



## ОБЩИЕ ВОПРОСЫ

УДК 282.5 (4/5)

### ОБ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ АСПЕКТАХ СООРУЖЕНИЯ КАНАЛА «ЕВРАЗИЯ»

© 2010 **Абдурахманов Г.М., Позняк В.Г.**  
Дагестанский государственный университет,  
Калмыцкий государственный университет

Рассмотрены экологические аспекты сооружения канала «Евразия». Показано, что канал может оказать негативное воздействие на охраняемые природные территории (заповедники, заказники), расположенные в Кумо-Манычской впадине, по которой пройдет трасса канала.

Ecological aspects of "Eurasia" canal construction are considered here. The fact that can negatively affect natural area preservation (preserves, reserves), located in Kumo-Manych depression, along where the canal construction will take place, is shown in this article.

**Ключевые слова:** экологические проблемы, заповедник, охрана природы, экологическая экспертиза.

**Key words:** ecological problems, preserve, nature preservation, ecological expert analysis.

Прежде чем говорить об экологических проблемах, связанных с реализацией проекта канала «Евразия», следует остановиться на истории вопроса. Идея создания искусственного водного пути для соединения Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов не нова. Среди тех, кто пытался практически осуществить подобное соединение путем прорытия канала между Доном и Волгой были турецкий султан Селим II (1569 г.) и российский император Петр I (1701 г.). В 1757 г. Ж. Бюффон предлагал соединить Азовское и Каспийское моря каналом, расположенным в Кумо-Манычской впадине [5]. Этот тектонический прогиб в относительно недавнем геологическом прошлом неоднократно становился морским проливом, соединявшим указанные моря. В результате последней крупной регрессии Каспийского моря, понизившей его уровень на несколько десятков метров, эта связь прервалась, а в естественном понижении на месте бывшего пролива остались долины маловодных рек – Западного и Восточного Манычей, нижнее течение р. Кумы и многочисленные озера с повышенной минерализацией. Однако, ни в XVIII, ни в XIX веках идею Бюффона, поддержанную П.С. Палласом и детализированную в проекте инженера М.А. Данилова (1879-1882), осуществить не удалось. Причина этого, наряду с вполне понятными техническими и финансовыми трудностями, обусловленными масштабами проблемы, заключалась в том, что оставался нерешенным главный вопрос: где взять воду, чтобы наполнить этот канал? Уже в отчете Каспийской экспедиции [6], проводившейся в 1850-е гг. под руководством знаменитого естествоиспытателя академика Карла Бэра, было показано, что Западный и Восточный Манычи – самостоятельные речные системы, относящиеся к бассейнам разных морей: Западный Маныч нес свои воды в Дон и далее в Азовское море, а Восточный – в направлении Каспия. Однако из-за маловодности, вызванной аридностью климата в бассейнах этих рек, они почти не доносили свои воды до морей.

Большая часть стока Западного Маныча аккумулировалась в крупном и практически бессточном соленом озере Маныч-Гудило. Лишь после впадения таких притоков как Большой и Средний Егорлыкы в долине Западного Маныча весной формировался более или менее стабильный сток в р. Дон. Но с наступлением межени он прекращался и тогда долина Западного Маныча превращалась в цепочку озер-лиманов с различной степенью минерализации воды. Восточный Маныч, по-настоящему, – бессточная река, доносившая свои маломощные паводковые воды лишь до Состинских озер, расположенных на Черных землях более чем в 100 км от Каспия и в нескольких десятках километров от р. Кумы, которая, в свою очередь, лишь в особенно многоводные годы впадала в Каспийское море. По мнению А.И. Рыжикова [10], маловодность водое-



мов Кумо-Маньчской впадины послужила основной причиной временного ослабления интереса к идее сооружения судоходного канала между Каспием и Азовом.

