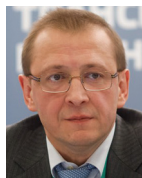


Перспективы строительства Евразийского канала



М. А. Асаул,
д. э. н., профессор,
заместитель директора
Департамента транспор-
та и инфраструктуры
Евразийской экономиче-
ской комиссии, профессор
кафедры «Экономика
автомобильного тран-
спорта» Московского
автомобильно-дорожного
государственного
технического университе-
та (МАДИ)



А. Е. Мохов,
к. п. н., заместитель
начальника отдела
естественных монополий
Департамента транспор-
та и инфраструктуры
Евразийской экономиче-
ской комиссии



Н. В. Шаталова,
к. т. н., ведущий научный
сотрудник Института
проблем транспорта
им. Н. С. Соломенко
Российской академии
наук

На заседании Высшего Евразийского экономического совета (совета глав государств Евразийского экономического союза (ЕАЭС)), прошедшем 14 мая 2018 г. в Сочи, президент Казахстана Нурсултан Назарбаев призвал обсудить проект соединения водным путем, т. е. судоходным каналом, бассейнов Каспийского и Черного (включая Азовское) морей [1]. Эта геополитическая проблема поднималась в разные периоды истории [2]. Сейчас наступил благоприятный момент для ее решения в технологическом, экономическом и политическом аспектах.

Основная цель масштабного транспортного проекта, интерес к которому вернулся в наши дни, — возможность использования потенциального мощного транспортного ресурса, основанного на восполняемом природном энергетическом источнике, с учетом задач экономического развития, актуальных и достижимых сегодня.

Суть проекта состоит в прокладке Евразийского канала (Евразийского трансконтинентального канала), значение которого может быть в той или иной степени сходно со значением Суэца и Панамского канала.

Строительство нового, предполагающего транзит морских судов транспортного канала может быть осуществлено по долине Кумо-Манычской впадины — географической границе Европы и Азии, представляющей собой практически идеальное место для целей указанного строительства. Канал свяжет внутренние области Евразии с бассейнами Атлантического и Индийского океанов. Он соединит кратчайшим путем самый большой изолированный водный бассейн планеты, главную внутреннюю акваторию Евразии — Каспийское море — с Азовским и Черным морями.

Реализуя данный геополитический и экономический проект, Россия и Евразийский экономический союз (ЕАЭС) смогут эффективно задействовать природно-ландшафтный потенциал и базовые восполняемые ресурсы.

Обоснование предполагаемого проекта

Первая насущная и актуальная задача, которую предстоит решать в рамках Большого Евразийского проекта, заклю-

чается в перераспределении водных ресурсов Северо-Кавказского региона, их более равномерной локации для предотвращения частых катастрофических наводнений, приносящих жертвы и разрушения, большие материальные потери. Эта задача разрешима посредством строительства новых и реконструкции существующих в регионе ирригационных или водоотводных каналов по генеральным направлениям: Кубань, Терек — Евразийский канал (Кумо-Манычская впадина).

Новый ирригационный канал может быть проложен по следующему маршруту [3]: р. Кубань (начало у ст. Темижбекской) — р. Челбас — р. Калалы (приток р. Егорлык, впадающей в Кумо-Манычскую водную систему).

Из существующих в регионе ирригационных каналов в водную систему Евразийского канала с целью его подпитки могут быть включены Терско-Кумский, Кумо-Манычский, Большой Левобережный, Невинномысский каналы. Это будет способствовать и отводу из бассейна Кубани и Терека избытка воды для предотвращения разрушительных наводнений. Юг России сможет органически войти в реализуемое таким образом «европейское водное кольцо».

Основной задачей евразийского трансконтинентального морского канала станет обеспечение транзита судов и грузов из регионов Центральной и Юго-Восточной Азии, Среднего Востока в Средиземноморский бассейн и обратного транзита.

