

**Куртов Аждар Аширович\***, главный редактор журнала РИСИ "Проблемы национальной стратегии".

## Проекты новых каналов: потенциал для сотрудничества или скрытая угроза интересам России?

В юридических документах водные артерии обычно подразделяются на естественные (природные) и искусственные (рукотворные), правовой статус которых различен. Однако современное международное право исходит из того, что если речь идёт о *трансграничных* искусственных водотоках, то в отношении таких объектов должен применяться тот же подход, что и в отношении естественных водных объектов. То есть стороны должны согласовывать права пользования ими и не наносить вреда соседям. Именно такой подход предусматривает, в частности, Нью-Йоркская конвенция 1997 г.<sup>1</sup> Более того, юристы-международники сегодня пользуются в основном не терминами "международные реки" или "трансграничные водные артерии", а понятием "международные водотоки", которое включает как природные, так и искусственные водоёмы.

Получив независимость, центральноазиатские государства так и не научились строить отношения со своими соседями на основе уважения норм международного права. Характерно, что современные политические элиты и лидеры региона постоянно обращаются к России с предложениями, которые формально выглядят привлекательно, но на деле являются не чем иным, как попытками попользоваться ресурсами России (в том числе и водными<sup>2</sup>) даже в ущерб её интересам. При этом наши партнёры на постсоветском пространстве любят играть словами то на тему "исторической и стратегической близости интересов", то на тему выгоды, которую получит российская сторона от реализации предлагаемых проектов. Подчас они даже находят (или банально покупают) лоббистов своих предложений в среде российских политиков, экспертов или журналистов. Эта хитрая и по-своему даже коварная тактика зачастую приносит свои плоды, часто весьма горькие для России. И это всегда необходимо учитывать, выстраивая политику в отношении стран ближнего зарубежья.

\* kurtov@riss.ru.

<sup>1</sup> Конвенция о праве несудоходных видов использования международных водотоков (Нью-Йорк, 21 мая 1997 года) // Zaki: Законы и право : интернет-сайт. URL: <http://www.zaki.ru/pagesnew.php?id=1076>.

<sup>2</sup> Почти 70 крупных и средних рек России являются трансграничными. Всего же почти 40 тыс. км российской государственной границы проходит по рекам, озёрам и морям (Бухарова О. Воды не хватает / Ольга Бухарова // Российская газета. Спецвыпуск "Экономика. Экология". 2012. 18 апреля. С. А4).

Любые предложения наших соседей о сотрудничестве следует тщательно анализировать, ставя при этом во главу угла национальные интересы нашей страны.

## Канал "Евразия" – угроза житницам Юга России

Предметом постоянных дискуссий и разногласий служат, как правило, проекты транспортировки ресурсов из Центральной Азии в западном направлении. Они нужны странам региона в основном для поставки на внешние рынки углеводородов, причём не только по трубопроводам. При этом очевидно, что помимо чисто хозяйственных целей сторонники подобных проектов руководствуются явно меркантильными и откровенно эгоистическими соображениями. Огромный профицит российского бюджета, сложившийся за последние несколько лет, который позволил накопить многомиллиардные суммы, – это весьма лакомый кусок, и попользоваться им желающие находятся моментально. Они соблазняют общественность и правительство увлекательными прожектами, уверяя, что предлагаемый вариант расходования средств – самый рациональный и даже жизненно необходимый. И нередко им удаётся получить доступ к государственной казне России без достаточных на то оснований.

К сожалению, в русском национальном характере заложена склонность к неразумной трате денег, даже добытых с большим трудом. Вспомним, как в романе В. Шишкова "Угрюм-река" вышедший из тайги старатель ради форса покупает в лабазе дорогую материю на портянки. Приказчик услужливо разматывает отрез отличного бархата, приговаривая при этом: "Пожалуйста, только для графьев-с!" Бросив на прилавок горсть золотого песка, добытого за несколько месяцев тяжёлого труда, старатель намеренно неуклюже наматывает на невытые ноги огромные куски бархата, концы которых торчат из сапог и волочатся по грязи, когда мужик гордо шествует по улице в ближайший кабак, чтобы спустить за ночь всю свою добычу.

В истории России подобное случалось и на государственном уровне. Грандиозные проекты, принятые к исполнению без должной экспертизы, приводили в итоге не к вожделенной прибыли, а к огромным прорехам в государственном бюджете. Их начинали с широких жестов под звучные лозунги (например, "Возродим Сибирь!") в период, когда Советский Союз "купался в нефтедолларах", а заканчивали, не рассчитав силы, с весьма скромными результатами. Во всяком случае, средствам, израсходованным на такие "бархатные портянки", можно было найти лучшее применение (здесь, правда, следует отдать должное сибирскому гуляке – он-то тратил свои, кровные).

С нашей точки зрения, одним из проектов подобного рода является проект строительства канала "Евразия". Идея создания нового маршрута для прохода морских судов из Каспийского в Чёрное море и обратно родилась несколько лет назад и была бурно поддержана руководством Казахстана. Характерно, что политики из Астаны стали проявлять активность после того, как в 2007 г. президент России В. Путин в ежегодном послании Федеральному Собранию отметил, что необходимо

быстрее "расширять" узкие места в транспортной сфере. Минтранс России было поручено проработать оптимальный вариант маршрута Каспийское море – Азово-Черноморский бассейн, который позволил бы увеличить грузопоток в этом направлении. Просчитав возможности, специалисты министерства предложили построить вторую нитку канала "Волго-Дон"<sup>3</sup>. А вскоре после этого во время визита российской делегации в Астану президент Казахстана Н. Назарбаев высказался в поддержку другого проекта – строительства канала "Евразия"<sup>4</sup>. Он говорил об этом и на Петербургском экономическом форуме в июне 2007 г. По словам президента Казахстана, "этот канал станет мощным коридором выхода к морям всей Центральной Азии через Россию". Аргументация Н. Назарбаева была проста: главную роль при выборе направления транспортных коридоров играет экономический подход, а регион богат природными ресурсами и нуждается в развитии транспортных коридоров для их экспорта<sup>5</sup>.

Пользуясь ситуацией, президент постарался убедить в выгодности проекта и Д. Медведева, когда тот ещё лишь баллотировался на пост главы РФ<sup>6</sup>. После засушливого лета 2010 г. Н. Назарбаев удвоил попытки склонить тогда уже российского президента Д. Медведева к осуществлению этого проекта. Дмитрий Анатольевич даже заявил, что "ведётся технико-экономическая оценка проекта строительства новой судоходной артерии между Каспийским морем и Азово-Черноморским бассейном... Мы договорились вернуться в ближайшее время к ряду вопросов, включая вопрос окончательной целесообразности реализации этой большой серьёзной инициативы"<sup>7</sup>. Президент Казахстана пытался увлечь этой идеей и В. Януковича<sup>8</sup>.

Главным аргументом сторонников проекта является прежде всего его геополитическая выгода. По их мнению, канал будет способствовать укреплению геополитических позиций России, позволит ей успешно конкурировать на рынке транспортных перевозок с маршрутами типа "ТРАСЕКА", которые создаются в обход южных границ Российской Федерации. К тому же, по их расчётам, транзитные сборы от этого маршрута будут ежегодно приносить в российский бюджет до 150–200 млн дол.<sup>9</sup>

<sup>3</sup> *Кривошей В. А.* "Волго-Дон" или "Евразия"? / В. А. Кривошей // Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование. 2009. Июль. № 2 (39). URL: [http://dpr.ru/journal/journal\\_37\\_21.htm](http://dpr.ru/journal/journal_37_21.htm).

<sup>4</sup> *Серенко А.* Потекут куда надо каналы / Андрей Серенко // Независимая газета : интернет-сайт. 2007. 26 июня. URL: [http://www.ng.ru/regions/2007-06-26/1\\_kanalny.html](http://www.ng.ru/regions/2007-06-26/1_kanalny.html).

<sup>5</sup> Назарбаев: канал "Евразия" может соединить Каспий и Чёрное море // РИА Новости : информ. агентство. 2007. 10 июня. URL: <http://ria.ru/politics/20070610/67005824.html>.

