обеспечения, в частности, его надежности посредством гармонизации глубин фарватеров на взаимосвязанных сетях внутренних водных путей с учетом требований защиты окружающей среды в процессе развития внутренних водных путей (ECE/TRANS/SC.3/2006/11),

отвечая на стратегическую рекомендацию № 1 эффективно использовать общеевропейские механизмы координации развития сети водных путей категории E, изложенную в Белой книге ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе,

ссылаясь на Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП),

учитывая резолюцию № 49 "Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е" от 24 октября 2002 года (TRANS/SC.3/159 и Corr.1),

принимая к сведению второе пересмотренное издание Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е ("Синяя книга", ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2),

принимая во внимание всеобщую цель, состоящую в развитии эффективных, сбалансированных и гибких транспортных систем, отвечающих экономическим, социальным и экологическим потребностям правительств стран – членов ЕЭК, а также их потребностям в области безопасности,

принимая во внимание в то же время нынешнее неудовлетворительное состояние европейской инфраструктуры водных путей, обусловленное главным образом довольно фрагментарным характером сети водных путей категории Е и ограниченной надежностью перевозок на некоторых из ее участков, что представляет значительное препятствие для дальнейшего развития данного вида транспорта на континенте,

стремясь придать импульс в деле усовершенствования сети внутренних водных путей международного значения, в частности посредством обращения внимания правительств и заинтересованных международных организаций на ее важнейшие узкие места и недостающие звенья,

1. *постановляет* заменить текст приложения к резолюции № 49 текстом, содержащимся в приложении к настоящей резолюции¹;

2. *просит* правительства проинформировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии о любом прогрессе в устранении узких мест и восполнении недостающих звеньев на их соответствующих внутренних водных путях;

3. *просит* Исполнительного секретаря периодически включать настоящую резолюцию в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту, с тем чтобы следить за прогрессом в устранении узких мест и восполнении недостающих звеньев в сети водных путей категории Е и при необходимости пересматривать этот Перечень.

¹ Проект приложения представлен в части III.

III. Проект пересмотренного Перечня важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E

I. Введение

Приложение I к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) содержит описание сети водных путей категории E, включая отдельные не существующие в настоящее время участки, считающиеся недостающими звеньями. В приложении III к этому Соглашению приведены требования, касающиеся классификации водных путей категории E. В общем и в целом 29 131 км европейских внутренних водных путей отнесено правительствами к водным путям категории E. В вышеупомянутый показатель протяженности не входят – в целях исключения двойного счета – участки, на которых накладываются два или более водных путей категории E.

Разбивку европейских внутренних водных путей международного значения по классам можно кратко представить в виде нижеследующей таблицы.

Структура водных путей категории E

	<i>Недостающие звенья</i>	<i>Ниже класса IV</i>	<i>Класс IV</i>	<i>Класс Va</i>	<i>Класс Vb</i>	<i>Класс VIa</i>	<i>Класс VIb</i>	<i>Класс VIc</i>	<i>Класс VII</i>	<i>Итого</i>
протяженность (км)	2 328	2 580	4 963	4 558	4 625	524	3 532	4 274	1 747	29 131
%	8,0	8,9	17,0	15,6	15,9	1,8	12,1	14,7	6,0	100,0

В соответствии с Соглашением СМВП в качестве водных путей категории E могут рассматриваться только водные пути, соответствующие основным минимальным параметрам класса IV (минимальные габариты судов 80,00 м x 9,50 м). В соответствии с содержащейся в Соглашении рекомендацией новые водные пути категории E, которые должны быть построены (в целях восполнения недостающих звеньев), должны соответствовать по крайней мере параметрам класса Vb, а водные пути, подлежащие модернизации, должны соответствовать параметрам как минимум класса Va.

II. Определение узких мест и недостающих звеньев в сети важнейших внутренних водных путей международного значения

В ходе своей работы над проектом СМВП Рабочая группа по внутреннему водному транспорту одобрила следующие определения "узких мест" и "недостающих звеньев" в сети внутренних водных путей, разработанные Специальной группой экспертов по инфраструктуре внутреннего водного транспорта.

"Узкими местами называются такие участки сети европейских водных путей международного значения, параметры которых значительно ниже контрольных параметров.