Основная прибыль от реализации проекта может быть получена за счет тарифных сборов с перевозимых грузов, а также вследствие использования водных ресурсов системы канала в хозяй-

Предполагаемое место строительства канала Каспий – Азовское море



Рис. 1. Территория строительства Евразийского морского канала

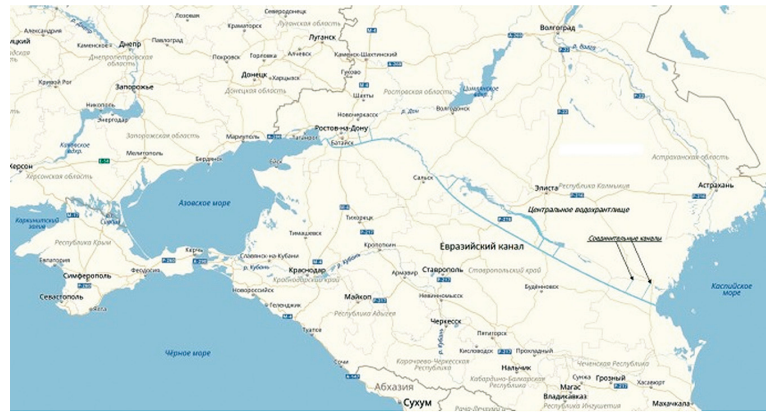


Рис. 2. Предполагаемый маршрут канала

ственных целях. К тому же, реализация проекта предполагает создание вокруг него соответствующей разветвленной и многофункциональной инфраструктуры, способной приносить значительную коммерческую прибыль и создавать рабочие места.

Евразийский канал имеет хорошую перспективу стать основой разветвленного коммуникационного комплекса, так как торговые и общественно-политические связи между странами Европы и Азии все больше оживляются. Новое развитие данному направлению торговых путей придает евразийская интеграция на постсоветском пространстве (создание ЕАЭС). Именно сейчас сооружение канала можно считать экономически и геополитически своевременным.

Создание Евразийского канала представляет собой большой интеграционный проект, содержащий положительный коммуникационный, коммерческий и социальный потенциал, способный оказать мощное объединяющее действие на пространстве ЕАЭС.

Евразийский канал необходим для появления Евразийского морского пути, новой трассы, которая пройдет из Азии вдоль всей южной оконечности Европы и значительно облегчит и удешевит грузоперевозки из внутренних и восточных районов Евразии к европейским открытым акваториям и наоборот. Преимущества такого пути очевидны и для осуществления торговых связей стран Европы, Средиземноморья с государствами Среднего Востока (прежде всего Ираном), Персидского залива, Южной Азии (Индией, Пакистаном, Шри-Ланкой и др.) с учетом реализуемого международного транспортного коридора (МТК) «Север–Юг» (рис. 3, 4). Он пройдет по маршруту: бассейн Индийского океана – Аравийское море – страны Залива,

Иран – Каспийский бассейн – Россия – зарубежные страны Европы [4] – и окажется сопряженным в районе Каспия с предполагаемым Евразийским морским путем.

Путь со Среднего Востока (прежде всего из Ирана) в Средиземноморье через Евразийский канал (по которому пойдет грузопоток иранской нефти, стали, а в обратном направлении – европейских промышленных товаров) на треть короче пути через Суэц (если полагать о. Крит точкой встречи маршрутов). К тому же новый путь гораздо безопаснее, так как будет проходить по территории России вместо конфликтно-опасных регионов Ближнего Востока и Африканского Рога. Следовательно, рассматриваемый маршрут, учитывая дорожные издержки и страховые риски, будет конкурентоспособнее.

Интересен этот морской путь будет и для Китая в свете сопряжения данного мореходного участка с маршрутом, активно пропагандируемого и реализуемого Китаем Нового шелкового пути (и соответствующего ему Экономического пояса).

Для ряда стран ЕАЭС (Армении – через Иран; Казахстана; Кыргызстана), Азербайджана, Туркменистана Евразийский канал явится водным выходом к Мировому океану (грузопоток сможет включить транспортировку нефти и нефтепродуктов на рынки Европы и Америки, хлопка для нужд Европы на биржу в Триесте, руд, концентратов, промышленных и сельскохозяйственных грузов). По предварительным расчетам общий годовой объем грузопотока из стран Среднего Востока, Персидского залива, Южной и Юго-Западной Азии в страны ЕАЭС и СНГ, Евросоюза составит 20 млн т.

