

Сопоставление несопоставимого

Возможные варианты прохождения новой транспортной артерии



Автор: Георгий МЕЛЬНИК, инженер–гидротехник, почетный транспортный строитель, почетный работник речного флота РФ

Источник: [Транспорт России](#)

В последние 5–7 лет в средствах массовой информации, в том числе и в электронных, активно обсуждается возможность строительства новой судоходной артерии между Каспийским морем и Азово–Черноморским бассейном для устранения ограничений роста объемов перевозок с Каспия.

К сожалению, уровень компетенции авторов большинства публикаций оставляет желать лучшего. Зачастую авторы, основываясь на слухах и данных, почерпнутых из непрофессиональных источников, не понимают, о чем пишут. Затем их публикации становятся источником других публикаций, и снежный ком искаженной информации, практически не имеющей никакого отношения к рассматриваемой теме, продолжает нарастать.

Все чаще авторы апеллируют к результатам работы по сопоставлению технико–экономических характеристик двух вариантов новой судоходной артерии между Каспийским морем и Азово–Черноморским бассейном канала «Евразия» и второй нитки Волго–Донского водного пути или, как ее называют, «Волго–Дон 2». Работа выполняется под руководством ОАО «Институт Гидропроект» по заказу Евразийского банка развития.

Отмечается, что в настоящее время результаты исследований ОАО «Институт Гидропроект» находятся под грифом «секретно» («Известия» № 180/28195). При этом выражается надежда, что в ближайшее время эти результаты будут представлены на рассмотрение российско–казахстанской рабочей группы, которая подготовит концептуальные предложения Правительству Российской Федерации и Правительству Республики Казахстан по реализации выбранного варианта новой судоходной артерии. К сожалению, нет никаких оснований разделять этот оптимизм.

Во–первых, засекречивать вопросы, затрагивающие жизненно важные интересы целых регионов, в том числе экологические и социальные, недопустимо.

Во–вторых, имеющихся в настоящее время данных достаточно, чтобы утверждать, что результаты работы ОАО «Институт Гидропроект» ни в коем случае не могут быть основой для подготовки концептуальных предложений Правительству Российской Федерации и Правительству Республики Казахстан.

К работе по изучению возможности и целесообразности создания нового воднотранспортного соединения (ВТС) по Кумо–Маньчской впадине между Каспийским и Азово–Черноморским бассейнами, вернее завершения его строительства, начатого в 30–е годы прошлого века, российские специалисты приступили в начале 2000–х годов. В ходе этой работы еще пять лет тому назад была показана бесперспективность варианта «Волго–Дон 2». Об этом докладывали не раз, но, судя по всему, безрезультатно.

Так как при изучении возможности строительства новой судоходной артерии между Каспийским морем и Азово–Черноморским бассейном, которое выполняется под руководством ОАО «Институт Гидропроект» по заказу Евразийского банка развития, принято решение опять вернуться к рассмотрению варианта «Волго–Дон 2». В итоге часть времени и средств были затрачены на абсолютно бессмысленную работу, поскольку этот

вариант надуман и не имеет ничего общего с реальностью.

Лукавы ссылки специалистов ОАО «Институт Гидропроект» на проблемы, которые возникают, когда приходится сопоставлять «разноплановые показатели, экономические, социальные, экологические и геополитические, часть которых не поддается монетарной оценке» («Известия» № 180/28195, 2010 г.). При объективном подходе эти показатели не могут служить препятствием для подтверждения бесперспективности «Волго–Дона 2», тем более что методы сопоставления разноплановых показателей хорошо разработаны.

Никто не утверждает, что за каналом «Евразия» безоговорочно признается право на жизнь. Речь идет только о том, что все усилия надо было направить на более детальную и серьезную проработку проблем, которые могут возникнуть в случае его реализации, а не на сопоставление несопоставимого – канала «Евразия» и «Волго–Дона 2».

