

Сложная дунайская навигация-2012

ТЕМА: ОСОБЕННОСТИ НАВИГАЦИИ НА ДУНАЕ В 2012 ГОДУ

АВТОР: В.М. ВОРОНЦОВ, почетный работник Российского Речного Регистра, академик Российской академии транспорта

ФОТО: Предоставлены автором; из архива редакции



На последнем в прошлом году заседании Рабочей группы Дунайской комиссии (ДК) по техническим вопросам, которое состоялось 6-9 ноября в Будапеште (Венгрия), Секретариат международной организации представил актуальные данные о судоходстве по европейской водной магистрали.

Напомним, что в рамках ДК функционирует система, осуществляющая мониторинг рынка речных перевозок. Она анализирует интенсивность судо- и грузопотоков на Дунае, загруженность отдельных участков пути в течение навигации, а также оценивает степень влияния различных факторов на судоходные условия и экономические показатели деятельности. Обработанная информация о текущей ситуации и намечающихся тенденциях оперативно передается странам – членам ДК.

Сбор сведений производится по 3 основным направлениям:

1. Характеристика актуальных судоходных условий на Дунае.

2. Наблюдение за движением флота и грузопотоками.

3. Показатели эффективности рынка дунайского судоходства.

В рамках настоящей статьи автор – бывший советник Секретариата ДК по навигационным вопросам – сделал акцент на первом пункте, поскольку сложное положение дел с глубинами на европейской реке, отмечающееся на протяжении длительного времени, представляет особый интерес для специалистов водного транспорта.

ТРУДНОЕ НАЧАЛО

В январе 2012 года ситуация на Дунае характеризовалась критическим мелководьем, что стало закономерным развитием событий второй половины предыдущего года, когда над бассейном реки практически не выпадало осадков. С конца августа 2011-го на отдельных участках пути навигация была либо ограничена, либо остановлена. В значительной степени это коснулось акваторий среднего и нижнего Дуная, где на возникших перекатах глубины достигали 0,9-1,2 м и отсутствовала возможность прохода грузового флота и составов (даже порожнем), а также пассажирских судов, обслуживающих «длинные» линии. Кстати, данная тема освещалась и на страницах журнала «Речной транспорт (XXI век)».

В целом с сентября по декабрь 2011 года движение флота в некоторых местах запретили на 40-70 суток. Мероприятия по созданию благоприятных условий свелись преимущественно к прокладке новых судовых ходов, размещению дополнительных сигнальных и плавучих знаков, выделению дополнительных мест стоянки. Однако с изменением фарватеров часто уменьшалась их ширина, да и дноуглубительные работы практически не имели должного эффекта.

Оценке сложившейся обстановки было посвящено выступление председателя ДК на 77-й сессии, прошедшей 15 декабря 2011 года. Тогда же появилось обращение, адресованное министрам транспорта Придунайских стран, о проведении внеочередного заседания для обсуждения насущных проблем. Так, на встрече, состоявшейся 7 июня 2012 года в Люксембурге, была утверждена Декларация об эффективном содержании инфраструктуры Дуная и его притоков, в подготовке которой Секретариат ДК принимал активное участие. Документ охватил весь комплекс вопросов, связанных с критическими глубинами на европейской реке.

Вместе с тем недостаточные расходы воды в январе 2012 года, как следствие мелководья в сентябре-декабре 2011-го, и низкие температуры (до -25°C) стали причиной редкого явления – полной остановки судоходства из-за масштабных скоплений льда.

В НЕПРИВЫЧНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ

Массовое образование льда на Дунае пришлось на конец января 2012 года. При этом движение флота прекращалось по мере поступления официальных сообщений от компетентных органов государств – членов ДК и сведений от уполномоченных структур.

Вот как развивалась ситуация на соответствующих речных акваториях:

- 1 февраля – объявлена «ледовая кампания» в Украине;
- 7 февраля – остановлено судоходство в Германии;
- 8 февраля – запрещено движение флота в Сербии, Румынии и Болгарии;
- 9 февраля – закрыта навигация в Венгрии.

Более того, в связи с высокой концентрацией льда толщиной 4-12 см на подпорных участках Дуная и веро-





Лед на Дунае у Будапешта (Венгрия)



ятностью повреждения ворот шлюзов, был поэтапно запрещен проход судов через следующие гидроузлы:

- с 5 февраля – Кахлет и Йохенштейн;
- с 6 февраля – Ашах, Габчиково и «Железные Ворота»;
- с 7 февраля – Оттенсгейм, Фрейденуа и Вальзе;
- с 8 февраля – Иббс-Перзенбейг;
- с 11 февраля – Абвинден-Астен и Мельк.

Со 2 по 9 февраля 2012 года судовладельцам пришлось оперативно размещать дунайский флот в зимовниках и портах-убежищах, в частности на участках: сербском – около 150 ед., на совместном румынско-болгарском – порядка 250 ед., на венгерском – более 70 ед.

К сожалению, зажатые в ледовых полях на среднем и нижнем Дунае оказалось немало судов, загруженных бензином и мазутом, что для их экипажей, особенно в период ледохода, создало серьезную угрозу жизни и здоровья.

Анализ причин чрезвычайной ситуации с флотом выявил два главных момента:

– недооценку сложности текущей ледовой обстановки и пренебрежение со стороны судовладельцев и капитанов официальной информацией от компетентных органов;

– отсутствие единых правил плавания при ледовых явлениях на Дунае (местные документы предусматривают лишь отдельные рекомендации).