Существует два вида узких мест:

"**Основными узкими местами**" являются участки водных путей категории E, параметры которых в настоящее время не отвечают требованиям, применимым к внутренним водным путям международного значения в соответствии с новой классификацией европейских внутренних водных путей (класс IV);

"**Стратегическими узкими местами**" являются участки, параметры которых удовлетворяют основным требованиям класса IV, но которые тем не менее должны быть модернизированы, с тем чтобы улучшить структуру сети либо повысить экономический потенциал внутреннего судоходства;

"**Недостающими звеньями**" являются такие части будущей сети внутренних водных путей международного значения, которые в настоящее время полностью отсутствуют.

Основным условием устранения узких мест и восполнения недостающих звеньев являются позитивные результаты технико-экономического обоснования". (TRANS/SC.3/133, пункт 18 и TRANS/SC.3/WP.3/AC.1/4, пункт 18).

III. Перечень важнейших узких мест по странам и недостающих звеньев в сети водных путей категории E

Австрия

Недостающее звено: Соединение Дунай – Одер – Эльба (E 20).

Стратегические узкие места: Дунай (E 80) от 2 037,0 км до 2 005,0 км и от 1 921,0 км до 1 837,0 км – недостаточная глубина фарватера (в некоторых местах до 2,20 м).

Беларусь

Стратегические узкие места:

1. Мухавец (E 40) от Бреста до Кобрин – недостаточная максимальная осадка (1,60 м).
2. Днепровско-Бугский канал (E 40) от Кобрин до Переруба – недостаточная максимальная осадка (1,60 м).
3. Пина (E 40) от Переруба до Пинска – недостаточная максимальная осадка (1,60 м).
4. Припять (E 40) от Стахова до Пхова – недостаточная максимальная осадка (1,30 м).
5. Припять (E 40) от Пхова до белорусско-украинской государственной границы – недостаточная максимальная осадка (1,50 м).

Бельгия

Недостающие звенья:

1. Соединение Мез – Рейн².
2. Мальдегем – Зебрюгге (E 07).

Основные узкие места:

1. Канал Бохолт – Херенталс (E 01–01), участок Бохолт – Дессель.
2. Зюйд – Виллемсварт (E 01–01), участок Бохолт – бельгийско-нидерландская государственная граница.
3. Канал Гент – Остенде (E 02), участок Брюгге – Бернем.
4. Канал Шарлеруа – Брюссель (E 04), участок Лембек – Брюссель – требуется увеличить высоту прохода под мостами и модернизировать этот водный путь. **Проект в стадии исследования.**
5. Канал Боссви – Кортрейк (E 05–01), участок Зевегем – Кортрейк – **повышение категории с класса I до класса Va. Проект в стадии исследования.**
6. Дендер (E 05–04), участок Альст – Дендермонде³ – **повышение категории с класса II до класса IV. Проект в стадии исследования.**
7. ~~Харелбек – шлюз Халлуин (E 02) – проведение работ по повышению категории с класса II до класса IV⁴.~~
8. ~~Канал Ланей (E 01) – строительство шлюза класса VIb⁵.~~
7. **Бенеден – Нете (E 05–06) – увеличение высоты под мостами. Проект в стадии реализации.**

Стратегические узкие места:

1. Мез (E 01) от моста Угре до Льежа – предусматривается проведение работ по повышению категории с класса Vb до класса VIb.
2. Лис Митуайенн – Лис (участок Менин – Дензе) и обводной канал Лис до Схипдонка (E 02) – предусматривается проведение работ по повышению категории с класса IV до класса Vb в рамках проекта соединения Сена – Шельда. **Проект в стадии реализации.**
3. **Морской канал Брюссель – Шельда (E 04) – модернизация участка Винтам – Виллебрук. Проект в стадии реализации.**
4. Альберт-канал (E 05), проход Вийнегем и участок Канн-Льеж – предусматривается проведение работ по повышению категории с класса Vb до класса VIb.

² Это соединение еще не упоминается в Соглашении СМВП, и оно было включено в настоящий Перечень по предложению правительства Бельгии.

