

В предыдущем номере журнала «ГИДРОТЕХНИКА» (№3 / 2011) была опубликована статья Г. В. Мельника (ОАО «Гипроречтранс») и С. Н. Левачева (МГСУ) об экологических проблемах строительства канала «Евразия» (с. 72–74), которая вызвала широкий отклик читателей. Продолжают обсуждение поднятых проблем специалисты Северо-Кавказского федерального округа — представители НП СРО «Гильдия строителей СКФО», Фонда им. Н. К. Байбакова, ОАО «ЧиркейГЭСстрой», выступающие в поддержку строительства канала «Евразия».

ПРОЕКТ «ЕВРАЗИЯ» — ПРОРЫВ В БУДУЩЕЕ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА



Гаджиев Г. А., президент корпорации промышленников и предпринимателей «Ватан», генеральный директор отделения фонда «Содействие экономическому развитию» им. Н. К. Байбакова по СКФО, член Совета строителей СКФО



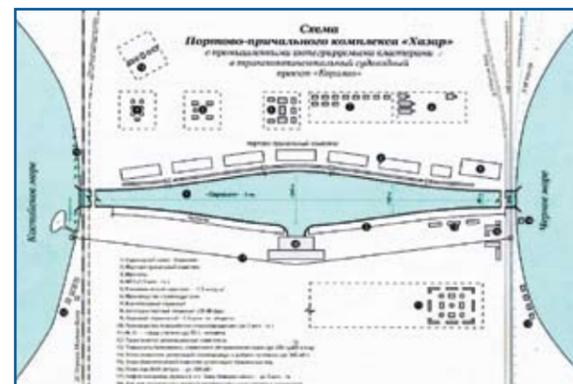
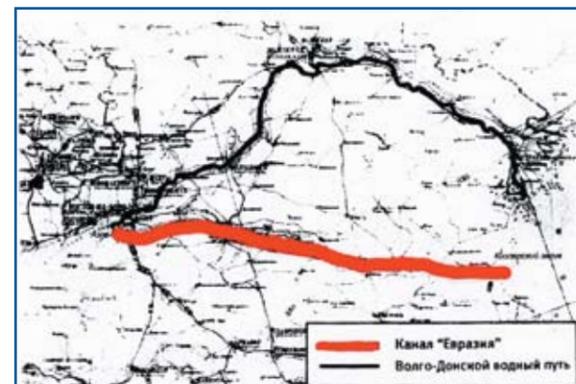
Шахбанов А. Б., генеральный директор СРО «Гильдия строителей Северного Кавказа», член Совета НОСТРОЙ РФ (Махачкала)

Борьба за ВТС («Евразия» — Волга — Дон — 2») вышла на финишную прямую. Россия теряет время и деньги, забалтывая главное, игнорируя очевидные характеристики и приоритетность проекта «Евразия», не имеющего аналогов и конкуренции в мировой логистической системе, в первой половине XXI в. Геополитическое, стратегическое значение, независимое от внесистемных субъектов, судоходного трафика «Евразия» еще не получило должной оценки. «Окно, пробитое в Европу» великим реформатором Петром I, по аналогии, дает исторический шанс «распахнуть настежь ворота» на Ближний Восток, Азию, Африку и Западную Европу, предпосылки к которому нам оставили предки, основав на Каспии Порт-Петровск (ныне Махачкала).

Каспийское море — замкнутый водоем, где сосредоточено более 80% мировой уникальной биопродукции. Подтвержденные в последние десятилетия шельфовые запасы углеводородного сырья (до 10–12 млрд т) давно уже вызывают нездоровый ажиотаж внесистемных «партнеров» России, объявивших данную территорию регионом своих «национальных интересов». В финансировании проектов разведки, добычи нефти уже участвуют более 200 иностранных компаний. При этом нужны адекватные меры, обеспечивающие сохранение флоры и эко-

номических интересов России. Международное сообщество (ООН — ЮНЕСКО) должно взять под свою охрану водоем с уникальными ресурсами, экологическая судьба которых при разделенности Каспия и даже нормативных потерях при добыче никем не квотируемых и не контролируемых объемов нефти и их транспортировке — весьма предсказуема и более катастрофична, чем последствия аварии в Мексиканском заливе. Одним из основных макроэкономических проектов, решающих в большей части эти проблемы, является судоходный трафик «Евразия», который, в совокупности с инициативами Ирана, по аналогичному каналу (ТЭО которого уже готово), соединяющему Каспий с Персидским заливом, прорывает «естественное замкнутое водное кольцо Каспия», обеспечивает перевозку, перевалку более 100 млн т в обе стороны от моря.

