(cc) BY

Казаков Николай Александрович
канд. геогр. наук, доцент, заведующий кафедрой
Михайлова Виктория Юрьевна
магистрант
ФГБОУ ВО «Чувашский государственный
университет им. И.Н. Ульянова»
г. Чебоксары, Чувашская Республика

ВЛИЯНИЕ КРЫМСКОГО МОСТА НА РАБОТУ ПОРТОВ АЗОВСКОГО МОРЯ

Аннотация*: в статье рассмотрено влияние Крымского моста на работу портов Азовского моря. Россия не менее Украины заинтересована в сохранении возможностей для прохода судов Керченским проливом. К северу от Крымского моста, в акватории Азовского моря и Керченского пролива, расположено семь торговых портов, принадлежащих Российской Федерации, суммарная пропускная способность грузовых терминалов которых в настоящее время – более 80 млн т в год, среди них торговый порт Керчь, способный принимать суда «Керчь-Еникале-тах», и морской порт Ростова-на-Дону – юго-западные ворота Единой глубоководной системы Европейской части России, по которой суда класса река-море могут пройти до (из) Каспийского, Балтийского, Белого морей.*

Ключевые слова*: Крымский мост, порты Азовского моря, порты Керченского пролива, Керчь-Еникальский канал.*

18 марта 2014 года, «…основываясь на свободном и добровольном волеизъявлении народов Крыма на общекрымском референдуме…», был подписан договор о принятии в состав Российской Федерации Республики Крым, включая город с особым статусом Севастополь. В составе Российской Федерации появилось два новых субъекта – Республика Крым и город федерального значения Севастополь [2]. Несмотря на близость территории Республики Крым и основной территории Российской Федерации, прямое сообщение между ними было

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

затруднено. Чтобы достичь территории Крыма, было необходимо преодолеть Керченский пролив, используя паромную переправу порт Кавказ – порт Крым. Хотя сама переправа через пролив занимала около получаса, но ждать погрузки на паром часто приходилось несколько часов, да и работа переправы сильно зависела от погодных условий и могла прерываться на несколько суток. В 2014 году было принято решение соединить берега Керченского пролива мостом. Создание мостового перехода через Керченский пролив разрабатывалось ещё до Первой Мировой войны, в конце Второй Мировой войны был построен железнодорожный мост, но в феврале 1945 года он был разрушен льдом. Вопрос о строительстве моста в последующем неоднократно поднимался, но воплотить его в металле и бетоне удалось лишь после воссоединения Крыма с Россией. В 2018 году начала действовать автодорожная часть моста (пропускной способностью до 40 тысяч автомобилей в сутки), в 2019 году планируют ввести в эксплуатацию железнодорожную часть мостового перехода (с пропускной способностью 47 пар поездов в сутки) [5].

В период строительства и особенно после ввода в строй автомобильного участка Крымского моста, в украинской и зарубежной «западной» прессе появились утверждения, что Крымский мост мешает судоходству в Керченском проливе. 15 мая 2018 года официальный представитель Госдепартамента Хезер Науэрт заявила, что США осуждают открытие Крымского моста: «…Мост представляет собой не только попытку России укрепить незаконный захват и оккупацию Крыма, но и препятствует судоходству, ограничивая размеры судов, которые могут пройти через Керченский пролив – единственный путь в территориальные воды Украины в Азовском море…» [1]. Так ли это? Неужели Россия для обеспечения прямой устойчивой транспортной связи с Крымским полуостровом пошла на существенные ограничения габаритов судов, могущих пройти Керченским проливом в Азовское море?

Движение судов в Керченском проливе осуществляется по Керчь-Еникальскому каналу. В приказе Министерства транспорта Украины от 09.10.2002 №721 «Про затвердження Правил плавання суден Керч-Єнікальським каналом і

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

підхідними каналами до нього» в пункте 3.5 говорится, что «Для плавання КЄК допускаються судна довжиною до 215 метрів і судна з осадкою не більше 8 метрів (при проходженні судна з боку Азовського моря). Для суден, що рухаються до КМП з боку Чорного моря, допускається осадка до 8,3.метра».[10] В приказе Министерства транспорта Российской Федерации №313 от 21.10.2015 (с изменениями на 16.03.2018) «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Керчь» в пункте 48 содержится следующая информация «…Для плавания по КЕК допускаются суда длиной до 252 м и осадкой не более восьми метров…» [6] Т.е. после перехода Керчь-Еникальского канала под контроль России, после ввода в строй автомобильной очереди Крымского моста, габарит по длине судов, которые могут проходить Керчь-Еникальским каналом, был увеличен, а требования к осадке судов остались неизменными. Ширина Керчь-Еникальского канала 120.м, длина судоходной арки Крымского моста 227 м. Если сопоставить требования, предъявляемые к максимальной длине, ширине, осадке судов, при проходе каналом, с требованиями к судам, предъявляемым при заходе в порты акватории Азовского моря (табл. 1), то их надо признать более чем достаточными. Даже в портах Керчи, Бердянска и Мариуполя судну «Керчь-Еникале-max» будет очень тесно.

