

Как к середине 2021 года обстоят дела с проблемой судоходной глубины на участке реки Волга от Городца до Нижнего Новгорода? Каковы возможные варианты решения задачи?

Население Нижегородской области поддерживает позицию и действия Губернатора и Правительства Нижегородской области по активному поиску решений и вариантов улучшения условий судоходства, альтернативных попытке строительства Нижегородского низконапорного гидроузла (ННГУ) на реке Волга и внимательно отслеживает решение данного вопроса.

По информации министерства транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области, в конце января 2021 года состоялось совещание в Минстрое России с участием Губернатора Нижегородской области Г.С. Никитина, где обсуждалось предложение АО «Объединённая судостроительная корпорация» о строительстве дополнительной камеры одного из шлюзов нижней ступени Городецких шлюзов, и это предложение было поддержано.

Министерством экологии и природных ресурсов Нижегородской области 3 февраля 2021 года было направлено письмо в Минтранс России, Минстрой России, Росморречфлот, Российскую академию наук и в ФАУ «Главгосэкспертиза России» о том, что принципиальных возражений против реализации данного варианта не имеется, однако окончательное решение необходимо принять по результатам технико-экономического сравнения вариантов.

За последние два года в эфире радиостанции «Р-52», вещающей из г. Городца (105,7 FM, <https://radiopotok.ru/radio/427>), состоялось несколько программ где обсуждался этот вопрос.

01 апреля 2021 года по радиоэфире радио «Р-52» (105,7 FM) в рубрике «В открытом доступе» участники общественного движения Городецкого района «ЗА РОДНУЮ ВОЛГУ» обсудили тему: «Отказ от строительства низконапорного гидроузла на Волге. Что дальше?»

В обсуждении приняли участие известные в Нижегородской области и стране учёные. Прослушать полную запись эфира можно по ссылке https://vk.com/r52radio?z=video-25605330_456240222%2Fvideos-25605330%2Fpl-25605330_-2.

Сегодня мы знакомим наших читателей с прозвучавшими в эфире ответами на вопросы нижегородцев одного из крупнейших в России специалистов в области использования водных ресурсов Кривошея Владимира Александровича

01 апреля 2021 года, эфир программы «РАДИО-52» - «В открытом доступе», г. Городец, Нижегородской области.

Вопросы задаёт ведущий эфира – **Соколов Олег**, отвечает - доктор технических наук, лауреат премии Правительства РФ **Кривошей Владимир Александрович**.

О.Соколов: Владимир Александрович, добрый день!

В.А.Кривошей: Добрый день!

О.Соколов: Нижегородцев, выступавших против строительства Нижегородского низконапорного гидроузла в районе г. Балахна, можно поздравить с победой. Сегодня всплыли альтернативные варианты решения

проблемы судоходства на р. Волга. Чиновники планируют построить в Городец дополнительной шлюзовую камеру, которая позволит проходить шлюзы судам с большой осадкой. В отличие от варианта с плотиной. Это не вызывает затопление территорий и не несёт нарушений экологии. Между тем, Вы, как доктор технических наук, лауреат премии Правительства Российской Федерации, тоже предлагаете альтернативу – создание третьей нитки Городецких шлюзов. Именно это предложение активно поддерживала нижегородская общественность. И вот на эту тему хотелось бы с Вами пообщаться и первый вопрос: позиция федеральных чиновников сегодня?

В.А.Кривошей: позиция федеральных чиновников сегодня вполне понятна. На протяжении длительного времени они пытались решить эту проблему. Но каждый раз при подходе к её решению из двух – трёх вариантов почему-то всегда выбирали худшие. Так было, когда борьба была за 68-ю отметку Чебоксарского водохранилища, хотя заведомо было известно, что подъём уровня Чебоксарского водохранилища на 5 метров автоматически приведёт к уменьшению подмостового габарита и суда не смогут проходить под мостами. Так было, когда 65-ю отметку рассматривали и было заведомо известно, что она ничего речному флоту не даёт и всё равно нужно решать проблему Городецких шлюзов. Так было, когда предполагали строительство низконапорного гидроузла, совмещённого с мостовым переходом по трассе Москва-Киров, хотя этот проект имел колоссальное количество негативных моментов. Ну и совсем недавно мы все были свидетелями, когда борьба развернулась за строительство низконапорного гидроузла без совмещения с мостовым переходом. Здесь я хотел бы подчеркнуть, что впервые, наверное, так получилось, что общественность, население, Администрация Нижегородской области, независимые проектные, научные организации выступили единым фронтом против такого крупного проекта. Редко такое бывает, практически никогда. Но вот в Нижегородской области именно так и произошло и это позволило отклонить вот такой негативный проект и спасти, по сути дела, и Нижегородскую область и экосистему, которая сложилась на протяжении многих лет. Поэтому, мне представляется, что это большое достижение нижегородцев.