<sup>6</sup> *Енаки С.* Истощённая "Евразия" / Светлана Енаки // Российское судоходство : Отраслевой интернет-портал. URL: <http://rus-shipping.ru/ru/stats/?id=18>.

<sup>7</sup> Там же.

<sup>8</sup> *Расов С.* Российские власти отказались строить канал "Евразия" / Сергей Расов // Республика. 2011. 11 марта. № 9 (239).

<sup>9</sup> *Арсюхин Е., Чичкин А.* Проекты нашего века / Евгений Арсюхин, Алексей Чичкин // Российская газета : интернет-сайт. 2008. 2 октября. С. 20. URL: <http://www.rg.ru/2008/10/02/transport.html>.

Однако при ближайшем рассмотрении эти аргументы оказываются довольно сомнительными. На самом деле для решения транспортной проблемы существует не один, а как минимум два проекта: прокладка канала "Волго-Дон 2" и строительство принципиально нового маршрута под условным названием "Евразия", причём последний, в свою очередь, имеет несколько в разной степени целесообразных вариантов<sup>10</sup>. Публичные политики некоторых субъектов Российской Федерации и стран СНГ обычно упускают из виду это обстоятельство, конъюнктурно защищая только выгодную им позицию.

Идея соединить каналом Волгу и Дон родилась ещё до революции, но реализовали её уже большевики. Конкретный проект был разработан к середине 30-х гг. прошлого столетия, но строительство началось только в 1948 г., после окончания Великой Отечественной войны. Строительство, на котором работали в основном заключённые, заняло всего 4,5 года (меньший по протяжённости Панамский канал строили целых 34 года), и уже 1 июня 1952 г. по Волго-Донскому каналу началось судоходство.

Для Советского Союза пропускная способность Волго-Донского канала была вполне приемлемой. Он соединил Волгу с Доном от Сталинграда до Калача-на-Дону. Общая протяжённость маршрута составляла 101 км, из которых 45 км проходило по искусственным водохранилищам<sup>11</sup>. Принципиально важным было то, что Волго-Донской канал не только не портил экологию региона, но и улучшал её, так как пресная вода из него стала активно использоваться для орошения прежде засушливых прикаспийских степей.

Однако сегодня это гидротехническое сооружение явно устарело. Глубина канала составляет всего 3,5 м, что позволяет проводить по нему лишь суда дедвейтом до 5 тыс. т. Проход осложняется системой шлюзов (всего их 13), поскольку русло Дона лежит выше русла Волги на 44 м. Другим отрицательным для судоходства моментом является сезонная навигация (211 суток). Хотя за весенне-осенний период через канал можно пропускать до 5 тыс. судов, т.е. 16,5 млн т грузов в год, на практике, и это важно отметить, ежегодно через него транспортируется только половина этого объёма, из них около 53 % составляют нефтепродукты. Поэтому утверждения сторонников канала "Евразия", что он якобы поможет разгрузить "Волго-Дон", звучат довольно странно.

Действительно, новый канал с большей пропускной способностью, а самое главное, более глубокий, был бы выгоден России, но только при соблюдении ряда условий. Во-первых, он должен быть расположен на её территории, являться безусловной собственностью нашей страны и находиться под её юрисдикцией. Однако некоторые соседние страны имеют на этот счёт свои планы. Время от времени в средствах массовой информации там появляются материалы, в которых высшие государственные чиновники утверждают, что новый канал якобы будет иметь международный статус, а это в соответствии с международным правом означает, что

<sup>10</sup> Кисин С. Страсть к земляным работам / Сергей Кисин // Эксперт. 2008. № 20. С. 50–51.

<sup>11</sup> Бернштейн-Коган С. В. Волго-Дон: Историко-географический очерк / Бернштейн-Коган С. В. М. : Изд-во Акад. наук СССР, 1954. 222 с.

любое государство, по территории которого проложена подобная транспортная артерия, не сможет распоряжаться ею по собственному усмотрению. Иными словами, речь идёт об ограниченном суверенитете России над будущим каналом. Что на самом деле означают внешне столь привлекательные юридические термины, можно увидеть на примерах Панамы и Египта, суверенным правительствам которых случалось выдерживать не только попытки внешнего давления, но и прямого военного вмешательства под предлогом обеспечения свободы судоходства по международным каналам.

Во-вторых, строительство нового канала целесообразно только в том случае, если он будет приносить прибыль в российскую казну, а это возможно только если затраты на строительство окажутся гораздо меньше, чем доходы от эксплуатации. Как отмечалось выше, в настоящее время технико-экономическое обоснование готовится одновременно по каналам "Волго-Дон 2" и "Евразия". Последний проект активно поддерживают наши партнёры по СНГ, в том числе и Казахстан<sup>12</sup>, чей экспорт углеводородов по трубопроводам Каспийского трубопроводного консорциума (КТК) через российские черноморские порты пока растёт<sup>13</sup>. Стоимость канала "Евразия" оценивается экспертами СНПО "Экогидротехника" в 4,0–4,5 млрд евро<sup>14</sup>. Иными словами, ожидаемые доходы от транзита окупят затраты на строительство только через 15–18 лет эксплуатации канала. Правда, вероятная стоимость канала "Волго-Дон 2" ещё больше – 5 млрд евро, а значит, сроки окупаемости ещё выше. Однако эти оценки окупаемости весьма условны, поскольку рост грузопотока из Каспия ожидается только по одному классу грузов – сырой нефти и нефтепродуктам. Сухие сыпучие грузы, металлы и контейнерные перевозки, как полагают многие эксперты, не дадут весомой прибавки к грузопотоку. Более того, каспийская нефть уже сегодня имеет сложившиеся маршруты доставки: и по КТК, и по трубопроводам Баку – Джейхан, Атырау – Самара и Баку – Новороссийск. Каждый из них имеет потенциал для наращивания пропускной способности, и в этом смысле все они выступают конкурентами танкерным маршрутам перевозок по проектируемым каналам, тем более что нефтяные терминалы российских портов на Каспии сегодня загружены лишь на 70 % мощности.

Тот факт, что по каналу "Евразия" смогут ходить суда класса "река-море" дедвейтом 8–10 тыс. т, является, безусловно, положительным моментом, однако, чтобы склонить чашу весов в пользу строительства канала "Евразия", нужны более сильные аргументы, а их-то на самом деле не так уж много.

Учитывая финансовый аспект, необходимо упомянуть обстоятельство, на которое обращают внимание российские специалисты: "канал

<sup>12</sup> Бектурганов Н. Каналу "Евразия" нет альтернативы // Нуралы Бектурганов // Казахстанская правда : общенац. ежедн. газ. 2008. 17 октября. URL: <http://www.kazpravda.kz/c/1224196047>.

<sup>13</sup> См. об этом: Черноморский экспорт Казахстана: статус и перспективы // Судоходство. 2008. № 7.

<sup>14</sup> СНПО "Экогидротехника" заложило средства в строительство канала "Евразия" // Regnum : информ. агентство. 2007. 5 июля. URL: <http://pda.regnum.ru/news/853056.html>.

"Евразия" может стать составной частью международного транспортного коридора в широтном направлении *в обход России* [Выд. авт.], что будет связано с оттоком грузов с Транссибирской железнодорожной магистрали и многомиллиардными убытками для России"<sup>15</sup>.

