АЗОВ СОЛЬЮТ С КАСПИЕМ?



Россия и Казахстан собираются соединить два моря

В ближайшие дни на рассмотрение российско-казахстанской рабочей группы будет представлен план соединения Каспийского и Азовского морей. \»Известиям\» удалось узнать некоторые подробности нового мегапроекта, обещающего стать самым дорогим за всю историю современной России.

*«Известия», 28.9.2010г. http://www.izvestia.ru/obshestvo/article3146612/***Россия и Казахстан собираются соединить два моря**



В ближайшие дни на рассмотрение российско-казахстанской рабочей группы будет представлен план соединения Каспийского и Азовского морей. \»Известиям\» удалось узнать некоторые подробности нового мегапроекта, обещающего стать самым дорогим за всю историю современной России.

Как большинство других мегапроектов — скажем, мост на остров Русский или поворот сибирских рек, — идея соединить Каспий и Азов появилась в 1930-е годы. Тогда же был наполовину построен Манычский канал, идущий от Азова к Каспию через Краснодарский край и Ставрополье, но потом работы остановила война. После войны запустили Волго-Донской канал и продлевать Манычскую артерию до Каспия не стали. Но в 2007 г. Владимир Путин заявил о необходимости расширения внутренних водных путей, после чего сталинский проект получил второе дыхание. Идея пару лет относилась к разряду перспективных, а в 2009 г. Евразийский банк развития выделил 2,7 млн долл. на исследование параметров двух возможных вариантов: канала \»Евразия\» и второй нитки \»Волго-Дона\». Возглавил исследование институт \»Гидропроект\».

Результаты работы, находящиеся под грифом \»секретно\», сегодня уже фактически готовы. Теперь совместной российско-казахстанской рабочей группе предстоит выбрать лучший из вариантов. Окончательное решение будет приниматься, как планируется, на уровне руководителей России и Казахстана.

Сразу возникает вопрос: зачем, собственно, нужно тратить миллиарды долларов на новое соединение Каспия и Азова? В конце концов, Волго-Донской канал сегодня худо-бедно функционирует и пропустить относительно небольшие танкеры с казахской нефтью он в принципе (после некоторой модернизации) сможет.

Новый шелковый путь

Как говорил ранее Владимир Путин, бывший тогда президентом, появление нового канала \»не просто даст выход прикаспийским государствам в Черное и Средиземное моря, то есть в Мировой океан, а качественно изменит их геополитическое положение, позволит стать морскими державами\».

А какие преимущества новая артерия обеспечит России, у которой нет проблем с доставкой своих углеводородов в Европу?

— Это вопрос геополитический, — отмечает лидер Международного евразийского движения Александр Дугин. — В обмен на создание канала \»Евразия\» Россия усиливает свое влияние в Казахстане. А если к этим двум странам присоединятся еще Азербайджан и Иран, также выходящие к Каспию, то может сложиться новый нефтяной картель, не уступающий ОПЕК.

Это, безусловно, вопрос еще и экономический. Россия, создав у себя транзитный коридор, сможет получать прибыль за провоз грузов по ее территории. Главный груз — это нефть. На Каспийском шельфе открыто 20 нефтегазовых месторождений и выявлено более 250 перспективных нефтеносных участков.

Прогнозные ресурсы месторождений нефти ориентировочно составляют примерно 6-10% мировых запасов. Пока значительная часть казахских углеводородов прокачивается через нефтепровод Каспийского трубопроводного консорциума. Есть и другие маршруты, например трубопровод Баку-Джейхан. Но в любом случае казахской стороне приходится возить нефть через Каспийское море танкерами, чтобы закачать ее в трубу, а затем платить за пользование трубопроводами. Затем, уже на Черном море, нефть снова грузят на суда. Выходит накладно. В настоящее время только перекачка через КТК обходится в 38 долл./т, а через Баку-Джейхан — еще дороже. Проводка танкера через канал станет менее затратной.