Таким образом, строительство канала позволит задействовать и исполь-

зовать особенности географии России и возможности ее коммуникаций для доставки транзитных грузов прежде всего евро-азиатского направления (применительно к транспортным коммуникациям канал будет выполнять кумулятивную, объединяющую функцию).

Евразийский канал откроет удобный доступ к внутренним регионам Евразии, богатым природными ресурсами, транспортировку которых с успехом можно осуществлять относительно экономичным водным путем. Так, согласно заявлению американских экспертов, только на Каспийском шельфе, в относительно небольшом регионе, находится 4 % мировых запасов нефти [5]. В 2000 г. в казахстанском секторе Каспийского моря было открыто одно из крупнейших нефтегазовых месторождений – Кашаган, с предполагаемыми запасами нефти шесть миллиардов тонн (и 1 трлн куб. м природного газа). Общие запасы нефти Прикаспийского региона российскими экспертами оцениваются в 30 млрд т [6], что составляет приблизительно седьмую часть мировых запасов. Следовательно, Евразийский канал открывает самый короткий путь транспортировки в Европу больших запасов углеводородного топлива.

Этим обоснован интерес стран Запада к данному региону. В поставках нефти из Прикаспийского региона заинтересованы прежде всего страны Евросоюза. Средиземноморский рынок Европы – крупный потребитель нефти, однако собственное производство в этом районе составляет всего около 10 % от потребности.

Сейчас по территории РФ осуществляется транспорт российской прикаспийской нефти и нефти соседних государств: по трубопроводной системе Каспийского трубопроводного консорциума (в первую очередь



Рис. 3. Международный транспортный коридор «Север–Юг» (красная линия) и Южный морской путь (синяя)

нефть Казахстана, порядка 40 млн т/год) и по трубопроводу Баку–Новороссийск (нефть Азербайджана, порядка 1 млн т/год) — к новороссийским нефтяным терминалам. Несмотря на рекордные объемы прокачки Каспийского трубопроводного консорциума (КТК, рис. 5), ощущается острая необходимость в дополнительных мощностях для транспортировки большой каспийской нефти. Периодически всплывает обсуждение весьма спорного проекта — строительства подводного нефтепровода Актау (Казахстан) — Баку (Азербайджан), характеризующегося неизбежными экологическими проблемами и дороговизной (нефтепровод предлагают провести по морскому дну).

Прикаспийской нефтью заполняется и трубопровод Баку — Тбилиси — Джейхан (БТД), рассчитанный под азербайджанский объем нефтяного экспорта, функционирование которого не связано с РФ и никоим образом не может способствовать решению проблемы транспорта нефти ни России, ни Казахстана.

К тому же при трубопроводной транспортировке нефтепродуктов в наших климатических условиях на их перекачку и необходимый подогрев тратится существенная часть энергоносителя, процесс становится энергоемким и дорогим. В конечных пунктах трубопроводных систем (выходящих к портам) требуется перегрузка на танкерный флот для доставки потребителю в Европе.

Государства внутренней и восточной Евразии все активнее реализуют новые транспортные маршруты выхода к мировым рынкам, встречая ответную заинтересованность (в ресурсной базе) западных индустриальных стран. Во

времена существования СССР он контролировал значительную часть маршрутов евразийского транзита, направляя и формируя трансконтинентальные грузопотоки и проводя единую транспортную политику с едиными тарифами. Сегодня в государствах СНГ наблюдаются различия по состоянию инфраструктуры, транспортного парка, тарифам и т. п. Ранее эти государства были включены в интегрированные советские внешнеэкономические маршруты, сейчас они заинтересованы в продвижении и создании новых коммуникаций в условиях общей либерализации евразийских границ [7]. Предпочтение будет отдано наиболее конкурентным и эффективным транспортным маршрутам.