Специалистов, знакомых с проблематикой, эти утверждения не удивят. Другим они покажутся сомнительными и требующими обоснования, что вполне естественно. Поэтому ниже приведу несколько доводов. Надеюсь, что члены российско–казахстанской рабочей группы их услышат.

Сама постановка вопроса о возможности устранения ограничений роста объемов перевозок с Каспия посредством строительства второй нитки Волго–Донского водного пути, как варианта нового ВТС, является неверной.

Предварительные исследования показывают, что величина дополнительного базового грузопотока может составить примерно 50 млн тонн в год, а перспективного – до 80 млн тонн в год. С учетом этих цифр на основании расчетов, базирующихся на действующих нормативных документах, можно утверждать следующее.

Чтобы пропустить дополнительный базовый грузопоток с Каспия с использованием судов грузоподъемностью около 5000 тонн, необходимо построить не одну, а две дополнительные нитки шлюзов, то есть в два раза больше, чем предполагалось. Обеспечить же пропуск дополнительного перспективного грузопотока невозможно. Причем здесь идет речь о грузопропускной способности только шлюзов, а не всего ВТС «Волго–Дон

2» (см. ниже).

Тем не менее до последнего времени продолжается обсуждение именно второй нитки Волго–Донского водного пути. При этом исследование вариантов ВТС с самого начала столкнулось с проблемой. Один из вариантов, а именно «Волго–Дон 2», стал в два раза дороже, чем предполагалось. К чему это привело, укажем ниже.

На самом деле ВТС «Волго–Дон 2» даже при строительстве двух дополнительных ниток шлюзов никогда не сможет пропустить дополнительный базовый грузопоток с Каспия. По этой причине сопоставление «Волго–Дона 2» с каналом «Евразия», грузопропускная способность которого обеспечивает пропуск не только базового, но и перспективного грузопотока, совершенно бессмысленно. Поясню это утверждение.

Учитывая ограничения по осадке, использовать суда большей грузоподъемности на ВТС «Волго–Дон 2» невозможно.

Грузопропускная способность ВТС «Волго–Дон 2», трасса которого проходит по протяженным речным участкам (около 800 км без учета Цимлянского водохранилища), зависит еще и от того, смогут ли речные участки обеспечить требуемую равномерность и интенсивность подхода судов, чтобы загрузить дополнительные нитки шлюзов. Можно вместо двух построить сколько угодно дополнительных ниток шлюзов, но грузопропускная способность ВТС от этого не увеличится, если будет ограничиваться речными участками.

По существующим нормативам указанный выше фактор учитывается введением коэффициента неравномерности подхода судов при расчете судопропускной способности шлюзов. Расчеты показывают, что «Волго–Дон 2» может пропустить дополнительный базовый грузопоток только в том случае, если коэффициент неравномерности принять равным нормативному значению (1,3), что неправомочно по следующим причинам, которые негативно отражаются на интенсивности и равномерности судоходства по трассе «Волго–Дона 2».

На трассе ВТС «Волго–Дон 2» на Нижней Волге и Нижнем Дону существуют несколько десятков проблемных участков, имеющих ширину и радиусы

поворота судового хода значительно меньше нормативных значений, где для обеспечения безопасности судоходства допускается только одностороннее движение, причем с пониженными скоростями. Кроме того, учитывая тот минимальный запас под днищем судна (26 см), который принят практически по всей трассе «Волго–Дона 2», на большей части этого соединения придется снижать скорость движения судов, чтобы избежать аварийных ситуаций с посадкой на мель и разливами нефти. Причем и этот запас можно обеспечить только в том случае, если по всей трассе «Волго–Дона 2» будет глубина 4,0 м, которой сейчас нет. Чтобы гарантировать безопасность судоходства на трассе «Волго–Дона 2», надо переходить на суда меньшей грузоподъемности (с меньшими габаритами, в том числе и осадкой, или недогружать суда), что, естественно, скажется на снижении грузопропускной способности. Если все-таки настаивать на том, что «Волго–Дон 2» должен пропускать дополнительный базовый грузопоток, то надо переходить на большие глубины (до 5,5 м), а на проблемных участках создать условия для двухстороннего движения. Естественно, что последнее потребует значительного увеличения стоимости «Волго–Дона 2» и нанесет огромный экологический ущерб Нижней Волге и Нижнему Дону.

