

Немецкая волна

Сергей Сумленный, собственный корреспондент журнала «Эксперт» во Франкфурте-на-Майне.

Рост цен на энергоносители существенно повысил привлекательность европейского речного транспорта. В ближайшие годы реки и каналы Германии могут стать главными транспортными путями Европы — если немецкое правительство решится модернизировать национальную водную транспортную сеть



Фото: Сергей Желло

«С точки зрения энергозатрат перевозки грузов речным транспортом на 62 процента более эффективны, чем перевозка товаров грузовиками, и на 35 процентов более эффективны, чем

использование железнодорожного транспорта», — рассказывает исполнительный директор немецкого Союза речного транспорта **Йенс Шванен**.

Он явно воодушевлен: еще вчера казалось, что речные контейнеровозы и сухогрузы навсегда уступили место авиационным, железнодорожным и автомобильным перевозчикам, доставляющим грузы по гораздо более гибким графикам и за существенно меньшее время, но стремительное подорожание энергоносителей вдохнуло новую жизнь в речную транспортную сеть.

Сегодня немецкий речной грузовой флот, насчитывающий около 2300 судов, перевозит более 250 млн тонн грузов в год — это абсолютный рекорд отрасли за всю ее историю.

Речные суда, курсирующие между более чем полусотней внутренних грузовых гаваней страны, перевозят грузы на основную дистанцию, предоставляя автомобилям и железной дороге проехать лишь конечный участок пути. Спрос на речные грузовые перевозки достиг такого уровня, что нередки случаи использования на водных трассах кораблей, чей возраст превышает 60, а то и 70 лет — даже эти старые и малоэффективные суда оказываются более выгодными с точки зрения энергозатрат на перемещение единицы груза, чем самые современные и экономичные грузовики.

Под завязку загружены заказами и строящие грузовые суда немецкие верфи: каждый год в стране со стапелей сходят от 40 до 60 речных грузовых кораблей, больше сотни проходят глубокую модернизацию. В частности, оборудуются дополнительным корпусом, позволяющим перевозить экологически опасные грузы. Согласно планам немецкого правительства, к 2018 году по рекам Германии будут ходить только безопасные суда с двойным корпусом.

Нация речников

Все чаще немцы вспоминают, что исторически они являются именно речной, а не автомобильной или железнодорожной державой, как казалось последние десятилетия. В самом деле, на Германию приходится почти

30% из 25 тыс. км европейских транспортных водных артерий.

Для сравнения: протяженность немецких автобанов составляет лишь 20% от общей протяженности скоростных европейских дорог, насчитывающих более 60 тыс. км. А протяженность немецких железных дорог — всего 17% от европейской железнодорожной сети в 200 тыс. км.

Только по одной Эльбе за прошлый год было транспортировано 18,6 млн тонн грузов. Их перевозило свыше 26 тыс. грузовых кораблей, большинство из которых разгружалось и загружалось в гавани Гамбурга — главном порте Германии, являющимся вторым по контейнерному грузообороту портом Европы (после Роттердама). Хотя Гамбург находится в 100 км от побережья моря, он считается морским портом и одновременно является перевалочным пунктом между океанскими линиями и речными дорогами Европы. В мировой табели о рангах Гамбург занимает почетное девятое место среди контейнерных гаваней, объем перевезенных через него грузов составил в прошлом году 140 млн тонн, что на 64% выше, чем в 2000 году. Во многом этот рост определяется как раз возрождением немецкого речного транспорта.

Главные по каналам

Через Германию проходит подавляющее большинство водных путей Европы. В том числе и тех, что ведут к важнейшим океанским гаваням — Гамбургу, Роттердаму и Амстердаму. Большинство немецких водных артерий могут пропускать крупнотоннажные суда, а центральное географическое положение страны приводит к тому, что именно через Германию проходит перевозка грузов с востока Европы на европейский запад или север.

Абсолютное доминирование Германии на рынке трансевропейских водных перевозок — результат проводимой не одно десятилетие политики строительства каналов, соединяющих основные реки страны. Из 4800 км международных транзитных водных путей каналы составляют 1600 км. Причем последний из них — канал Майн-Дунай, позволяющий проводить



Фото: Сергей Жегло

крупнотоннажные суда из Черного моря через Дунай и Майн и далее по Рейну в Атлантику, — был окончательно достроен лишь в 1992 году. Сегодня канал Майн-Дунай — одна из важнейших водных трасс, позволяющих транспортировать грузы из Восточной Европы.