После строительства Евразийского канала Евразийский морской путь будет в конкурентном плане выгодно отличаться от других транспортных маршрутов Прикаспийского региона, совмещающих водные и сухопутные (в первую очередь трубопроводные) отрезки. Основная ликвидность и основная составляющая грузопотоков региона — нефть. Суммарная пропускная способность (грузооборот) российских портовых мощностей Азово-Черноморского бассейна достигает порядка 270 млн т (по итогам 2017 г.), 119 млн т приходится на переработку сухих грузов и 151 млн т — на перегрузку наливных грузов, в основном нефти и нефтепродуктов. При этом отмечается большая загруженность портов.

В рамках реализации и эксплуатации евразийского транспортного комплекса, основой которого может стать Евразийский канал, нефть может загружаться

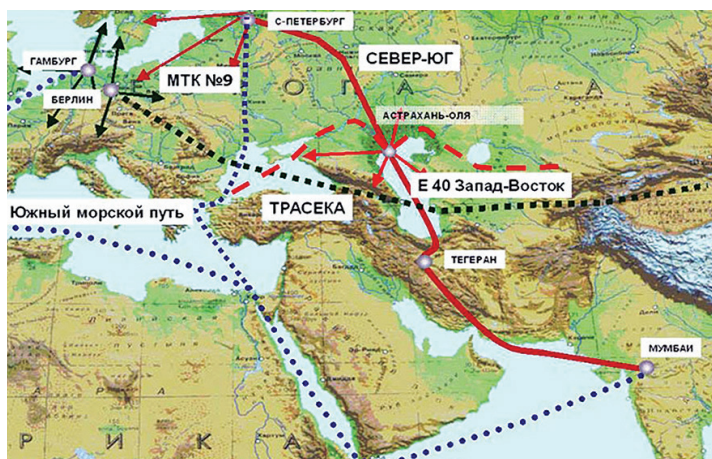


Рис. 4. Международный транспортный коридор «Север–Юг» в сопряжении с предполагаемым Евразийским каналом (красная линия) и Южным морским путем в сопряжении с Панъевропейским транспортным коридором № 9 (синяя)

с шельфовых месторождений на суда танкерного флота (водоизмещением 8–10 тыс. т) и транспортироваться водным путем, что кардинально удешевит ее перевозку.

Нужно упомянуть реализуемый при участии ряда стран Запады транспортный коридор ТРАСЕКА (рис. 4), который должен через Каспий, Южный Кавказ и Черное море (или территорию Турции) связывать внутренние районы Азии со Средиземноморьем. Особенность этого транспортного проекта, не затрагивающего территорию России, — несколько перегрузок с водного транспорта на наземный. Уже таким образом транспортный коридор ТРАСЕКА уступает по коммуникационным возможностям потенциалу Евразийского морского пути.

Геополитические реалии ЕАЭС как интеграционного объединения, связующего Европу и Атлантический бассейн с Азией и Тихоокеанским бассейном, дают ему большие преимущества от реализации трансконтинентальных коммуникаций (с целью получения доходов от международного транзита). Так, например, Китай, Южная Корея, страны Европы, выбирающие практически всегда оптимальные экономические схемы, независимо от политической конъюнктуры смогут стать пользователями новых евразийских маршрутов на взаимовыгодных основах.

В Южном федеральном округе (Волгоградская обл.) находится важная водная коммуникация — Волго-Донской судоходный канал, основное назначение которого состоит в транзите волжских грузов в Азовское море. Он допускает прохождение главным образом речных судов, а также судов класса «река–море»

и не приспособлен для прохождения больших морских судов. Условия судоходства в Волго-Донском транспортном коридоре определяют следующие основные параметры: глубина водного пути 3,5 м, ограничивающая максимальную грузоподъемность судов 7 тыс. т, и сезонность навигации (8–9 месяцев в году).

Вследствие географических реалий Волго-Донской речной канал и Евразийский морской канал (несмотря на возможность их местонахождения в одном географическом регионе) различаются по функциональному назначению. Каналы призваны обеспечить функционирование двух разных транспортных маршрутов, идущих из разных (соседних) экономических макрорегионов.

Волго-Дон, по характеру судового транзита речной канал, соединяя обширные системы Волги и Дона, был призван обеспечить доступ грузов из южных и центральных регионов европейской России к морским портам (откуда после перегрузки на морские суда возможно дальнейшее движение грузов, в частности на мировые рынки) и обратный транзит.