Для освобождения судов и сопровождения караванов использовались ледоколы или груженные лихтеры (в качестве приставок к толкачам).

После существенного потепления были сняты запреты на движение флота:

– 20 февраля 2012 года – частично на венгерском, на австрийско-словацком участках, а также на отдельных отрезках между шлюзами в Австрии;

– 23 февраля 2012 года – в Германии, Австрии и Словакии.

Особые трудности были связаны с начавшимся во второй декаде февраля ледоходом, когда на нижнем Дунае стали образовываться плотные ледовые заторы на участках 980-974 и 385-372 км. А в отно-

шении «перемычки» на 372-342 км местные администрации даже рассматривали вариант ее подрыва.

Во время ледохода отмечались случаи опасного смещения судов, не находящихся в зимовниках, и снос понтонов-причалов, не убранных ранее в безопасные места.

Наконец, 12 марта 2012 года навигация на Дунае открылась практически без ограничений, включая Сулинское и Килийское гирла, где ледоход продолжался дольше всего и движение флота обеспечивалось с помощью ледоколов.

В целом вынужденная остановка судоходства на европейской реке в зависимости от региона продлилась 12-32 суток.

КАПРИЗНАЯ ПОГОДА

Ледовые явления и невысокая температура воздуха в феврале 2012 года спровоцировали на всем Дунае падение уровня воды, ставшего минимальным за период 1991-2000 годов и сопоставимого с его низким судоходным и регуляционным значением.



К началу марта в бассейне реки еще оставалось довольно много снега, его высота в горных районах достигала 30-280 см, а на равнинах (средний и нижний Дунай) – 10-50 см. Примечательно, что эти цифры превышают показатели зимы 2006 года, когда резкое потепление и обильные дожди привели к экстремальному половодью в марте-июне.

Однако в 2012 году из-за влияния антициклона количество осадков в рассматриваемом месяце в среднем составило менее 10% от нормы (по наблюдениям 1961-1990 годов). Соответственно на реке в целом (за некоторым исключением) не отмечалось критических паводковых явлений и перекрытий высокого судоходного уровня (ВСУ) на основных водомерных постах.

В июне 2012 года на нижнем, среднем и верхнем Дунае уровни воды колебались около средних значений, при этом на двух последних участках за счет прошедших дождей показатели сначала резко росли, а к концу месяца вновь падали.

Вместе с тем, к июлю-августу по причине высоких (до 40⁰С) температур и отсутствия осадков существенно снизились уровни воды практически во всем бассейне: на нижнем Дунае – 10-20 см/сут., на среднем и верхнем Дунае – 5-7 см/сут.

Во второй декаде августа 2012 года уровни воды не достигали не только средних значений, но и низкого судоходного и регуляционного уровня (НСРУ). Например, на нижнем Дунае по состоянию на 20 число месяца сложилась следующая ситуация:

- Калафат: НСРУ – 50 см, показание поста – -38;
- Корабия: 23 и 3;
- Джурджу: 44 и -16.

На среднем и верхнем Дунае на тот момент уровни приближались к НСРУ.

Вследствие малых расходов воды существенно ограничивать судоходство стали возникшие в большом количестве перекаты: на венгерском участке – до 15, на румынско-болгарском – около 30.

Немного стабилизировали обстановку выпавшие в середине третьей декады августа осадки, благодаря которым уровни кратковременно поднялись до 50-100 см на верхнем Дунае и в некоторой степени – на среднем Дунае.

В дальнейшем в бассейне реки снова преобладала тенденция падения уровней воды на 5-7 см/сут.

Завершая обзор, целесообразно привести выводы, которые сделал Секретариат ДК по факту случившегося:

1. Недостаточная оценка угрозы судоходству от ледовых явлений

в начале года и их последствий стала причиной ситуации, когда на отдельных участках реки во льдах оказалось зажато значительное количество единиц флота.

В связи с этим ДК посчитала необходимым разработать отдельную статью для главы Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД) относительно плавания в ледовых условиях, а также единый согласованный регламент действий стран – членов международной организации в период ледовых явлений.

2. В марте-апреле 2012 года невозможно было спрогнозировать половодье, то есть достижение экстремально высоких уровней воды. На всем Дунае показатели колебались около средних цифр. А в июле произошло резкое падение уровней воды в бассейне в целом. При этом в августе на нижнем Дунае зафиксированы значения даже меньше НСРУ.

3. Проводимые гидротехнические работы в течение кризисного периода стоит признать незначительными и малоэффективными.

4. ДК следует активизировать деятельность в двух областях:

- учет влияния климатических изменений на внутреннее судоходство;

- создание банка гидрологических, гидрометрических и статистических данных с целью формирования рекомендаций по оперативному обеспечению безопасности судоходства.

5. Главная задача ДК – максимальное содействие реализации основных направлений Стратегии Европейского союза для Дунайского региона, прежде всего инфраструктурных проектов.

К сожалению, именно последний вопрос уже длительное время остается нерешенным, хотя существуют и Стратегия, и проекты стран – членов ДК, и острая необходимость не только их реализации, но и в целом пересмотра отношения к Дунаю как к крупнейшей международной водной артерии, а не только как к объекту для дискуссий политиков.

КСТАТИ

ДК посчитала необходимым разработать отдельную статью для главы Основных положений о плавании по Дунаю относительно плавания в ледовых условиях, а также единый согласованный регламент действий стран – членов международной организации в период ледовых явлений.