



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

Женева, 4–6 октября 2017 года

Пункт 5 с) предварительной повестки дня

Европейская сеть внутренних водных путей:**Перечень важнейших узких мест и недостающих
звеньев в сети водных путей категории Е
(пересмотренная резолюция № 49)****Пересмотр Перечня важнейших узких мест
и недостающих звеньев в сети водных путей
категории Е (резолюция № 49)****Записка секретариата****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. На своей пятидесятой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) утвердила поправки к Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (пересмотренная резолюция № 49), представленные в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/2, с учетом дополнительных изменений, предложенных Словакией. На своей пятьдесят первой сессии SC.3/WP.3 одобрила предложение о поправке, внесенное Украиной (неофициальный документ № 18 SC.3/WP.3 (2017 год)), и поручила секретариату включить это предложение в итоговый проект второго пересмотренного варианта резолюции № 49 для принятия Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3).
3. SC.3 предлагается рассмотреть и принять проект резолюции о внесении поправок в резолюцию № 49 (часть II) и приложение к ней (часть III), в котором содержится перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев.



Приложение I

Проект резолюции о внесении поправок в резолюцию № 49

Резолюция № ...

(принята ... октября 2017 года Рабочей группой по внутреннему водному транспорту)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

должным образом учитывая стратегическую цель, поставленную Обще-европейской конференцией по внутреннему водному транспорту (Бухарест, 13 и 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 (TRANS/SC.3/138),

ссылаясь на обновленные тексты Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и Протокола 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 E» от 24 октября 2002 года (TRANS/SC.3/159 и Corr.1), пересмотренную 12 октября 2012 года (ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.1),

принимая к сведению третье пересмотренное издание Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга», ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3),

принимая во внимание всеобщую цель, состоящую в развитии эффективных, сбалансированных и гибких транспортных систем, отвечающих экономическим, социальным и экологическим потребностям правительств стран – членов ЕЭК ООН, 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 E 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,

приветствуя усилия Европейского союза по устранению узких мест на внутренних водных путях, включенных в основные транспортные коридоры трансъвропейской транспортной сети (ТЕС-Т) согласно Регламенту (ЕС)

№ 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года, и аналогичные инициативы в регионе ЕЭК ООН,

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

2. *просит* правительства проинформировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций 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 E и при необходимости пересматривать этот Перечень.

¹ См. приложение II.

Приложение II

Проект второго пересмотренного варианта приложения к резолюции № 49 – Перечень 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 целом 29 238 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 (1 504 км).

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</i>							<i>Итого</i>
	<i>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>		
Протяженность (км)	1 988	2 968	4 775	4 646	4 566	630	3 578	4 341	1 746	29 238
%	6,8	10,2	16,3	15,9	15,6	2,2	12,2	14,8	6,0	100

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 выполнения 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

Недостающие звенья:

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 1 873,0 км – недостаточная глубина фарватера (в некоторых местах до 2,20 м).

Беларусь

Стратегические узкие места:

1. Мухавец (E 40) от Бреста до Кобрина – недостаточная максимальная осадка (1,70 м).
2. Днепровско-Бугский канал (E 40) от Кобрина до Переруба – недостаточная максимальная осадка (1,70 м); предусматривается проведение работ по повышению категории до класса Va².
3. Пина (E 40) от Переруба до Пинска – недостаточная максимальная осадка (1,70 м).
4. Припять (E 40) от Стахова до Пхова – недостаточная максимальная осадка (1,40 м).
5. Припять (E 40) от Пхова до белорусско-украинской государственной границы – недостаточная максимальная осадка (1,50 м).

² Проведение работ по реконструкции гидроузла № 3 «Рагодош» начато в 2015 году, ввод в эксплуатацию планируется в 2019 году; проведение работ по реконструкции гидроузла № 2 «Переруб» запланировано на 2019–2020 годы; проведение работ по реконструкции гидроузла № 4 «Овзичи» запланировано на 2020–2021 годы.

Бельгия*Недостающие звенья:*

1. Соединение Мез – Рейн³.
2. Мальдегем – Зебрюгге (Е 07).