Что касается непосредственно поставленного Вами вопроса по поводу дальнейших действий со стороны Министерства транспорта Российской Федерации, то я хочу сказать, что здесь Министерство транспорта опять может наступить на те же грабли, на которые наступало многие годы подряд. В чём суть возможных неприятностей, если будет принято то решение, которое Министерство транспорта сегодня внесло в Правительство Российской Федерации? Сегодня предлагается реконструировать действующее сооружение: вначале 15-ю нитку, а потом, в дальнейшем, и 16-ю нитку, с тем, что бы увеличить пропускную способность и увеличить пропуск крупнотоннажных судов. Дело в том, что пропускная способность от таких мер не увеличивается. Наоборот, она даже уменьшается.

Подводя черту под первым вопросом, скажу: сегодня принимаются необоснованные и неэффективные решения по одной простой причине – никаких научно-исследовательских проработок специальных – не проводится, никаких прединвестиционных проработок не делается. Вносится идея, идея одного лица, от министра до Правительства Российской Федерации и процесс пошёл... Обратной

дороги уже нет, даже, если все видят, что этот проект не годится. Поэтому, если с этой практикой закончить, то всё будет нормально. А когда до Правительства Российской Федерации эта идея доходит, уже никто не рискует доложить в Правительство, что была сделана ошибка...

О.Соколов: *никто не рискует, все боятся?*

В.А.Кривошей: да, получается, ты же занёс эту идею, а сейчас пытаешься сказать, что в этой идее что-то не так? Тебе уже деньги выделили, ты их на проект потратил, ещё на что-то, а теперь пришёл и говоришь, что не то мы сделали. Ну, ребята, так же не делается...

О.Соколов: *Владимир Александрович, понятно, что жители Нижегородской земли восстали немножко против строительства. Опыт есть, ополчение собирали ранее, на генном уровне он сохранился, поэтому смогли мобилизоваться и сегодня. Перейдём к дополнительной шлюзовой ступени. Насколько этот вариант эффективен?*

В.А.Кривошей: Отвечая на Ваш вопрос, приведу некоторые цифры. По данным Росморречфлота, после реконструкции одной нитки шлюза № 15 пропускная способность составит 10 млн. тонн грузов. Если учесть, что через эту нитку будут проходить и пассажирские суда, то пропускная способность по грузам составит примерно на 15% меньше, то есть 8,5 млн. тонн. Если будет реконструировано две нитки, то пропускная способность составит 17 млн. тонн. Но дело в том, что по прогнозу Росморречфлота, который озвучило ФБУ Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей, в 2030 году в створе Городецких шлюзов ожидается объём груза в 35 млн. тонн. А если взять прогноз Санкт-Петербургского государственного университета морского и речного флота им. С.О. Макарова, то в 2040 году в створе Городецких шлюзов будет проходить 40 млн. тонн грузов. И возникает вопрос: как можно проектировать судоходные сооружения на 17 млн. тонн, если пропускать в перспективе нужно будет от 35 до 40 млн. тонн?

