

## Путин строит канал

В своем ежегодном послании Федеральному Собранию России, президент России Владимир Путин выдвинул на сей раз несколько необычную задачу – строительство второй линии Волго-Донского канала.

Новый транспортный проект, анонсированный президентом, призван изменить геополитическое значение Каспийского моря. «Эта новая транспортная артерия позволит кардинальным образом улучшить судоходное сообщение между Каспийским и Черным морем. Это не просто даст выход прикаспийским государствам в Черное и Средиземное море, в Мировой океан, но и качественно изменит их геополитическое положение и позволит им стать морскими державами», - отметил президент.

Заявление тут же прокомментировать министр транспорта России Игорь Левитин: «Мы сейчас проанализируем, и поскольку президент пригласил все прикаспийские государства принять участие в этом проекте, видимо, нам нужно будет предложить создать консорциум».

Вообще, призывать в России строить каналы – дело рискованное, из-за того, что быстро перебрасывается аналогия с возведением Беломоро-Балтийского канала, который был построен Управлением лагерей ОГПУ в 1931-1933 годах. Но, раз президент заявил об этом проекте, то стоит его рассмотреть.

Нынешний Волго-Донской судоходный канал, введенный в строй в 1959 году, имеет протяженность 101 километр, 13 шлюзов и пропускную способность в 16,5 млн. тонн грузов за навигацию (220 суток). В 2004 году на канале была проведена модернизация системы обеспечения безопасности судоходства. Канал, при существующем оборудовании, может пропускать суда длиной 145 метров, шириной 18 метров и с осадкой 4 метра. Новые каспийские танкеры, вроде азербайджанского «Гейдар Алиев» или казахстанского «Казахстан», в полном грузу уже не пройдут каналом.

60% грузопотока, который проходит через канал, составляет нефть и нефтепродукты.

В сущности, если рассматривать перспективы увеличения пропускной способности Волго-Донского канала, то он может работать только как альтернатива нефтепроводу «Баку – Тбилиси – Джейхан» (БТД), и перевозить каспийскую нефть в страны Средиземного моря. Правда, даже если пропускная способность канала будет увеличена вдвое, до 30 млн. тонн за навигацию, все равно он не сможет стать серьезным конкурентом трубопроводным системам: БТД и КТК.

Но главная проблема расширения Волго-Донского канала состоит даже не в этом. Она находится в Турции и ее проливах Босфор и Дарданеллы.

Судоходство в этих проливах осуществлялось на основе Международной бессрочной конвенции о свободе торгового судоходства в проливах, принятой в Монтре в 1936 году. Согласно этой конвенции, торговые суда могли беспрепятственно проходить пролив днем и ночью, сообщая турецким властям только основные сведения о судне и рейсе и выплачивая сборы на поддержание судоходства в проливе.

В 1994 году Турция ввела в действие новый Регламент судоходства в черноморских проливах, согласно которому было ограничено прохождение танкеров с нефтью. Теперь крупные танкеры длиной 200 метров и более могли проходить пролив только днем, и через пролив пропускались только суда, перевозящие нефть, оборудованные двойным дном. Суда с опасными грузами (в том числе и с нефтью), обязаны пользоваться штурманскими и буксирными службами.

Россия сразу же повела борьбу с этим новым регламентом, поскольку особенности российского танкерного флота на Черном море не позволяли выполнять все требования турецкой стороны. В 1994-2000 годах российские судовладельцы понесли убытков на 800 млн. долларов от введения нового регламента. В прессе было опубликовано много гневных статей, в которых Турция обвинялась в нарушении конвенции о свободе торгового судоходства.

Но, как обычно, здесь были забыты некоторые обстоятельства. Конвенция 1936 года устанавливает

прохождение пролива судов средней длиной 100 метров, со скоростью не более 7 миль/час. Эти жесткие требования были вызваны тем, что Босфорский пролив имеет 17 миль длины, на протяжении которых судно должно четыре раза делать поворот на 45 град. В одной из таких поворотов ширина пролива сокращается до 700 метров.

По сведениям доклада, подготовленного в 1993 году государственным министром по морским делам Турции, в проливе проходили суда средней длиной до 150 метров на скорости 10 миль/час. Интенсивность судоходства выросла с 4,5 тысяч судов в 1938 году, до 51 тысяч судов в 1991 году. Эти обстоятельства и были причиной изменения Турцией регламента судоходства. Риск крушения суда, разлива нефти и загрязнения побережья, где живет 13 млн. человек и расположен крупнейший город Турции, резко возрастал, особенно когда большой танкер проходил узкий пролив ночью. Можно понять беспокойство турок, поскольку через проливы перевозится 82 млн. тонн опасных грузов, по большей части нефти.

Дальнейший рост судоходства повлечет за собой дальнейшее ужесточение правил. В частности, уже сейчас становится большой проблемой скопление судов перед входом в пролив, что чревато повышением риска столкновения. К примеру, 29 ноября 2006 года из-за столкновения российского сухогруза «Волгодон-213» с турецким понтоном, навигация по проливу была закрыта. Если подобных случаев будет все больше, турецкие власти пойдут и далее в ужесточении регламента.

Так что, проект строительства второй линии Волго-Донского канала упирается в турецкий берег. Без учета этих обстоятельств, новый проект может не окупиться. Пропускная способность проливов достигла своего предела.

Если заниматься развитием транзитного судоходства на Каспийском, Черном и Средиземном морях, то есть вариант, предложенный турецкими учеными, по строительству судоходного канала между Черным и Мраморным морями, длиной 140 километров. Турецкие геологи Энгин Мериш и Байрам Дурмуш предлагают использовать понижение, которое соединяло моря около 100 тысяч лет назад, и от которого осталось озеро Сапанджа, для строительства нового судоходного канала в обход Босфора. Проект оценивается в 260 млн. долларов.

Для развития нефтяных перевозок, думается, необходимо соединить эти два проекта: расширение Волго-Донского канала и строительство обходного канала в Турции. Это позволит разгрузить Босфор от прохождения танкеров и увеличить объем перевозок нефти.

Автор: Дмитрий Верхотуров © Blotter СТРАНА, РОССИЯ 👁 3670 02.05.2007, 18:22 📌 184

URL: <https://babr24.com/?ADE=37553> Bytes: 6175 / 6175 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

## КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](https://t.me/@irk24_link_bot)  
эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](https://t.me/@kras24_link_bot)  
эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](https://t.me/@nsk24_link_bot)  
эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](https://t.me/@tomsk24_link_bot)  
эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

---

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: [@babrobot\\_bot](https://t.me/@babrobot_bot)  
эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

#### **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)