Позднее выяснилось, что заверения казахстанской стороны в безусловной загрузке канала "Евразия", мягко говоря, не соответствуют действительности. Заместитель министра транспорта России В. Олерский в марте 2011 г. заявил следующее: "На сегодняшний день наши коллеги из Казахстана не могут подтвердить достаточный объём грузовой базы для транспортировки по каналу "Евразия". Поэтому смысла в огромных инвестициях в его строительство сегодня нет..."<sup>16</sup>

Почему же канал "Волго-Дон" работает в половину своих возможностей? Потому что перевозчикам из прикаспийских стран невыгодно направлять суда сначала вверх по Волге, затем по каналу и по Дону в Азовское и Чёрное моря. Получается большой крюк плюс немалые расходы на топливо и транспортное обслуживание. В этом смысле канал "Евразия" для них явно предпочтительнее, чем "Волго-Дон 2", поскольку сроки доставки грузов по нему будут заметно меньше, да и расходы на строительство вроде бы меньше. И в этом нет ничего удивительного: хотя расстояние между Доном и Волгой, конечно, короче, чем между Чёрным или Азовским и Каспийским морями, но по проекту в строительстве канала "Евразия" предполагается задействовать уже существующие природные и искусственные водные объекты. Дело в том, что в ряде вариантов предполагается проложить канал по трассе Каспийское море – реки Кума, Восточный Маныч и Западный Маныч – Азовское море. Ещё в первой половине 30-х гг. XX в. на Западном Маныче возвели три водохранилища: Усть-Манычское, Веселовское и Пролетарское. В 50–70-е гг. на Восточном Маныче было построено Чограйское водохранилище, предназначенное для обводнения и орошения засушливых восточных районов Ставрополя и Калмыкии. В совокупности эти сооружения составляют половину длины предполагаемой трассы канала "Евразия"<sup>17</sup>. Однако фарватер на этих участках всё равно придётся углублять, поскольку глубины здесь не превышают 2–3 м, а требуется как минимум 5. Нет пока и окончательного варианта выхода канала в моря. На Каспии рассматривается довольно протяжённый участок побережья от Кизлярского залива до несуществующего пока порта Лагань в Калмыкии (около 70 км), на Азовском море – от порта Азов до порта Ейск, на Чёрном – в районе Анапы. Протяжённость канала при разных вариантах прохождения может составить от 675 до 850 км.

Именно это и является одним из самых важных аргументов против строительства канала "Евразия". Ведь в отличие от Волго-Донского канала новую артерию заполнит не речная, а морская вода, что нарушит экологическое равновесие не только в Ставропольском и Краснодарском

<sup>15</sup> Кривошей В. А. Указ. соч.

<sup>16</sup> Расов С. Указ. соч.

<sup>17</sup> Быть или не быть международному морскому каналу "Евразия" // Ставропольская правда : сайт общественно-полит. газ. Ставропольского края. 2008. 1 апреля. URL: [http://www.stpravda.ru/20080401/Byt\\_ili\\_ne\\_byt\\_mezhdunarodnomu\\_morskomu\\_kanalu\\_Evraziya\\_29897.html](http://www.stpravda.ru/20080401/Byt_ili_ne_byt_mezhdunarodnomu_morskomu_kanalu_Evraziya_29897.html).



краях, в Калмыкии, Дагестане и Ростовской области, но и во всём Прикаспии<sup>18</sup>. Колоссальный удар будет нанесён не только природе, пострадает население огромного региона, ведь на Юге России пресной воды и так не хватает. Потребности той же Кубани удовлетворяются лишь на 60 %<sup>19</sup>. В этом контексте весьма странной, если не сказать более, выглядит позиция Казахстана, который настаивает на осуществлении данного проекта, тогда как его учёные давно говорят, что вода из основных водных артерий страны – Иртыша, Иля, Урала, и Сырдарьи – из-за сильного загрязнения уже не может использоваться для питьевого водоснабжения без предварительной очистки<sup>20</sup>.

Водные ресурсы субъектов РФ, по территориям которых предполагается прорыть канал "Евразия", весьма ограничены, особенно в Ростовской области, Ставропольском крае и Калмыкии. Между тем сторонники проекта "Евразия" предлагают производить забор воды для наполнения канала из Дона, Кубани и Терека, ресурсы которых уже сегодня не обеспечивают водопользования, особенно в засушливые годы (дополнительный объём воды, необходимый только для разового заполнения канала "Евразия", составит весьма приличную величину – 7,6 куб. км). По расчётам российских специалистов, площадь затопления в процессе строительства канала "Евразия" составит 2668 кв. км, а после его ввода в эксплуатацию под воду уйдёт ещё 1650 кв. км. При этом площадь земель, подтопленных поднявшимися грунтовыми водами, составит более 2,5 тыс. кв. км. Нельзя также забывать, что для компенсации потерь на испарение и фильтрацию ежегодно будет расходоваться 2,2–2,3 куб. км воды. Ещё 1,373 куб. км в год потребуется на шлюзование (из расчёта 250-суточной навигации)<sup>21</sup>. Напомним также, что окупаться канал "Евразия" начнёт лишь с момента заполнения его водой, которое само по себе может растянуться на годы.

По прогнозам экологов, в случае строительства канала настоящая катастрофа грозит Каспийскому морю – крупнейшему в мире бессточному водоёму, в котором обитает 80 % мировой популяции осетровых рыб. Первый удар по ихтиофауне Каспия ещё в советское время нанесло строительство Волжского каскада ГЭС, после которого от моря было отрезано практически 100 % нерестилищ белорыбицы и белуги, 85 % – осетра и 70 % – проходных сельдей<sup>22</sup>). В случае же строительства канала "Евразия" все многолетние международные усилия по восстановлению рыбных популяций на Каспии, все вложенные в неё средства окажутся потраченными зря.

Уже сегодня прибрежные зоны Каспия и его воды довольно существенно загрязнены нефтью и нефтепродуктами, особенно в Азербайджане возле Баку и Сумгаита. По данным азербайджанских учёных, концентрация

<sup>18</sup> Данилов-Данильян В. Проект нечистой воды / Виктор Данилов-Данильян // Мировая энергетика. 2007. № 10 (46). С. 57.

<sup>19</sup> Кисин С. Указ. соч. С. 51.

<sup>20</sup> Тыныбаев Н. А. Водные ресурсы как фактор экологической безопасности Республики Казахстан / Н. А. Тыныбаев // Саясат-Policy. 2010. № 12. С. 18.

<sup>21</sup> Кривошей В. А. Указ. соч.

<sup>22</sup> Розенберг Г. "Главная улица" России: экологический портрет / Геннадий Розенберг // Наука в России. 2011. № 4. С. 19.

нефтепродуктов в этих зонах достигла 427 мг/л, т.е. в 8540 (!) раз превышает ПДК. Эти районы не только полностью утратили своё рыбохозяйственное значение, но и переживают настоящую биологическую катастрофу<sup>23</sup>.

Негативную лепту вносят в окружающую среду и выбросы газа на морских месторождениях и месторождениях, расположенных на побережье. На сегодня нормативные документы официально разрешают сжигать попутный газ при опытной и опытно-промышленной эксплуатации месторождений, которая длится порой годами. При этом ежегодно в атмосферу выбрасывается до 750 млн куб. м газообразных углеводородов, оксидов углерода, серы и азота.

Большую опасность таит в себе естественный подъём уровня Каспийского моря, который наблюдается в последние годы<sup>24</sup>. При этом происходит затопление месторождений, расположенных вблизи береговой линии (28 действующих промыслов). С 1978 г. Каспий поднялся на 2,5 м и уже затопил почти 800 скважин, которые были наспех законсервированы. В результате погибло огромное количество рыбы и более 50 тыс. голов каспийского тюленя. Колебания уровня моря, к сожалению, пока вызывают интерес лишь узкого круга специалистов, изучающих данную проблему, часто с весьма интересных позиций<sup>25</sup>.

Постоянно происходит неконтролируемый сброс нефти и нефтепродуктов с морских промыслов и прилегающих промышленных предприятий. Особенно этим грешат азербайджанские нефтяники. Так, в Сумгаите, где расположено более 115 промышленных предприятий нефтяного профиля, ежегодно в Каспий сбрасывалось почти 400 млн куб. м сточных вод, а в настоящее время – до 130 млн куб. м. Не удивительно, что прибрежная акватория сильно загрязнена нефтепродуктами, фенолами, поверхностно активными и другими высокотоксичными веществами<sup>26</sup>.

Осетровые, равно как и многие другие обитатели Каспийского моря, испытывают сильнейшее техногенное давление и не способны адаптироваться к нефтяному и прочим видам загрязнений. Лёгкие фракции нефти, растворяясь в воде, губят планктон, а тяжёлые, оседая на дно, уничтожают кормовую базу рыб.