К этой проблеме вернулись вновь лишь в 1920-е годы, когда началась работа над новым проектом Маньчского водного пути, предусматривающим переброску части стока крупнейших рек Северного Кавказа (Кубани, Терека и Кумы) в Кумо-Маньчскую впадину. Реализация этого проекта началась в середине 1930-х гг. Предполагалось построить пять водохранилищ (Усть-Маньчское, Веселовское, Пролетарское, Водораздельное и Чограйское), заполнявшихся водами кавказских рек, и шлюзованный судоходный канал от нижнего бьефа Чограйского водохранилища до Каспийского моря. Одновременно должны были быть сооружены каналы для переброски кубанской, терской и кумской воды: Невинномысский, Терско-Кумский и Кумо-Маньчский каналы. К началу Великой Отечественной войны были построены плотины первых трех водохранилищ, но их заполнение началось только после войны (в 1948 г.), когда завершилось строительство Невинномысского канала, по которому около 40% стока Кубани в районе г. Невинномыска направлялось в р. Большой Егорлык и далее в Пролетарское и нижележащие по течению Западного Маньча Веселовское и Усть-Маньчское водохранилища. К этому времени от идеи создания полноценного судоходного канала между морями уже отказались, так как выяснилось, что для его успешного функционирования воды все равно не хватит, даже с учетом забора части стока кавказских рек. И тогда Азовское и Каспийское моря, а точнее впадающие в них реки (Дон и Волгу), соединили Волго-Донским судоходным каналом. И все же работы по переброске части стока северокавказских рек и сооружению еще одного водохранилища (Чограйского) продолжались, но каналы и водохранилища, созданные в Кумо-Маньчской впадине и на прилегающих к ней территориях стали использоваться в основном для орошения земель, обводнения пастбищ и водоснабжения населенных пунктов.

Благодаря подаче воды в засушливые районы Калмыкии, Ставрополя, Дагестана и Ростовской области, здесь улучшились условия для ведения сельского хозяйства и проживания людей. Увеличение водного зеркала и частичное опреснение существовавших водоемов способствовало повышению их природной ценности и признанию некоторых из них (Веселовского и Пролетарского водохранилищ) водно-болотными угодьями международного значения, охраняемыми Рамсарской конвенцией, подписанной нашей страной в 1976 г. [8]. Неудивительно, что именно здесь находятся биосферный заповедник «Ростовский», орнитологический филиал биосферного заповедника «Черные земли» и участок «Кизлярский залив» заповедника «Дагестанский», имеющий чрезвычайно высокую ценность для воспроизводства и нагула рыб у дагестанского побережья Каспия [1, 7]. Кроме того в Кумо-Маньчской впадине находится ряд природных заказников: «Морской Бирючок», «Каспийский», «Состинский», «Южный», «Чограйский», «Зунда» и др.

По данным А.А. Базелюка [2, 3], в настоящее время в Кумо-Маньчскую впадину подается около 3 куб. км пресной воды из бассейнов Кубани, Терека, Кумы и отчасти Дона. Это привело к росту водного зеркала в бассейнах Западного и Восточного Маньчей на 1394 кв. км, а испаряемость с водной поверхности выросла на 1,3-1,5 куб. км. Это почти половина от общего объема поступающей сюда воды. Однако в связи с возможной реализацией проекта канала «Евразия», идея которого сейчас широко обсуждается в СМИ, потребуется дополнительная широкомащтабная переброска части стока из соседних речных бассейнов, водный баланс которых и без того достаточно напряжен. Что же это за канал и каковы возможные экологические последствия его сооружения для Кумо-Маньчской впадины и прилегающих к ней территорий?

Канал «Евразия» (в Калмыкии он чаще фигурирует под названием «Маньчский судоходный канал») – это по сути дела реанимация уже упомянутого Кумо-Маньчского водного пути, призванного соединить Каспийское и Азовское моря. В настоящее время идея его проектирования и строительства активно лоббируется нефтедобывающими структурами, администрациями регионов и даже правительствами стран, заинтересованных в создании транспортного коридора для поставки нефти на экспорт из Каспия к нефтяным терминалам Азово-Черноморского бассейна или же в непосредственной транзитной поставке нефти зарубежным потребителям крупнотоннажным танкерным флотом по судоходному каналу с большой пропускной способностью.