Основные узкие места:

1. Канал Бохолт – Херенталс (Е 01–01), участок Бохолт – Дессель.
2. Зейд-Виллемсварт (Е 01–01), участок Бохолт – бельгийско-нидерландская государственная граница.
3. Канал Гент – Остенде (Е 02), участок Брюгге – Бернем.
4. Канал Плассендаль-Ньивпорт (Е 02–02–01).
5. Канал Шарлеруа – Брюссель (Е 04), участок Лембек – Брюссель: требуется увеличить высоту прохода под мостами и модернизировать этот водный путь. Проект в стадии исследования.
6. Канал Босви – Кортрейк (Е 05–01), участок Зевегем – Кортрейк – повышение категории с класса I до класса Va. Проект в стадии исследования.
7. Дендер (Е 05–04), участок Алст – Дендермонде – повышение категории с класса II до класса IV. Проект в стадии исследования.
8. Бенеден-Нете (Е 05–06) – увеличение высоты под мостами. Проект в стадии реализации.

Стратегические узкие места:

1. Канал Конде – Помрель (Е 01) – открытие заново участка, на данный момент не работающего.
2. Канал Ними – Блатон – Перон (Е 01) – предусматривается повышение категории с класса IV до класса Va.
3. Центральный канал (Е 01), шлюз Обург – предусматривается строительство нового шлюза класса Va.
4. Канал Шарлеруа – Брюссель (Е 01), шлюзы Маршьен, Висвиль и Госсели – предусматривается строительство новых шлюзов класса Va.
5. Мез (Е 01) – предусматривается строительство шлюзов класса VIb на участках Ивоз-Раме и Амписан-Невиль.
6. Мез (Е 01) от моста Угре до Льежа – предусматривается проведение работ по повышению категории с класса Vb до класса VIb.
7. Канал Ланей (Е 01) – строительство одного шлюза класса VIb в стадии реализации.
8. Лис Митуайенн – Лис (участок Менин – Дензе) и обводной канал Лис до Схипдонка (Е 02) – предусматривается проведение работ по повышению категории с класса IV до класса Vb в рамках проекта соединения Сена – Шельда. Проект в стадии реализации.
9. Канал Руселаре – Лейе (Е 02–04), участок Руселаре – Ойгем – модернизация водного пути в соответствии с классом Va. Проект в стадии исследования.
10. Морской канал Брюссель – Шельда (Е 04) – модернизация участка Винтам – Виллебрук. Проект в стадии реализации.

³ Это соединение не упоминается в Соглашении СМВП, однако правительство Бельгии предложило включить его в настоящий Перечень.

11. Канал Шарлеруа – Брюссель (Е 04), участок Лембек – Брюссель – модернизация этого водного пути и повышение категории шлюзов в соответствии с классом Va. Проект в стадии исследования.

12. Верхняя Шельда (Е 05) на участке Блеари-Эринн – проход Турне – повышение категории до класса Va.

13. Бовен-Шельда (Е 05), участок Керкхове – Аспер – реконструкция плотин и повышение категории шлюзов в соответствии с классом Vb. Проект в стадии исследования.

14. Бовен-Зешельда (Е 05) на участке «Обводной канал Гент-Басроде» – повышение категории с класса IV до класса Va. Проект в стадии исследования.

15. Альберт-канал (Е 05), проход Вийнегем и участок Канн – Льеж – предусматривается проведение работ по повышению категории с класса Vb до класса VIb.

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, т.е.:

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, и

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), от 515,2 км до 178,0 км – повышение категории с классов III/IV до классов IV/Va.

Венгрия

Стратегические узкие места:

1. Дунай (Е 80), совместный словацко-венгерский участок от Сапа (1 811,0 км) до 1 708,2 км – недостаточная максимальная осадка в засушливый сезон (1,50 м согласно многолетним наблюдениям вплоть до ноября 2011 года) и недостаточная высота прохода под мостами при ВСУВ⁴:

- шоссейный мост Медведев (1 806,35 км) – 8,85 м между II и III опорами моста⁵ 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;
- шоссейный 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 осадки до 2,50 м и увеличение высоты прохода под мостами до 9,10 м.

⁴ Высокий судоходный уровень воды; соответствует уровню, сохраняющемуся не менее 1% периода навигации и установленному на основе наблюдений в течение длительного периода времени (30–40 лет), за исключением периодов наличия льда.

⁵ На Дунае нумерация опор мостов начинается с левого берега.