Евразийский морской канал призван обеспечивать трансконтинентальные грузопотоки, способствовать товарообмену внутренних регионов Евразии, Южной Азии, ЕАЭС, Евросоюза и Дальнего Востока. Волго-Дон не сможет конкурировать с Евразийским каналом. Во-первых, после строительства нового канала водный путь между Каспийским и Азовским морями сократится примерно на треть по сравнению с Волго-Донским речным путем — расстояние от моря до моря по Евразийскому каналу составит около 675 км. Во-вторых, как известно, морские перевозки самые малозатратные и фрахт морского транспорта самый дешевый. Это обстоятельство определяет значительное преимущество при формировании маршрута трансконтинентального грузопотока в пользу Евразийского морского канала по сравнению с речным Волго-Донским путем. В-третьих, грузам, загружаемым на крупные морские суда в любом порту мира (в частности, в прикаспийских портах) и следующим по назначению через Евразийский морской канал, не нужна будет перегрузка на речные суда. Следовательно, перевозчики смогут избежать дополнительных расходов на перегрузку, что также даст конкурентное преимущество Евразийскому каналу на

рынке транзитных перевозок. В-четвертых, вследствие более южного положения Евразийский канал, в отличие от Волго-Дона, будет работать круглый год (на Волго-Донском пути, реках Волга, Дон зимний перерыв в навигации длится 3–4 месяца). В районе строительства Евразийского канала (Кумо-Манычская впадина) пресноводные водоемы замерзают только в суровые зимы, но ледостав неустойчив, обычно локальные ледовые явления (забереги, шуга) бывают только в январе-феврале. Зимой и осенью в регионе преобладают относительно теплые западные ветры с Атлантики (система Евразийского канала — большой водный резервуар также будет способствовать конвекции тепла). Таким образом, всегодный Евразийский канал обретет еще одно существенное преимущество по сравнению с Волго-Доном для обеспечения растущего евразийского транзита.

Кроме того, появится возможность доставлять часть грузов морскими судами по Волге достаточно далеко в глубь континента. В этом случае перегрузка в нижнедонских портах на речные суда и путь через р. Дон и Волго-Донской канал станут неактуальными: такие грузы пойдут через Евразийский морской канал и далее по р. Волге без перегрузки.

В свое время параллельно с прокладкой Волго-Донского канала были выполнены работы, чтобы осуществить по речному Волго-Донскому судоходному каналу своеобразный квазиморской транзит, т. е. транзит судов класса «река-море» (что не позволяли относительно небольшие глубины среднего и отчасти нижнего течения р. Дон). В нижнем течении р. Дон проводили работы по углублению фарватера. В среднем течении реки, где требуемая глубина фарватера не могла быть обеспечена землечерпательными работами, было посредством шлюзования р. Дон сооружено Цимлянское водохранилище, основным назначением которого стало поднятие уровня Дона для прохода судов «река-море». Цимлянская плотина нарушила естественное течение Дона, равнинной реки, а Цимлянское водохранилище затопило около 2700 км² плодородных пойменных земель. Все это нанесло огромный урон речной системе и биоте Дона (самым очевидным негативным следствием явилось уничтожение местных популяций осетровых) и способствует их дальнейшей деградации.

Придание речному Волго-Дону не свойственных ему квазиморских функ-

ций выглядит так же, как выглядело бы проложение Суэцкого морского канала через русло р. Нил со всеми неизбежными последствиями. В настоящее время эти функции Волго-Дону трудно выполнять вследствие заиливания искусственно прорытых речных фарватеров. Строительство Евразийского морского канала и снятие с Волго-Дона функций квазиморского транзита позволит исключить необходимость существования (для решения его основной цели — подъема уровня Дона) Цимлянского водохранилища, а значит, будет способствовать восстановлению донской и азовской экосистем в будущем.