Апологеты канала «Евразия» считают, что, по своей значимости, он будет сопоставим с прославленными Суэцким и Панамским каналами и принесет стране и регионам, по которым будет проходить, огромные экономические выгоды на всех этапах его создания и последующей эксплуатации. Сторонники канала, загипнотизированные масштабами проекта, видят главным образом положительные аспекты его сооружения – от усиления геополитического влияния России в современном мире до создания новых рабочих мест, развития социальной инфраструктуры в зоне канала и большого объема налоговых поступлений в регионы от эксплуатации канала [4]. Они считают, что «Евразия» – это своеобразная панацея, способная решить все проблемы Юга России. При этом почти ничего не говорится, а если говорится, то вскользь, о возможном негативном влиянии строительства такого крупного гидротехнического сооружения на весьма уязвимую природную среду аридной зоны [9]. Хотелось бы напомнить, что многие масштабные проекты в нашей стране, либо вообще не были реализованы, либо принесли больше вреда, чем пользы. Достаточно вспомнить надежды, связанные с Байкало-Амурской магистралью, проекты поворота на юг северных рек и Арал, загубленный изъятием большей части стока питающих его крупнейших среднеазиатских рек Аму- и Сыр-Дарьи.

Авторы убеждены, что для нормального функционирования «Евразии» в регионе нет достаточного количества пресной воды, которая потребуется для заполнения и постоянной подпитки канала. Даже сейчас в Кумо-Манычскую впадину забирается значительная часть стока северокавказских рек, а в перспективе воды потребуется в несколько раз больше. Откуда она будет браться, в каком количестве и как транспортироваться? Недавно завершена экспертная оценка параметров двух возможных вариантов соединения Каспия и Азова: канала «Евразия» и второй нитки «Волго-Дона». Как сообщила газета «Известия» (статья «Азов сольют с Каспием» от 28.09.2010), результаты этой экспертизы, выполненной институтом «Гидропроект» и рядом субподрядных организаций, имеют гриф «секретно» и будут представлены для рассмотрения совместной российско-казахстанской рабочей группе, которой предстоит выбрать лучший из вариантов и предложить для вынесения окончательного вердикта Главам России и Казахстана. Кстати, стоимость этой экспертизы, профинансированной Евразийским банком, составила 2,7 млн. долларов. Работа, судя по всему, выполнена солидная, но почему она не стала предметом обсуждения широкой общественности?

Выше мы отмечали, что в зоне предполагаемого строительства канала «Евразия» находятся три заповедника (в том числе два биосферных), водно-болотные угодья, находящиеся под эгидой Рамсарской конвенции, и ряд природных заказников, которые неминуемо пострадают при сооружении канала. Его воздействие проявится в нарушении, а то и в разрушении биотопов многих растений и животных, среди которых немало краснокнижных видов, загрязнении окружающей среды, возросших масштабах браконьерства (особенно в период строительства канала). Не исключены и масштабные аварии с последующим нефтяным загрязнением как акватории канала, так и прилегающей территории.

Еще один аспект негативного воздействия канала может быть связан с тем, что он послужит своеобразным «экологическим желобом» для взаимопроникновения гидробионтов в новые для них водоемы. Последствия подобных инвазий могут быть непредсказуемы. Мы уже имеем примеры проникновения из Черного моря в Каспийское гребневика мнемнопса и мелкой промысловой рыбы трехиглой колюшки. После сооружения канала масштабы инвазий могут увеличиться многократно.

Поскольку канал на всем своем протяжении предполагается выполнить в земляном русле, следует ожидать больших фильтрационных потерь, засоления и подтопления прилегающих к нему земель, а также приведет к ломке сложившейся инфраструктуры поливного земледелия. Можно предположить и другие негативные последствия от реализации проекта канала «Евразия». То, что экспертное исследование вариантов соединения Азова и Каспия проводилась институтом «Гидропроект» и выбранными им субподрядными организациями можно оценить двояко. С одной стороны, это, безусловно, одно из самых профессиональных учреждений России в области проектирования гидротехнических сооружений. Но, с другой стороны, тот же «Гидропроект» и ряд его субподрядчиков, таких как «Севкавгипроводхоз», Новочеркасская мелиора-



тивная академия и ряд других, кровно заинтересованы, чтобы этот проект состоялся, так как это сулит им многомиллионные заказы на предстоящее проектирование данного объекта. Нельзя же губить курицу, несущую золотые яйца. На наш взгляд, в целях большей объективности, следовало бы привлечь к анализу данной проблемы как на этапе принятия решения, так и на всех этапах проектирования, независимых экспертов-экологов не только нашей страны, но и зарубежных. При этом, крайне желательно, чтобы финансирование этой экспертизы взяло на себя государство или международные организации, а не ведомства, лоббирующие сооружения данного канала. Цена ошибки может быть слишком высока.