2. Дунай (Е 80) от 1 708,2 км до 1 433,0 км – недостаточная максимальная осадка (1,50 м согласно многолетним наблюдениям вплоть до ноября 2011 года).
3. Дунай (Е 80), при ВСУВ – недостаточная высота прохода под шоссе-железнодорожным мостом в Дунайфельдваре (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 шоссе-железнодорожным мостом в Байа (1 480,22 км) – 8,09 м между III и IV опорами моста и 8,40 м между II и III опорами моста. Требуется проведение работ по увеличению высоты прохода до 9,10 м.
5. Дунай (Е 80) от 1 811,00 до 1 433,00 км — осадка 2,5 м обеспечивается в течение 180–260 дней в году в зависимости от уровня воды. Проект, направленный на устранение узких мест, находится в стадии реализации.

Германия

Основные узкие места:

1. Среднегерманский канал (Е 70) – ведутся работы по повышению категории участков, которые не были модернизированы, до класса Vb. Проект в стадии реализации.
2. Канал Эльба – Хафель (Е 70) – ведутся работы по повышению категории с класса IV до класса Vb.
3. Водный путь Унтере Хафель (Е 70) от Плауэна до Шпреи – ведутся работы по повышению категории с класса IV до класса Vb.
4. Водные пути Берлинского региона (соединение с Вестхавен-каналом в Берлине) – ведутся работы по повышению категории до классов IV и Vb.
5. Водный путь Хафель – Одер (Е 70) – ведутся работы по повышению категории с класса IV до класса Va.

Стратегические узкие места:

1. Рейн (Е 10) – недостаточная глубина фарватера в засушливый сезон: от Санкт-Гоара 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. Везер (Е 14) – ведутся работы по модернизации шлюзов Минден и Дерверден.
6. Эльба (Е 20): средний участок Эльбы вверх по течению от Лауэнбурга до германо-чешской государственной границы – недостаточная глубина фарватера в засушливый сезон (1,20 м).
7. Майн (Е 80) вверх по течению от Вюрцбурга – недостаточная глубина фарватера (2,50 м); проект в стадии реализации.

8. Дунай (Е 80) от Штраубинга до Фильсхофена – недостаточная глубина фарватера (2,00 м при НСУВ)⁶.

9. Дунай (Е 80) – недостаточная высота прохода под мостами: в районе Богена (2 311,27 км) – 5,00 м; в районе Пассау (2 225,75 км) – 5,15 м; необходимы работы по повышению высоты до 7,00 м.

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 фарватера 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.

Италия

Недостающие звенья:

1. Канал Милан – По (Е 91) от Милана до Пиццигетоне.
2. Канал Падуя – Венеция (Е 91–05) от дока Ромея до Падуи.

Основные узкие места:

Пьяченца – Касале Монферрато (Е 91–02) – предусмотрено повышение категории с класса III до класса IV.

Стратегические узкие места:

1. Обводной канал Венета (Е 91) от Маргеры до Порто-Ногаро – предусмотрено повышение категории с класса IV до класса Va.
2. Канал Мантуя – Адриатическое море (Е 91–03) от Остильи до шлюза Барисетта – предусматривается приведение в соответствие с классом Va.
3. Водный путь Феррара (Е 91–04) от Феррары до Порто-Гарибальди – ведутся работы по повышению категории 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; на участке фарватера в Каунасе протяженностью 12,5 км глубина менее 1,20 м)⁷.

Нидерланды

Стратегические узкие места:

1. Маас (Е 01) – ведутся работы по повышению категории до класса Vb для обеспечения прохода судов с четырьмя ярусами контейнеров.

⁶ Низкий судоходный уровень воды; соответствует долгосрочному среднему уровню воды, который достигается или превышает в течение всего свободного от льда периода, за исключением 20 дней в году (приблизительно 5–6% продолжительности свободного от льда периода).

⁷ Неман (Е 41): недостаточная глубина фарватера на участке Немана протяженностью 100 км в приграничной области и на территории Российской Федерации.

