

# ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

№1•2009

Научно - аналитический журнал

## Статьи

«Интеграция снизу» в Центральной Азии

Либман А. М.

Российские прямые инвестиции в ЕврАзЭС

Хейфец Б. А.

Перспективы совместного развития инфраструктуры фондовых рынков

Головнин М. Ю.

Анализ экономических последствий вступления Казахстана в ВТО

Самсон И., Дайкер Д.

## Мнения

Мегалогистическая интермодальная ТТС

Германия – Россия – Центральная Азия – Афганистан – Китай

Збарашенко В. С.

Трансконтинентальный судоходный маршрут Европа – ЦА

Козлов Л. Н., Збарашенко В. С.

Транспортно-энергетическая водная система Евразии

Козлов Л. Н., Беляков А. А.

Совместное использование водно-энергетических ресурсов  
трансграничных рек ЦА

Петров Г. Н.

## Информационно-аналитические материалы

Хроника региональной интеграции

Максимчук Н. В., ЕАБР

Обзор деятельности международных и региональных банков развития

Сагимбаева Ж. Н., ЕАБР



Евразийский Банк Развития

# Трансконтинентальный судоходный маршрут Европа – Центральная Азия

Козлов Л.Н.

вице-президент Международного конгресса промышленников и предпринимателей  
Электронная почта: kozlov@transproekt.net

Збарашенко В.С.

главный эксперт ООО «Экспертный центр современных коммуникаций»

Электронная почта: vzbar@yandex.ru

## Информация об авторах

Козлов Леонид Николаевич – участник гидротехнических, гидромелиоративных и автодорожных проектов, ремонтно-восстановительных работ на автомобильных дорогах и взлетно-посадочных полосах аэродромов городов союзных республик бывшего СССР и космодрома Байконур. Автор ряда научных трудов и изобретений в области строительства и транспорта. Доктор транспорта, действительный член Российской и Международной академий транспорта. С 2003 г. – Председатель Комитета по транспорту и транзиту Международного конгресса промышленников и предпринимателей. С 2008 г. – Вице-президент Международного конгресса промышленников и предпринимателей.

Збарашенко Виталий Стефанович с 1967 г. по 1988 г занимал руководящие должности в системе Минморфлота СССР. С 1988 по 1993 год – генеральный директор советско-германской судоходной компании «Транснаутик», а с 1993 по 2003 год – генеральный директор судоходной компании «Азов Шиппинг ГмбХ». В настоящее время – заместитель Председателя комитета по транспорту и транзиту Международного конгресса промышленников и предпринимателей, главный эксперт ООО «Экспертный центр современных коммуникаций».

Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС) – международная организация, созданная с целью обеспечения динамичного развития входящих в нее государств через согласованные социально-экономические преобразования и эффективное использование их экономических потенциалов. Одной из задач деятельности ЕврАзЭС в области экономической политики является формирование Единого транспортного пространства (ЕТП), под которым понимается совокупность транспортных систем государств – членов ЕврАзЭС. Формирование ЕТП предполагает решение ряда задач, одна из которых – эффективное использование транзитно-транспортного потенциала государств Сообщества как во взаимном транзите в сообщениях с третьими странами, так и в перевозках транзитных грузов между третьими странами по территории Сообщества.

Экономическими комиссиями ООН для Европы и Западной Азии прогнозируется к 2012–2015 годам рост объемов торговли между прикаспийскими и дунайско-черноморскими странами в 2.0-2.3 раза. В связи с этим одним из наиболее перспективных направлений реализации транзитного потенциала является Юго-Западное, обеспечивающее связь Централь-

ной Азии с Европой через Азово-Черноморский бассейн (АЧБ). При этом наибольший экономический эффект за счет снижения транспортной составляющей в цене товара может быть достигнут при создании устойчиво функционирующего трансконтинентального судоходного маршрута Европа – Центральная Азия, соединяющего каспийские порты с портами европейских государств.

Целью формирования такого маршрута является:

- Формирование общего рынка транспортных услуг и Единой транспортной системы государств – членов ЕврАзЭС.
- Реализация географических преимуществ государств-членов ЕврАзЭС при осуществлении транзитных транспортно-экономических связей между Европой и Азией.
- Удовлетворение потребности во взаимном транзите государств-членов ЕврАзЭС в сообщениях с третьими странами и перевозках транзитных грузов между третьими странами через территорию Сообщества.
- Техническое перевооружение транспортных систем в целях их эффективной эксплуатации, безопасности перевозок и охраны окружающей среды.
- Перевод грузопотоков на более экономичный и экологически чистый водный транспорт.
- Обеспечение прямого бесперевалочного сообщения между портами прикаспийских и европейских государств.

