

ВИКТОР ВОРОНЦОВ, почетный работник Российского Речного Регистра, академик РАТ

Долгострой Дуная

На Дунае новое – это хорошо забытое старое

Это известное выражение вспомнилось, когда, просматривая материалы газеты «Морские вести России», касающиеся межбассейновых соединений Дуная, наткнулся на свою публикацию в № 9 газеты за 2016 г. под заголовком «Реки России заслуживают большего». В статье в качестве примера затяжного строительства в ЕС говорилось о строительстве соединения Рейн – Майн – Дунай, которое, начавшись в 1922 г., закончилось только в 1992 г.



Фото: topvoyager.com

Строительство собственно канала Майн – Дунай велось поэтапно с 1960 по 1992 год. Канал оборудован 16 шлюзами. Из них 11 на участке Бамберг на Майне – водораздел, где перепад высот от отметки 230,8 м до 406,0 м и 5 шлюзов на участке от водораздела до Йохенштейна на Дунае, здесь перепад высот от 406 м до 336,8 м.

Общая длина канала 171 км, ширина по зеркалу 55 м, глубина 4,0 м, свободная высота прохода под мостами 6,0 м. Разрешенная скорость движения для самоходных судов 12 км/ч, а для толкаемых составов – 11 км/ч. Шлюзы размером 190 на 12 метров, время шлюзования 0,5 часа. В 2018 г. через гидроузел Кельхайм на выходе из канала в Дунай прошло вверх 1379 грузовых судов, из них 94% груженых, вниз – 1394 судна, из них 85% груженых. Всего перевезено 2,64 млн тонн, что составило 62% от объема 2017 г. При этом в 2012 г. грузооборот был 4,91 млн тонн.

Соединение относится к IV категории ВВП и доступно для самоходных грузовых судов и толкаемых составов осадкой 2,5 м (для толкаемых составов – 2,5-2,8 м). Длина всей трассы соединения Рейн – Майн – Дунай (РМД) 3503 км.

И это не единственный долгострой на Дунае. Практически такая же судьба была и у известного канала Черновода – Констанца, или, как его теперь называют, Дунай – Черное море. Строительство на трассе канала началось в 1949 г., затем было приостановлено в 1953-м и возобновилось только в 1976 г., а закончено только в 1984 г.

Основные параметры канала: длина 64,17 км, ширина донной части 70-90 м,

глубина 7,0 м, максимальный радиус поворотов 3000 м.

Характеризуя действующие каналы и межбассейновые соединения Дуная, следует отметить, что в эти же годы в Дунайской комиссии (ДК) и в рабочих группах Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) обсуждались проекты строительства других соединений и каналов на Дунае: Дунай – Одер – Эльба, Дунай – Адриатическое море, Дунай – Эгейское море, канал Русе – Варна.

Китайский след

Начнем с последнего. По информации в болгарской прессе, о проекте канала от Русе (порт на Дунае) до Варны (порт на Черном море) впервые заговорили в 1960 г. В 1968 г. уже был разработан предварительный маршрут канала, а в 1972 г. создана рабочая группа, которая подготовила 10 томов проектной документации. После обсуждения выбран маршрут канала длиной 192 км. Согласно задумке, он должен был начинаться в придунайском городе Русе, затем пройти по небольшим рекам Провадийска, Камчия, Врана и Русенски Лом через города Разград и Шумен, которые становились речными портами, а заканчиваться в приморской Варне.

Хотя проект еще не был утвержден правительством, региональные власти на местном уровне уже вели переговоры с Китаем о финансировании стройки. Серьезной проблемой было то, что для нормальной работы канала нужно было сначала улучшить судоходные условия на

болгарском участке Дуная, чтобы увеличить его пропускную способность. Так, в плане основных работ на Дунае появился раздел о строительстве двух гидроузлов со шлюзами совместно с Румынией в районах Силистра – Кэлэраши и Турну-Мэгуреле – Никополь. Однако из-за большого количества финансовых и технических проблем в итоге ни указанные выше гидроузлы, ни канал Русе – Варна не появились.

Теперь о проекте строительства канала Дунай – Морава – Вардар, который связал бы Дунай с Эгейским морем. Разговоры о канале ведутся с 1973 года. По информации прессы, проект имеет важное значение для Сербии, а также для ЕС, так как он обеспечил бы эффективным речным транспортом связку стран Центральной и Западной Европы. По мнению специалистов, выгода от его строительства была бы значительной, так как были бы задействованы не только гидрологические, но и энергетические, сельскохозяйственные и туристические потенциалы.

Строительство канала на реке Морава предполагает сооружение 58 судоходных шлюзов, создавая равные условия для строительства 5 ГЭС мощностью около 400 МВт. Параллельно с этим планируется построить систему для орошения 800 тыс. гектаров пахотных земель. Эксплуатация канала позволит добиться экономии транспортных расходов, так как речной транспорт экономичнее других, а сам путь короче сухопутного на 1200 км. Предполагается, что грузооборот составит около 45 млн тонн.

По имеющейся информации, скоро будет закончено технико-экономическое обоснование проекта, которое выполняет китайская госкомпания. В него будут включены все участки в Сербии, Македонии и Греции. Документ предусматривает и помощь китайских экспертов и научных работников в области геодезических и инженерно-геологических изысканий в Сербии. В прессе отмечают, что эскизный проект строительства существует с 1973 года, но тогда не было политической воли реализовать его. Тогда эксперты оценили расходы на строительство в сумму около 12 млрд долларов, которая, видимо, показалась неподъемной.

После того как Китай предложил в 2017 г. взять все расходы по строительству на себя, осуществление подобного плана стало куда более реальным. Возмещение расходов КНР будет осуществляться за счет прибыли от транзита в течение определенного периода времени, пока расходы КНР не будут полностью покрыты.