Функционирование канала будет обеспечиваться энергетической составляющей Евразийского проекта — ГЭС будут нужны для поставки энергии на гидросооружения канала. Предполагается ввод в строй новых ГЭС, призванных реализовать экологически безопасные энергопотенциалы (на основе возобновляемых гидроресурсов). Евразийский канал будет морским по способу транспортировки грузов, но вследствие шлюзового характера пресноводным (подобно Панамскому каналу). На водной системе Евразийского канала (как на основной магистрали, так и на подпитывающих каналах) может генерироваться значительное количество электроэнергии. Доход от реализации электроэнергии ГЭС (строительство которых может осуществляться параллельно с прокладкой Евразийского канала на водных магистралях) станет дополнительным финансовым вкладом в ходе эксплуатации данной системы.

Строительство двух значительных по мощности ГЭС (на Пролетарском и Чаграйском водохранилищах, которые в рамках реализации проекта могут быть объединены) относится к эксклюзивным особенностям проекта. В случае строительства Евразийского канала не будет шлюзования (перекрытия плотинами) крупных равнинных рек: все плотины ГЭС будут размещены на существующих в Кумо-Манычской впадине водохранилищах (возможно строительство малых ГЭС на подпитывающих каналах).

По авторитетному мнению председателя Южного научного центра РАН академика Геннадия Матишова, «...канал «Азов-Каспий» (т. е. Евразийский канал) выгоден тем, что на его маршруте нет проходных рыб. В этом плане мы ничего не нарушаем... если при строительстве мы сохраним площадь зеркала пресной



Рис. 5. Схема нефтепровода Каспийского трубопроводного консорциума

воды и прилегающие водоемы, Манычские и Чограйские плесы, чтобы птицам было где отдохнуть и пропитаться, то будет все в порядке». В то же время академик говорит, что «Волго-Донской канал и последующее строительство каскада водохранилищ на Волге нарушили пути миграции рыб, что резко отрицательно сказалось на их количестве» [8].

Таким образом, с учетом сказанного можно заключить, что реализация водной системы Евразийского канала с возведением на ней ГЭС не будет наносить ущерба природе и противоречить современным экологическим установкам.

По всей видимости, на территории нашей страны, за исключением Евразийского проекта, практически невозможно в обозримом будущем возводить крупные ГЭС (на равнинных территориях), так как в российских условиях при этом требуется перекрывать плотинами крупные равнинные реки в густонаселенных районах страны.

Отметим, что в ходе реализации Федеральной программы «Юг России» осуществлено строительство малых ГЭС [9]: Теучежской (на плотине Краснодарского водохранилища, мощностью 48 МВт); Егорлыкской (на р. Егорлык, 14,2 МВт); на конечном сбросе Невинномысского канала (в Сенгилеевское водохранилище, в районе г. Ставрополь, 10 МВт); Веселовской (на Веселовском водохранилище, в ареале трассы предполагаемого канала, 2,5 МВт).

Гидроэлектростанции системы канала могут поставлять энергию для других потребителей Южного и Северо-Кавказского федеральных округов (СКФО). Российская экономика, особенно экономика Юга России, сталкивается с нехваткой

необходимых резервов в производстве и транспорте энергоресурсов. Создание новых ГЭС позволит повысить энергетическую безопасность, удовлетворит потребности в электроэнергии многих промышленных и бытовых потребителей и будет содействовать тем самым развитию экономики ЮФО и СКФО.

Гидроресурсы представляют собой восполняемые природные ресурсы, это неисчерпаемый источник получения энергии и связанного с ее реализацией дохода. Так, в богатых гидроресурсами странах Северной Европы на ГЭС получают основной объем электроэнергии: в Норвегии приблизительно 99 %, в Швеции более 50 %. При грамотной локализации ГЭС гидроэнергетика может быть экологически чистым производством. Строительство Евразийского канала и новых сопутствующих ГЭС потребует лишь незначительного подъема уровня воды в имеющихся водохранилищах. При этом в зону отчуждения попадут неиспользуемые засушливые земли, что никоим образом не ухудшит экологическую обстановку и хозяйственную деятельность в регионе. Напротив, увеличится зеркало пресных вод, усилится его благоприятное воздействие на местную биоту.