Хотим не только поддержать авторов статьи «Евразия» и «Волга — Дон — 2» — сопоставление не сопоставимого» («Гидротехника» № 113 (24), которые весьма профессионально осветили экологический аспект проекта, но и выразить свое отношение к проекту. Проработав десятки лет в гидротехническом строительстве, участвуя и руководя строительством самых крупных ГЭС на Северном Кавказе и в других



регионах, мы имеем возможность не только оценить принимаемые решения, но и, исходя из опыта, предложить новые технические, экологические, социальные и стратегические инициативы.

Корпорацией «Ватан», в сотрудничестве и при информационной, технологической поддержке международного фонда «Содействие экономическому развитию» им. Н. К. Байбакова, СРО «Гильдия строителей Северного Кавказа», ОАО «ЧиркейГЭСстрой» (крупнейшей гидростроительной компанией) разработана «Концепция стратегии геополитического развития Северного Кавказа», базирующаяся на проекте «Евразия» и развивающая его.

Концепция предусматривает строительство портово-причалного комплекса в районе пересечения канала и основных федеральных авиа-, железнодорожных, нефтегазовых и энергетических коммуникаций в степи, вблизи Кизлярского залива Каспийского моря. Портово-причалный комплекс по периметру обустраивается 18-ю промышленными кластерами, которые обеспечивают переработку основного ориентированного на экспорт сырья регионов СКФО, а также предусматривает строительство моногорода — «Делового логистического центра» СКФО, рассчитанного на 65–70 тыс. человек. Концепция предполагает прокладку нефтепровода (7–8 млн т) вдоль канала с запиткой от «танкера-матки», с попутной врезкой (3–3,5 млн т) в нефтепровод «Баку — Новороссийск», который периодически является полупустым и представляет экологическую опасность из-за технического износа.

Концепция включает несколько взаимосвязанных проектов, каждый из которых может дать мультипликативный эффект для регионов СКФО, ЮФО и других российских регионов, организуя до 200 тыс. новых рабочих мест. Учитывая, что основная функция проекта «Евразия» — транспортировка углеводородного сырья, концепцией предусмотрено строительство НПЗ производительностью 5 млн т с переработкой газа и газогидратов. В предлагаемой концепции канал с инфраструктурой обеспечивает транспортировку, перевалку, переработку углеводородного сырья и продукции объемом более 50 млн т в государства Черноморского, Средиземноморского бассейна и Западной Европы (такие объемы не под силу даже трем проектам «Волга — Дон — 2»).

Остановимся подробнее на некоторых проектах, составляющих основу концепции.

Портово-причалный комплекс

Единовременно обслуживает 10–13 сухогрузов, танкеров, обеспечивая их бункеровку и сервисное обслуживание, а также перевалку, перевозку более 4 млн т сухогрузов (проект «Автотранспортные, контейнерные перевозки» «Европа — Россия — Ближний Восток — Азия» в рамках ФЦП «Север — Юг»).

Проекты АПК — перерабатывающие комплексы — включают более 12 наименований сельхозпродукции и зерновой терминал, позволяют в схемах производственно-потребительской кооперации с регионами вовлечь в партнерство весьма существенное количество фермеров, субъектов малого бизнеса.

Проект утилизации термальных вод, залежи которых находятся в районе прокладки канала, позволяет не только развивать энергетические и биологические проекты, но и извлекать до 8 позиций редкоземельных элементов. Их поставки позволяют реанимировать 4–5 прежних заводов теле-, радио-, электронной промышленности, ранее функционировавших в регионах ЮФО, а также обеспечат поставки в ВПК, металлургическую промышленность и экспорт. Большая часть этих компонентов завозится в Россию из Китая, Южной Америки. В перспективе проекты могут тиражироваться в Ставропольском крае, Астраханской области с аналогичными, насыщенными для промышленной добычи термальных вод.

Концепция также предусматривает завод строительных материалов, с выпуском до 420 тыс. м² доступного жилья в год, работающий по европейским инновационным технологиям, разработку недр, нерудных материалов. Учитывая существующий дефицит

НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО САМОРЕГУЛИРУЕМАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ «ГИЛЬДИЯ СТРОИТЕЛЕЙ СЕВЕРНО-КАВКАЗСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА»

Некоммерческое партнерство Саморегулируемая организация «Гильдия строителей Северо-Кавказского федерального округа» (рег. № СРО-С-028-17082009) создана с целью защиты прав и законных интересов ее членов, ведущих профессиональную деятельность в области строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства.