Но речь не только о казахской нефти. Если вдобавок будет создан трансконтинентальный маршрут, соединяющий по суше промышленные районы Китая с Каспием, то новая артерия станет новым каналом поставок китайских товаров. Такой путь может составить конкуренцию морскому маршруту через Суэцкий канал.

Цена вопроса

Стоимость сооружения что одного, что другого канала впечатляет. Эксперты подсчитали, что \»Евразия\» в базовом варианте обойдется в 489-554 млрд руб., а \»Волго-Дон-2\» — в 414-468 млрд руб. Но последняя цена не учитывает стоимости переноса железнодорожного моста в Ростове-на-Дону, что прибавит еще 90 млрд руб. Цифры, конечно, могут еще меняться, поскольку, как объясняют в \»Гидропроекте\», приходится сопоставлять \»разноплановые показатели, экономические, социальные, экологические и геополитические, часть которых не поддается монетарной оценке\». Но вряд ли изменения будут значительны.



Проект нового канала сопоставим по масштабам с великими стройками прошлого века, сооружением Байкало-Амурской магистрали...

Вопрос — кто за все заплатит — в этом случае очень даже актуален. Пока не хватает денег даже на полноценное сравнительное исследование двух каналов. 2,7 млн долл. достаточно только на проведение сравнительной оценки

грузопотоков и частичной оценки воздействия проектов на окружающую среду, считают эксперты. Гигантские суммы на строительство, если говорить о \»Евразии\», должны, по идее, выделить заинтересованные стороны, в первую очередь бюджеты двух стран, а также казахские нефтяные компании и российские бизнесмены, заинтересованные в проекте. \»ЛУКОЙЛ\» и казахская \»Казмунайгаз\», владеющие в Черноморском бассейне пятью нефтеперерабатывающими заводами суммарной мощностью 20-25 млн т нефти в год, уже в настоящее время должны быть заинтересованы в создании воднотранспортного соединения Каспия и Азово-Черноморского бассейна\», — считает помощник главы Калмыкии Араша Болаев.

Интерес Калмыкии вполне объясним: канал оживит безлюдный сегодня юг республики. Калмыкия уже наладила отношения с Sinohydro, крупнейшей китайской гидроинженерной компанией, занимающейся, в частности, поворотом китайских рек и построившей крупнейшую в мире ГЭС \»Три ущелья\». Китайцы сочли \»Евразию\» \»проектом средней сложности\», рассказывает Араша Болаев. На проектные изыскания им надо полгода, само строительство займет порядка трех лет. (Для сравнения — российские эксперты оценивают сроки строительства в 7-10 лет.) Sinohydro готова даже выделить инвестиции и льготные кредиты на строительство.

Еще один вариант, чисто умозрительный сегодня, — это возможность \»раскрутить\» на участие в проекте другие страны Каспийского бассейна, то есть Азербайджан, Иран и Туркмению. Впрочем, директор Фонда конструктивной политики Абдул Нагиев считает, что \»азербайджанская нефть полностью переориентирована на систему трубопроводов и на водный транспорт она не вернется, это невыгодно\». По его словам, для Азербайджана интереснее \»Волго-Дон-2\», но и тут финансовое участие Баку в проекте возможно лишь в случае изменения международно-правового статуса канала, по типу международной артерии Дунай. Что же касается Ирана, то у него есть Персидский залив, где сосредоточены основные нефтетерминалы. У Туркмении имеется газовый терминал на Каспии, но Россия не заинтересована в выходе Туркмении напрямую на европейский рынок, так что вряд ли стоит ожидать оттуда большого потока танкеров.

Кстати, реализация проекта канала \»Евразия\» имеет и другие далеко идущие последствия. В частности, это сделает экономически бессмысленными развитие международного транспортного коридора ТРАСЕКА и нефтепровода Баку-Джейхан, считают эксперты.

Что же касается \»Волго-Дона-2\», то здесь источники финансирования строительства — это госбюджет плюс частно-государственное партнерство.