Развитие немецкого водного транспорта стимулирует строительство каналов и расширение речных гаваней в соседних европейских странах. Правительство Румынии одобрило строительство канала, который соединит Бухарест с Дунаем (столица Румынии располагается в 68 км к северу от Дуная) и будет способен пропускать до 20 млн тонн грузов ежегодно. Проект канала был разработан еще 20 лет назад, его нынешняя стоимость составляет около 450 млн евро — часть этой суммы уйдет на переселение жителей 11 деревень, располагающихся на будущей территории канала. Развитие данного канала еще больше увеличит нагрузку на немецкую транспортную сеть, ведь значительный объем грузов из Бухареста пойдет не в Черное море, а через Германию, в сторону Атлантики.

Замедление

Рост индустрии внутренних водных перевозок оказался настолько стремителен, что немецкие речные перевозчики всерьез обеспокоены тем, что водные пути страны находятся на пределе пропускных способностей. Сегодня по воде в Германии транспортируется более 250 млн тонн грузов — это лишь на 28% меньше объема грузов, перевезенных по железной дороге, при том что железнодорожная транспортная сеть Германии в пять раз протяженнее немецкой водной сети.

Объем контейнерных перевозок по водным путям с 1990 года вырос более чем в пять раз — с 0,4 до 2,13 млн стандартных двадцатифутовых контейнеров. Похоже, это уже близко к потолку: за последние два года прирост

перевозок контейнеров по рекам и каналам Германии составил лишь 0,9%. Уже сегодня грузовые корабли идут по основным рекам страны буквально сплошным потоком. Ежедневно по течению Рейна в районе Кельна проходит до 300 грузовых судов, примерно то же наблюдается и на других важных реках и каналах.

При такой нагрузке малейшая накладка может обернуться катастрофическими последствиями. Так, весной прошлого года авария контейнеровоза *Excelsior*, потерявшего в среднем течении Рейна более 30 контейнеров, привела к пятидневному параличу судоходства на самой важной водной артерии Европы. По всему течению реки образовалась пробка из сотен кораблей.

Вторая проблема, осложняющая развитие речного транспорта, — недостаточная глубина немецких рек и каналов. Большинство из них расширились последний раз еще несколько десятков лет назад. Лишь одна немецкая река — Рейн — имеет сегодня судоходную категорию *Vla/c*, позволяющую пропускать соединения барж шириной 25–30 и длиной 100–200 м.

Между тем, по оценкам немецкого Союза речного транспорта, именно за баржами-гигантами будущее. Такие транспортные средства позволяют наиболее эффективно использовать главное преимущество водного транспорта: минимальные энергозатраты на перевозку единицы груза. Соединение из шести-девяти барж способно спокойно перевозить полтора десятка тысяч тонн груза (соответствует 400 железнодорожным вагонам). Но это возможно только на судоходных путях класса *VI/VII*, то есть фактически только в нижнем течении Рейна. Причем и этот отрезок пути может оказаться закрытым для барж-гигантов — если жаркое лето снизит уровень воды в реке. В нижнем течении Рейна глубина судоходного фарватера падает порой до недопустимых двух метров, как это было в засушливый 2003 год.

«Современные крупные баржи показывают наибольшую эффективность при такой загрузке, когда судно уходит под воду как минимум на три метра. При меньшей осадке экономическая эффективность перевозки резко снижается», — говорит Йенс Шванен.

По его мнению, чтобы основные водные артерии Германии стали устойчиво судоходными, немецкому федеральному правительству необходимо инвестировать по меньшей мере 1 млрд евро. Пока федеральное правительство готово выделить на нужды расширения речной транспортной сети лишь 565 млн евро. Но на будущий год эта сумма должна вырасти и достичь 670 млн евро.

Франкфурт-на-Майне

РИА НОВОСТИ



Наряды Светланы Медведевой: как одевается первая леди. ФОТО



США начали операцию "Спасение Саакашвили"



"Теневое ЦРУ": три вещи, которые продемонстрировала Россия



В чём мы проиграли США и Саакашвили



Что случилось с подводной лодкой "Курск"



Что мужчинам опасно употреблять в пищу