Основными задачами Гильдии являются:

1. Предупреждение вреда жизни и здоровью физических, юридических лиц и их имуществу, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, сохранности объектов культурного наследия Российской Федерации;
2. Повышение качества реконструкции, строительства, капитального ремонта объектов капитального строительства, подготовка квалифицированных кадров и их аттестация.

Гильдия проводит работу по привлечению инвестиций под свои проекты, инициируемые как самой Гильдией, так и членами партнерства, рассматривая в комплексе факторы подготовки и аттестации кадров строительного комплекса, выстраивая систему финансирования через формирование залогового фонда партнерства. Уже сегодня Гильдия имеет системные предложения о сотрудничестве в области жилищного строительства и в строительстве ГЭС и АПК от канадских, турецких и других европейских и российских фондов и банков.

Гильдия осуществляет всестороннюю поддержку малому бизнесу. Выстроены прочные партнерские отношения с членами Гильдии, оказывается содействие в осуществлении профессиональной деятельности как на федеральном, так и на местном уровнях.

На сегодняшний день Гильдия объединяет:

- 286 строительных организаций, в основном предприятия, работающие в области дорожного, энергетического и промышленно-гражданского строительства;
- 25000 высококвалифицированных специалистов различных профессий;
- **Механовооруженность членов Гильдии:**
 - экскаваторный парк — 456 куб. м/ковшом;
 - бульдозерный парк — 85500 л. с.;
 - автотранспорт, суммарная грузоподъемность — 13485 т.

Годовой объем выполненных членами Гильдии работ — 21,5 млрд руб.

Аккредитованы шесть строительных лабораторий. Компенсационный фонд Гильдии по состоянию на 8 августа 2011 г. составляет 110891000 руб.

367014 Республика Дагестан, г. Махачкала, пр. Акушинского, 98 е, 4 этаж
Тел./факс: (8722) 60-28-70, 60-28-71, 60-28-72, 60-28-73, 60-28-74
E-mail: office@gilds.ru, www.gilds.ru

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ОБЩЕСТВЕННЫЙ ФОНД
«ФОНД СОДЕЙСТВИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ
ИМ. Н. К. БАЙБАКОВА»**

Среди основных целей и задач Фонда:

- *содействие формированию и реализации программ и проектов, способствующих широкому внедрению самых передовых достижений в области науки, технологий и техники, а также повышению эффективности в различных отраслях промышленности и экономики в целом;*
- *поддержка инициативных предложений и проектов отдельных ученых, научных коллективов и сообществ;*
- *анализ мировых достижений в области науки и технологий и техники, изучения и распространения мирового опыта;*
- *научно-техническая и информационная поддержка законодательских инициатив по ключевым проблемам эффективного и устойчивого развития экономики в условиях рынка.*

Основные направления деятельности Фонда:

- *развитие материально-технической базы, необходимой для содействия устойчивому развитию научно-технического потенциала предприятий и организаций Российской Федерации, стран СНГ и зарубежья;*
- *обеспечение отбора, независимой общественной экспертной оценки поступивших новых энергоэффективных и экологически чистых технологий, оборудования, проектов;*
- *финансирование разработки и реализации проектов и программ, способствующих решению задач, стоящих перед Фондом;*
- *организация семинаров, научно-технических конференций, технических визитов и конкурсов по перспективным направлениям исследований в области нефтяной и газовой промышленности;*
- *присуждение премий, почетных дипломов Фонда ученым, специалистам, за конкретный вклад в обеспечение целевых задач Фонда.*

123610 Москва, Краснопресненская наб., 12, подъезд 6, офис 330
Для почтовых отправок:
119991 Москва, Ленинский пр., 63/2
Тел./факс (495) 258-10-54
E-mail: fondbaybakova@mail.ru
www.fondbaybakova.ru

энергии и надвигающийся в электроэнергетике по Югу России (4,5–5,4 мВт к 2015 г.), основополагающими в концепции представлены **проекты электроэнергетики для собственных нужд** (до 1–1,3 т мВт):

- ♦ Локальные малые, средние ГЭС (600–800 МВт) в регионах СКФО с районными, межрайонными энерготранспортными системами непосредственно от генерирующих мощностей к потребителям, что снизит тарифы на электроэнергию в 1,5–2 раза.
- ♦ Ветрополигоны (70–100 МВт) по «розе ветров» с Каспия и вдоль канала по Дагестанским, Калмыцким степям, где круглогодично преобладают ветра.
- ♦ Утилизация вод Черного моря с переработкой сероводорода в электроэнергию (300–360 МВт) — инновационные технологии, ОКР пионерных проектов в развитии.
- ♦ Мини-энергомодули колебательного типа (10–25 МВт), устанавливаемые на водоподводящих водоводах от рек Терек, Кума, Маныч для пресноводного шлюзования канала. Также рассматриваются энергосистемы в режиме ГАЭС: по системам насосных станций — регуляторов шлюзования.