³ Правительство Бельгии проинформировало секретариат о том, что, в соответствии с границей района Флеминг, E 05–04 следует ограничить участком Бовензешельда – Альст и в него не следует включать остальную часть Дендера и канала Блатон – Ат, как предусмотрено в Соглашении СМВП.

⁴ Проект в стадии реализации.

⁵ Проект в стадии исследования.

Болгария

Стратегические узкие места: Дунай (Е 80) от 845,5 км до 375,0 км – недостаточная глубина фарватера в засушливый сезон (менее 2,50 м – глубины, рекомендованной Дунайской комиссией) на нескольких критических участках:

- а) от 845,5 км до 610,0 км – глубина фарватера ограничена до 2,10–2,20 м в течение 10–15 дней в году;
- б) от 610,0 км до 375,0 км – глубина фарватера ограничена до 1,80–2,00 м в течение 20–40 дней в году.

Босния и Герцеговина

Основные узкие места: Сава (Е 80–12), 507,0–174,8 км – повышение категории этого водного пути с классов III/IV до классов IV/Va.

Венгрия

Стратегические узкие места:

1. Дунай (Е 80), совместный словацко-венгерский участок от Сапа (1 810,0 км) до 1 708,2 км – недостаточная максимальная проходная осадка в засушливый сезон (**1,50 м согласно многолетним наблюдениям вплоть до ноября 2011 года**) и недостаточная высота прохода под мостами при высоком судоходном уровне воды (ВСУВ): шоссейный мост Медведев (1 806,35 км) – 8,85 м между II и III опорами моста⁶ и 9,19 м между I и II опорами моста; железнодорожный мост Комарно (1 770,4 км) – 8,65 м между IV–V опорами моста и 8,68 м между III и IV опорами моста; железнодорожный мост Комарно (1 767,8 км) – 9,08 м в центральной точке арок между II и III и между III и IV опорами моста соответственно. Требуется увеличение проходной осадки до 2,50 м и увеличение высоты прохода под мостами до 9,10 м.
2. Дунай (Е 80), участок от 1 708,2 км до ~~Будапешта (1 652,0 км)~~ **1 433,0 км** – недостаточная максимальная проходная осадка (**1,50 м согласно многолетним наблюдениям вплоть до ноября 2011 года**).
3. — Дунай (Е 80), при ВСУВ — недостаточная высота прохода под шоссейно-железнодорожным мостом в Дунайфельдвар (1 560,55 км) — 8,73 м между II и III и между III и 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 шоссейно-железнодорожным мостом в Байа (1 480,22 км) — 8,09 м между III и IV опорами моста и 8,40 м между III и IV опорами моста. Необходимо увеличение высоты прохода до 9,10 м.

⁶ Нумерация опор мостов начинается с левого берега Дуная.

Германия

Недостающее звено: Соединение между Среднегерманским каналом и каналом Эльба-Хафель ("Магдебургские перекрестки внутренних водных путей") (E70)⁷.

Основные узкие места:

1. **Заале (E 20–04) от Кальбе до Эльбы – ведутся работы по повышению категории до класса IV.**
2. Среднегерманский канал (E 70) – ведутся работы по повышению категории участков, которые не были модернизированы, до класса Vb⁸. **Проект находится в стадии реализации.**
3. Канал Эльба – Хафель (E 70) – **ведутся работы по** повышению категории этого водного пути **с класса IV** до класса Vb⁹.
4. Водный путь Унтере – Хафель (E 70) от Плауэна до Шпреи – **ведутся работы по** повышению категории **с класса IV** до класса Vb¹⁰.
5. Водные пути Берлинского региона (различные участки) – **ведутся работы по** повышению категории до классов IV и Va **и более высоких классов**¹¹.
6. Водный путь Хафель – Одер – Вассерштрассе (E 70) – **ведутся работы по** повышению категории **с класса IV** до класса Va¹² **с целью создать возможность для плавания судов с двумя ярусами контейнеров.**

Стратегически узкие места:

1. Рейн (E 10) – недостаточная глубина фарватера в засушливый сезон: вниз по течению от Дуйсбурга (2,50 м) и от Санкт-Гора до Майнца (1,90 м) **и недостаточная высота прохода под мостами на участке Кель/Страсбург (6,75 м).**
2. Эльба (E 20), нижняя Эльба – **необходимо увеличить высоту прохода под мостами с целью создать возможность для плавания судов с тремя ярусами контейнеров; средний участок Эльбы вверх по течению от Лауэнбурга до германо-чешской границы** – недостаточная глубина фарватера в засушливый сезон (1,40 м).
3. Мозель (E 80) – **ведется строительство 10 параллельных шлюзовых камер камер второго шлюза**¹³.
4. Майн (E 80) вверх по течению от **Вюрцбурга Денфурта** – недостаточная глубина фарватера (2,50 м).
5. Дунай (E 80) от Штраубинга до Фильсхофена – недостаточная глубина фарватера (1,55 м).
6. Дунай (E 80) – недостаточная высота прохода (4,70 м) под железнодорожным мостом в Деггендорфе (2 285,87 км) – **ведутся работы по увеличению высоты до 7,00 м.**

⁷ ~~Проект в стадии реализации.~~

⁸ ~~Проект в стадии реализации.~~

⁹ ~~Проект в стадии реализации.~~

¹⁰ ~~Проект в стадии реализации.~~

¹¹ ~~Проект в стадии реализации.~~

¹² ~~Проект в стадии реализации.~~

¹³ ~~Проект в стадии реализации.~~

7. Дунай (Е 80) – недостаточная высота прохода под мостами (5,00 м) в районе Богена (2 311,27 км), недостаточная высота прохода под мостами (5,15 м) в районе Пассау (2 225,75 км) и недостаточная высота прохода под мостами (6,30 м) в районе 2 230,28 км – необходимы работы по увеличению высоты до 7,00 м.

Италия

Недостающие звенья:

1. Канал Милан – По (Е 91) от Милана до Пиццигетоне.
2. Канал Падуя – Венеция (Е 91–03) от шлюза Ромея до Падуя.

Основные узкие места: Кремона – Касале Монферрато (Е 91–02) – предусмотрено повышение категории с класса III до класса IV.

Стратегические узкие места: Обводной канал Венета (Е 91) от Маргеры до Ногаро – предусмотрено повышение категории с класса IV до класса Va.

Литва

Основные узкие места: Неман (Е 41) от Каунаса до Юрбаркаса и от Юрбаркаса до Клайпеды – недостаточная глубина фарватера (1,20 м и 1,50 м соответственно).

Нидерланды

Основные узкие места: От Зейд-Виллемсварта до Вегеля (Е 70–03) – **ведутся работы по** повышению категории до класса IV¹⁴.

Стратегические узкие места:

1. Эйссел (Е 70) от Арнхема до Зутфена – предусмотрено проведение работ по повышению категории до класса Va.
2. **Ведутся работы по** повышению категории шлюза Зварт у Меппел-Рамспола (Е 12–02)¹⁵.
3. **Ведутся работы по** повышению категории участка Леммер-Делфзейл (Е 15) до класса Va для обеспечения прохода судов с **четырьмя** ярусами контейнеров¹⁶.
4. Твенте-канал (Е 70) – **ведутся работы по** повышению категории до класса Va¹⁷ и ожидается увеличение пропускной способности шлюза Эфде¹⁸.
5. Лекканал¹⁹ (Е 11–02) – повышение категории шлюза Беатрикс.

¹⁴ Проект в стадии исследования и, как ожидается, будет реализован после 2006 года.

¹⁵ Проект в стадии исследования.

¹⁶ Проект в стадии исследования.

¹⁷ Проект в стадии реализации.

¹⁸ Проект, как ожидается, будет реализован после 2010 года.

¹⁹ Этот водный путь еще не упоминается в Соглашении СМВП. В ожидании внесения возможной поправки в СМВП этот проект включен в перечень в предварительном порядке.

6. Маас (E 01) – **ведутся работы по** повышению категории до класса Vb для обеспечения прохода судов с четырьмя ярусами контейнеров²⁰.
7. Водный путь E 06 – увеличение пропускной способности Крекракских шлюзов²¹.
8. Водный путь E 03 – **ведутся работы по** увеличению пропускной способности Волькеракских шлюзов²² и Тернёзенских шлюзов²³.

Польша

Недостающее звено: Соединение Дунай – Одер – Эльба (E 30).

