
Великий судоходный путь Западная Европа - Центральная Азия

Виталий Збарашенко,
эксперт
Экспертный центр современных коммуникаций

Геостратегическая миссия России, как естественного моста между Европой и Азией, предусматривает формирование и развитие общего транспортного пространства стран СНГ и «ЕврАзЭС», а также участие в создании системы широкого партнерства с транспортными институтами Евросоюза.

Наиболее перспективным вектором сотрудничества в транспортной индустрии Европы и Азии представляется развитие международных транспортных коридоров Запад – Восток, в частности с использованием внутренних водных путей Европы по направлению, представленному в табл. 1. и изображенному на рисунке.

Табл. 1. Перспективный международный воднотранспортный коридор Западная Европа – Центральная Азия

Порты	мили	км
Роттердам – Нюрнберг	390	720
Нюрнберг – Регенсбург	65	120
Регенсбург – Усть-Дунайск	1285	2380
Усть-Дунайск – Азов	500	930
Азов – Кизлярский залив	380	700
Кизлярский залив – Туркменбаши	420	780
Всего	3040	5630
Транзитное время – 35 дней. Потребление топлива 105 т для DWCC 4000 т		

Для сравнения в табл. 2. представлен воднотранспортный путь от Роттердама до порта Туркменбаши по морю вокруг Европы, минуя воднотранспортную систему Рейн – Майн – Дунай.

Табл. 2. Морской вариант воднотранспортного коридора Западная Европа – Центральная Азия

Порты	мили	км
Роттердам – Азов	3750	6950
Азов – Кизлярский залив	380	700
Кизлярский залив – Туркменбаши	420	780
Всего	4550	8430
Транзитное время – 25 дней. Потребление топлива 160 т для DWCC 4000 т 0,62 (2 проекта)		

Реализация проекта Морского судоходного канала «Евразия», который соединит Азовское море с Каспийским по Кумо-Манычской впадине, открывает большие перспективы для внедрения современных транспортно-технологических систем и логистических программ мультимодального транспорта на особенно напряженном направлении внешнеторговых перевозок Европа – Азия по кратчайшим расстояниям с использованием наиболее дешевого по себестоимости водного транспорта. Кроме чисто экономических преимуществ данного маршрута, появляются широкие возможности для перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов, для внедрения накатной RoRo-технологии автотранспортных и трейлерных перевозок грузов «от двери до двери», что, в

свою очередь, соответствует стратегическим планам развития транспорта Евросоюза по снижению нагрузок на автомагистрали и сокращению загрязнения окружающей среды.



Рис. 1. Перспективный водотранспортный коридор Западная Европа – Центральная Азия

Существующий в настоящее время Волго-Донской маршрут из Азовского моря в Каспийское, к сожалению, из-за длительного транзитного времени перехода Азов – Астрахань (в среднем семь суток на расстояние всего 1100 км), связанного с 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 (не более 3,2 м) и ширине (16,5 м) судов 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 удлиняет водные транспортные маршруты для внешнеторговых грузов прикаспийских стран по сравнению с трассой канала «Евразия» на 600 – 900 км.

С использованием для судоходства канала «Евразия» транзитное время перехода из Азовского в Каспийское море (700 км, шесть шлюзов) составит не более двух с половиной – трех суток, а навигационный период – не менее десяти месяцев в году, в отличие от семи – восьми месяцев по Волго-Донскому маршруту.

Что касается соединительных каналов Дунай – Черное море, то в настоящее время действуют три судовых хода: два на румынской территории – Чернавода – Констанца и Сулинский канал и один на территории Украины через гирло Быстрое на украинской части дельты Дуная. Последние два подвержены значительной заносимости и требуют ежегодного ремонтного черпания в больших объемах.

На стадии согласования находится проект шлюзованного канала в районе устоявшихся грунтов северной части дельты Дуная по трассе Вилково – юго-западная часть Жебриянской бухты в рамках перспективного развития порта Усть-Дунайск. Наличие низменных пустыющих территорий создает благоприятные предпосылки для строительства в этом районе крупных грузовых терминалов, обеспечивающих перевалку грузов с крупнотоннажных морских судов на речной тоннаж. Это особенно важно для решения проблем транспортного обеспечения растущих потребностей промышленности и сельского хозяйства стран Восточной и Центральной Европы, а также для снижения нагрузки на подъездные железнодорожные и автомобильные пути в условиях бурного роста контейнерных перевозок в районе портов Констанца, Одесса, Ильичевск и Южный за счет использования речных и морских фидерных контейнеровозов.