Канал, его инфраструктура и иницируемые концепцией проекты весьма энергоемки, но рассматриваемые нами мероприятия не только не обременят энергосистему МРСК, более того, решая социальные проблемы в горных районах по тарифным нагрузкам на местах, используют высвобождающуюся дорогую электроэнергию в экономически эффективных проектах «Евразия».

Подвод паводковых и излишних водных ресурсов рек Терек, Кума, Маныч к шлюзованию канала — «пресноводные пробки» между Черным и Каспийским морями с высотной разницей в 28 м — обеспечивают не только решение главного вопроса. Учитывая неравномерность сезонного дебета рек на пути водоподводящих водоводов, устраиваются водоемы — «балластные аккумуляторы», регуляторы расходов, которые системно будут использоваться для нужд сельского хозяйства в весьма засушливых районах четырех регионов СКФО, ЮФО. Это позволит вовлечь в сельхозоборот более 400 тыс. га против ежегодно деградируемых и выбываемых из оборота по мере солончакования и опустынивания 15–25 тыс. га земель. Также предлагаемые проекты стабилизируют противопаводковые ситуации, которые ежегодно наносят многомиллионные убытки бюджету и населению.

В целом обозначенные мероприятия решают и ряд других — демографических, межрегиональных и миграционных — проблем и задач, расселяя население из самых густонаселенных районов республики в районы, составляющие 24% территории республики с обжитостью до 2%. Такая же ситуация и в Республике Калмыкии. Есть реальная вероятность вернуться и терским казакам на исконные земли своих предков, откуда они мигрировали в начале 90-х гг. по социальным причинам и безработице.

При условиях нехватки и этих водных ресурсов есть дополнительные возможности для реализации проектов: завершается ОКР по весьма эффективной, инновационной, не имеющей аналогов технологии, обеспечивающей только одним модулем рассоление морской воды, производительностью более 5 тыс. т в час, с энергозатратой 0,1 кВт. Канал без воды не останется. В развитие кластеров нами интегрируется более 80 инновационных технологий из базы данных Фонда Байбакова и наших партнеров. В основном это разработки российских ученых, специалистов, институтов, центров, фондов. В области энергосбережения и специальных проектов привлекаются передовые разработки европейских коллег. Интерес к проекту очень велик, предлагают партнерство зарубежные специалисты и организации; организованные совместно с украинскими компаниями отделения уже работают в устье Дуная для развития трафика на Западную Европу. Китай не только определился в «Соглашениях», в своем участии в кредитовании и инвестировании проекта, но уже предпринимает конкретные шаги в прокладке автомобильной дороги к Каспию через Казахстан. Иран давно определился в приоритетах, прокладывая аналогичный канал. Только в России «оппоненты» долгие годы ищут «черную кошку в темной комнате».

В поддержку экологов и решения проблем экологии хотим заметить, мы не менее патриотичны, это и наша земля и наш народ. Мы выступим первыми противниками проекта, если канал «Евразия» будет прокладываться без облицовки, с ущемлением водопотребления отдельных районов, регионов, потребителей, с социальными, энергетическими, территориальными обремененностями стабильно развитых территорий.

«Концепция стратегии геополитического развития Северного Кавказа» была представлена в 2010–2011 гг. на трех общероссийских экономических форумах, заслушана на восьми общественных конференциях, представляющих более 70 общественных организаций, а также на экономических комиссиях, круглых столах. Концепция была озвучена на мероприятиях в рамках «Дагестанского экономического форума — 2011» и на конференции саморегулируемых организаций Северного Кавказа, представляющих более 200 тыс. строителей СКФО. Резолюции, итоговые материалы всех форумов отметили актуальность для СКФО как самогo проекта «Евразия», так и концепции и иницируемых ими проектов. Многочисленные отзывы и заключения экспертов по концепции резюмируют: «Проект «Евразия» в ближайшие 50 лет по своей геополитической, стратегической, экономической значимости для России не