Рисунок 1

Схема трансконтинентального судоходного маршрута Европа – Центральная Азия



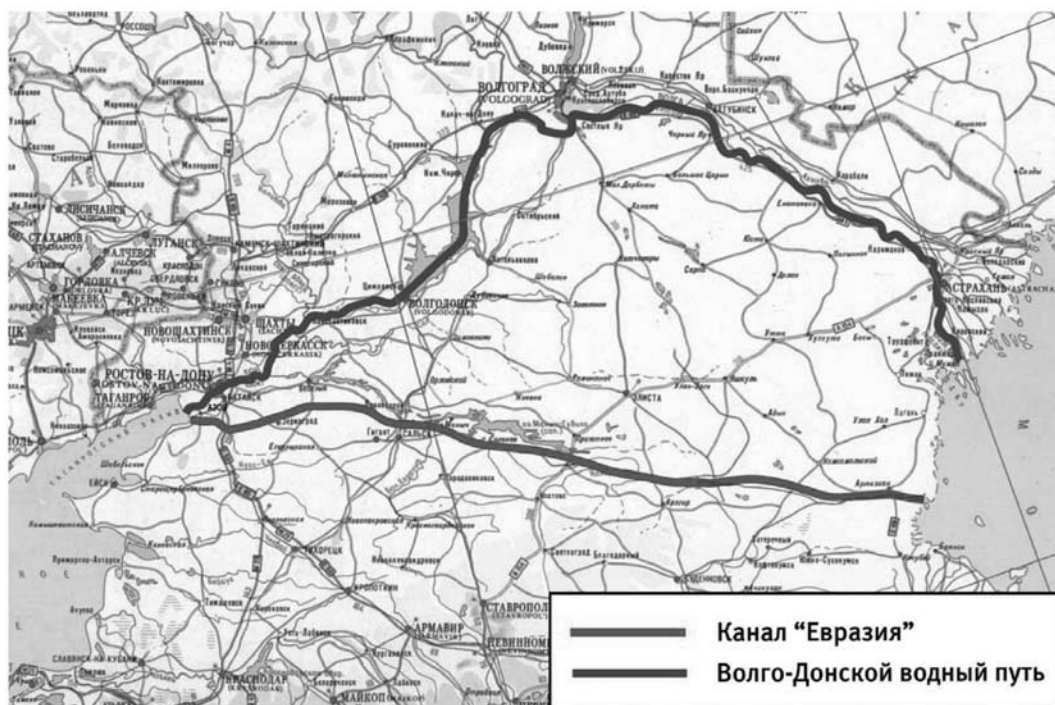
Западная ветвь маршрута проходит по Дунаю с возможным дальнейшим выходом через канал Майн-Дунай (171 км) в Майн и далее Рейн. Однако основной объем перевозок следует ожидать на участке Дуная протяженностью 2226 км от устья до г. Пассау (Германия), имеющего гарантированные глубины более 2.0 м и судоходство на котором регламентируется «Конвенцией о режиме судоходства на Дунае» (Дунайской конвенцией), вступившей в силу 11 мая 1949 г. В Конвенции зафиксировано, что «навигация на Дунае должна быть свободной и открытой для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства в отношении портовых и навигационных сборов и условий торгового судоходства». В отличие от Дуная, канал Майн-Дунай имеет статус внутреннего водного пути и незначительную (12 м) ширину камер шлюзов. На водном пути Рейн-Майн-Дунай (от Роттердама до Сулины) протяженностью 3503 км расположено 82 шлюза. Среднее время прохождения судов/составов между Роттердамом и Сулиной составляет: по течению 10.5/13.5 суток, против течения 17/18 суток. В пиковый 1987 год через Сулину прошло 3496 судов и было перевезено 10.1 млн тонн грузов, из них в направлении Черного моря – 2.9 млн тонн, из Черного моря на Дунай – 7.2 млн тонн. В перспективе кардинальное улучшение судоходных условий на Дунае связано с доведением гарантированной глубины судового хода до 2.7 м посредством строительства более 10 гидроузлов с камерами шлюзов 310x34x4.5 м.