О.Соколов: *а сегодня какова пропускная способность?*

В.А.Кривошей: сегодня порядка 20 млн. тонн. То есть мы проектируем сооружения, которые будут обеспечивать меньшую пропускную способность, чем сегодня. Это, в основном, за счёт двойного шлюзования. Дважды надо будет шлюзоваться. Сначала в одну камеру зайти и прошлюзоваться, потом в другую зайти и только потом ты выйдешь в верхний или нижний бьеф. То есть ты потратил дополнительное время на то, чтобы провести шлюзование. Такие вещи недопустимы. И какая ошибка здесь заложена? Во-первых, такое ощущение, что никто не читал ни Рекомендаций по строительству таких сооружений, ни Правил по их строительству. А там однозначно сказано, что, если проектируется судоходное сооружение на сверхмагистральных водных путях, а Волга относится именно к таким, на магистральных водных путях, то, в этих случаях не рекомендуется строительство вторых ступеней шлюзов, потому, что это будет тормозом в решении задачи судопропуска. Дополнительно надо учитывать и то, что при загрузке судоходных сооружений на 70 и более процентов возникают очень существенные потери времени на ожидание судопропуска. Флот много стоит. То есть получается, что при загрузке уже на 11-12 млн. тонн у нас грузы будут стоять и сверху и снизу. Другими словами, практически будет та же ситуация, что и сегодня. Ничего не изменится. Но решить проблему по другому

уже будет нельзя – нужно будет снова возвращаться к строительству третьей нитки. Только третья нитка в этом случае будет способна обеспечить необходимый объём судопропуска. Другого пути нет. Поэтому то решение, о котором Вы спросили, оно крайне неэффективно, оно вредно, оно будет являться закупоркой внутренних водных путей в районе Городца.

О.Соколов: понятно, я так понимаю, что для Вас этот момент достаточно принципиален. Но смотрите, с учётом того, что появится третья нитка, на верхних шлюзах: 13-м и 14-м остаются две нитки, там нитки третьей не будет...

В.А.Кривошей: там третья нитка и не нужна, потому, что эти три камеры, которые здесь будут стоять рядом, обеспечат нормальный объём судопропуска, который будет такой же, как и там. Там нет проблемы с глубиной, а здесь, на действующих шлюзах будут какие-то ограничения. Они небольшие будут, но всё равно будут. Потому, что через третью нитку будут проходить только крупнотоннажные суда. А через действующие сооружения – вся «мелочёвка», те суда, что имеют небольшую осадку: мелко- и среднетоннажный флот, все скоростные и пассажирские суда, яхты и так далее и тому подобное, весь «порожняк» сюда можно будет пустить, включая и порожний крупнотоннажный флот. Система будет работать как часы, поскольку по пропускной способности верхние два шлюза и нижние три шлюза будут примерно одинаковы.

О.Соколов: какой вариант дешевле?, который Министерство транспорта предлагает? Это дешевле строительства низконапорного гидроузла? Приблизительно в цифрах, что бы понимать...

В.А.Кривошей: чтобы в цифрах понимать, я могу сказать, что в начале проектировщики сказали, что строительство низконапорного гидроузла будет стоить стране 43,5 млрд. рублей.

О.Соколов: это первоначальная цифра, мы все понимаем, что потом она должна будет ещё увеличиться примерно раза в два, но потом...

В.А.Кривошей: ну да, но потом, это примерно 75 млрд. рублей. Что касается реконструкции действующего сооружения, то реконструкция одной нитки составит примерно 10 млрд. рублей. Точно сегодня сказать нельзя, это можно будет установить только поле проектирования. Но разница здесь будет очень несущественная. Может быть несколько сотен миллионов рублей. Это сравнительно небольшая сумма, если говорить о таком большом объекте. То есть стоимость третьей ступени и третьей нитки примерно одинакова, около 10 млрд. рублей. При реконструкции двух ниток действующих шлюзов стоимость будет 20 млрд. рублей, что в два раза больше третьей нитки.

О.Соколов: почему тогда в таком случае выбирают строительство третьей ступени?

В.А.Кривошей: для меня это загадка, почему так происходит? Я думаю, что скорее всего это связано с депрофессионализацией государственной службы. Сегодня ни в Министерстве транспорта, ни в Росморречфлоте нет ни одного специалиста, который имел бы гидротехническое образование. То есть люди слабо понимают, что такое судоходные сооружения, что такое судопропуск. Конечно, они со временем там чему-то учатся. Безусловно. Это нормально. Но базового образования нет и сегодня людей с этим образованием там нет. Отсюда ошибки,

которые допускаются. Если бы были хорошие специалисты, которые бы понимали эти вопросы, то этих ошибок, естественно, было бы меньше.