Предварительные сравнительные характеристики каналов «Евразия» и «Волго-Дон — 2», соединяющих Черное и Каспийское моря

	Основные характеристики	«Евразия»	«Волго — Дон — 2»
1	Длина канала	700–780 км	1350–1500 км
2	Количество ГЭС (шлюзов)	6–7 ед.	18 ед.
3	Глубина канала	До 5–7 м	До 3,5 м
4	Сроки перехода судов из Черного моря в Каспийское	2–3 суток	7–8 суток
5	Грузооборот в год по каналу в «одну нитку»	48 млн т	16 млн т
6	Навигационный период	12 месяцев (с учетом строительства портово-причального комплекса на канале, в степи)	8 месяцев
7	Территория прокладки каналов	Из Кизлярского залива Каспийского моря, до 70% протяженности канала по необжитым солончаковым степным территориям Дагестана, Калмыкии, Ставропольского края, по исторически самой низкой отметке некогда единого водного пространства Манычской впадины	До 70% общей протяженности канала по обжитым территориям с развитой инфраструктурой районов Астраханской, Ростовской областей
8	Интеграция с основными системными федеральными, региональными коммуникациями логистики и энерго-транспорта	Канал пересекает (или его пересекают) в непосредственной близости с портово-причальным комплексом основные федеральные коммуникации по территории СКФО: <ul style="list-style-type: none"> ■ автодорога Москва — Ростов — Махачкала — Баку; ■ железная дорога Москва — Минводы — Махачкала — Баку; ■ нефтепровод Баку — Новороссийск; ■ газопровод Буденовск — Газимагомед; ■ ЛЭП 110–330–500 на территории Дагестана и 4-х основных региональных, федеральных коммуникаций на территории Ставропольского края, которые и в которые могут быть интегрированы проекты кластеров и их конечная продукция 	Канал пересекают более 18 федеральных, региональных, муниципальных коммуникаций на различных отрезках канала, что потребует множество путепроводов, мостов, переходов
9	Социальное значение проектов	Канал с обустройством 18-ю промышленными кластерами, в т. ч. моногородом-спутником системно является «точкой отсчета» стратегирования макроэкономики СКФО, базисом вывода экономик регионов из стагнации, с их интеграцией в развитие экономики приграничных регионов, внешние экономические связи с государствами СНГ, Черноморского бассейна, Западной Европы, Бл. Востока и Азии. Обеспечение стабилизации экономики, благополучия населения, возвращение мигрантов на исконно исторические земли терских казаков, формирование высококвалифицированного населения в новом городе — залог стабилизации, социально-экономической, общественно-политической напряженности в СКФО.	Регионы уже имеют логистические системы, в т. ч. водно-транспортную, обеспечивающие выход к Каспийскому, Черному морям и далее, а также по внутренним рекам, каналам в регионы России. Вариант проекта обеспечит дополнительное наращивание и без того динамичного роста ВРП регионов ЮФО (Ростовской, Астраханской обл.). Увеличение социального расслоения населения ЮФО — СКФО вызовет наращивание миграционных процессов из соседних регионов СКФО, при этом не только перегружая инфраструктуру, но внося в социум несвойственный региону менталитет, чем дестабилизирует ситуацию, провоцирует межэтническое противостояние и в целом экспортирует экспансию нестабильности, экстремизма.
10	Кадровое обеспечение	Информационно-аналитическое, маркетинговое, технологически конструктивное, интеллектуально-инновационное сопровождение проектов обеспечивается корпорацией «Ватан», ДНЦ РАН, международным фондом «Содействие экономическому развитию» им Н. К. Байбакова, четырьмя институтами, двумя НПО, Международным консорциумом и их партнерами. Базовая структура по исполнению проектных решений подрядных работ — СРО «Гильдия строителей Северного Кавказа», объединяющая 280 организаций СКФО численностью более 25 тыс. чел., и Союз строителей, объединяющий более 200 тыс. чел. — гидроэнергетиков, строителей ПГС, дорожного строительства, стройиндустрии, специализированных, монтажно-технологических подразделений.	Нет информации
11	Финансы, кредиты, инвестиции	По результатам предварительного маркетинга, для привлечения внебюджетных финансовых ресурсов в намерениях участия, кредитования на определенных условиях определились ряд крупных фондов, банков, консорциумов Европы, Юго-Восточной Азии, Бл. Востока.	
12	Необходимые условия	Принятие конкретных объективных политических решений, учитывающих все макроэкономические, социальные, политические факторы, обеспечивающие эффективность проекта и стабилизацию напряженности в СКФО. <ul style="list-style-type: none"> ■ Формирование координационного совета СКФО. ■ Формирование единой структуры заказчика-застройщика для системного управления реализацией всей программы в частно-государственном партнерстве. ■ Обеспечение «прозрачного финансового коридора безопасности» привлекаемым кредитным инвестиционным ресурсом. ■ Обеспечение финансовой физической безопасности объектам, производствам, субъектам — носителям функций менеджмента, управления программой, проектами. ■ Формирование определенных условий предпочтений, ОЗЗ, обеспечивающих инвестиционную привлекательность программы. 	

