



Куда течет Волго-Балт?

реклама

Жизнь Шекснинского района испокон веков была связана с рекой. По Шексне проходил еще торговый путь «из варяг в греки», а в XX веке эта водная артерия стала частью самой большой в Европе водной магистрали - Волго-Балтийского пути. Сегодня это один из наиболее оживленных участков Волго-Балта. Шекснинский район гидросооружений и судоходства уже на протяжении 45 лет является одним из бюджетообразующих предприятий района. В XXI веке ШРГСИС имеет стратегическое значение для экономики Шекснинского района, близость Волго-Балтийского водного пути для многих инвесторов проекта «Индустриальный парк «Шексна» поможет решить транспортный вопрос для будущих производств.

Первый пароход прошел по реке Шексне в 1860 году, а через сто лет здесь развернулось строительство шлюза 7 на будущем Волго-Балтийском водном пути. В 1963 году сооруженная плотина подняла уровень Шексны на 13 метров, перекрыв реку и пустив ее по новому руслу. При этом образовалось Шекснинское водохранилище объемом 6,5 миллиарда кубометров. 15 июня 1963 года был торжественно открыт шлюз 7, а 5 июня 1964 года по Волго-Балту прошел первый караван судов. С пуском Шекснинского гидроузла вступили в строй 265 километров этой водной магистрали. Однако движение судов во время навигации на этом участке с годами стало так интенсивно, что один шлюз просто не справлялся - пришлось строить параллельно шлюзу 8.

- Ваше предприятие - стратегический объект не только с точки зрения экономики, но и с точки зрения экологии. Как повлияло строительство ШРГСИС, возведение плотины, создание водохранилища на окружающие экосистемы? - интересуемся мы у начальника Шекснинского района гидросооружений и судоходства Александра Маркелова. - Например, шекснинцы рассказывают, что лет 50 назад в Шексне ловили даже белугу весом по 16 пудов.

Строительство Волго-Балтийского водного пути было начато в 1940 г., но в 1941 г. разразилась война, и стройку пришлось законсервировать. Возобновлена она была после завершения ударной послевоенной гидростройки - Волго-Дона. Сооружение одного километра Волго-Балтийского водного пути обошлось втрое дешевле, чем, например, на канале имени Москвы, благодаря новаторской для того времени идее инженеров понизить уровень канала на водораздельном участке и создать единый водораздельный бьеф. Но затопления избежать не удалось. Пришлось перенести 218 населенных пунктов и 7272 строения, переселить 16 300 человек, вырубить леса на площади 9 тыс. га. При строительстве Волго-Балта было перемещено 63 млн. куб. м грунта, уложено более 750 тыс. тонн железобетона, смонтировано 14 тыс. тонн металлоконструкций. Все шлюзы Балтийского склона (за исключением Пахомовского) имеют одинаковую высоту - 13,5 м и полностью стандартизованы по конструкции. Проектная глубина фарватера на всем протяжении пути - не менее 4 метров, что позволило проходить по нему судам водоизмещением до 5 000 тонн. 5 июня 1964 года Волго-Балтийский водный путь был сдан в эксплуатацию.

- Ну, со дня открытия Волго-Балта много воды утекло, - улыбаясь Александр Александрович. - Ни одной белуги я тоже, к великому сожалению, на рыбалке не поймал. А если серьезно - любое вторжение человека в природу с целью использования ее для своих хозяйственных нужд наносит ей определенный вред, а уж тем более строительство такого канала-гиганта, как Волго-Балт. Были затоплены значительные территории, под водой оказались деревни, леса, поля. В середине 90-х Вологодская лаборатория ГосНИОХР исследовала влияние Шекснинского гидроузла на рыбные запасы и кормовую базу водохранилища. По результатам исследования эксперты дали качественную оценку отрицательного влияния работы гидроузла на рыбное население и его кормовую базу. Все рекомендации по минимизации ущерба мы scrupulously выполняем. Постоянно мы держим на контроле качество сточных вод, своевременно утилизируем отходы. В этом есть и личная заинтересованность: большинство наших работников - местные жители, их ребятишки летом купаются в той же Шексне, дачники поливают огороды речной водой, многие - заядлые рыбаки.

- Уникальная Шекснинская ГЭС! ГЭС - невидимка! Приходилось не раз слышать подобные высказывания. Объясните гуманитарно, чем обоснованы эти восторги? И каков ее экономический эффект?

- Шекснинская ГЭС представляет интерес с точки зрения конструктивного исполнения. Если специалист будет искать нашу гидроэлектростанцию на реке Шексне, он вряд ли что-нибудь обнаружит. Все ее узлы с горизонтальными агрегатами капсульного типа скрыты под водой в теле бетонной плотины. Поэтому ее и называют невидимкой. Экономическое значение ГЭС трудно переоценить. Во-первых, она позволяет рационально использовать избыточные водные ресурсы во время паводков, помогает регулировать судоходные уровни в период маловодья. Во-вторых, Шекснинская ГЭС вырабатывает более 120 миллионов киловатт-часов электроэнергии, ко-

торая поступает потом в электрические сети «МРСК Северо-Запада». В-третьих, несомненно, что дополнительный источник электроэнергии на территории Вологодской области способен укрепить энергетическую безопасность региона.