Указанные выше проблемы не грозят каналу «Евразия», обеспечивающему двухстороннее движение судов грузоподъемностью около 10 000 тонн на практически прямолинейной трассе и нормативный запас под днищем судна, равный 150 см.

Для пропуска дополнительного базового грузопотока с Каспия по «Волго–Дону 2» суда в обоих направлениях должны проходить через любой речной створ с интенсивностью одно судно через 20–25 мин. То есть после прохождения через условный створ одного судна вниз по течению реки через 20–25 мин. через этот же створ должно пройти судно вверх по течению. И это без учета судоходства по существующему Волго–Донскому водному пути. С его учетом указанное время сократится до 10–15 мин. Однако эти цифры справедливы только для равномерного движения судов, которое на трассе «Волго–Дона 2» невозможно. В реальности с учетом неравномерности судоходства для пропуска дополнительного базового грузопотока интенсивность движения судов в отдельные периоды должна увеличиваться в два раза (то есть указанные выше интервалы прохождения судов должны быть сокращены до 5–10 мин). Причем суда, в том числе и танкеры, будут идти через такие крупные города, как Астрахань и Ростов–на–Дону.

Очевидно, что такая интенсивность, да еще при минимальном запасе под днищем судна (26 см), с точки зрения обеспечения безопасности судоходства допущена не будет. Не будет она допущена и по экологическим

соображениям, но об этом подробнее ниже.

На канале «Евразия» интенсивность движения судов значительно меньше (поскольку условия судоходства на канале лучше, грузоподъемность судов в два раза больше и, как следствие, самих судов в два раза меньше).

Негативное влияние на судоходство оказывают сгонные явления, в результате которых глубина на судовом ходу Нижнего Дона уменьшается. Суда не могут ни выйти в Азовское море, ни войти в Дон и скапливаются в его устье. И это при существующей интенсивности судоходства и при том, что суда в настоящее время идут с недогрузом.

В соответствии с информацией ФГУ «АД ГБУВПиС» на участке р. Дон от Кочетовского гидроузла до г. Ростов–на–Дону в отдельные дни при сгонных ветрах восточного направления прогнозируется глубина 290 см. Кратко суть этой проблемы состоит в следующем.

При расчете допускаемой интенсивности судоходства на естественных водоемах необходимо учитывать допускаемую экологическую нагрузку на их экосистему, в нашем случае на экосистемы рек Дон и Волга. Естественно, чем выше интенсивность судоходства, тем выше экологическая нагрузка. Эта проблема была поднята Донским бассейновым водным управлением еще в 2003 году при проектировании второй нитки шлюза Кочетовского гидроузла. Уже тогда с учетом того, что пуск второй нитки шлюза Кочетовского гидроузла увеличит интенсивность судоходства на Нижнем Дону, шли дебаты о величине допускаемой экологической нагрузки. А предусматриваемое реализацией «Волго–Дона 2» увеличение интенсивности судоходства не идет ни в какое сравнение с ее увеличением при строительстве второй нитки шлюза Кочетовского гидроузла. Естественно, эта проблема актуальна не только для Нижнего Дона, но и для Нижней Волги.

Не меньше, чем экологические аспекты, негативное влияние на судоходство на Нижнем Дону оказывает подъемный железнодорожный мост в г. Ростов–на–Дону. В ожидании подъема моста для прохода как вниз, так и вверх по р. Дон на рейдах перед мостом стоят внушительные караваны судов. И это, опять же, при существующей интенсивности судоходства. Без реконструкции этого моста максимум, что может пропустить Нижний Дон, это грузооборот существующего Волго–Донского водного пути.

