

МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ КАНАЛ «ЕВРАЗИЯ»

Проект канала «Евразия» предполагает использование российской воднотранспортной системы в международной транспортной интеграции государств Каспийского, Азово-Черноморского и Средиземноморского бассейнов. Проект соответствует положениям ежегодного послания Президента Российской Федерации В. В. Путина Федеральному собранию Российской Федерации 2007 года, в котором, в частности, говорится, что новое воднотранспортное соединение Каспийского и Черного морей «... может стать еще одним крупнейшим, экономически выгодным инфраструктурным проектом».



Леонид Николаевич КОЗЛОВ, председатель Комитета по транспорту и транзитку Международного конгресса промышленников и предпринимателей, генеральный директор Фонда транспортных проектов, доктор транспорта, действительный член Российской академии транспорта и Международной академии транспорта.

Leonid N. Kozlov According to the channel «Eurasia» project we need to use our water-transport system within the frameworks of the international water-transport system, which was established by the different states, which have ports on the Kaspian, Black, Azov and Mediterranean seas. This potential project, of the new water-transport connection is one of the most important elements of our national transport system development and at the same time the largest water complex.

Основная цель проекта – обеспечение растущей потребности в надежных, эффективных, безопасных и экологических транспортных связях между Европой и Азией, сокращение сроков доставки грузов, снижение транспортной составляющей в цене товара, расширение возможностей для делового сотрудничества. При этом создается качественно новое сообщение, являющееся составной частью международного транспортно-коммуникационного пространства Азии и Европы.

Международный морской канал «Евразия» проходит по территории Российской Федерации с учетом благоприятных географических условий Кумо-Манычской впадины, по которой Каспийское и Азовское моря некогда соединялись проливом. В концевых частях возможны варианты выхода в Кас-

...стоимость строительства канала составит 4,5–5,0 млрд. евро, продолжительность строительства – 6–8 лет, срок окупаемости – 10–20 лет.

пийское море на участке от Кизлярского залива до проектируемого порта Лаганы; в Азовское море – на участке от порта Азов до порта Ейск. Водораздел на отметке + 27 метров (с общим перепадом высот 54 метра) предполагается преодолеть при помощи трех шлюзов с напором около 9 метров каждый на западном склоне и трех шлюзов с напором около 18 метров каждый на восточном склоне. Длина канала, в зависимости от варианта, изменяется от 675 до 750 км.

Впервые идею воднотранспортного соединения Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов попытался реализовать турецкий султан Селим II в 1569 году, направивший 22 тысячи солдат вверх по Дону с целью прорыть канал между Волгой и притоком Дона рекой Иловлей. Однако спустя всего месяц турки отступили «с великой бранью», заявив, по словам летописцев, что «даже всем турецким народом тут и за 100 лет ничего не сделать».

Две последующие попытки соединения Дона и Волги через их притоки, предпринятые в годы правления Петра I, также не увенчались успехом.

Проект непосредственного соединения Каспийского и Азовского морей по долинам рек Восточного и Западного Манычей впервые был предложен в XVIII веке исследователем Бюффоном и академиком Палласом. В последующем был выдвинут целый ряд проектов: Фюрстона (1858 г.), Бергштрессера (1859 г.), Блюма (1871–1879 гг.), Данилова (1879 г.), Лохтина и Артемова (1900 г.), Юстоса (1901 г.), однако практическая реализация идеи началась в тридцатых годах XX века.

* * *

В 1932 году Совнарком СССР постановил: «Учитывая актуальность проблемы Азовско-Каспийского соединения ...разработать комплексную гипотезу Манычской проблемы в целях как транспорта, орошения и обводнения, так и энергетики и водоснабжения...». В ходе реализации этого решения в 1934-1937 годы был разработан техно-рабочий проект соединительного канала и осуществлено строительство значительной его части. Трасса канала была проложена по Кумо-Манычской впадине и разбита на три участка. Из них первый (от р. Дон до р. Чограй) протяженностью около 450 км представляет собой ряд подпертых бьефов (водохранилищ), второй (от р. Чограй до р. Кумы) – канал длиной 73 км, и третий участок длиной 150 км – самотечный судоходно-ирригационный канал до Каспийского моря. Проектом предусматривался пропуск по каналу судов грузоподъемностью до 300 т с осадкой до 1,1 метра.