**КОРПОРАЦИЯ
ПРОМЫШЛЕННИКОВ
И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ
«ВАТАН»**

Корпорация промышленников и предпринимателей «Ватан» была учреждена в 1993 г. в интересах промышленников и предпринимателей для содействия развитию фундаментальных исследований, расширения международных творческих и деловых связей науки и производства, в целях разработки и широкого внедрения в практику передовых технологий, оборудования и методов управления, способствующих эффективному и устойчивому развитию экономики.

За последние 10 лет Корпорация промышленников и предпринимателей «Ватан» собственными силами разработала концепции и следующие проекты:

1. «Строительство каскадов локальных малых ГЭС». Модернизация энергосистемы и повышение ее социальной, экономической эффективности (Республика Дагестан).

2. «Утилизация полигонов ТБО четырех городов с производством вторичной продукции».

3. «Автотранспортные, контейнерные перевозки «Европа — Россия — Ближний Восток, Азия». Перевод автотранспорта на природный газ, полное обустройство придорожной инфраструктуры. Результат — двукратное наращивание экспортно-импортных перевозок для субъектов ВЭД на маршруте.

4. «Концепция стратегии геополитического развития Северного Кавказа» — интеграция портово-причалного комплекса в межконтинентальную транспортную, судоходную систему «Евразия». Территориальное обустройство комплекса 18-ю многофункциональными промышленными кластерами, дочерними агротехнокооперативами в регионах СКФО, ЮФО по их сырьевому, ресурсному потенциалу, в системе промышленно-потребительской кооперации. Город-спутник (моногород) с населением 65–70 тыс. человек.

будет иметь аналогов и конкуренции. Оригинальное инженерное решение — строительство портово-причалного комплекса в степи, с обустройством по периметру промышленных кластеров и моногородка — не только увеличит на 20–25% экономическую эффективность в целом логистической системы проекта «Евразия», но и позволит кардинально нарастить внешнеэкономическую деятельность регионов СКФО, с устойчивым развитием территории, с минимизацией их дотационности и стабилизацией социального напряжения в округе».

Программа долевого участия партнеров в осуществлении макроэкономического проекта «Трансконтинентальный судоходный канал — транспортная система «Евразия», соединяющая Каспийское и Черное моря»

Концепция данной программы периодически инициируется с 30-х гг. прошлого столетия. На данный период программа получила широкий резонанс в Российском и Европейско-Ближневосточном сообществе; активно обсуждается в Ростовской области, в Краснодарском, Ставропольском краях, Республиках Калмыкия, Дагестане а также в Государственной Думе и на Экономическом форуме в Санкт-Петербурге. По инициативе Казахстана, ТЭО Программы находится на сравнительной экспертизе, финансируемой Евразийским банком развития (ЕАБР). Программа весьма актуальна в сложившихся и развивающихся экономических связях Европа — Россия — Ближний Восток, Азия, где Россия занимает стратегически значимое место как связующее звено.

Экономическими комиссиями ООН для Европы и Западной Азии, множеством экспертных групп, институтами и фондами прогнозируется к 2015 г. рост внешнеэкономических отношений, торговли с прикаспийскими и черноморско-дунайскими странами в три и более раза с оборотом \$48–152 млрд. При этом наиболее экономически эффективным направлением является транзитно-транспортный потенциал ряда государств, с явным преимуществом российского транзитного трафика, соединяющего судоходным каналом Каспийское и Черное моря, шириной до 80 м и длиной до 700 км.

Главные цели проекта:

- Формирование межконтинентальной судоходной транспортной системы «Азия — Ближний Восток — Россия — Европа».
- Обеспечение снижения обремененностей в транспортной составляющей, в ценовой политике перевозки грузов водным транспортом.
- Обеспечение бесперевалочных, транзитных, сквозных перевозок между странами Средней Азии — Центральной Европы.