Исследования показывают, что даже при низких концентрациях нефти в воде физиологическое состояние рыб уже начинает нарушаться. Концентрации в 6–10 ПДК вызывают снижение темпов роста. У осетровых регистрируются расслоение мышц (миопатия), ослабление

<sup>23</sup> Гаврилов В. Каспий: впору подавать SOS / Виктор Гаврилов // Нефть России. 2007. № 10. С. 30–33.

<sup>24</sup> Борис Голубов: "Наступление Каспия – реальность, с которой необходимо считаться" : интервью со старшим науч. сотрудником Ин-та динамики геосфер РАН Борисом Голубовым // Нефть и капитал. 2003. № 12. С. 86.

<sup>25</sup> См., например: Тужилкин В. С. и др. Многолетняя изменчивость гидрологического режима Каспийского моря в связи с вариациями климата / В. С. Тужилкин, А. Н. Косарев, В. С. Архипкин, Р. Е. Никонова // Вестник Московского университета. Сер. 5, География. 2011. № 2. С. 62–71; Рычагов Г. И. Колебания уровня Каспийского моря: причины, последствия, прогноз / Г. И. Рычагов // Там же. С. 4–12.

<sup>26</sup> Гулиев И. С. Геологические опасности Каспия / И. С. Гулиев ; беседу вёл В. Мишин // Нефть России. 2006. № 3. С. 94–98.



оболочки икры, а значит, особи теряют репродуктивную способность. Углеводороды, растворённые в воде, разрушают жабры, нарушая водно-солевой обмен и процессы дыхания, воздействуют на нервно-мышечную систему, повышают чувствительность организмов к химически опасным веществам<sup>27</sup>.

Снижается поголовье рыб и из-за нефтяной плёнки, покрывающей поверхность моря. Как известно, икринки многих рыб развиваются в поверхностном слое, и при наличии нефтяной пленки, возникшей из-за разлива 1 л нефти, может погибнуть более 100 млн мальков.

Даже сам по себе рост судоходства на Каспии, в том числе танкерного, негативно влияет на его экосистему. В каспийских портах нет современных систем очистки и утилизации балластных вод, загрязнённых в основном дизельным топливом – их просто сливают из трюмов за борт. Вместе с такими балластными водами нефтяные танкеры и сухогрузы уже завезли из Чёрного моря в Каспий чужеродные виды морских обитателей, в частности гребневик мнemiопсис – разновидность медузы. Этот вид начал активно размножаться, подрывая кормовую базу одного из объектов питания осетровых рыб – каспийской кильки. Экологи полагают, что гибель 40 % популяции каспийской кильки произошла в том числе и из-за вторжения таких "вселенцев", которые представляют собой новую угрозу биологии Каспия.

Рост танкерного судоходства, как свидетельствует мировая практика, часто приводит к крупномасштабным экологическим катастрофам, которые в условиях замкнутого водоёма, каковым является Каспий, могут вызвать поистине трагические последствия. Например, ущерб от разлива нефти из танкера "Eхxon Valdez" в 1989 г. (тогда в море попало от 11 до 30 млн т нефти) составил почти 5 млрд дол. Несмотря на экстренные меры, загрязнению подверглись прибрежные воды и береговая линия протяженностью около 900 км. Причём в районе этой катастрофы даже сегодня, спустя два десятилетия, так и не восстановилась популяция сельди<sup>28</sup>.

Между тем на Каспии уже имели место потери судов, перевозивших нефть. Так, 22 октября 2002 г. в сотне километров к востоку от Баку затонул принадлежавший Каспийскому морскому пароходству Азербайджана паром "Меркурий-2", шедший из Актау в Баку с 16-ю железнодорожными цистернами казахстанской нефти (почти 1 тыс. т), не считая дизельного топлива в резервуарах судна. Хотя танкер затонул на глубине 140 м, работы по его подъёму не планируются, и со временем токсичная нефть и топливо попадут в Каспий. Однако нефтетранспортные компании, работающие на Каспии, планируют расширять свою деятельность. Только казахстанские нефтеперевозчики намерены к 2015 г. для поддержания своих нефтяных операций увеличить свой флот до 89 судов.

<sup>27</sup> См. об этом подробнее: Куртов А. А. Российские интересы в добыче осетровых в бассейне Каспийского моря / А. А. Куртов // Новая Евразия: Россия и страны ближнего зарубежья. 2008. № 2 (19). С. 5–49.

<sup>28</sup> См.: Уроки не усвоены. Прошло 20 лет после крушения танкера Eхxon Valdez, а мы так и не научились реагировать на разливы нефти в Арктике / Всемирный фонд дикой природы (WWF) ; пер. на рус. WWF России. 2009. 16 с. URL: <http://www.wwf.ru/data/pub/oil/oilpillrus.pdf>.

Экологи считают, что нынешнее хроническое загрязнение Каспия приводит к необратимым генетическим нарушениям в популяциях морских организмов, которые в полной мере проявятся через 20–30 лет. Примечательно, последствиями строительства канала "Евразия" озабочены и экологи Украины, которых беспокоит судьба Азовского моря<sup>29</sup>.

Таким образом, погоня за прибылью от транзитных перевозок грозит обернуться огромным экологическим ущербом для России. А очередной грандиозный проект может принести в результате такое же разочарование, каким стал в своё время БАМ.

В сентябре 2008 г. на форуме по приграничному сотрудничеству России и Казахстана в Актюбинске вопрос о строительстве канала "Евразия" был поднят снова. Президент РФ Д. Медведев высказался тогда за то, чтобы по представленным проектам обязательно высказались эксперты<sup>30</sup>. Поскольку большинство неангажированных российских специалистов выступают против планов этого строительства, есть надежда, что неразумных решений на этот раз не будет. Развитие же транспортных коммуникаций в Черноморско-Каспийском регионе продолжится. Так, в транспортной стратегии России предусмотрено создание мультимодального транспортно-логистического узла – Ростовского универсального порта, который будет перерабатывать 16 млн т грузов в год Первый из трёх грузовых районов этого порта, мощностью до 4 млн т грузов в год, уже введён в эксплуатацию<sup>31</sup>.

## Проект переброски сибирских рек

Ещё одним сомнительным водно-транспортным проектом является, пожалуй, грандиознейший план соединения Северного Ледовитого и Индийского океанов. Существуют различные его варианты – от умеренных<sup>32</sup> до явно радикальных. В наиболее концептуальном виде эта идея в своё время оформилась в окружении бывшего мэра Москвы Ю. Лужкова. Так, эксперт его аппарата, академик Международной академии информатизации<sup>33</sup>, доктор экономических наук Д. Рыскулов 20 ноября 2008 г. на проходившей в столице Узбекистана международной научной встрече, посвящённой инновационным проектам, представил доклад "Трансазийский коридор развития". Под последним термином авторы проекта подразумевали строительство "мощной транспортной артерии

<sup>29</sup> Судходный канал "Евразия": мечты и реалии // EsParus : интернет-сайт. URL: <http://esparus.com/shipping-channels/sudohodnyy-kanal-evraziya-mechty-i-realii/>.

<sup>30</sup> Сарангова Л. Канал Евразия зависит от "ясного глаза" Медведева / Людмила Сарангова // Бумбин Орн : информ. агентство. 2008. 11 июля. URL: [http://www.bumbinorn.ru/2008/07/11/kanal\\_evraziya\\_zavisit\\_ot\\_jasnogo\\_glaza\\_medvedeva\\_48654.html](http://www.bumbinorn.ru/2008/07/11/kanal_evraziya_zavisit_ot_jasnogo_glaza_medvedeva_48654.html).

<sup>31</sup> Ростовский универсальный порт. Государство поддержало строительство крупного порта на Юге России // FREIGHT.RU. 2008. Ноябрь-декабрь. № 6 (33). С. 28–29.

<sup>32</sup> Комаров В. СНГ: Трансазийский коридор развития / Вячеслав Комаров // Экономист. 2005. № 1. С. 52–56; *Его же*. Содружество Независимых Государств: Трансазийский коридор развития // Центральная Азия и Кавказ. 2005. № 1 (37). С. 163–170.