Следует отметить, что ГЭС на водной системе Евразийского канала будут находиться вне конкуренции в качестве поставщиков электроэнергии, необходимой для работы шлюзов канала и других гидротехнических сооружений, вследствие исключения расходов на транспортировку энергии. Это гарантированно будет обеспечивать им загрузку производственных мощностей при любой конъюнктуре на энергетическом рынке.

Для строительства Евразийского канала целесообразно учредить новую строительную компанию (подобно тому, как это делалось в СССР для каждой большой стройки), которая стала бы генеральным подрядчиком проекта (для наиболее эффективного и ответственного управления всеми этапами строительства). Оптимально, чтобы капитал строительной компании был акционерным (в практику большинства крупных промышленных проектов мира входит привлечение частных инвестиций).

Осуществление этого большого евразийского проекта будет способствовать масштабному строительству портовой и прилегающей инфраструктуры, стимулировать развитие сферы водного транспорта (судостроения, судоходства). Для этого строительства возможно привлечение государственного и частного капитала. В рамках программы финансирования евразийского проекта, осуществление которого может стать событием мирового масштаба, вероятно, удастся привлечь средства международных фондов, оказывающих поддержку в развитии транспортных коридоров в Восточной Европе.

Проект Евразийского канала (как его строительства, так и функционирования), имеющий важную коммуникационную составляющую, способен оказать существенное влияние на развитие производственной базы, в частности на юге России, следует отнести к локомотивным. Известно, что масштабное строительство коммуникаций и гидрообъектов приводит к эффекту оживления экономики и к ее качественной реструктуризации. Необходимость в проектах, способных стать локомотивными, особо проявляется в периоды, когда экономика проходит этапы структурного изменения. Локомотивные проекты в такие периоды играют роль центров роста и генераторов экономической инициативы, служат для общества материальными символами динамичности процессов, позволяющими по достоинству оценить возможности экономики (так, например, программа модернизации американской экономики Рузвельта включала первым этапом масштабное строительство плотин, дамб и других гидрообъектов).

Россия и ЕАЭС получают от прокладки евразийского трансконтинентального канала существенные геополитические дивиденды. Осуществление проекта

с потенциалом «проекта века» позволит продемонстрировать возможности совокупной экономики и поступательный вектор ее развития. Строительство Евразийского канала «продлевает» Атлантический бассейн до Урала (восстановившаяся существовавшая в близком геологическом времени реалии), очерчивая контуры глобальной Европы, что декларировалось еще Шарлем де Голлем.

Евразийский канал важен для решения вопросов внутренней безопасности России на южном направлении. Русская равнина относительно легко проницаема для незаконной миграции и нелегального трафика. Канал, направляя пересекающие его наземные транспортные потоки по определенным маршрутам, станет важнейшим рубежом правоохранительного контроля «от моря до моря» в пределах северокавказских приграничных регионов. Реализация проекта будет способствовать своеобразной управленческой «компактизации» территории страны. Канал станет важным коммуникационным комплексом, расширяющим транспортные возможности, сокращающим издержки, облегчающим процессы административного управления, и к тому же — защитным барьером при надлежащем контроле и мониторинге. Отметим, что создание эффекта закрытого пространства (рекреационного эффекта) позитивно скажется на общем фоне социальной обстановки (прежде всего в ЮФО и СКФО).

После реализации проекта будет отмечаться относительное смягчение климата в регионе прокладки канала (прежде всего, увлажнение засушливого климата на востоке ЮФО и СКФО — самых сухих районов России). Водная система Евразийского канала окажет влияние на уменьшение разницы критических зимних и летних температур (т. е. на суровость климата) в прилегающей местности, что актуально для российских климатических условий.

С позиций экологии Евразийский канал совместим с ландшафтом региона, так как фактически воспроизводит пролив между Европой и Азией, существовавший в недавнем геологическом прошлом (несколько тысяч лет назад). После строительства канала восстановится плодородие многих земель Предкавказья, превратившихся в полупустыню после исчезновения пролива. Подчеркнем еще раз, что система канала будет расположена вне традиционных путей идущих на нерест рыб ценных видов, т. е. не нарушит нормальной жизнедеятельности природных

комплексов и рыбного хозяйства. Напротив, система канала станет экологической нишей для речных и озерных видов рыб, что немаловажно в условиях общемирового уменьшения водных биоресурсов.