Таблица 1

Порты Азовского моря и Керченского пролива, расположенные к северу от Крымского моста [7; 8; 9; 11]

Порт	Максимальные габариты принимаемых судов, м			Страна
	Длина	Ширина	Осадка	
Ростов-на-Дону	142	18	4,1	Россия
Таганрог	149	18	4,7	Россия
Азов	150	20	3,7	Россия
Ейск	200	25	4,5	Россия
Темрюк	140	17,5	4,6	Россия
Кавказ	150	22	5,3	Россия
Керчь	200	25	8	Россия
Бердянск	205 (до 220*)	н/д	7,9	Украина
Мариуполь	240	н/д	8 (до 8,2*)	Украина

*По решению капитана порта

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Однако Крымский мост ограничил надводный высотный габарит проходящих под ним судов, теперь он не должен превышать 33 м (высота пролёта судоходной арки – 35 м) [5, 6] В 2015 – 2016 годах администрация Керченского порта провела мониторинг судов, следовавших Керчь-Еникальским каналом, зафиксировав максимальный надводный высотный габарит в 32,2 метра. С момента установки судоходных арок Крымского моста под ними прошло уже не одно крупное судно, и если балкеру «Copan» (дедвейтом 17777 т, длиной 146,73 м) для этого пришлось несколько укоротить мачту, то более крупные балкеры «Esra» (дедвейтом 31890 т, длиной 175,73 м) «Wuchow» (39090 т, 180 м) или «Federal Elbe» (37058 т, 199,89 м) прошли свободно.

Не оказал негативного влияния Крымский мост и на интенсивность работы Керчь-Еникальского канала и портов акватории Азовского моря. Если за 2012.год в зоне действия Керченской СУДС было зафиксировано 44292 судна, то за 2017 – 154939. Общее число судозаходов в российские порты (без порта Керчь) с 2012 по 2017 год выросло на 47% (с 17154 до 25205), суммарный грузооборот (с портом Керчь) увеличился более чем в два раза (с 37,4 до 79,2.млн т) [4, 9, 11] А вот грузооборот украинских портов Бердянск и Мариуполь за рассматриваемое время снизился, особенно существенно у порта Мариуполь, на 56,3% (с 14,9 до 6,5 млн т). Но проблемы у Мариупольского порта связаны не с мнимыми препятствиями, чинимыми Крымским мостом, а с общей экономической обстановкой в Украине и с политико-экономической обстановкой в Донецком регионе в частности. Пропускная способность грузовых терминалов украинских портов избыточна для современной украинской экономики, а разрыв экономических связей, разрушение экономики в Донецком регионе усугубляет проблему Мариупольского порта. Так, в 2017 году, после введения со стороны Киева экономической блокады Донецкой и Луганской республик, поставки каменного угля и продуктов из него с Украины в Россию выросли по сравнению с предыдущим годом почти в три раза, превысив 3 млн т (по сравнению с 2012 годом почти в восемь раз), а экспорт угля из России в Украину снизился почти на 7% [3]. Куда

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

и кому были направлены эти 3 млн т украинского каменного угля в России? Но они явно не содействовали росту грузооборота украинских портов.

Всё же следует признать, что Крымский мост препятствует проходу некоторых судов. До 2015 года Керченский порт был портом приписки для учебного фрегата «Херсонес». Фрегат «Херсонес» имеет высоту мачт: фок – 49,5 м; грот – 51 м; бизань – 46,5 м. С таким надводным габаритом он не сможет пройти Крымский мост и вновь войти в Керченский порт. Конечно, это вызывает сожаление, но сколь-нибудь существенно на экономике Керченского и других портов к северу от Крымского моста никак не скажется.

Россия не менее Украины заинтересована в сохранении возможностей для прохода судов Керченским проливом. К северу от Крымского моста, в акватории Азовского моря и Керченского пролива расположено семь торговых портов, принадлежащих Российской Федерации, суммарная пропускная способность грузовых терминалов которых в настоящее время более 80 млн т в год [9; 11], среди них торговый порт Керчь, способный принимать суда «Керчь-Еникале-max», и морской порт Ростова-на-Дону – юго-западные ворота Единой глубоководной системы Европейской части России, по которой суда класса река-море могут пройти до (из) Каспийского, Балтийского, Белого моря. Кроме того, налоги со сборов за проход судов Керчь-Еникальским каналом, объём которых зависит от их числа и регистровой вместимости, теперь поступают в российскую казну.

Список литературы

1. В Госдепе прокомментировали открытие Крымского моста [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://russian.rt.com/world/news/513541-gosdep-krymskii-most (дата обращения: 07.08.2019).

2. Договор между Российской Федерацией и Республикой Крым о принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_160398/ (дата обращения: 07.08.2019).

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

3. Данные по таможенной статистике внешней торговли Российской Федерации в разрезах товаров, стран, временных периодов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: customs.ru/statistic (дата обращения: 07.08.2019).

4. Информационная система государственного портового контроля «Судозаходы в порты РФ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://portcall.marinet.ru (дата обращения: 07.08.2019).

5. Крымский мост [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.most.life/o-proekte/ (дата обращения: 07.08.2019).

6. Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Керчь: Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21.10.2015 №313 (с изм. на 16.03.2018) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: docs.cntd.ru/document/420312576 (дата обращения: 07.08.2019).

7. Обов'язкові постанови по морському порту Бердяньк. Наказ державне підприємство «Адміністрація морських портів України» №185 07.06.2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: uspa.gov.ua/index.php?lang=ua&Itemid=733 (дата обращения: 07.08.2019).

8. Обов'язкові постанови по морському порту Маріуполь. Наказ державне підприємство «Адміністрація морських портів України» №185 07.06.2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: uspa.gov.ua/index.php?lang=ua&Itemid=733 (дата обращения: 07.08.2019).

9. Портовая инфраструктура в Азово-Черноморском бассейне [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=23608 (дата обращения: 07.08.2019).

10. Про затвердження Правил плавання суден Керч-Єнікальським каналом і підхідними каналами до нього. Наказ Міністерства транспорту України №721 09.10.2002 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://zakon.rada.gov.ua/laws/file/z0973–02 (дата обращения: 07.08.2019).

11. Федеральное агентство морского и речного транспорта «Реестр морских портов Азовского моря» [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

http://www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf.html (дата обращения: 07.08.2019).

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)