<sup>33</sup> Одна из околонуточных организация с помпезным названием, ничего общего не имеющая с Российской академией наук.

в виде судоходного канала, скоростной автомагистрали и железной дороги от полуострова Ямал до Каспия, а далее – до Персидского залива<sup>34</sup>.

Впрочем, самостоятельные проекты отдельных и при этом достаточно крупных участков этого гипотетического маршрута существовали и ранее. Например, есть сведения, что идея соединить судоходным каналом Каспийское море и Персидский залив родилась в России ещё в конце XIX столетия. К ней не раз возвращались и в XX в., в частности во время Второй мировой войны. Тогда, в период советской оккупации Северного Ирана, в рамках действовавших международных договорённостей московские власти рассматривали вариант строительства такого канала для доставки в СССР грузов союзников по антигитлеровской коалиции. Сроки при этом обсуждались явно нереальные: строительство предлагали завершить в 1943–1945 гг.<sup>35</sup>

В 90-е гг. с идеей строительства такого канала выступали и иранцы. Министр дорог и транспорта Ирана Акбар Торкан в газете "Кейхан" заявлял, что страна уже в ближайшие годы начнёт прокладывать судоходный канал протяжённостью свыше 1,8 тыс. км для обеспечения своей транспортной независимости. По словам иранского министра, проект канала был подготовлен ещё в 70-е гг. по указанию последнего шаха Мохаммеда Реза Пехлеви<sup>36</sup>.

Насколько иранские планы отражали действительные намерения руководства этой страны, сегодня сказать трудно. Можно с уверенностью говорить только о том, что иранцы действительно пытаются построить канал от Каспия на юг – к центральным городам Ирана и в провинцию Симнан. По имеющимся данным, в 2010 г. началась прокладка канала, который должен перебрасывать в Симнан до 2 млрд куб. м воды в год. Но протяжённость этого искусственного сооружения будет небольшой – всего 70 км, а капиталовложения оцениваются в 15 млн дол.<sup>37</sup>

А вот активность сторонников прокладки канала из Оби в Центральную Азию не ослабевает. И упомянутый выше проект совершенно не случайно презентовал эксперт, близкий к бывшему мэру Москвы Ю. Лужкову.

Московский градоначальник уже давно выступал за реализацию этого сомнительного и при этом весьма и весьма затратного проекта. Речь идёт о планах переброски части стока сибирских рек России в Центральную Азию, а точнее – в Приаралье<sup>38</sup>. Этот проект правомерно рассматривать как транспортный, поскольку главной его целью является доставка воды,

<sup>34</sup> *Волосевич А.* В Ташкенте представили проект суперканала: от Карского моря до Персидского залива / Алексей Волосевич // Фергана : информ. агентство. 2008. 25 ноября. URL: <http://www.fergananews.com/article.php?id=5971>.

<sup>35</sup> *Арсюхин Е., Чичкин А.* Указ. соч.

<sup>36</sup> *Смолякова Т., Чичкин А.* Волга впадает в Персидский залив? / Т. Смолякова, А. Чичкин // Российская газета. 1996. 3 августа.

<sup>37</sup> К строительству водного канала в Иране // БИКИ. 2011. 24 сентября. С. 11.

<sup>38</sup> Интересно отметить, что первым подобные фантастические проекты предложил ещё в далеком 1900 г. выпускник Киевского университета Я. Демченко в книге "О наводнении Арало-Каспийской низменности для улучшения климата прилежащих стран" (*Файнберг Е.* Давно мы куда не перебрасывали реки / Евгений Файнберг // Новое русское слово. Евразийская версия. 2008. 5 марта. № 8).

которую Юрий Михайлович рассматривал как товар. А возможность использовать канал в качестве судоходного маршрута должна была, надо полагать, повысить экономическую привлекательность предложенного проекта. Лужков активно пропагандировал свою идею, организовывал международные конференции, снимал телефильмы и даже выпустил книгу на эту тему, в которой, впрочем, не привёл ни одной ссылки на источники, подтверждавшие правоту его утверждений<sup>39</sup>.

Примечательно, что, как и в случае с проектом канала "Евразия", одним из активных сторонников этой идеи стал президент Казахстана. В 2010 г. в Усть-Каменогорске на форуме приграничного сотрудничества Н. Назарбаев предложил Д. Медведеву вернуться к проекту переброски сибирских рек в южные регионы России и Казахстан, который обсуждался ещё в советское время. "В перспективе, Дмитрий Анатольевич, эта проблема может оказаться очень большой, необходимой для обеспечения питьевой водой всего Центральноазиатского региона", – сказал Назарбаев<sup>40</sup>. Кстати, ещё задолго до этого с подобными предложениями к руководству России обращался и президент Узбекистана<sup>41</sup>.

Известно, что сегодня Центральная Азия испытывает явный дефицит водных ресурсов, и это уже не раз становилось причиной острых межгосударственных конфликтов<sup>42</sup>. Причин тому много, но мы остановимся лишь на некоторых.

Чаще всего современные авторы ссылаются на потепление климата<sup>43</sup>, в результате которого горные ледники Таджикистана и Киргизии<sup>44</sup> активно тают, а стоки основных рек Центральной Азии – Амударьи и Сырдарьи – сокращаются. Несомненно, это достаточно очевидный признак того, что над регионом уже замаячил призрак эколого-социального катаклизма, который может радикально изменить сложившийся за последние несколько тысяч лет образ жизни местного населения.

Вода, и особенно питьевая, – это важнейший и необходимый ресурс развития. Её дефицит в ряде регионов нашей планеты (например, в центральных районах Африки и Австралии) привёл к тому, что цивилизация в этих районах земного шара не развивалась из-за невозможности вести продуктивное хозяйство. И сельское хозяйство, и промышленность, и бытовой сектор, и даже энергетика нуждаются в больших объёмах воды. Известный и самый авторитетный российский эксперт в этом вопросе,

<sup>39</sup> Лужков Ю. Вода и мир / Юрий Лужков. М. : Московские учебники и Картолитография, 2008. 170 с.

<sup>40</sup> Назарбаев возродил идею переброски рек Сибири на юг // BBC – Русская служба : интернет-сайт. 2010. 7 сентября. URL: [http://www.bbc.co.uk/russian/russia/2010/09/100907\\_nazarbayev\\_siberia\\_rivers.shtml](http://www.bbc.co.uk/russian/russia/2010/09/100907_nazarbayev_siberia_rivers.shtml).

<sup>41</sup> Егоров Ю. Памятник на воде / Юрий Егоров // Новые известия : интернет-сайт. 2003. 6 августа. URL: <http://www.newizv.ru/politics/2003-08-06/302-pamjatnik-na-vode.html>.

<sup>42</sup> См. об этом: Куртов А. Водные конфликты в Центральной Азии / А. Куртов // Обозреватель–Observer. 2004. № 7. С. 23–35.

<sup>43</sup> См. об этом: Вебер А. Глобальное потепление и устойчивое развитие / А. Вебер // Свободная мысль. 2007. № 5. С. 5–20.

<sup>44</sup> См., например: Турдиев Т. Социально-экономическая ситуация в Кыргызстане и национальная безопасность / Талай Турдиев // Общество и экономика. 2011. № 11–12. С. 178–179.

член-корреспондент Российской академии наук В. Данилов-Данильян, утверждает, например, что для производства 1 т стали требуется 20 куб. м воды, бумаги – уже 200 куб. м, химического волокна – около 4 тыс. куб. м<sup>45</sup>. Стандартный блок ТЭЦ мощностью 1 млн кВт требует не менее 1 куб. км воды в год, а аналогичный по мощности энергоблок АЭС (например, типа ВВР-1000) – 1,6 куб. км. Причём в атомной и тепловой энергетике не менее 30 % потребляемой воды теряется безвозвратно.