О. Соколов: *Владимир Александрович, вот смотрите, у нас получается, что если речь идёт о строительстве третьей нитки, то на пути стоит ОАО «Судоремонтно-судостроительная корпорация». Третья нитка может задеть интересы этого юридического лица? Я правильно понимаю, или, может быть ошибаюсь?*

В.А.Кривошей: Вы правильно ставите вопрос, но я хотел бы Вам назвать одну «страшилку».

О. Соколов: *давайте.*

В.А.Кривошей: она касается того, что когда мы внесли предложение о строительстве третьей нитки, сторонники строительства низконапорного гидроузла начали говорить, что произойдёт «посадка» уровней, будет катастрофа, на голову свалятся разные неприятности и так далее и тому подобное... Сегодня от этой «страшилки» Министерство транспорта отказалось. Они сказали, что они будут делать по руслу Волги судоходную прорезь и никаких проблем они уже больше не видят. Так вот то, о чём Вы говорите, это из этой же серии. Это та же «страшилка». Хочу сказать, что когда проектируется шлюзованная система, которая имеет однопунктные шлюзы, то проектом всегда предусматривается строительство второй нитки, на случай, если пропускная способность действующего сооружения будет недостаточна. Если шлюзованная система имеет две нитки, то всегда при проектировании предусматривается третья нитка, она закладывается в проекте. На этой земле ничего нельзя строить и так далее, она как бы в резерве.

О. Соколов: *то есть в 50-60 годы двадцатого столетия, когда проектировались и строились судоходные сооружения в Городце, третья нитка предусматривалась?*

В.А.Кривошей: Конечно, она всегда предусматривается на всех шлюзованных системах. Вот смотрите: Волго-Донской судоходный канал – там была предусмотрена вторая нитка вдоль всей трассы, полагая, что при достижении пропускной способности 16 млн. тонн нужно будет построить вторую нитку. Но 16 млн. тонн не достигли, поэтому вторую нитку не построили. У нас немножко ситуация другая, у нас вынужденные условия, у нас нет глубин, поэтому мы рядом должны построить третью нитку. Место там есть. Проектировщики легко запроектируют судоходный шлюз и ничьи интересы нарушены не будут.

О. Соколов: *благодарю, вот ещё такой вопрос. Не получится ли так, что в дальнейшем Министерство транспорта вернётся к идее строительства низконапорного гидроузла? Подумают, подумают да и опять решат: «что тут усложнять?», «давайте строить гидроузел, перекроем Волгу да и всё!».* Как Вы, Владимир Александрович считаете, может быть возвращение к первоначальному проекту?

В.А.Кривошей: Ну я здесь хотел бы сказать, что на сегодня Министерство транспорта в решении проблемы судоходных шлюзов осталось одно. Все водопользователи, практически все выступили против этой идеи. Общественность вся выступила против, население всё выступило против, Министерство транспорта осталось в одиночестве. Все водопользователи, за исключением речного транспорта, выступили против. Поэтому, я так полагаю, возврата к

низконапорному гидроузлу не будет. Хотя пока ещё в программах строительство низконапорного гидроузла остаётся. Но вряд ли кто сегодня рискнёт говорить о строительстве низконапорного гидроузла, тем более, что уже внесены новые предложения о реконструкции действующих судоходных сооружений. Это примерно в 7-8 раз дешевле, чем строительство низконапорного гидроузла.

О. Соколов: это звучит из Ваших уст, как бальзам на рану... Будем надеяться, что так и будет. И, Владимир Александрович, ещё один вопрос, пожалуй последний из тех, которые мы для Вас предусмотрели. Вот смотрите, за 60 лет так и не решена проблема четырёхметровой судоходной глубины, включая наш участок Волги, от Городца до Нижнего Новгорода. Почему это произошло? В советское время, в навигационный период у нас постоянно работала землечерпательная техника, вопросов не было и пропускная способность была гораздо выше. Почему проблему не решили?