Восточную ветвь маршрута составляет воднотранспортное соединение Каспийского моря с Азово-Черноморским бассейном. Такое соединение, как сказано в Послании Федеральному Собранию Российской Федерации Президента России Владимира Путина от 26 апреля 2007 года, «... не просто даст выход прикаспийским государствам в Черное и Средиземное море, то есть – в Мировой океан, а качественно изменит их геополитическое положение, позволит им стать морскими державами».

В настоящее время имеются два предложения по устранению ограничений роста перевозок между Каспийским и Азово-Черноморскими бассейнами: строительство второй нитки Волго-Донского водного пути (Волго-Дон 2) и канала «Евразия». Следует отметить, что как таковых технических проектов канала «Евразия» и Волго-Дона 2 не существует. Есть концептуальные идеи и их предварительные проработки.

Тем не менее, на данной стадии можно отметить ряд существенных моментов, дающих представление о перспективах развития воднотранспортного сообщения между Каспийским морем и Азово-Черноморским бассейном.

Независимо от выбранного варианта будет формироваться трансконтинентальный судоходный маршрут Европа-Центральная Азия, обеспечивающий перевозку грузов между портами прикаспийских и европейских государств. Однако эффективность его функционирования, востребованность участниками транспортного процесса будет определяться в первую очередь тем, насколько характеристики Азово-Каспийского соединения позволят реализовать современные транспортно-технологические схемы доставки грузов, будут соответствовать перспективному грузопотоку, современному и перспективному судостроению, требованиям безопасности судоходства.



Волго-Донской маршрут из Азовского моря в Каспийское (даже в случае строительства вторых ниток шлюзов), к сожалению, из-за длительного транзитного времени перехода (в среднем семь суток), связанного с протяженностью маршрута (около 1300 км), прохождением 18 шлюзов и большого числа затруднительных участков на Нижнем Дону, не позволяет внедрить современные скоростные технологии контейнерных и накатных (автотранспортных) перевозок грузов. А ограничения по осадке судов (не более 3.6 м) исключают возможность использования лихтеровозных бесперевалочных технологий. К тому же географическое расположение трассы Волго-Донского судоходного канала в основном имеет преимущества для выхода на внутренние водные пути России и удлинит водные транспортные маршруты для внешнеторговых грузов прикаспийских стран по сравнению с трассой канала «Евразия» на 600-800 км.

**Рисунок 2**

Варианты воднотранспортного соединения Каспийского и Азовского морей

С использованием для судоходства канала «Евразия» транзитное время перехода из Азовского в Каспийское море (около 700 км, шесть шлюзов) составит не более двух с половиной – трех суток, а навигационный период – не менее десяти месяцев в году, в отличие от восьми месяцев по Волго-Донскому маршруту. Габариты канала и судопропускных сооружений позволят широко применять современные суда (составы) шириной до 28 м и осадкой до 5.0 м.

Отсюда следует важный вывод, что Волго-Дон 2 и канал «Евразия» нельзя рассматривать как конкурирующие варианты. У каждого свое назначение, своя роль в развитии транспортной системы России и ЕПТ ЕвразЭС. Вол-

го-Дон 2 призван обеспечить функционирование Единой глубоководной системы европейской части России, перевозку грузов между бассейном реки Волги и АЧБ. Канал «Евразия» – обеспечить перевозку грузов между Каспийским морем и АЧБ.

Реализация проекта канала «Евразия» откроет совершенно новые перспективы для развития сквозного плавания из внутренних районов Западной и Центральной Европы к портам Каспийского бассейна и даст новый выход на рынки Европы странам Средней Азии. На этом маршруте станет возможной реализация современных технологических транспортных проектов, позволяющих:

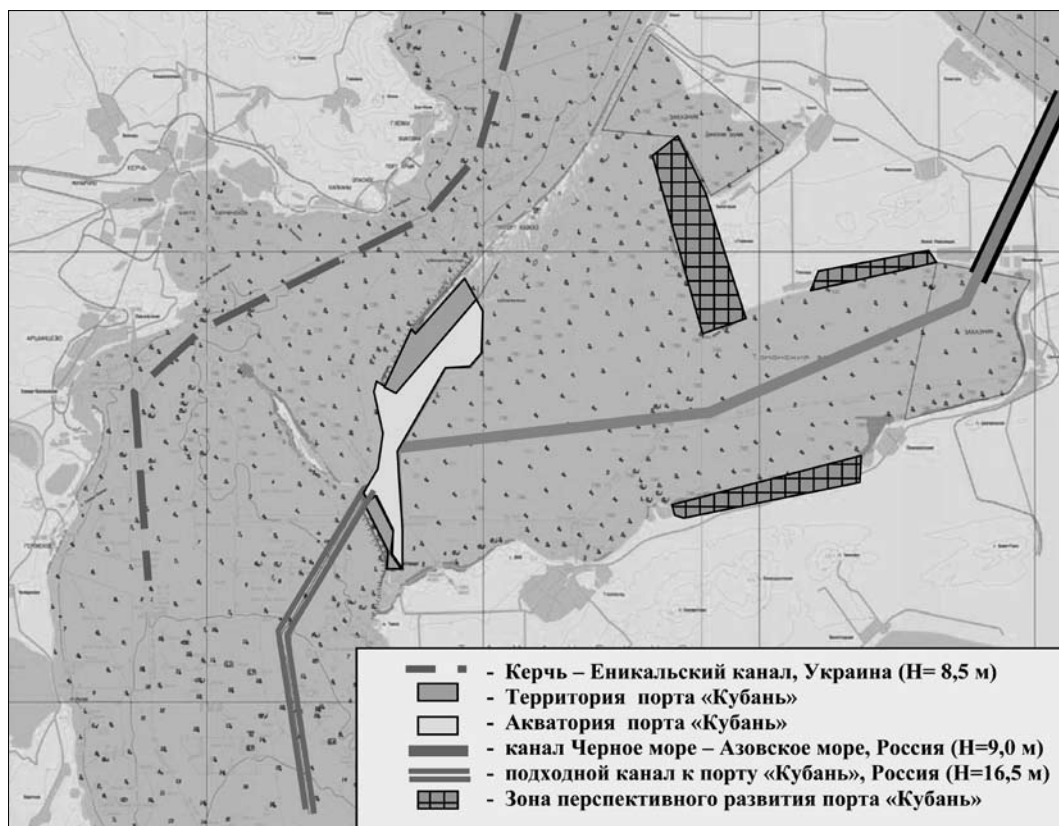
- снизить стоимость перевозок грузов за счет использования морского и речного транспорта;
- сохранить или даже сократить сроки доставки товаров;
- уменьшить энергоемкость транспортной продукции;
- обеспечить перевозки на значительные расстояния тяжеловесных и крупногабаритных грузовых мест без расходов на подготовку трассы для перемещения таких грузов.

На новом трансконтинентальном маршруте целесообразно внедрение таких транспортно-технологических систем (ТТС), как:

- лихтеровозная ТТС на базе лихтеровозов докового типа вместимостью по шесть лихтеров типа «Дунай–море» каждый грузоподъемностью более 1000 тонн;
- барже-буксирная ТТС с отдельными грузовыми и энергетическими модулями;
- Ro-Ro ТТС для обеспечения перевозок трейлеров, контейнеров и автотранспорта быстроходными паромными (доставка грузов «от двери до двери» автомобильным транспортом);
- контейнерная ТТС с использованием фидерных контейнеровозов вместимостью до 400-500 TEU, позволяющих обеспечить транспортную связь с магистральными океанскими контейнерными линиями для обслуживания портов Каспийского моря.

Существенный вклад в развитие трансконтинентального судоходного маршрута Европа – Центральная Азия может внести реализация перспективного плана развития порта Усть-Дунайск, проекта шлюзованного соединительного канала Дунай-Черное море в районе устоявшихся грунтов северной части дельты Дуная по трассе Вилково – юго-западная часть Жебриянской бухты.

Строительство глубоководного порта «Кубань» в Таманском заливе Керченского пролива позволит не только обеспечить перевалку на океанский тоннаж значительных объемов внешнеторговых грузов, но и создаст предпосылки для строительства нового судоходного канала между северо-восточной частью Таманского залива и Азовским морем.



В качестве примера рассмотрим мультимодальную транспортно-технологическую систему (ТТС) по перевозке накатных и контейнерных грузовых модулей, которая может быть реализована на основе выше описанного судоходного маршрута с целью:

- оптимизации бесперевалочной доставки грузов по схеме «от двери до двери» между государствами Европы и Центральной Азии;

- снижения нагрузок на автодороги;

8 уменьшения отрицательного воздействия на окружающую среду.