- Александр Александрович, как известно, в 45 только баба ягодка опять. Каковы перспективы у Волго-Балтийского водного пути?

- Для Волго-Балта - это не старость, а всего лишь очередной рубеж, - уверен начальник Шекснинского гидроузла. - Сегодня мы пропускаем транзитные грузовые суда, перевозящие лес, металл, нефтепродукты, строительные материалы, удобрения, уголь и пассажирские туристические лайнеры - по участку Волго-Балта, обслуживаемому ШРГСИС, проходит одна из интереснейших водных туристических трасс (Великий Новгород, Вытегра, Белозерск, Горицкий монастырь, Кижи). Благодаря Волго-Балту суда могут доставить грузы и пассажиров не только из одного региона России в другой, но и в порты северных и южных морей Европы в 22 странах.

В дальнейшем значение Волго-Балта, как и всей Единой глубоководной системы Европейской части России, будет только возрастать благодаря маршрутам европейских и евроазиатских транспортных коридоров. При надлежном, конечно, содержании.

- То есть вы хотите сказать, что не все спокойно в датском королевстве? Насколько я знаю, вопрос с финансированием стремительно стареющего Волго-Балта из Инвестиционного фонда России был положительно решен еще в 2007 году.

- Поддерживать в работоспособном состоянии гидротехнические сооружения шлюзов 7 и 8, всех вспомогательных участков на протяжении десятков лет недофинансирования нам позволили, в первую очередь, ответственность коллектива рабочих и специалистов, и, во вторую очередь, - доходы от деятельности. Справедливости ради замечу, что в 2001 году нам было выделено финансирование и

мы смогли отремонтировать направляющий аппарат одного из гидроагрегатов Шекснинской ГЭС. К сожалению, в этом юбилейном для Волго-Балта году ситуация с дефицитом средств на наших счетах коренным образом не изменилась. Мы по-прежнему вынуждены копить отложенные ремонты. Основное оборудование гидроузла и флот имеют износ 100%! Остается только надеяться, что реализация инвестиционного проекта по развитию инфраструктуры Волго-Балтийского водного пути позволит хотя бы в обозримом будущем провести реконструкцию Шекснинского гидроузла.

- Так и хочется очередной раз констатировать: все из-за денег, вернее, из-за их отсутствия. А помните булгаковского профессора Преображенского, который утверждал, что разруха все-таки в головах.

- Бессмертное произведение и цитата на все времена. Можно и на нашем примере проиллюстрировать. Лимиты на те скудные финансовые средства, что нам выделяются, доводятся до нас с большим опозданием: о финансировании на очередной год мы узнаем почему-то в конце января. А завершить межнавигационный ремонт и сдать шлюзы в техническую готовность необходимо к 25 апреля, а бывает, что и раньше. Процедура заключения госконтракта на проведение ремонтных работ по закону может занимать до 50 дней. И когда же мы должны проводить ремонты? За месяц? Но ведь гидросооружения - это не холодильники, в такой срок проблематично уложиться, даже если мы работать будем круглосуточно. Или другая ситуация: с 1 декабря прошлого года мы работаем по новой системе оплаты труда в соответствии с профессиональными квалификационными группами (ПКГ), утвержденными приказами Минсоцразвития. Однако опять получилась заковыка: ПКГ некоторых должностей работников внутреннего водного транспорта противоречат пенсионному льготному списку 2. И таких недо-разумений - масса.

- Сегодня немало копий сломано по поводу того, кто же должен финансово поддерживать Волго-Балт - государство или бизнес. Хотя в Европе развитие и содержание внутренних водных путей - прерогатива государства. Какова ваша точка зрения?

- Волго-Балт нужен как государству, так и бизнесу. И государство, и судовладельцы заинтересованы в повышении пропускной способности канала, ликвидации простоев флота, надежной работе шлюзов. Однако, разрабатывая механизм привлечения средств судовладельцев для поддержки функционирования Волго-Балта, нельзя переходить ту грань, за которой грузоперевозки водным транспортом станут нерентабельны. Перспектива государственно-частного партнерства пока зависит от желания частных инвесторов и требует хорошо проработанной законодательной базы. Несмотря на проблемы с финансированием, будущее у Волго-Балта, конечно, есть. Но вот какое - зависит и от государства, и от субъектов Федерации, и от судовладельцев, и от владельцев причалов и портов. Бесспорно одно, если мы не приведем в порядок эту водную магистраль, то это будет вынуждено делать следующее поколение. Только тогда уже малой кровью не обойтись, на восстановление потребуются гораздо большие средства, чем на текущие ремонты и реконструкцию.

Полина Проворова. ДК