Основные узкие места:

1. Одер (E 30) от Видухова до Козле – требуется проведение работ по повышению категории с классов II и III до класса Va.
2. Гливицкий канал (E 30–01) – требуется проведение работ по повышению категории с класса III до класса **Va Vb**.
3. Висла (E 40) от Бяла Горы до Влоцлавека и от Плоцка до Варшавы – требуется проведение работ по повышению категории с классов I и II до класса **Va Vb**.
4. Жераньский канал (E 40) от Жерани до Зегжеского озера – требуется проведение работ по повышению категории с класса III до класса **Va Vb**.
5. Буг (E 40) от Зегжеского озера до Бреста – требуется проведение работ по повышению категории до класса **Va Vb**. **Глубина ограничена 0,80 м в течение 210 дней в году.**
6. Варта – Нотець – Быдгощский канал (E 70) от Костшина до Быдгощ – требуется проведение работ по повышению категории с класса II до класса **Va Vb**.
7. Висла (E 70) от Быдгощ до Бяла Горы – требуется проведение работ по повышению категории с класса II до класса **Va Vb**.
8. Шкарпава (E 70) от Гданьска Гловы до Ельблонга – требуется проведение работ по повышению категории с класса III до класса **Va Vb**.

Стратегические узкие места: Одер (E 30) от Щецина до Видухова – предполагается проведение работ по повышению категории с класса IV до класса Vb.

Республика Молдова

Основные узкие места:

1. Прут (E 80–07) от устья до Бранешт – требуется проведение работ по повышению категории до класса Va.

²⁰ Проект в стадии исследования и, как ожидается, будет реализован в 2005–2019 годах.

²¹ Реализация проекта зависит от договоренности между правительствами Нидерландов и Бельгии.

²² Этот проект, как ожидается, будет реализован после 2010 года.

²³ Реализация проекта зависит от договоренности между правительствами Нидерландов и Бельгии.

2. Днестр (Е 90–03) от украинско-молдавской государственной границы до Бендер – требуется проведение работ по повышению категории с класса III до класса Va.

Российская Федерация

Стратегические узкие места:

1. Дон (Е 90) от Калача до Аксая Азова – недостаточная глубина ниже Кочетовского шлюза (на участке протяженностью 116,3 км) недостаточная глубина (3,40 м) на пороге Кочетовского шлюза (162,0 км). Намечается строительство второго параллельного шлюза с глубиной 4,00 м на пороге²⁴.
2. Волга (Е 50) – недостаточная глубина от Горьковского гидроузла до Нижнего Новгорода²⁵ недостаточная глубина на пороге Городецкого шлюза (850,0 км). В связи с тем что в последние годы уровень воды в нижнем бьефе Городецкого шлюза понизился на 90 см, глубина 3,50 м на пороге может обеспечиваться только в течение двух-трех часов в сутки. В настоящее время проводится исследование в целях постепенного улучшения навигационных условий на нижнем бьефе.
3. Волго-Балтийский водный путь (Е 50) – Нижне-Свирский гидроузел²⁶.

Румыния

Недостающие звенья:

1. Канал Дунай – Бухарест (Е 80–05).
2. Олт (Е 80–03) до Слатины.

Основные узкие места:

1. Прут (Е 80–07) от устья до Унгены.
2. Канал Бега (Е 80–01–02) до Тимишоары²⁷.

Стратегические узкие места:

1. Дунай (Е 80) от 863 км до 175 км – недостаточная глубина фарватера в засушливый сезон (менее 2,50 м – глубины, рекомендованной Дунайской комиссией) на нескольких критических участках, а именно:
 - a) от 863 км до 845,5 км – глубина фарватера ограничена до 2,20–2,30 м в течение 7–15 дней в году;
 - b) от 845,5 км до 610,0 км – глубина фарватера ограничена до 2,10–2,20 м в течение 10–15 дней в году;

²⁴ Для устранения недостаточности глубин рассматривается вопрос о строительстве низконапорного гидроузла в районе станицы Багаевская.

²⁵ Для устранения недостаточности глубин планируется осуществить строительство низконапорного гидроузла в районе Большое Козино или повысить уровень воды Чебоксарского водохранилища.

²⁶ Планируется строительство второй нитки шлюза.