Транспортные активы ТТС составляют:

- парк автотрейлеров (АТ);

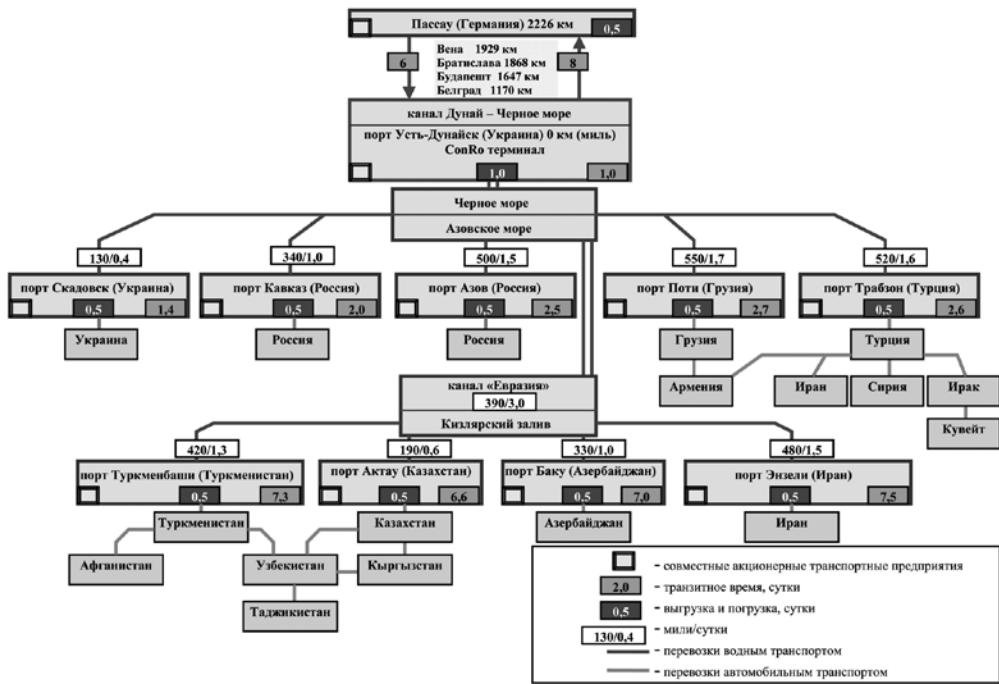
- парк двадцати и сорока фуговых контейнеров;

- Дунайские речные паромы шириной 22.8 м, длиной 160-180 м, с осадкой 1.9 м, скоростью 26 км/ч, вместимостью около 80 АТ.

- Суда Ro-Ro с осадкой до 5.0 м.

**Рисунок 3**

Схема перспективного порта «Кубань» и Азово-Черноморского морского канала



**Рисунок 4** Перевозка автотрейлеров в пределах Дуная осуществляется речными паромными, в пределах Черного, Азовского, каспийского морей и канала «Евразия» – судами Ro-Ro. Перевалка с речных автопаромов на суда Ro-Ro и обратно производится в порту Усть-Дунайск. Транзитное время доставки груза (с учетом погрузо-разгрузочных работ) между конечными пунктами маршрута составляет 13,5-16,5 суток, из которого время следования составляет: по Дунаю по течению – 6 суток (против течения – 8 суток), между Усть-Дунайском и каналом «Евразия» – 1,5 суток, по каналу «Евразия» – 3 суток, от канала «Евразия» до портов прикаспийских государств – 0,6-1,5 суток.

Схема транспортно-технологическая системы по перевозке накатных и контейнерных модулей

Предварительная проработка других ТТС, которые могут быть сформированы на основе рассмотренного судоходного маршрута, показывает достаточно высокую эффективность их функционирования.

Таким образом, трансконтинентальный судоходный маршрут Европа – Центральная Азия, расширяя на Восток до Каспийского моря седьмой (Дунайский) международный транспортный коридор (МТК), системно взаимодействуя с «критскими» транспортными коридорами №№ 4, 7, 8, 9, МТК «Север-Юг», ТРАСЕКА внесет важную составляющую в систему Евро-Азиатских международных транспортных коридоров, существенно повысит реализацию транзитного потенциала государств-участников ЕврАзЭС.