В.А.Кривошей: я частично уже ответил на этот вопрос: это необоснованность и непродуманность принимаемых решений. Главная ошибка, которая была допущена, состояла в том, что проектную глубину, подчёркиваю, проектную и гарантированную глубину в 365 сантиметров в 1967 году решили увеличить до 400 сантиметров. Это было как не просчитано, так и не обосновано: не технически, не экономически. Перестроить реки и подогнуть габариты судовых ходов под построенный флот не удалось. Реку подгонять очень трудно, легче построить более мелкосидящий флот, чем подгонять реку. Тем более, что реку надо было подгонять на протяжении шести с половиной тысяч километров. Ну разве мыслимо выполнить эти работы? За время попыток выполнения этих работ были перемещены миллиарды, не оговариваюсь, миллиарды метров кубических грунта при дноуглублении. В некоторых случаях это давало обратную реакцию, в том числе и в районе Городца. Чем больше копали, тем более ухудшалась ситуация. Чем больше копали, тем больше «садился» уровень. Вот к чему это привело. Но сегодня, слава богу, уровни уже «посажены», поэтому дноуглубительные работы на глубины влиять уже не будут. Кроме того, большие объёмы работ требовались для перестройки плотин, дамб, шлюзов (их нужно было наращивать) и так далее и тому подобное. Вот поэтому не удалось решить эту проблему – это требовало и требует сегодня огромных затрат. Потому, что если решать на Единой глубоководной системе вопрос судоходства с глубиной 4 метра, то нужно решать его и ниже Волгоградского гидроузла; нужно решать на р. Каме, там есть участки, где нет глубины 4 метра; нужно решать на р. Дон, где нет глубины 4 метра и глубины падают до трёх метров. Как можно добиться глубины в 4 метра, если глубина там 3 метра? Ну ничего не получится, как бы мы не старались. Поэтому, с моей точки зрения, было самое разумное, ещё многие годы назад, сказать: всё, мы в эти игры наигрались и возвращаемся к проектной глубине в 365 сантиметров. Эта глубина может быть гарантированно обеспечена на всём водном пути Единой глубоководной системы и проблема может быть закрыта. Тогда и речники будут иметь чёткие ориентиры: глубина – 365 сантиметров, всё. И суда будут проектировать под эту глубину. А сегодня им показывают конфету: будет 400 сантиметров!

Они строят суда, суда старятся, а глубины в 400 сантиметров нет... В результате работают неэффективно, несут колоссальные убытки, отдельные судоходные компании просто разоряются.

О.Соколов: Владимир Александрович, а не проще ли просто пересмотреть конструктивные особенности судов под глубину в 365 сантиметров?

В.А.Кривошей: Я уверен, что если бы судоходные компании учитывали реальные условия судоходства и строили суда под возможности реки, то, безусловно, такие бы суда были бы более эффективны, чем сегодня. Они бы свободно могли проходить, в том числе и через Городецкие шлюзы, не неся каких-либо потерь при судопропуске. И они были бы рентабельны. Но если они строятся под глубину 400 сантиметров, то эта глубина, если и будет когда – либо достигнута, то, скорее всего, не при нашей жизни...

О.Соколов: Владимир Александрович, благодарю Вас за столь массивную предоставленную информацию, от мэтра, от человека, который в теме настолько глубоко, что знает все тонкости и нюансы происходящих процессов.

В.А.Кривошей: Спасибо Вам за то, что Вы совершенно правильно поступили, подняв эту проблему. Она проблемой будет ещё долго – до тех пор, пока не будет принято её разумное решение.

О.Соколов: Владимир Александрович, всего доброго, благодарим за прямую связь с нами.

В.А.Кривошей: всего доброго, до свидания!

Общественное движение Городецкого района «ЗА РОДНУЮ ВОЛГУ» вместе со всеми жителями области благодарит Владимира Александровича за чёткую, внятную, аргументированную и выверенную позицию профессионала по интересующему многих вопросу.

Мы же вместе с Вами будем и далее отслеживать ситуацию и информировать о её развитии читателей.

А закончить хочется последней фразой из интервью В. А. Кривошея: жители Нижегородской области – за разумное решение вопроса, которое, надеемся, будет принято по результатам технико-экономического сравнения предложенных вариантов, в интересах всех водопользователей, а значит, и каждого из нас.