Таким образом, коэффициент неравномерности, принятый равным нормативному значению (1,3), при определении реальной грузопропускной способности «Волго–Дона 2» должен быть существенно увеличен. Причем учет хотя бы одного из факторов потребует увеличения коэффициента неравномерности до 1,5–1,7 вместо 1,3 и снизит предполагаемую грузопропускную способность «Волго–Дона 2» на 15–30%. Учет хотя бы одного из факторов б) или г), или исключение из проекта реконструкции подъемного железнодорожного моста в г. Ростов–на–Дону (фактор д) потребует увеличения коэффициента неравномерности в разы, что в несколько раз снизит предполагаемую грузопропускную способность «Волго–Дона 2».

Теперь о показателях стоимости и экологических аспектах сопоставляемых вариантов ВТС.

Что касается стоимости, то можно сказать однозначно, приводимая в печати стоимость «Волго–Дона 2» («Известия» № 180/28195), предоставленная ОАО «Институт Гидропроект», не имеет ничего общего с действительностью, искажает соотношение показателей экономической эффективности сопоставляемых вариантов воднотранспортных соединений и занижена. Для подтверждения этого нет необходимости выполнять детальные сметные расчеты. Достаточно определить, в чем состоят основные затраты по обоим вариантам, и оценить их с использованием объектов–аналогов, как это требует «Методика по определению стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации» (п. 4.38 МДС81–35.2004).

Основную стоимость канала «Евразия» составляют стоимость работ по созданию самого канала и стоимость шлюзов. В свою очередь, основу стоимости «Волго–Дона 2» составляют стоимость работ по дно–углублению, работ, обеспечивающих безопасное двухстороннее движение на речных участках, стоимость шлюзов, стоимость строительства нового гидроузла на Нижнем Дону, стоимость реконструкции подъемного железнодорожного моста в г. Ростов–на–Дону.

Расчеты показывают следующее.

Количество шлюзов на «Волго–Доне 2» значительно больше (24 шлюза на «Волго–Доне 2» против 8 шлюзов на канале «Евразия»), и соответственно стоимость шлюзов в общей стоимости «Волго–Дона 2» существенно выше, чем в общей стоимости канала «Евразия». Сделать «Волго–Дон 2» дешевле

канала «Евразия» можно, только существенно (до двух раз) занизив сметную стоимость его шлюзов и исключив из его общей стоимости стоимость реконструкции подъемного железнодорожного моста в г. Ростов–на–Дону, а также целый ряд других факторов.

Абсолютно недопустимо давать стоимость «Волго–Дона 2» как без учета, так и с учетом стоимости реконструкции подъемного железнодорожного моста в г. Ростов–на–Дону, поскольку эта реконструкция оправдана именно этим воднотранспортным соединением. Причем стоимость реконструкции на самом деле может быть больше указанных 90 млрд руб., так как она наверняка отразится на планировке части города Ростов–на–Дону.

Выборочное исключение из стоимости одного из вариантов ВТС инфраструктурных объектов недопустимо. Если необходимо сравнить стоимость только гидротехнических объектов, тогда инфраструктурные объекты должны быть полностью исключены из обоих вариантов ВТС. Теперь о факторах, существенно увеличивающих реальную стоимость «Волго–Дона 2». Их много, в частности, это стоимость объемов работ по дноуглублению (до 5,5 м), работ, обеспечивающих безопасное двухстороннее движение по всей трассе «Волго–Дона 2», а также стоимость экологического ущерба от выполнения этих работ. Как отмечалось выше, эти мероприятия необходимо выполнить, если настаивать на том, что «Волго–Дон 2» должен пропускать дополнительный базовый грузооборот с Каспия.