Перспективные планы развития порта Усть-Дунайск и реализация проекта шлюзованного канала Дунай – Черное море при формировании в этом районе свободной экономической зоны с таможенной экстерриториальностью создадут благоприятные условия для продвижения контейнерных грузопотоков без губительных для срочных контейнерных линий простоев, возникающих вследствие дополнительных таможенных проверок при перевалке с одного вида транспорта на другой.

В дополнение к существующему с 2005 г. судоходному каналу через гирло Быстрое (рядом с Сулинским, очень дорогим для прохода судов из-за больших расходов на черпание) строительство второго на территории Украины в дельте Дуная шлюзованного судоходного канала, практически не имеющего заносимости и проблем с ежегодным дорогостоящим ремонтным черпанием грунта, создаст условия для надежного обеспечения судоходства и позволит в случае необходимости восстановить природную среду на территории международного заповедника в районе гирла Быстрое в соответствии с требованиями ООН.

Наличие в эксплуатации двух судоходных каналов «Евразия» и «Дунай – Черное море» открывает совершенно новые перспективы для развития сквозного плавания из внутренних районов Западной и Центральной Европы к портам Каспийского бассейна и дает новый выход на рынки Европы странам Средней Азии.

На этом маршруте становится возможным реализовать многие современные технологические транспортные проекты, которые позволят:

- снизить стоимость перевозок грузов за счет использования морского и речного транспорта;
- сохранить или даже сократить сроки доставки товаров;
- уменьшить энергоемкость транспортной продукции, а значит, улучшить экологическую обстановку на наземных транспортных магистралях, прилегающих к маршруту нового судоходного пути;
- обеспечить перевозки на значительные расстояния тяжеловесных и крупногабаритных грузовых мест без расходов на подготовку трассы для перемещения таких грузов.

Такими транспортно-технологическими системами (ТТС) для внедрения на новом трансконтинентальном маршруте могут быть:

- лихтеровозная система на базе лихтеровозов докового типа вместимостью по шесть лихтеров типа «Дунай – море» (ДМ) грузоподъемностью более 1000 т, которая обеспечит без перегрузочных операций доставку лихтеров из Дунайского речного бассейна через Черное, Азовское моря и канал «Евразия» в порты Каспийского моря и Нижней Волги;

- барже-буксирная ТТС с отдельными грузовыми (дедвейтом 12 – 14 тыс. т) и энергетическими модулями (буксиры-толкачи ледокольного типа с мощным противопожарным оборудованием), которая обеспечит вывоз казахстанской сырой нефти и нефтепродуктов до выходных глубоководных портов Азовского моря (Бердянск, проектируемый порт «Кубань» в Таманском заливе Керченского пролива), до внешнего рейда Керченского пролива на Черном море, где осуществляется перегрузка по схеме «борт-борт» на крупные морские танкеры, или до порта Бургас к началу проектируемой трубопроводной системы Бургас – Александруполис;

- накатная, RoRo ТТС для обеспечения перевозок трейлеров, контейнеров и автотранспорта речными быстроходными парами между портами Дуная и ConRo-терминалом* порта Усть-Дунайск с последующей перевалкой на морские суда RoRo для доставки через канал «Евразия» в порты Каспия. Такая интермодальная ТТС дает широкие возможности реализации проектов по возрождению «Великого шелкового пути» с доставкой грузов «от двери до двери» автомобильным транспортом;

- контейнерная ТТС с использованием фидерных морских контейнеровозов вместимостью до 400 – 500 TEU, позволяющих обеспечить транспортную связь с магистральными океанскими контейнерными линиями для обслуживания портов Каспийского моря после ввода в строй канала «Евразия», а также через порт Усть-Дунайск с бассейном реки Дунай.

* **ConRo-терминал** – портовый терминал для обслуживания судов типа ConRo. ConRo – судно двойной специализации, у которого носовые трюма приспособлены для перевозки контейнеров, а кормовые – для перевозки накатной техники.

С открытием канала «Евразия» резко возрастет количество транзитных грузов (дополнительно к существующему не менее чем на 40 – 45 млн т) и, соответственно, судопроходов по Керчь-Еникальскому каналу.

Реализация проекта по строительству глубоководного порта Кубань в Таманском заливе Керченского пролива (на территории России) позволит не только обеспечивать 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 (около 7,5 км низменной территории) с допустимой осадкой судов до 8 м.

В результате будет создан альтернативный судовой ход между Черным и Азовским морями, который исключит предполагаемые простои тоннажа в связи с ростом грузопотоков, а также внесет определенное успокоение в затянувшихся спорах между двумя соседними странами о статусе Керченского пролива.