Проект частично осуществлен: в 1936 году построен Усть-Манычский гидроузел, в 1941-м – Веселовский и Пролетарский гидроузлы, образовавшие одноименные водохранилища. После присоединения к Пролетарскому водохранилищу озера Маныч-Гудило образовался шлюзованный водный путь протяженностью 329 км. Он получает дополнительное питание из верховьев р. Кубани и из Цимлянского водохранилища. В составе Веселовского гидроузла имеется ГЭС установленной мощностью 305 кВт. Во время Великой Отечественной войны финансирование строительства было прекращено.

После войны в связи со строительством Цимлянского водохранилища и ГЭС был разработан проект, и в 1952 году введен в

эксплуатацию Волго – Донской судоходный канал для обеспечения грузоперевозок в южные моря из центра России. Манычский водный путь эксплуатируется в настоящее время при очень небольших грузооборотах местного значения с использованием судов осадкой до 1,3 метра.

* * *

В настоящее время торговый оборот ЕС – страны АТР оценивается суммой свыше 300 млрд. долларов и ежегодно растет. Основное направление грузопотока – через перегруженный Суэцкий канал со сроком доставки 30-45 суток. Часть этого грузопотока может быть переключена на канал «Евразия», при этом снижение транспортных расходов составит 25-30%, а время в пути сократится вдвое. Предварительные исследования показывают, что к 2020 году объемы перевозок грузов по каналу «Евразия» могут достигнуть 35 млн. тонн, в том числе по номенклатуре грузов: нефтеналивные – 10 млн. тонн; сухогрузные – 25 млн. тонн (из них в контейнерах – 20 млн. тонн).

Расчетные параметры водного пути определяются необходимостью пропуска судов смешанного река–море плавания и обеспечения грузопропускной способности на уровне 45 млн. тонн в год. Анализ перспективного флота показал, что за расчетное может быть принято судно грузоподъем-

ностью 8-10 тыс. тонн, длиной около 140 м и с осадкой 5 м. Исходя из этого, ширина канала на уровне грузовой осадки судна должна составлять $V_{кан} = 62$ м, глубина от минимального судоходного уровня $T_{кан} = 6,5$ м. Ориентировочные габариты шлюзовых камер – $L_{к} \times B_{к} \times C_{к} = 300 \times 30 \times 6,5$ м.

По экспертным оценкам стоимость строительства канала составит 4,5-5 млрд. евро, продолжительность строительства – 6-8 лет, срок окупаемости – 10-20 лет.

Канал пройдет по территориям со сложным и неблагоприятным водным режимом. Средний годовой слой осадков составляет здесь около 400 мм. Реки, питающие существующие водохранилища, имеют крайне неустойчивый сток. В то же время почвы этой зоны имеют хороший сельскохозяйственный потенциал, использованию которого препятствует ограниченность водных ресурсов. Подача в эту зону даже небольшого дополнительного объема воды могла бы обеспечить стабилизацию водного режима многочисленных водоемов, улучшить водообеспечение местного населения и послужить основой создания высокопроизводительных сельскохозяйственных и рыбохозяйственных производств. Для водообеспечения водотоков и озер и компенсации затрат воды на шлюзование предлагается использовать часть паводкового стока рек Кубани и Терека, аккумулируя его

в специально создаваемых для этой цели водохранилищах. Использование части паводкового стока реки Кубани для водообеспечения канала позволит параллельно решить проблему наводнений в ее бассейне.

Строительство ММК «Евразия» позволит:

- с максимальной эффективностью реализовать возможности предоставления транзитных транспортных услуг странам Европы и Азии,
 - укрепить внешнеполитические и внешнеторговые позиции Российской Федерации, а также повысить инвестиционную привлекательность Южного региона России;
 - повысить в стратегическом плане надежность и безопасность воднотранспортных связей бассейнов двух морей по параллельным направлениям;
 - создать условия для социально-экономического и промышленного развития прилегающих к трассе канала районов ЮФО.
- Предлагаемый проект нового воднотранспортного соединения является не только важным элементом развития национальной транспортной системы, обеспечивающим внутренние и международные транспортные потоки, но крупным водохозяйственным комплексом с перспективами регионоформирующего воздействия.

Вариант трассы канала "Евразия"