Эта система напоминает расчет властей ФРГ с АО «Рейн-Майн-Дунай» за постройку соединения, когда в распоряжение АО «РМД» на срок до 2050 г. передавалась для продажи и покрытия займов вся вырабатываемая электростанциями энергия на шлюзованном участке Майна и участке Дуная от г. Кельхайма до г. Йохенштейн. Сегодня же предположительные затраты на строительство соединения оцениваются в сумму около 17 млрд долларов.

Чешская утопия

Теперь о проекте водного соединения Дунай – Одер – Эльба. В свое время в рамках рабочей группы SC.3/WP.3, где мне пришлось некоторое время быть председателем, участвуя в работе группы в составе делегации экспертов от СССР, вопросы соединения Рейн – Майн – Дунай и Дунай – Одер – Эльба были рядом в повестке дня и регулярно обсуждались в плане реализации. Экономические исследования соединений Рейн – Майн – Дунай и Дунай – Одер – Эльба были подготовлены группой докладчиков ЕЭК ООН соответственно в 1970 и 1981 гг. Но постепенно вопрос соединения Дунай – Одер – Эльба в силу разных политических и экономических причин как-то ушел с повестки дня, хотя экономическое исследование соединения Дунай – Одер – Эльба и было обновлено и одобрено основной рабочей группой ЕЭК ООН в 1992 г.

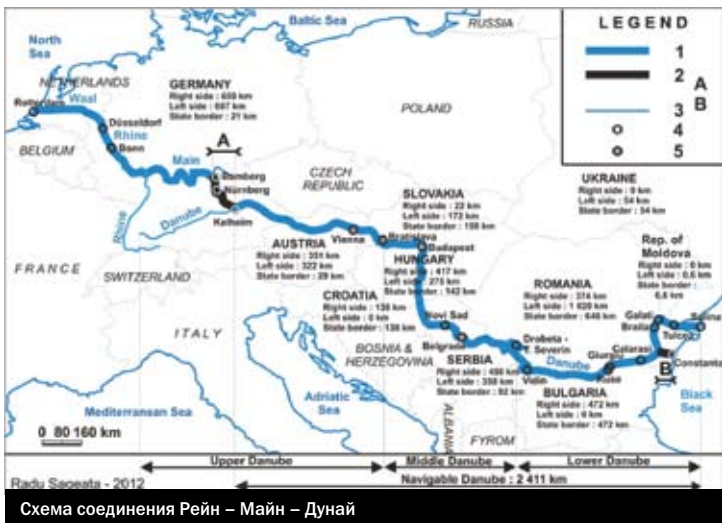


Схема соединения Рейн – Майн – Дунай



Схема канала Русе – Варна



Схема канала Дунай – Морава – Вардар



Схема соединения Дунай – Одер – Эльба



Схема соединения Дунай – Сава – Адриатическое море

Снова о нем вспомнили уже в современной Чехии. В 2007 году по заказу Министерства регионального развития был проведен детальный анализ существующего проекта канала. Длина будущего канала по проекту составляет 370 км. Сам канал будет состоять из трех ответвлений: Одерское (98 км), Дунайское (118 км) и Эльбское (154 км).

Строительство этого водного соединения, как бы цементирующего всю систему водных путей в центре Европейского континента, предусмотрено Европейским соглашением о важнейших ВВП международного значения (СМВП).

Указанные ответвления должны соединяться вблизи города Пршеров. Ширина водного пути будет составлять 40 м. По каналу будут передвигаться суда осадкой до 2,8 м и шириной до 11,4 м. По прогнозам через пять лет после запуска канала объем перевозок грузов может достигнуть 18-30 млн тонн за счет объединения грузопотоков, идущих по трем рекам. Несмотря на такие прогнозы, некоторые из участников проекта называют его чешской утопией.

В рамках инициатив бывшей Югославии еще в середине 1970-х годов был разработан проект судоходного канала Дунай – Сава – Адриатика. Проект предусматривал выход по кратчайшему пути с венгерско-сербского участка Дуная в Адриатику, а значит, и в Южную Европу, по руслу реки Сава и затем через хорватские порты Риетка или Омишаль в Адриатику. По информации в прессе, Югославия не раз предлагала Евросоюзу поучаствовать в реализации этого проекта, однако ЕС затягивал с ответом по финансовой и технической помощи в реализации проекта, видимо, усматривая в этом усиление роли не только Югославии, но и Венгрии в Балканском регионе. В итоге проект так и остался проектом.

Желая убедиться, в какой мере планируемые к постройке каналы, гидроузлы и соединения Дуная с морем и другими реками нашли свое отражение в документах ДК, автор ознакомился с «Планом основных работ, направленных на достижение рекомендованных габаритов судового хода, гидротехнических и других соединений на Дунае» (док. ДК/СЕС 77/10), принятым постановлением ДК/СЕС 77/13 от 15 декабря 2011 г. и отражающим новые тенденции в развитии европейского ВВТ.

К сожалению, в этом важном и объемном документе, хотя и отмечается, что для формирования достаточного рынка дунайского судоходства главным препятствием является его слабая инфраструктура и неравномерность развития ее составляющих, а вопрос о строительстве гидроузлов на проблемных участках в практической плоскости пока не ставится.

Знакомство с планом показывает, что документ четко определил все проблемные участки на Дунае, и это уже хорошо, показал шаги и намерения стран по улучшению судоходных условий и объем необходимого финансирования для этого. Но отсутствует главная составляющая плана 1984 г. – перечень новых гидроузлов и сроки их строительства как главного фактора достижения рекомендованных габаритов судового хода и дальнейшего улучшения судоходной инфраструктуры. МВР



Схема канала Дунай – Черное море