Человечество развивалось лишь там, где можно было удовлетворять растущие потребности в воде. Не была исключением и Центральная Азия. Особенно это заметно на примере Аральского моря. Резкое увеличение площади орошаемых земель меньше чем за одно столетие чуть не загубило этот водоём. В середине прошлого века глубина Аральского моря составляла 53,4 м, объём воды – 1064 куб. км при площади зеркала в 66 тыс. кв. км. За счёт стока Сырдарьи и Амударьи Арал ежегодно получал около 56 куб. км воды, что позволяло использовать его и как транспортную артерию, и как рыбохозяйственный водоём. Заметно влиял Арал и на климат Центральной Азии. Однако уже к 1994 г. уровень воды в море понизился до 32,5 м, объём не превышал 400 куб. км, а площадь зеркала – 32,5 тыс. кв. км. Одновременно в несколько раз повысилась солёность воды (с 10 до 40 г/л), что, естественно, негативно повлияло на условия обитания живых организмов. Море практически разделилось на два остаточных озера, а береговая линия в некоторых местах отступила от привычной кромки на 120 км<sup>46</sup>.

Всё это произошло главным образом из-за неразумного забора воды из питавших Арал рек на бытовые, сельскохозяйственные и промышленные нужды. За советское время численность населения того же Узбекистана выросла в 6,5 раза<sup>47</sup>. Экономическое развитие региона тоже требовало всё больших объёмов воды. К середине прошлого века появилась возможность использовать воду тех источников, которые по разным причинам ранее были недоступны, в том числе из-за сложного рельефа местности. В итоге Приаралье покрылось густой сетью каналов. Только в среднем течении Амударьи были построены Каракумский, Каршинский, Амубухарский каналы, каждый со своей системой водохранилищ. Оросительные системы от Келифа до Тюямуяна забирали воду ещё из десятка подобных гидротехнических сооружений. В низовьях Амударьи по обоим берегам тоже была прорыта целая сеть каналов: Ташсака, Пахтаарна, Клычниязбай, Ургенч-Октябрь-арна, Хан-яб, Кызкеткен, Суэнли. Забор воды тем самым увеличился многократно.

Надо сказать, что в 50-е гг. прошлого века в строительстве каналов не видели большой беды. Напротив, считалось, что Арал бесполезно испаряет воду впадающих в него рек, так необходимую для производства зерна и хлопка. В результате только с 1960 по 1990 г. площадь орошаемых

<sup>45</sup> Данилов-Данильян В. Неизбежны ли водные войны? / В. Данилов-Данильян // Мировая энергетика. 2007. № 3 (39). С. 111.

<sup>46</sup> Миклин Ф., Аладин Н. Восстановление Аральского моря / Филип Миклин, Николай Аладин; пер. А. Н. Божко // В мире науки. 2008. № 7. С. 45.

<sup>47</sup> Роджерс П. Перед лицом нехватки пресной воды / Питер Роджерс; пер. Б. В. Чернышев // В мире науки. 2008. № 11. С. 23.

земель в Аральском регионе увеличилась в 1,5 раза – с 4,5 до 7,0 млн га, а забор воды – с 60 до 120 куб. км в год. До 90 % этой воды шло на орошение.

Ставка на форсированное развитие сельского хозяйства создала целый клубок взаимосвязанных и одновременно весьма трудноразрешимых проблем. Например, Узбекистан изо всех сил из года в год стремился повышать урожаи хлопка. Для этого в почву вносилось огромное количество минеральных удобрений и пестицидов. Республика была в СССР лидером по этим показателям. Если в 1965 г. здесь в среднем вносили 147 кг удобрений на 1 га пашни, то в 1987 г. – уже 306 кг, при том что средний уровень использования удобрений на тот момент составлял в СССР 122 кг на 1 га. В результате началось засоление почв. Вместе с остатками пестицидов и соляными отложениями обнажившегося дна Аральского моря они образовывали чрезвычайно опасный коктейль, который ветер разносил по всему региону (100–130 тыс. т в год)<sup>48</sup>.

Это обстоятельство обострило другую проблему. Дело в том, что забираемая для полива сельскохозяйственных угодий вода центральноазиатских рек на самом деле использовалась, по экспертным оценкам, не более чем на 40 %. Около 30 % поливной воды достигало уровня грунтовых вод, с которыми затем на поверхность выносилось большое количество соли. Дренажные стоки засаливались, до 45 % посевных площадей постепенно превратилось в солончаки. Теперь вода требовалась уже не только для полива, но и для обязательной интенсивной промывки почвы. Но даже после этого урожайность на таких полях была на 20–30 % ниже расчётной. Между тем в центральноазиатском климате выращивание сельскохозяйственных культур требует значительных объёмов воды (1 т зерна – около 3,2 тыс. куб. м, 1 т хлопка – 12 тыс., 1 т риса – 30 тыс. куб.). Таким образом, чтобы изготовить одну пару хлопковых джинсов, выпуск которых, кстати, освоил тогда Туркменистан, требовалось 11 куб. м воды, что примерно равняется объёму одной автоцистерны<sup>49</sup>.

В связи с этим стоит напомнить, что именно благодаря СССР и помощи России в создании системы мелиорации развитие региона получило мощный толчок. Если в начале XX в. в Центральной Азии площадь орошаемых земель составляла 2,5–3,5 млн га, то с помощью России она была увеличена до 7,0–8,0 млн га<sup>50</sup>. Правда, не стоит упускать из виду, что это одновременно приводило и к стремительному росту населения региона, а значит, и к сокращению площади орошаемых земель на душу населения (в начале XX в. этот показатель в Центральной Азии составлял почти 0,6 га, а ныне не превышает 0,2 га<sup>51</sup>).

<sup>48</sup> *Василенко В. А.* Обсуждение продолжается (о переброске части стока сибирских рек на юг) // В. А. Василенко // ЭКО. 2008. № 9. С. 26.

<sup>49</sup> *Роджерс П.* Указ. соч. С. 29.

<sup>50</sup> *Одинаев Х.* Эколого-экономические аспекты регулирования использования трансграничных водных ресурсов в Центральной Азии // Х. Одинаев // Общество и экономика. 2003. № 9. С. 182–183.

<sup>51</sup> *Боришполец К. П.* Вода как *perpetuum mobile* центральноазиатской политики // К. П. Боришполец // Вестник Московского университета. Сер. 12, Политические науки. 2010. № 5. С. 27.



Даже внешне экономически благополучному Казахстану угрожает дефицит воды. Так, национальный Институт географии разработал специализированную научно-техническую программу "Оценка ресурсов и прогноз использования природных вод Казахстана в условиях антропогенно и климатически обусловленных изменений". В этом документе учёные прогнозируют дальнейшее повышение температуры приземного воздуха на территории Казахстана и уменьшение среднемноголетнего количества осадков. С учётом этого прогноза оценены норма годового стока (средневзвешенное значение) и расчётный минимальный сток (обеспечивающий 95 % потребности в воде), который формируется в Казахстане или поступает из сопредельных государств. Суммарные ресурсы поверхностных вод Республики Казахстан (бытовой сток) с 1974 по 2008 г. составляли 91,3 куб. км (50 % обеспеченности), из них 44,3 куб. км – из трансграничных рек, 47,0 куб. км – сток водоёмов республики. Естественный климатический сток (восстановленный) достигает соответственно 115,1, 60,2 и 54,9 куб. км в год. За счёт хозяйственной деятельности ресурсы всего речного стока Республики Казахстан сократились на 23,8 куб. км в год (на 21 %), из них ресурсы трансграничного стока – на 15,9 куб. км в год (на 26 %), местного – на 7,9 куб. км (на 14 %).

Учёные прогнозируют, что в перспективе, если климатические и трансграничные гидрологические угрозы станут реальностью, сокращение ресурсов речного стока в целом по Казахстану к 2020 г. составит до 81,6 куб. км в год, в том числе трансграничного – до 33,2 куб. км в год, местного – до 48,3 куб. км в год; а к 2030 г. – соответственно 72,4, 22,2 и 50,2 куб. км в год.

Среди прочего учёные пришли к выводу, что "в связи с прогнозируемым снижением располагаемых ресурсов речного стока в Казахстане могут произойти заметные изменения величин и структуры водопотребления, возможно усиление конфликтов и противоречий между отдельными водопотребителями, в том числе обострение межгосударственных водных отношений в трансграничных бассейнах"<sup>52</sup>.