Необходимо также учитывать, что в настоящее время на Нижнем Дону сложилась тяжелая водохозяйственная ситуация. В случае обеспечения «Волго–Дона 2» водой из Цимлянского водохранилища необходимо будет учесть затраты на компенсацию экологического и социального ущерба. Переход же на водоподачу из Волги значительно увеличит стоимость капитальных и эксплуатационных затрат на «Волго–Дон 2», поскольку в этом случае высота подъема воды на водораздельный бьеф составит около 100 м.

Первоначальная ориентация на возможность пропустить дополнительный базовый грузопоток с Каспия только одной дополнительной ниткой шлюзов к существующим шлюзам Волго–Донского водного пути и привела к такому неадекватному подходу при оценке стоимости вариантов воднотранспортных соединений, что в результате может спровоцировать ошибочные политические и экономические решения.

Экологический ущерб от реализации «Волго–Дона 2» будет огромным. Он

гораздо больше ущерба от реализации канала «Евразия».

Для иллюстрации этого тезиса достаточно обратить внимание на несколько фактов.

Во-первых, как отмечалось выше, если питание «Волго–Дона 2» будет все-таки производиться из Цимлянского водохранилища, что резко снизит попуски воды в Нижний Дон, то это фактически ставит крест на реализации этого ВТС. И сопоставлять здесь нечего. Реализация в таком виде ВТС «Волго–Дон 2» приведет к экологической и социальной катастрофе.

Во-вторых, совершенно очевидно, что экологический ущерб пропорционален площади территории (включающей и акваторию), затрагиваемой тем или иным видом деятельности, а также интенсивности этой деятельности.

В-третьих, если все же настаивать, что «Волго–Дон 2» должен пропускать базовый грузооборот, то возникает огромный экологический ущерб от: – выполнения дополнительных работ по дноуглублению и работ, обеспечивающих безопасное двухстороннее движение по трассе «Волго–Дона 2» на участках Нижнего Дона и Нижней Волги, при которых около 800 км обеих рек будут фактически перепаханы не только в ходе капитальных, но и ежегодных эксплуатационных дноуглубительных работ; – значительного увеличения экологической нагрузки на водоемы рек Волги и Дона при резком увеличении интенсивности судоходства. В-четвертых, на трассе «Волго–Дона 2» чрезвычайно высок риск экологической катастрофы, особенно при эксплуатации танкеров. И этот риск значительно выше, чем для канала «Евразия». Наличие на трассе «Волго–Дона 2» большого числа участков с минимальным запасом глубин под днищем судов (26 см), радиусами поворота и шириной судового хода меньше нормативных величин, а также указанная выше интенсивность судоходства значительно увеличивают (по сравнению с каналом «Евразия») вероятность аварий судов. Разлив нефти в больших количествах при сложности локализации аварии на речных участках «Волго–Дона 2» (в отличие от канала «Евразия», где аварию можно локализовать в межшлюзовых бьефах) приводит к катастрофе для дельт рек Волга и Дон, городов Астрахань и Ростов–на–Дону.

Здесь перечислены далеко не все аспекты, которые могут увеличить величину экологического ущерба, наносимого «Волго–Доном 2», их

слишком много.

При этом давно необходимо прекратить встречающиеся в некоторых публикациях спекуляции относительно экологического ущерба от канала «Евразия», которые основываются на предположении, что канал «Евразия» непременно должен пойти по существующим водохранилищам и заповедникам. Прорабатывалось много вариантов прохождения трассы канала «Евразия», однако в последнее время приоритет отдается трассе, которая проходит в искусственном ложе вне водохранилищ, на значительном расстоянии от заповедников.

Абсурдными являются заявления об экологической катастрофе в случае заполнения канала «Евразия» соленой морской водой. Почему авторы этих заявлений подают в канал соленую морскую воду, не знают, наверное, даже они.