### Библиографический список

1. Абдусаматов А.С. Состояние биоресурсов у дагестанского побережья Каспийского моря и перспективы их хозяйственного освоения. // Состояние запасов промысловых объектов на Каспии и их использование. – Астрахань: Изд-во КаспНИРХ, 2001. – С. 304-319.
2. Базелюк А.А. Изменение гидрографии и стока рек Кумо-Маньчской впадины под влиянием антропогенной деятельности. // Изв. СКНЦ ВШ. Естественные науки, 2007, №1. – С. 10-17.
3. Базелюк А.А. Изменение гидрографической сети бассейнов рек Западный и Восточный Маньчи в XIX-XX столетиях. // Сохранение биоразнообразия водно-болотных угодий и устойчивое использование биологических ресурсов в степной зоне. Материалы междунар. конф. – Ростов-на-Дону, 2007. – С. 59-65.
4. Болаев А.В. Маньчский канал должен стать судоходным. // Экологические нормы. Правила. Информация. Электронная версия журнала, 2010, №1.
5. Гришин М.М. Проекты использования вод бассейна Маньчей. // Тысячелетие вокруг Каспия. – М.: Институт ДИ ДИК, 1998. – С. 430-437.
6. Каспийская экспедиция К.М. Бэра 1853-1857. Дневники и материалы. / Составитель Т.А. Лукина. – Л.: Наука, 1984. – 558 с.
7. Магомедова А.Г., Алибекова З.Г. Особенности экологии и уровень воспроизводства ихтиофауны в условиях участка «Кизлярский залив» государственного природного заповедника «Дагестанский». // Университетская экология. Межд. сборник научных трудов. Вып. 5. – Махачкала: ИПЭ, 2010. – С. 369-371.
8. Панкова О. Приоритеты международного значения. // Экология и жизнь, 2004, № 5. – С. 54-55.
9. Позняк В.Г. О возможных экологических последствиях реализации проекта канала «Евразия». // Актуальные вопросы экологии и охраны природы экосистем южных регионов России и сопредельных территорий. Материалы научно-практической конференции. – Краснодар, 2008. – С. 138-140.
10. Рыжиков А.И. Проект XIX века. // Мелиорация и водное хозяйство, 2007, №3. – С.53-55.

УДК 502.3:17

## ПРОБЛЕМА НРАВСТВЕННОСТИ В ЭКОЛОГИИ

© 2010 Абакарова Р.М., Гаджимирзоева О.С.

Дагестанский государственный университет, Калмыцкий государственный университет

В статье обозначено место нравственности в современном экологическом пространстве, обнаружено, что экологический кризис в первую очередь, усугубляется кризисом духа, кризисом воспитания, кризисом человека. Определяя разные уровни духовности человека, обнаружено, что на высшем уровне природа воспринимается как человеческая ценность, ценность именно в отношении к живущим в ней людям.

Having been defined the position of morality in the modern ecological space it was found that ecological crisis increases because of spirit crisis, education crisis and human crisis. Defining the different levels of human spirituality it is revealed that at the highest level the nature is perceived as a human value, a value just as for people living in it.

**Ключевые слова:** нравственность, экология, человек, любовь, духовность.

**Key words:** morality, ecology, man, love, spirituality.

В рамках научного реестра в 20 веке экология достаточно точно была определена, как биологическая наука, изучающая организацию и функционирование надорганизменных систем различных уровней. Конец прошлого столетия и современность внесла свои коррективы, и сейчас экология заявляет о себе в самых разнообразных научных, экономических, политических, приро-