²⁷ Водный путь Е 80–01–03 исключен в соответствии с критериями, установленными в части I, пункт 4.

- с) от 610 км до 375 км – глубина фарватера ограничена до 1,80–2,00 м в течение 20–40 дней в году;
 - д) от 375 км до 300 км – глубина фарватера ограничена до 1,60–2,20 м в течение 30–70 дней в году;
 - е) от 300 км до 175 км – глубина фарватера ограничена до 1,90–2,10 м в течение 15–30 дней в году.
2. Дунай (Е 80) от 170 км до Черного моря – недостаточная глубина фарватера в засушливый сезон (менее 7,30 м – глубины, рекомендованной Дунайской комиссией) на нескольких критических участках, а именно на отметках 73, 57, 47, 41 и 37 морских миль и на Сулинском гирле в месте впадения Сулинского канала в Черное море, где глубина фарватера ограничена до 6,90–7,00 м в течение 10–20 дней в году.

Сербия

Стратегические узкие места:

1. Дунай (Е 80) от 1 405,6 км до 1 227,9 км – недостаточная глубина фарватера.
2. Дунай (Е 80) – недостаточная высота (8,15 м) прохода под железнодорожным мостом в Богожево (1 366,5 км) – требуется увеличение высоты до 9,10 м.
3. Дунай (Е 80) в районе города Нови Сад (1 254,25 км) – недостаточная высота прохода под временным шоссейно-железнодорожным мостом (6,82 м).
4. Дунай (Е 80) от 863 км до 845,5 км – недостаточная глубина фарватера в засушливый сезон (менее 2,50 м – глубины, рекомендованной Дунайской комиссией), причем глубина фарватера ограничена до 2,20–2,30 м в течение 7–15 дней в году.

Словакия

Недостающие звенья:

1. Соединение Дунай – Одер – Эльба (Е 20 и Е 30).
2. Соединение Ваг – Одер (Е 81).

Основные узкие места:

— Ваг (Е 81) от Середи/Глоговца (75,0 км) до Жилины (250,0 км) — недостаточная глубина фарватера. Требуется работы по канализации реки и повышению категории этого водного пути с класса III до класса VIa, а также строительство новых шлюзов и реконструкция существующих шлюзов.

Стратегические узкие места:

1. Дунай (Е 80) от Девина (1 880,26 км) до Братиславы (1 867,0 км) – недостаточная глубина в период малой воды и недостаточная высота прохода под мостами: в Братиславе (1 868,14 км) – 7,59 м, на шлюзах гидроузла Габчиково (1 819,3 км) – 8,90 м. Требуется увеличение высоты до 9,10 м. ~~повышение категории с класса VIb до класса VIc.~~

~~— Дунай (Е 80) от Девина (1 880,26 км) до Девинска Нова Вес (Моравы (Е 30), 6,0 км) — повышение категории до класса Vb.~~

~~— Дунай (Е 80) — недостаточная высота прохода под мостами: в Братиславе (1 868,14 км) — 7,59 м и шлюзах гидроэлектрокомплекса в Габчикове (1 826,55 км и 1 819,3 км) — 8,90 м. Требуется увеличить высоту прохода под мостами до 9,10 м.~~

~~— Дунай (Е 80) от Братиславы (1 867,0 км) до устья реки Ипель (1 708,2 км) — требуется повысить категорию до класса VII.~~

2. Дунай (Е 80) от Сапа (1 811,0 км) до устья реки Ипель (1 708,2 км) – недостаточная глубина **в период малой воды и недостаточная высота прохода под мостами.** и ширина в периоды малой воды.

Украина

Основные узкие места:

1. Десна (Е 40–01) от устья до Чернигова – требуется проведение работ по повышению категории с класса III до класса IV.
2. Дунай, Килийское Гирло (Е 80–09) – улучшение глубины и/или ширины фарватера.
3. Днестр (Е 90–03) от Белгород-Днестровского до украинско-молдавской границы – требуется проведение работ по повышению категории с класса III до класса Va.

Финляндия

Стратегические узкие места: Сайменский канал (Е 60–11) от Выборга (Российская Федерация) до Куопио/Йонсу – предусмотрено проведение работ по повышению категории до класса Va.