Приведенных обоснований утверждения о бессмысленности противопоставления, а следовательно, и сопоставления «Волго–Дона 2» и канала «Евразия» вполне достаточно, хотя можно привести еще. Например, проблемы «Волго–Дона 2» с обеспечением требуемых габаритов судового хода на Нижней Волге. Выполненные исследования показали, что «на Нижней Волге основным затруднительным участком являются Саралевские перекаты в левом судоходном рукаве двухрукавного разветвления русла. Оптимальное решение вопроса – перенос судового хода в правый рукав. Однако это вызывает противодействие со стороны экологов, так как правый рукав является одним из крупнейших нерестилищ на Нижней Волге». Нелишне также напомнить о том, какие проблемы для судоходства появятся на Нижней Волге, когда уровень Каспийского моря опять начнет понижаться, как несколько десятков лет тому назад.

Кроме того, существующий Волго–Донской судоходный канал проектировался на грузовые потоки, которые должны были пойти с Волги на Дон из Центральной и Северной части России, а также р. Камы.

Предполагалось, что обратные грузопотоки пойдут в том же направлении. Использование канала для грузопотоков с Каспия не предполагалось. Для этого нужен совсем другой канал. Данные утверждения не являются оригинальными, их разделяют многие специалисты, и высказывались они очень давно.

В своей статье «Проблема водного хозяйства бассейна Манычей», опубликованной в 1925 г., виднейший российский гидротехник М.М. Гришин писал: «Не входя в подробное сравнение судоходного значения обоих каналов... мы подчеркнем лишь то обстоятельство, что оба канала имеют, в сущности, свои отдельные задачи, свои различные районы тяготения грузов, и потому они не являются даже конкурентами друг другу, а совершенно самостоятельными предприятиями, могущими при известных предпосылках существовать одновременно». В заключении правительственной экспертизы специальной рекогносцировочной экспедиции 1927 г., обследовавшей Манычское направление Каспийско–Азовского водного пути с точки зрения его конкурирующего с Волго–Донским каналом значения, было указано: «Экспертный совет признает, что экономика транспортных возможностей манычского соединения зиждется на использовании совершенно иных районов, нежели обслуживаемые Волго–Донским каналом, и основывается на иных перспективах развития народного хозяйства по времени и по размерам основных капитальных вложений». Таким образом, конкуренция «Волго–Дона 2» и канала «Евразия» является искусственной, они ориентированы совсем на разные грузопотоки. Если есть дополнительная грузовая база в Центральной и Северной части России, а также с р. Камы и «Волго–Балта», надо рассматривать возможность модернизации Волго–Донского водного пути. Если есть дополнительная грузовая база на Каспии, надо рассматривать возможность строительства канала «Евразия».

Причем речь идет только о модернизации, а не о строительстве «Волго–Дона 2», поскольку пропускная способность Нижнего Дона и Нижней Волги ограничена, и строительством любого количества дополнительных ниток шлюзов грузопропускную способность Волго–Донского водного пути в несколько раз не увеличишь.

Судя по всему, в последнее время сторонникам «Волго–Дона 2» становится ясна бесперспективность «Волго–Дона 2» для целей пропуска дополнительного грузопотока с Каспия. На этом фоне возникает все чаще звучащий в последнее время примирительный тезис о возможности и даже необходимости последовательной реализации обоих рассматриваемых вариантов ВТС, который принципиально не только неверен, но и вреден. Он, скорее всего, спровоцирует следующее предложение – построить на Волго–Донском водном пути не две дополнительные нитки шлюзов, а только одну и при этом канал «Евразия» вообще больше не рассматривать.

Обоснования этого предложения будут следующими:
– во–первых, это дешевле;

- во-вторых, это повысит безопасность эксплуатации;
- в-третьих, это все-таки увеличит грузопропускную способность, хотя и не до требуемой величины (величины дополнительного грузопотока с Каспия), но увеличит.