2. Водный путь E 03 – ведутся исследования по поводу возможности увеличения пропускной способности Волкеракских и Тернёзенских шлюзов.
3. Водный путь E 06 – увеличение пропускной способности Крекракских шлюзов.
4. Северный морской канал (E 11) – ведутся исследования по поводу возможности повышения категории морских шлюзов в Эймейдене до класса VIc.
5. Заан (E 11–01) – приведение в соответствие с классом Va по глубине и/или ширине фарватера – необходимо повышение высоты прохода под мостами и пропускной способности шлюзов.
6. Лекканал (E 11–02) – повышение категории шлюза Беатрикс.
7. Эссельмер – Меппел (E 12) – недостаточная глубина и/или ширина фарватера, проект в стадии исследования.
8. Ведутся работы по повышению категории шлюза Зварт у Меппел – Рамспола (E 12–02).
9. Ведутся работы по повышению категории участка Леммер – Делфзейл (E 15) до класса Va для обеспечения прохода судов с четырьмя ярусами контейнеров.
10. Эйссел (E 70) от Арнхема до Зутфена – предусмотрено проведение работ по повышению категории до класса Va.
11. Твенте-канал (E 70) – ведутся работы по повышению категории до класса Va и ожидается увеличение пропускной способности шлюза Эфде.

Польша

Недостающие звенья:

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

Основные узкие места:

1. Одер (E 30) от Видуховы 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.
3. Висла (E 40) от Бялы Горы до Влоцлавека и от Плоцка до Варшавы – требуется проведение работ по повышению категории с классов I и II до класса Va.
4. Жераньский канал (E 40) от Жерани до Зегжеского озера – требуется проведение работ по повышению категории с класса III до класса Va.
5. Буг (E 40) от Зегжеского озера до Бреста – требуется проведение работ по повышению категории до класса Va. Глубина ограничена 0,80 м в течение 210 дней в году.
6. Варта – Нотець – Быдгощский канал (E 70) от Костшина до Быдгоща – требуется проведение работ по повышению категории с класса II до класса Va.
7. Висла (E 70) от Быдгоща до Бялы Горы – требуется проведение работ по повышению категории с класса II до класса Va.
8. Шкарпава (E 70) от Гданьски Гловы до Эльблонга – требуется проведение работ по повышению категории с класса III до класса Va.

Стратегические узкие места:

Одер (Е 30) от Щецина до Видуховы – предполагается проведение работ по повышению категории с класса IV до класса Vb.

Республика Молдова*Основные узкие места:*

1. Прут (Е 80–07) от устья до Бранешт – требуется проведение работ по повышению категории с класса II до класса Va.
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. Волга (Е 50) – недостаточная глубина от Горьковского гидроузла до Нижнего Новгорода⁸.
2. Волго-Балтийский водный путь (Е 50) – Нижне-Свирская гидроэлектростанция.
3. Дон (Е 90) от Калача до Аксяя – недостаточная глубина ниже Кочетовского гидроузла (на участке протяженностью 116,3 км)⁹.

Румыния*Недостающие звенья:*

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

Основные узкие места:

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

Стратегические узкие места:

1. Дунай (Е 80) от 845,5 км до 175,0 км – недостаточная глубина фарватера в засушливый сезон (менее 2,50 м – глубины, рекомендованной Дунайской комиссией) на нескольких критических участках:
 - от 845,5 км до 610,0 км – глубина фарватера ограничена 1,90–2,50 м в течение 12–46 дней в году;
 - от 610,0 км до 375,0 км – глубина фарватера ограничена 1,60–2,00 м в течение 20–40 дней в году;

⁸ 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 осадки в 2014 году начались проектные работы по строительству низконапорного гидроузла в районе Большое Козино; ввод объекта в эксплуатацию планируется в 2021 году.

⁹ Для устранения недостаточности осадки ниже Кочетовского гидроузла предусматривается строительство низконапорного гидроузла в районе хутора Арпачин; ввод объекта в эксплуатацию запланирован на 2021 год.

- от 375,0 км до 300,0 км – глубина фарватера ограничена 1,40–2,50 м в течение 61–126 дней в году¹⁰; судоходство на участке 346,0 км – 240,0 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.

2. Дунай (Е 80) от 170,0 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 7,01 м в течение 2–16 дней в году.

Сербия

Основные узкие места:

Бегей (Е 80–01–02) от устья до сербско-румынской государственной границы – требуется проведение работ по повышению категории с класса III до как минимум класса Va.