Франция

Недостающие звенья:

1. Соединение Сена – Мозель (Е 80)²⁸.
2. Соединение Сена – Шельда Север Европы (Е 05)²⁹.
3. Соединение Сона – Мозель (Е 10–02)/соединение Сона – Рейн (Е 10)³⁰.
4. ~~Канал Рона – Рейн (Е 10)³¹.~~

²⁸ Правительство Франции проинформировало секретариат о том, что оно отказалось от проекта соединения Сена – Мозель.

²⁹ На данный момент "Судоходные пути Франции" проводят предварительную работу с целью реализации проекта соединения Сена – Шельда, включая канал Сена – Север Европы (Е 05, класс Vb) длиной 106 км. Этот канал свяжет Рейнский бассейн с изолированной в настоящее время западной частью маршрутов Е 80 и Е 80–04. Объявлен тендер на осуществление этого проекта. Ввод в эксплуатацию ожидается в 2017 году.

³⁰ Закон Гренелля от 3 августа 2009 года предусматривает общественное обсуждение соединения Сона – Мозель/Сона – Рейн в 2013 году.

Основные узкие места:

1. **Сена (E 80–04) между Брай на Сене и Ножен – предусмотрено повышение категории. Общественное обсуждение имело место в конце 2011 года – начале 2012 года.**

~~2. Мёз (E 01–02) между Живе и бельгийской границей – повышение категории до класса IV.~~

Стратегические узкие места:

1. **Сона (E 10) – предусмотрено увеличение размеров шлюза Кузон до 195,00 м x 12,00 м.**

2. **Уаза (E 80) от Конфлана до Крейля – недостаточная проходная осадка и недостаточная высота прохода под мостами (3,40 м и 5,18 м соответственно); ведутся работы по повышению глубины фарватера до 4,00 м.**

3. **Уаза (E 80) от Крейля до Компьеня – недостаточная проходная осадка (3,00 м); рассматривается повышение глубины фарватера до 4,00 м.**

~~4. Рейн (E 10) от Иффенхейма до Ниффера – длина состава ограничена 183 м, повышение категории до класса VIb (186,5 м)³².~~

~~5. Уаза (E 80) от Конфлана до Крейля – недостаточная высота прохода под мостами (5,18 м), от Крейля до Компьеня – недостаточная осадка и недостаточная высота прохода под мостами (2,50 м и 5,76 м соответственно).~~

~~6. Мозель (E 80) от Тула до Апаша – увеличение максимальной осадки с 2,50 м до 2,80 м³³.~~

~~7. Мозель (E 80) – увеличение высоты прохода под мостами на участке между Мецом и Апашем для прохода судов с тремя ярусами контейнеров.~~

~~8. Сеть Север – Па де Кале (E 02 и E 05) – увеличение высоты прохода под мостами и повышение категории соединений с Бельгией до класса Va.~~

~~9. Уаза (E 80) – увеличение глубины до 3,5 м между Крейлем и Конфланом – Сент-Онорином.~~

Хорватия

Недостающее звено: Канал Дунай – Сава (E 80–10) от Вуковара до Шамаца.

Основные узкие места: 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: Сава (E 80–12), **участок от Брчко до государственной границы между Хорватией и Сербией – проведение работ по повышению категории с класса IV до класса Va.**

³¹ ~~Правительство Франции проинформировало секретариат о своем решении отказаться от этого проекта.~~

³² ~~Проект в стадии реализации.~~

³³ ~~Проект в стадии реализации.~~

Чешская Республика

Недостающее звено: Соединение Дунай – Одер – Эльба (Е 20 и Е 30).

Основные узкие места: Эльба (Е 20) от государственной границы до Устинад-Лабем – чрезвычайно малая глубина фарватера в засушливый сезон (0,9–2,0 м), в 1997–2004 годах осадки составляли менее 1,40 м в течение 160–262 дней в году, делая этот участок несудоходным в коммерческих целях; требуется строительство двух шлюзов.

Стратегические узкие места: Эльба (Е 20) от Мельника до Хвалетице – недостаточная ширина шлюзовых ворот (12,00 м); от Хвалетице до Пардубице – требуется строительство шлюза в Пржелук.