Предложение такое же бессмысленное, как и «Волго–Дон 2», поскольку для повышения безопасности лучше потратить деньги на ремонт существующих сооружений, улучшение условий судоходства на Нижнем Дону, модернизацию системы автоматики и управления, аварийных ворот и заградительных устройств и так далее. Это будет гораздо дешевле и немного увеличит грузопропускную способность Волго–Донского водного пути. А увеличивать больше и не надо, так как Нижний Дон больше не пропустит. Самое печальное, что вариант строительства второй нитки существующего Волго–Донского водного пути уже озвучивается, причем в отраслевой печати (журнал «Речной транспорт». XXI век. 2010 г. № 5 (47). С. 35–45) и без всяких оговорок на то, что решение должно приниматься на основе работы по сопоставлению технико–экономических характеристик двух вариантов новой судоходной артерии. Прямо заявляется: «В новой ФЦП «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2015 – 2020 годы)» с подпрограммой «Внутренний водный транспорт» просто необходимо предусмотреть строительство вторых ниток на Волго–Донском судоходном канале, завершение строительства которых следует ожидать не ранее 2025 года». При этом опять обещаются совершенно нереальные результаты этого проекта, а именно, возможность «приумножить грузопоток до 50 млн тонн», что, как было показано выше, невозможно даже при строительстве двух дополнительных ниток шлюзов. Зная современную ситуацию, можно быть уверенным, что решение о строительстве второй нитки шлюзов Волго–Донского водного пути приведет к печальному результату. О модернизации и безопасности существующих сооружений «забудут». Все будут осваивать деньги, выделенные на новую нитку шлюзов, ведь их там будет значительно больше.

Существует, кстати, и другой вариант развития событий, связанный с осознанием бесперспективности «Волго–Дона 2», – это предложение на основе не слишком корректных и пессимистических оценок показателей экономической эффективности обоих воднотранспортных соединений, а также весьма схематичной оценки технических, экологических, социальных и геополитических аспектов их реализации отказаться от реализации любого из сравниваемых воднотранспортных соединений.

Создается впечатление, что вариант воднотранспортного соединения «Волго–Дон 2» был предложен только с целью противопоставить хоть что–то

каналу «Евразия». Это подтверждается даже тем, что сама реанимация идеи второй нитки «Волго–Дона» произошла после того, как идея канала «Евразия» стала достоянием широкой общественности.

Как уже отмечалось в начале статьи, деньги потрачены на работу, итоги которой ни в коем случае не могут служить основой для подготовки концептуальных предложений Правительству Российской Федерации и Правительству Республики Казахстан по реализации выбранного варианта устранения существующих ограничений роста объемов перевозок между Каспийским и Азово–Черноморским бассейнами. Отвлечение времени и средств на никому не нужный вариант новой судоходной артерии под названием «Волго–Дон 2» не позволило с должной основательностью выполнить проработки по каналу «Евразия». Любые решения, принятые по результатам этой работы, не надежнее, чем гадание на кофейной гуще.

Совершенно очевидно, что вопрос о строительстве новой судоходной артерии между Каспийским морем и Азово–Черноморским бассейном для устранения ограничений роста объемов перевозок с Каспия требует более глубокой проработки. При этом речь идет не только об экономических, технических, экологических, социальных и геополитических аспектах.

Существует много неопределенностей. Например, требует дополнительного изучения структура грузопотоков. Высказываются предположения, что нефть и продукты ее переработки не будут определяющими в этой структуре, контейнерные и навалочные грузы составят им в ближайшем будущем конкуренцию. Несомненно, требует более глубокого изучения вопрос о заинтересованности в создании канала «Евразия» тех стран, чьи грузы могут составить дополнительный грузопоток с Каспия, а также объем возможных инвестиций с их стороны. Причем это может стать определяющим для принятия решения о целесообразности реализации нового ВТС. Однако никаких исследований по этой теме выполнено не было. И это только некоторые вопросы, требующие более глубокого изучения.

В сложившейся ситуации единственно правильным будет отказ от дальнейшего рассмотрения ВТС «Волго–Дон 2», абсолютно надуманного проекта, не имеющего ничего общего с реальностью, и более тщательная проработка проблем, связанных с возможностью реализации канала «Евразия».

Collection by gagarinalg.ru