В результате страны региона ожидает подлинный кошмар: население растёт, обеспечить его новыми рабочими местами в промышленности и сфере услуг возможности нет, а в сельском хозяйстве все попытки добиться хотя бы компенсирующего прироста производства продуктов питания наталкиваются на дефицит воды.

Отсюда понятно, почему так настойчиво власти региона продвигают планы переброски российских сибирских рек в Центральную Азию. Для Узбекистана, в меньшей степени для Казахстана, и ещё в меньшей для Туркменистана реализация этих проектов будет чем-то вроде "волшебной палочки", которая одним махом позволит снять остроту проблемы нехватки воды. Беда в том, что это на самом деле – иллюзия, причём особенно опасная именно для российских интересов.

<sup>52</sup> Медеу А. Р., Мальковский И. М., Толеубаева Л. С. Водная безопасность Республики Казахстан – проблемы и пути решения / А. Р. Медеу, И. М. Мальковский, Л. С. Толеубаева // ЦентрАзия : интернет-сайт. 2012. 10 апреля. URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1334048700>.

Начнём с того, что эти проекты предусматривают отвод воды из Оби в районе Ханты-Мансийска. Достаточно посмотреть на карту, чтобы понять – канал отсюда в Приаралье должен быть поистине циклопическим сооружением, а следовательно, и крайне дорогим. Четверть века назад в СССР он уже обсуждался и вызвал резко негативную реакцию большинства учёных. Тогда протяжённость канала оценивалась в 2550 км, ширина – 200 м, глубина – 16 м. Такой водовод, по мнению авторов проекта, позволял бы осуществлять переброску 27,2 куб. км воды в год. При этом стоимость канала, судя по документам, представленным проектировщиками в Госплан СССР в 1983 г., составляла колоссальную даже по тем временам сумму в 16 млрд дол., причём экспертиза показала, что эта оценка занижена в 2 раза<sup>53</sup>.

Все знают, кто и как зачастую строил каналы и дороги в СССР. Сейчас этой дешёвой рабочей силы нет, существенно выросли и цены на строительные материалы, технику. Сегодня придётся соблюдать экологические требования, которые тоже сильно повышают стоимость строительства. Наконец, за четверть века свои коррективы в оценку стоимости этого проекта внесла инфляция. В. Данилов-Данильян утверждает, что в нынешних ценах сооружение такого канала обойдётся как минимум в 220 млрд дол.

Так может ли Россия позволить себе такие траты, особенно в условиях непростой мировой экономической конъюнктуры? Некоторые российские политики, в том числе и бывший мэр Москвы, утверждают, что может, тем более что потом она сможет торговать водой с выгодой для себя<sup>54</sup>. Но так ли это? Что-то не видно, чтобы в самой Центральной Азии механизм такой торговли хоть как-то действовал бы, хотя разговоры о нём идут не первое десятилетие. Да и нет у стран региона, например у Узбекистана, никаких средств на закупку сибирской воды. Может оказаться, что Россия, вложив огромные средства в строительство канала, в итоге не получит ничего. Правда, многочисленные подрядчики, которые алчут начала строительства, к тому времени основательно "попилят" российский бюджет.

Есть ещё один аргумент, который активно используют сторонники строительства канала. По их мнению, он "геополитически привяжет" Центральную Азию к России. Интересная позиция: построенные за все годы существования СССР сотни и сотни самых разных промышленных объектов и налаженные экономические связи не предотвратили дезинтеграцию, а один канал, как по волшебству, эту проблему решит. Ну, не иллюзия ли это?

Однако главное в другом: Россия не может позволить себе транжирить свои национальные богатства, которые на самом деле отнюдь не беспредельны. У нас самих с водой дела обстоят далеко не так хорошо, чтобы можно было раздавать её направо и налево. И Обский бассейн, из которого планируют забирать воду для Центральной Азии, не исключение. Водные ресурсы Оби истощаются. Ранее минимальный размер её

<sup>53</sup> Данилов-Данильян В. Глобальный дефицит пресной воды / Виктор Данилов-Данильян // Международная жизнь. 2008. № 8–9. С. 156.

<sup>54</sup> Лужков Ю. Указ. соч. С. 110.

водоохранной зоны составлял 4 км, а ныне по нашему законодательству, принятому в угоду пользователям, он не превышает 200 м<sup>55</sup>. Кстати, вода из Оби уже, увы, не отличается кристальной чистотой. Например, в районе Сургута содержание в ней ионов меди составляет более 1,3 тыс. ПДК. В Ханты-Мансийском округе и Томской области от 40 до 90 % питьевой воды не соответствует санитарным нормам. Повышено и микробиологическое загрязнение обской воды: уровень заболеваемости населения описторхозом<sup>56</sup> на притоке Оби реке Чулым достигает 95 %<sup>57</sup>.

Загрязняется обская вода и разливами нефти. Только на трубопроводах Западной Сибири ежегодно фиксируются свыше 30 аварий с выбросами более 10 тыс. т нефти. Значительная часть загрязнителей оседает и накапливается в донных отложениях рек, представляя опасность для рыб. Например, в зимовальных ямах осетра в Обской губе эти отложения содержат до 10 % тяжёлых фракций нефти. Всего в Оби содержание нефти в воде достигает 7 ПДК, а по азоту солей аммония – 2 ПДК<sup>58</sup>. И это при том, что 1 л нефтепродуктов портит 1 млн л воды!<sup>59</sup> В целом по России не соответствует санитарным правилам и нормам более 38 % поверхностных и 17 % подземных источников *питьевого* водоснабжения<sup>60</sup>. Вот куда надо направлять усилия российского правительства. К тому же проект переброски сибирских рек, по мнению многих экспертов, опасен и для Центральной Азии, поскольку способен лишь ускорить процесс засоления почв<sup>61</sup>.

Нельзя не затронуть ещё один аспект рассматриваемой темы – состояние Иртыша, притока Оби. С 1999 г. в Синьцзяне (Китай) создаётся система каналов, которые отводят воду из этой реки на нужды нефтяных промыслов в Карамае. Из-за этого уже сегодня Россия недополучает свыше 2 куб. км воды, в результате чего страдают Омская, Курганская и Тюменская области<sup>62</sup>. А ведь китайцы планируют довести водозабор до 4 куб. км в год.

Последствия обмеления Иртыша уже ощущает и лежащий ниже по его течению Казахстан, где понизился уровень озера Зайсан, питаемого водами обского притока. В целом около трети водных ресурсов Казахстана, как считают некоторые эксперты, поступает из трансграничных рек, берущих начало в Китае<sup>63</sup>, хотя, по нашему мнению, эти данные явно

<sup>55</sup> Экологическое досье России. 2008. № 1. С. 23–25.

<sup>56</sup> Заболевание, вызываемое гельминтами, промежуточным хозяином которых могут быть рыбы.

<sup>57</sup> *Василенко В. А.* Обсуждение продолжается... С. 30–33.

<sup>58</sup> *Голубчиков С. Н., Голубчиков М. Ю.* Ландшафтно-экологические последствия освоения водных ресурсов Арктики / С. Н. Голубчиков, М. Ю. Голубчиков // Энергия. 2011. № 8. С. 48.

<sup>59</sup> *Слащев В.* Чистая вода: [вода рассматривается с точки зрения цены] / Слащев В. // Жер Ана. 2004. Осень. С. 33.

<sup>60</sup> *Онищенко Г.* О санитарно-эпидемиологическом благополучии водных объектов / Геннадий Онищенко // Экономические стратегии. 2010. № 7–8. С. 83.

<sup>61</sup> См. об этом: *Денисов Н. Е.* Снова о переброске речных вод / Н. Е. Денисов // ТЭК. 2004. № 1. С. 33.

<sup>62</sup> *Лузянин С., Сафронова Е.* Гидротехническое "наступление" Китая в Средней Азии: последствия для Казахстана и России / С. Лузянин, Е. Сафронова // Россия и мусульманский мир. 2011. № 1 (223). С. 116.

<sup>63</sup> Там же.

