

Волго-Балтийский водный путь соединяет Волгу не только с Балтийским морем, но и — через Беломорско-Балтийский канал — с Белым морем.



Спасение Волго-Балта

Вопрос о реконструкции обветшавшего канала, состояние которого грозит чрезвычайными ситуациями, дозрел до стадии реализации

МАКСИМ ГОРСТКИН

Губернатор Вячеслав Позгалев обсудил с руководителем ФГУ «Волго-Балтийское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» Владимиром Николаевым и начальником гидросооружений и судоходства Вытегорского района (филиал ГБУ «Волго-Балт») Андреем Семенихиным злободневную проблему реконструкции сооружений Волго-Балта от шлюза № 1 до шлюза № 6.

Вопрос о крайне плохом состоянии местных гидротехнических сооружений был поднят Вячеславом Позгалевым на одном из заседаний коллегии Минтранса. Инициатива губернатора была поддержана министром МЧС Сергеем Шойгу. Глава Минтранса Игорь Левитин, в свою очередь, дал поручение Агентству речного и морского транспорта о выделении средств на реконструкцию. Для сравнения: если пять лет назад на эти цели выделялось 25 млн рублей в год, то в 2010 году Вологодская область рассчитывает на 1,5 млрд рублей. Кроме того, на встрече поднимался вопрос социального обустройства поселков, где находятся гидросооружения. В том числе и необходимость строительства жилья.

На вопрос Вячеслава Позгалева о ситуации и объемах грузоперевозок на Волго-Балте Владимир Николаев ответил, что поток

грузоперевозок сегодня восстановлен. По прогнозам, в этом году он достигнет уровня докризисного периода. В завершение встречи по поручению Левитина вологодскому губернатору был вручен юбилейный нагрудный знак 200-летия образования Управления водными и сухопутными сообщениями.

Напомним, Волго-Балтийский водный путь (ранее — Мариинская водная система) — это система каналов, рек и озер на северо-западе Российской Федерации, соединяющая Волгу с Балтийским морем. Проходит через Рыбинское водохранилище до Череповца, далее через Шексну, Белозерский канал, реку Ковжу, Мариинский канал, реку Вытегру, Онежский канал, Онежское озеро, реку Свирь, Ладожское озеро и Неву. Мариинская водная система сооружена в начале XIX века (пущена 200 лет назад, в 1810 году). А после

коренной реконструкции в 1964 году получила современное название. Длина пути составляет приблизительно 1100 км, глубина судоходного фарватера — не менее четырех метров, что обеспечивает проход судов водоизмещением до 5000 тонн. Продолжением Волго-Балтийского пути является Беломорско-Балтийский канал, соединяющий Онежское озеро с Белым морем.

В лучшие времена грузооборот Волго-Балтийского водного пути неуклонно рос. Важнейшие грузы: с Кольского полуострова (через Кандалакшу) железорудный концентрат на Череповецкий меткомбинат; хибинский апатит, апатитовый концентрат, карельские гранит и диабаз в разные районы страны; лес и пиломатериалы из Архангельской и Вологодской областей на юг, в Санкт-Петербург и на экспорт; черный металл из Череповца, донецкий уголь, уральский серный колчедан, соликамские калийные соли — для Северо-Запада и на экспорт. В танкерах с Волги шли нефтепродукты для Северо-Запада, Прибалтики и на экспорт. Через Санкт-Петербург на Волго-Балтийский водный путь поступали импортные грузы для разных районов страны. В пасса-

жирском движении было немало туристских теплоходов (маршруты из Санкт-Петербурга в Москву, Астрахань, Ростов-на-Дону, Пермь...).

В 90-х годах развитие пути прекратилось, а на поддержку Волго-Балта выделялась примерно лишь треть необходимого финансирования. В результате судоходный фарватер зарастал грунтом, обваливались укрепленные берега и местами габариты пути уменьшились вдвое. Пробки перед шлюзами давно стали главной бедой водного пути. Средний возраст судоходных сооружений Волго-Балта — 38 лет. Верхне-Свирскому шлюзу — 52 года, Нижне-Свирскому — 71 год, Волховскому — 78 лет, хотя нормативный срок работы таких объектов — 40 лет. Вологодчины это тоже касается напрямую. Ведь семь шлюзов Волго-Балта находятся на территории нашей области: шесть в районе Вытегры и один в Шексне. Особенно в плачевном состоянии вытегорский гидроузел. В основании шлюзовых построек — огромные трещины. Ворота шлюзов давно отработали свой срок. Инженеры, обслуживающие этот участок, а также сами речные перевозчики в один голос

говорят: пропускная способность шлюзов исчерпана, система близка к краху и навигация по ней практически в любой момент может быть остановлена. Как заявил зам. гендиректора ГБУ «Волго-Балт» Геннадий Айзен, в нынешнем положении нельзя исключить возникновения любых чрезвычайных ситуаций: «Если что-нибудь случится, то всех зальет, будут человеческие жертвы, это вам не рынок в Москве, здесь все будет серьезно!»

Губернатор Вячеслав Позгалев уже много лет постоянно поднимает на федеральном уровне вопрос о необходимости реконструкции канала. Вопрос, как всегда, упирался в финансирование. Предлагалось, в частности, задействовать для этого средства из инвестиционного фонда страны. Много надежд возлагалось на механизм частно-государственного партнерства, или, как его еще называют, концессию. Минтранс даже готовил условия такого концессионного конкурса. Но время шло, Волго-Балт ветшал. И похоже, что государство дозрело до того, чтобы не медля начать эту реконструкцию, которая обойдется во многие миллиарды рублей.