Сайгак не пройдет?

Проект канала \»Евразия\» вызывает множество вопросов у экологов. Существуют четыре главные проблемы. Первая — канал прервет пути миграции сайгаков в калмыцких степях, и, не имея возможности уйти суровой зимой в теплые предгорья Кавказа, они вымрут. Вторая — в канал пойдет морская вода, что приведет к засолению и без того не шибко плодородной Калмыцкой степи. Третья — канал пройдет по нескольким охраняемым природным территориям, нарушив экобаланс в регионе. И, наконец, четвертая — через канал в Каспий могут прийти так называемые \»вселенцы\», то есть флора и фауна из других водоемов, которая окажется агрессивной по отношению к местным видам. Тем более что примеры уже есть — пару десятилетий назад в Каспий попал прилепившийся к днищам судов гребневик из Черного моря и разрушил кормовую базу знаменитой каспийской кильки, рассказывает координатор программы по экологической политике нефтегазового сектора WWF Алексей Книжников.

Впрочем, как считает ученый секретарь Южного научного центра РАН Сергей Бердников, тут больше спекуляций. \»Евразия\», по его словам, едва ли не первый инфраструктурный проект в ЮФО, когда принимается во внимание мнение экологов. К тому же при проведении трассы учтено расположение охраняемых территорий.
Для сайгаков будут построены специальные переходы через канал, говорит профессор кафедры водного хозяйства и морских портов Московского государственного строительного университета Станислав Левачев. Что же касается засоления почв вокруг канала морской водой, то, по его словам, эти опасения не имеют под собой оснований.
Вода для \»Евразии\» будет браться из пресного Бахтемира, главной протоки в дельте Волги. Специально для этой цели предполагается прорыть канал длиной около 70 км.
Остается, правда, нерешенной проблема \»вселенцев\». В прошлом году, например, ихтиологическая комиссия Росрыболовства нашла проект \»Евразия\» опасным с этой точки зрения.



Природоохранные проблемы, впрочем, есть и у \»Волго-Дона-2\». \»Если будет построена вторая нитка канала и в Дон пойдет грязная вода из Волги, донской рыбе вообще конец\», — эмоционально высказывается замначальника филиала \»АзДонРыбвода\» Анатолий Сушков. Пробоина в танкере на Волге или на Дону, а с учетом сложных условий судоходства они там вполне возможны, приведет к быстрому загрязнению всей реки, учитывая, что, например, скорость течения Нижней Волги до 2м/сек, подсчитали специалисты.

Где копать будем

\»Евразия\» глубже, по нему смогут пройти танкеры водоизмещением 10 тыс. тонн, тогда как максимальный дедвейт судна на \»Волго-Доне-2\» составит 5 тыс. тонн. Больше не получится из-за мелей и сложных условий судоходства на нижнем Дону, объясняет Станислав Левачев.
Благодаря большей глубине пропускная способность \»Евразии\» составит 85 млн тонн в год, тогда как \»Волго-Дон-2\» может достичь такой же величины оборота грузов лишь после проведения дноуглубительных работ на нижнем Дону. Кроме того, \»Евразию\» суда будут проходить примерно в два раза быстрее. Еще надо учесть и протяженность каналов: \»Евразия\» — 740 км, тогда как \»Волго-Дон-2\» — 1065 км. И, наконец, навигация в районе \»Евразии\» длится 10-11 месяцев в году, тогда как на Дону — лишь 7-9 месяцев. А поскольку по \»Евразии\» пойдут суда с более значительным водоизмещением и пойдут быстрее, тариф на проход здесь может быть в разы выше, чем на \»Волго-Доне-2\», считает Араша Болаев.

«Известия», 28.9.2010г. http://www.izvestia.ru/obshestvo/article3146612/
Константин ВОЛКОВ

Добро пожаловать на канал SREDA.UZ в Telegram

25.11.2010