Стратегические узкие места:

1. Дунай (Е 80) от 1 405,6 км до 1 227,9 км – недостаточная ширина фарватера.
2. Дунай (Е 80) – недостаточная высота прохода под железнодорожным мостом в Богоево (1 366,5 км) (8,15 м), 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 863,0 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.
5. Тиса (Е 80–01) – исследуется возможность повышения категории с класса IV до класса Va.
6. Сава (Е 80–12) от устья до государственной границы – требуется повышение категории как минимум до класса Va.

Словакия

Недостающие звенья:

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

Стратегические узкие места:

1. Дунай (Е 80) от Девина (1 880,26 км) до Братиславы (1 867,0 км) – недостаточная глубина фарватера в период НСУВ и недостаточная высота прохода под мостами (8,90 м) на шлюзах гидроэлектростанции Габчиково (1 819,3 км). Требуется увеличение высоты до 9,10 м.
2. Дунай (Е 80) от Сапа (1 811,0 км) до устья реки Ипель (1 708,2 км) – недостаточная глубина в период НСУВ и недостаточная высота прохода под мостами.

¹⁰ Уведомление № 3/08.06.1992 Речной администрации Нижнего Дуная (АФДЖ).

3. Ваг (Е 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.

Украина

Основные узкие места:

1. Припять (Е 40) от белорусско-украинской государственной границы до устья – требуется повышение категории с класса III до класса IV.
2. Десна (Е 40–01) от устья до Чернигова – требуется проведение работ по повышению категории с класса III до класса IV.
3. Дунай, Килийское гирло (Е 80–09) – увеличение глубины и/или ширины фарватера.
4. Днестр (Е 90–03) от Белгород-Днестровский до украинско-молдавской государственной 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 – Северная Европа (Е 05)¹¹.
2. Соединение Сона – Мозель (Е 10–02)/соединение Сона – Рейн (Е 10)¹².
3. Соединение Сена – Мозель (Е 80)¹³.

Основные узкие места:

Сена (Е 80–04) между Бре-сюр-Сен и Ножаном – предусмотрена модернизация.

Стратегические узкие места:

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 7,00 м.
3. Дёль и канал Дёль (Е 02) от Кенуа/Дёль до Лилля – ведутся работы по повышению категории до класса Va, предусмотрено повышение глубины фарва-

¹¹ Правительство Франции проинформировало секретариат о том, что оно внесло изменения в проект соединения Сена-Шельда.

¹² Правительство Франции проинформировало секретариат о том, что оно отказалось от проекта соединения Сона-Мозель/Сона-Рейн.

¹³ Правительство Франции проинформировало секретариат о том, что оно отказалось от проекта соединения Сена-Мозель.

тера до 3,50 м, от Лилля до Бовена – завершено повышение высоты прохода под мостами до 5,25 м, предусмотрено дальнейшее ее повышение до 7,00 м.

4. Лис Митуайенн (Е 02) – повышение глубины фарватера до 4,50 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 7,00 м.
6. Канал Рона – Сет (Е 10–04) – ведутся работы по повышению категории до класса Va.
7. Уаза (Е 80) от Конфлана до Крейля – недостаточная 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.
8. Уаза (Е 80) от Крейля до Компьеня – недостаточная осадка (3,00 м); рассматривается повышение глубины фарватера до 4,00 м.

Хорватия

Недостающие звенья:

Канал Дунай – Сава (Е 80–10) от Вуковара до Шамаца.

Основные узкие места:

1. Драва (Е 80–08) от 0 км до 14 км – 3 критических участка с недостаточными параметрами фарватера.
2. Сава (Е 80–12) участок между Сисаком и Брчко – повышение категории с класса III до класса IV.

Стратегические узкие места:

1. Дунай (Е 80) 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 хорватско-сербской государственной границы – повышение категории с класса IV до класса Va.

Чешская Республика

Недостающие звенья:

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

Основные узкие места:

Эльба (Е 20) от государственной границы до Усти-над-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:

1. Эльба (Е 20) от Мельника до Хвалетице – недостаточная ширина шлюзовых ворот (12,00 м); от Хвалетице до Пардубице – требуется строительство шлюза в Пржелуке.
2. Влтава (Е 20–06) от Мельника до Праги – недостаточная высота прохода под мостами (4,50 м) и недостаточная ширина шлюзовых ворот (11,00 м).