преувеличены. Китайцы отлично это знают, но предпочитают вести вялотекущие переговоры отдельно с Казахстаном и с Россией, не прекращая при этом водоотвода. Как следствие – Россия тоже сталкивается с нехваткой воды в Иртыше, сток которого начал сокращаться ещё в 60-е гг. прошлого века в результате строительства целого каскада ГЭС, сооружённых на территории Казахстана. В результате прекратилось судоходство по Иртышу между Казахстаном и Россией. Но ещё больше пострадали российские аграрии. До сооружения ГЭС пойма Иртыша в Омской области давала до 40 ц кормов с каждого гектара, а ныне этот показатель упал до 4–5 ц. Эксперты подсчитали, что только в Омской области из-за снижения уровня воды засолилась четверть плодородной иртышской поймы. Если же Китай реализует свои планы водоотвода, то Иртыш критически обмелеет уже в ближайшие 15 лет<sup>64</sup>. Здесь стоит упомянуть, что за быстрое экономическое развитие и Китай заплатил свою цену: с 1950 по 1980 г. там исчезло 543 крупных и средних озера – воду из них вычерпали до дна<sup>65</sup>. Надо сказать, что дефицит воды Китай восполняет не только за счёт России и Казахстана, но и за счёт Индии<sup>66</sup>. Так может быть и нашим политикам стоит прежде всего думать о собственных крестьянах, рассматривая сомнительные проекты "партнёров" по СНГ?!

И наконец, нелишне напомнить сторонникам мегапроектов, что изменение климата может привести к дефициту воды не только в Центральной Азии. В 2008 г. в Западной Сибири, например, количество осадков в зимне-весенний период не превысило и половины нормы, а уровень воды в Оби был ниже обычного на 67 %. Это привело фактически к срыву навигации, так как суда, чтобы не сесть на мель, должны были идти по фарватеру загруженными наполовину. Энергетикам пришлось снизить выработку электроэнергии на Новосибирской ГЭС. Как показывают наблюдения, сток воды в Оби в последнее десятилетие прошлого века существенно сократился (почти на 20 % от прежнего объёма), и в Сибири тоже стали появляться свои "аралы", просто московские политики о них мало знают. Так, площадь водного зеркала озера Чаны – самого большого естественного водоёма Западной Сибири – по сравнению с прошлым веком сократилась в 10 раз (на 22 % только за 1990–2000 гг.), а озеро Убинское потеряло около 60 % своего объёма<sup>67</sup>.

Мы гордимся нашими природными богатствами. Мы гордимся тем, что Россия обладает уникальными запасами пресной воды в поверхностных и подземных источниках – 1/5 общемировых<sup>68</sup>. Но это ещё не повод, чтобы бездумно их разбазаривать. По данным экспертов Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП), общий объём водных ресурсов на нашей планете составляет примерно 1400 млн куб. км, из них 2,5 % (около 35 млн куб. км) – это пресная вода, лишь 0,3 % которой технически

<sup>64</sup> *Василенко В. А.* Стратегическое значение пресной воды для регионального развития / В. А. Василенко // Регион: экономика и социология. 2008. № 4. С. 294–296.

<sup>65</sup> *Василенко В. А.* Водные ресурсы для устойчивого развития / В. А. Василенко // ЭКО. 2006. № 2. С. 132.

<sup>66</sup> См. об этом: *Хасиев Р.* Азиатский водный транзит / Роман Хасиев // Россия XXI : науч. журн. 2012. № 1.

<sup>67</sup> *Василенко В. А.* Обсуждение продолжается... С. 35–36.

<sup>68</sup> *Онищенко Г.* Указ. соч. С. 82.

доступны для использования. Большая же часть пресной воды на Земле сосредоточена в многолетних льдах и снегах Антарктиды и Гренландии, а также в глубоких подземных горизонтах<sup>69</sup>. В течение последних 50 лет потребление пресной воды человечеством выросло в 3 раза. Ежегодное увеличение численности населения Земли на 80 млн человек означает, что каждый год оно будет потреблять на 64 млн куб. км пресной воды больше<sup>70</sup>. Российские учёные, например генеральный директор НТЦ "ТЭРОС-МИФИ" В. Афанасьев, отмечают: "...Сегодня наше государство должно понять, что для России проблема чистой воды не менее остра, чем для Саудовской Аравии, которая ежегодно тратит на неё по 40 млрд дол. Наше водное богатство во многом призрачное, и при нынешнем расточительстве мы его можем утратить"<sup>71</sup>.

В такой ситуации реализация планов переброски сибирских рек в Центральную Азию, какими бы благими мотивами это ни маскировалось, является, по сути дела, преступлением против национальных интересов России, против нынешних и будущих поколений россиян. А значит, этот проект ни в коем случае не должен осуществиться.

В нашей стране на самом деле имеется огромная потребность в пресной воде. Ведь из 6 млн га поливных земель, находившихся в 1990 г. в сельскохозяйственном обороте в РСФСР, сегодня продолжает эксплуатироваться только 600 тыс. га. И даже если будет реализована Водная стратегия РФ на период до 2025 г., утверждённая распоряжением Правительства РФ от 27 августа 2009 г. № 1235-р, то на уровень 1990 г. удастся выйти только к 2020 г.<sup>72</sup> Однако отрадно, что в последние годы правительство России стало уделять больше внимания проблеме водных ресурсов. Уже подготовлена Федеральная целевая программа "Развитие водохозяйственного комплекса РФ в 2012–2013 гг.", которая предусматривает выделение из федерального бюджета 523 млрд руб. (из них 291 млрд будет направлен на развитие водохозяйственного комплекса)<sup>73</sup>.

Сотрудничество России со странами Центральной Азии в сфере водопользования должно быть стратегически продуманным, взаимовыгодным и, конечно, прагматичным, основанным на рыночной экономике, а не на идеологических фантомах. Полагаем, что руководство России идёт именно этим путём. Примечателен в этом отношении ответ В. Путина (на последнем его отчёте перед депутатами Государственной Думы РФ 11 апреля 2012 г.) на упреки в том, что после "волны арабских революций" Россия будто бы понесла огромные убытки, потеряв вложенные

<sup>69</sup> Мы, народы: роль Организации Объединённых Наций в XXI веке : Доклад Генерального секретаря ООН / Генеральная Ассамблея ООН. Пятьдесят четвёртая сессия // Организации Объединённых Наций : интернет-сайт. 2000. 27 марта. URL: <http://www.un.org/russian/conferen/millennium/2000-5.htm>.

<sup>70</sup> Свечников А. О дефиците пресноводных ресурсов мира / Александр Свечников // Вестник аналитики. 2010. № 4. С. 151.

<sup>71</sup> Владимир Афанасьев: для России проблема чистой воды не менее остра, чем для Саудовской Аравии / текст Александр Полянский // БООС. 2008. Март. С. 44.

<sup>72</sup> Лемешев М., Максимов А., Маслов Б. Тупики торговли водоёмкой продукцией. Ущерб от торговли водоёмкой продукцией в промышленности / Михаил Лемешев, Алексей Максимов, Борис Маслов // Обозреватель—Observer. 2011. № 2. С. 43.

<sup>73</sup> Бухарова О. Указ. соч. С. А5.

в этих странах инвестиции. Тогда премьер заявил: "Я хочу вам сказать, что за последнее десятилетие мы по идеологическим соображениям никаких крупных ресурсов ни в одну из стран не вкладывали. Всё, что происходило, происходило на рыночной основе. Никаких подарков мы никому не делали. Поэтому сказать, что мы что-то потеряли, – это не точно. Можно говорить о недополученной выгоде – это правда..."<sup>74</sup>

Судя по всему, государства Центральной Азии пока не умеют строить сотрудничество с Россией, исходя из законов рынка, а по-прежнему пытаются оперировать идеологическими соображениями.

Что ж, придётся научиться...

*Ключевые слова: канал – вода – экология – транспорт – Центральная Азия – Казахстан – Узбекистан – Каспийское море.*

*Keywords: channel – water – ecology – transport – Central Asia – Kazakhstan – Uzbekistan – Caspian Sea.*

---

<sup>74</sup> Владимир Путин свёл отчёты с Думой // Коммерсантъ. 2012. 12 апреля. № 65 (4850).