Наша доленая инвестиционно-технологическая интеграция в данную программу, включая инициируемые российскими учеными инновационные разработки, позволяет осуществить строительство порта (причалов) в районе пересечения всех коммуникаций — железнодорожной, федеральной автомагистрали, нефтегазопроводов, ЛЭП, оптово-волоконной связи и транспортного судоходного канала, с формированием ОЭЗ.

На территориях будут построены крупные контейнерные и автотранспортные терминалы, НПЗ, перерабатывающие производства АПК, объекты производств стройиндустрии, газонефтехимии, деловой международной биржевой торгово-выставочный центр, таможенно-пограничные службы, перевалочные склады, международная биржа, город-спутник с современной инфраструктурой.

Также предусматривается строительство тримаранов — маневренных, скоростных танкеров, контейнеровозов — судов нового поколения, решающих проблемы существенного сокращения в разы времени перевозок по новым водным маршрутам, проблемы с загрузкой невостребованных мощностей судостроения Астрахани, Махачкалы.

Проект позволяет обеспечить экологический баланс засушливых территорий через подвод каналами излишков пресных вод, особенно в период паводков, рек Терек, Маныч, Кумы и др., для рассоления почв и шлюзования судоходного канала. Эти решения — не только спасение в паводок от затопления реками поселений, пастбищ, мероприятия по которым ежегодно «съедают» десятки миллионов бюджетных средств, но это также возможность инициирования проектов рассоления десятков тысяч гектаров солонцовых почв, их оздоровления и вовлечения в сельхозпроизводство, формирование проектов АПК.

Производство и использование инновационных конструктивных материалов в промышленно-гражданском строительстве

Прежде всего программа предполагает осуществление в акватории водоподводящего канала инновационного проекта по утилизации сероводорода в водной среде Черного моря. Более того, разработки технологии по данному проекту позволяют через утилизацию до 280 тыс. м³/час сероводорода обеспечить производство и ввод до 360 мВт энергетических мощностей в энергодефицитном регионе, с попутной добычей силумина (основного компонента производства алюминия), что гарантирует экономическую эффективность проекта.

Наличие речных, морских водных ресурсов создает оптимальные условия для осуществления в засушливых районах с солонцовыми почвами проектов мелиорации, рыбоводства, рекреации, АПК, что в свою очередь обеспечит новые рабочие места. Освоение территории вдоль подводящих пресноводных и судоходного каналов, у шлюзов, переходов, на пересечениях с федеральными автотранспортными, железнодорожными магистралями — большое поле деятельности для предпринимательства, малого бизнеса в сфере различных услуг.

Соглашения по привлечению финансовых ресурсов позволяют нам инициировать свое активное участие, соучастие в статусе созаказчика-застройщика по данному макроэкономическому проекту, который обеспечит дополнительную эффективность другим инициируемым программам. Имеющиеся наработки по торгово-экономическим связям с предпринимательскими и государственными структурами Ирана, Ирака, Пакистана, Индии, Туркмении, Казахстана и Европы позволяют нам не только привлечь их к судоходным услугам, но и сделать им деловые предложения по инвестициям в различные проекты данной комплексной программы.

Представленная нами концепция предусматривает на территориях пересечения судоходным каналом основных федеральных коммуникаций (ж/д Минводы — Баку; а/д Ростов — Баку, нефтепровода Баку — Новороссийск, газопровода Буденновск — Казимагомед; ЛЭП–330) строительство портово-причалного комплекса с расширением судоходного канала по нарастающей до 260 м и длиной до 2 км, с привязкой к ППК 16–18 промышленных кластеров, с переработкой и перевалкой конечной продукции.

Такой комплексный, системный подход к решению ряда макроэкономических, стратегических, социальных задач позволит России (прежде всего СКФО) в частно-государственном партнерстве:

- Обеспечить стратегический прорыв на рынке Европы, Ближнего и Среднего Востока, Азии с наращиванием экспортного, транспортного потенциала внешнеэкономических связей в 2,5 и более раза, что позволит на века заложить трафик, не имеющий аналогов.
- Обеспечить СКФО максимальное использование своего продовольственного, промышленного, рабочего, кадрового потенциала.
- Обеспечить удешевление строительства самого канала за счет оптимизации различных инженерно-конструктивных, технологических, гидротехнических, организационных, экономических решений, соответственно обеспечив сроки строительства и окупаемость проектов в комплексе.
- Удешевить бункеровку, сервисное обслуживание судов, автотранспорта.
- Локализовать возможные экологические «эксцессы».
- Инфраструктурно сформировать город-спутник (МО) с особым режимом в рамках ОЭЗ, с бизнес-проектами: «Международная продовольственная, углеводородная, стивидорная, логистическая, ресурсная биржа», профильные коммерческие банки, страховые, лизинговые компании, туристические, стивидорные, экспедиторские компании, международные оптово-торгово-выставочные комплексы, транспортные комплексы, агропромышленные комплексы, гостиничный бизнес, профессиональное профильное образование, бизнес-инкубаторы, производства стройиндустрии, что даст мультипликативный эффект для малого бизнеса как на местах, так и в регионах.

У СКФО, ЮФО и наших партнеров в центре и на местах есть все факторы для системного осуществления проекта «Евразия». Есть специализированные гидротехнические компании, кадры, интеллект, инновационные разработки, институты, ряд потенциальных инвесторов, с которыми надо выстраивать отношения. Нужна политическая воля руководства государства, нужна поддержка наших стратегических инициатив для осуществления проекта века — «Евразия», который является национальной идеей, консолидирующей народы Северного Кавказа, стабилизирующей социально-экономическую, общественно-политическую ситуацию, под флагом и протекторатом Народного фронта.

Р.С. В соответствии с поручением Аппарата Председателя Правительства РФ Министерству регионального развития РФ, а им, в свою очередь, — Правительству Республики Дагестан о включении «Концепции» и инициируемых промышленных кластеров в «Мероприятия по социально-экономическому развитию Республики Дагестан», а их («Мероприятия...») — в «Стратегию социально-экономического развития СКФО, уже ведется переработка документов. 16 сентября авторы проекта получили официальный ответ Минэкономразвития РФ о том, что ключевые направления представленной ими концепции включены в разработанную Минрегионразвития государственную программу «Развитие Северо-Кавказского федерального округа на период до 2025 года», и рекомендации, представленные Председателю Правительства В. В. Путину, будут учтены при формировании конкретных программ развития регионов России. Президент и Правительство Республики Дагестан активно включились в разработку мероприятий первого подготовительного этапа начала работ по проекту «Евразия», уделяя особое внимание промышленным кластерам.

ОАО «ЧИРКЕЙГЭССТРОЙ»

ОАО «ЧиркейГЭСстрой» является крупнейшей строительной компанией по сооружению энергетических объектов на Юге России. Чиркейская школа гидроэнергетического строительства, имеющая 47-летний стаж, как и прежде, пользуется широкой известностью и авторитетом не только у нас в стране, но и далеко за ее пределами.

Компания вела строительство Ирганайской ГЭС, Сантундинской ГЭС-1 в Республике Таджикистан, Зарамаской ГЭС в Северной Осетии. В настоящее время ОАО «ЧиркейГЭСстрой» ведет строительство Гоцатлинской ГЭС в Дагестане — первой гидроэлектростанции в обновленной России, начатой с нуля. Не осталась ОАО «ЧиркейГЭСстрой» в стороне от Сочинских Олимпийских объектов. Здесь компания строит кабельные линии (110 кВ) протяженностью до 20 км в районе поселка Красная Поляна и трансформаторную подстанцию. Кроме того, ведет работы по строительству водозабора на реке Псоу в Адлерском районе Краснодарского края.

Дагестанские гидростроители работают на ряде сложных объектов Загорской ГАЭС-2 в Подмоскowie. Для своевременного решения всех проблем, разворота работ компанией было создано свое отдельное строительное монтажное управление по строительству Загорской ГАЭС (СМУ-5).

В ближайшее время компания планирует получить заказы в Саудовской Аравии, Индии, Ливане. В Саудовской Аравии уже функционирует филиал ОАО «ЧиркейГЭСстрой». Компания готова сотрудничать со всеми заказчиками, где требуются высококлассные строители по сооружению объектов гидротехнического, промышленного, жилищно-бытового, дорожного и других направлений.

Профессионализм и отличное качество выполненных компаний работ получили высокую оценку, как в нашей стране, так и на международном уровне.

**367000 Республика Дагестан, Махачкала, ул. Казбекова, пер. Автомобилистов, 7а
Приемная (8722) 64-68-69, факс (8722) 64-11-51
E-mail: chges@chges.ru
www.chges.ru**