Создание Евразийского канала будет содействовать появлению большого количества рабочих мест в ходе его строительства и последующей эксплуатации, улучшит условия жизни населения, будет способствовать занятости в таких хозяйствах, как транспортный комплекс, энергетика, сельскохозяйственное производство, рыболовство, туристический сервис.

Осуществляя данный большой евразийский проект, Россия сможет оптимально использовать свое выгодное геополитическое положение и возобновляемые природные ресурсы. Евразийский канал окажет значительное влияние на развитие внутриконтинентальных экономических связей, станет ключевым транспортным комплексом Евразии: обеспечит возможность морского судоходства в ее центральных районах, расширит географию внутренних торговых путей. В качестве важной магистральной транспортной коммуникации система канала будет способствовать укреплению связей между странами ЕАЭС. Для региональной экономики Юга России система канала будет системообразующим транспортным элементом.

После принятия решения о реализации этого евразийского проекта будет необходима специальная программа разработки и финансирования его, так как по всем показателям предполагаемое строительство соответствует статусу строительства государственного уровня.

Беспрецедентная по объемам и результатам строительных работ практика демонстрирует, что значимые масштабные проекты в строительстве успешно осуществимы в нашей стране. Реализация Евразийского канала будет способствовать развитию коммуникаций, судоходства, судостроения, портовой и рекреационной инфраструктур, энергетике. Канал будет содействовать оптимизации водно-транспортной и ирригационной сетей, экономии невозобновимых природных ресурсов (посредством использования возобновляемых), освоению малоиспользуемых и неиспользуемых земель в теплом климатическом поясе; позволит кардинально решить вопрос о путях транспортировки каспийской нефти.

Евразийский канал призван служить укреплению общей безопасности, исполняя роль внутреннего рубежа контроля

(в свете генеральной тенденции повышения прозрачности государственных границ внутригосударственные рубежи контроля начинают играть все более значительную компенсационную роль в обеспечении стабильности).

Континентальная (т. е. евразийская) значимость проекта будет определять уровень внимания к нему мировой общественности. Практическое завершение (фактом строительства Евразийского канала) создания планетарной системы трансконтинентальных морских каналов станет незаурядным мировым событием. ■

Литература

1. Сообщение ТАСС: Назарбаев призвал ЕАЭС обсудить проект судоходного канала между Черным и Каспийским морями // ТАСС. 2018. 14 мая. — URL: <http://tass.ru/ekonomika/5198706>
2. Путин подарит Назарбаеву Мировой океан // «Свободная Пресса». 2018. 13 июня. — URL: <https://svpressa.ru/economy/article/200320/>
3. Гришин М. М. Проекты использования вод бассейна Маньчжунь // Водная магистраль Волга — Дон — Азовское море. 1925. Вып. 3.
4. Асаул М. А., Мохов А. Е. Новые транспортные маршруты между Европой и Азией // Транспорт РФ. 2017. № 6 (73). С. 31–35.
5. Васильева В. Каспийская страховка для Запада // Независ. газета. 2002. 25 дек.
6. ФЦП «Юг России» (принята Постановлением Правительства РФ от 08–08–2001 № 581 (ред. от 14–02–2002)). II. Геостратегические приоритеты на Юге России. 2.3. Создание магистральных сетей для экспортной поставки нефти и газа через территорию региона.
7. Ганеева М. В. Внутренние угрозы экономической безопасности Евразийского экономического союза // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия «Экономика». № 2, 2017. С. 168–177.
8. Берковский Б. Азов — Каспий: маршрут XXI века // Южный Федеральный. 2004. 08–15 дек. № 48 (173).
9. ФЦП «Юг России» (принята Постановлением Правительства РФ от 08–08–2001 № 581 (ред. от 14–02–2002)). V. Мероприятия регионального значения, требующие государственной поддержки. 5.3. Развитие производственной инфраструктуры.