

Рис. 5. Характер пульсации давления и стандарты пульсации по датчикам 7 и 12 и график изменения dQ/dt во время наполнения камеры

Запись пульсации давления показала, что максимум его приходится на максимум расхода. Характерно, что стандарты пульсации давления для начального и конечного участков отличаются всего на 17% (рис. 5), в то время как скорости течения в галерее отличаются на порядок. Из этого следует, что основной источник пульсации давления — отрывное течение в выпусках и на выходе из них потока, а не скорости течения в галерее. Если принять среднюю скорость течения в выпусках около 5 м/с, то стандарт пульсации, зафиксированный на модели (от 0,065 до 0,079 кПа), составляет от 0,05 до 0,06 от скоростного напора, что достаточно хорошо согласуется с известными оценками для зон отрывного потока.

Увеличение удельных расходов в выпусках в конце галереи приводит к образованию вихревого течения в камере с осью вихря по оси камеры. У дальней стенки наблюдается подъем потока к поверхности, в верхних слоях (где находится корпус судна) скорости течения направлены от правой стенки к левой, что и отжимает судно от стенки. Это полностью подтверждается поведением судов в натуре.

С целью выровнять распределение расхода по ширине камеры на модели было проверено несколько вариантов колосниковых решеток, отличающихся формой колосников, размерами щелей и шагом их по длине галереи.

Проверены также варианты с изменением сечения галереи, введением местного сопротивления для повышения давления перед ним.

Наиболее существенные результаты этих экспериментов заключаются в следующем:

1. Наилучшие результаты, подтвержденные поведением отсека судна, свободно стоящего у правой стенки во время наполнения, получены для варианта 7, показанного на рис. 6. Решетка имеет три участка с выпусками разной ширины — от 360 мм в начале и до 120 мм в конце. За счет изменения площадей выпусков максимум удельных расходов располагается ближе к оси камеры, в связи с чем у обеих стенок суда будут прижиматься к стенкам, что и было зафиксировано видеосъемкой на модели.

2. Форма колосников также имеет значение. Замена прямоугольных балок на круглые резко ухудшила условия в камере шлюза. На выходе из выпусков поток направлялся не

Рис. 6. Вариант решетки 7. Решетка из колосников квадратного сечения 40x40 со скосом на нижней грани



Рис. 7. Проект реконструкции колосниковых решеток

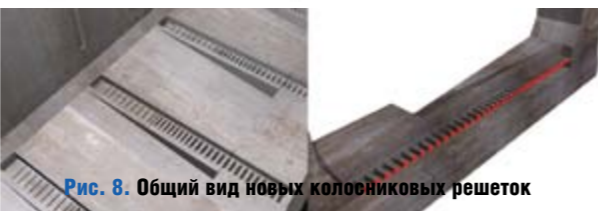


Рис. 8. Общий вид новых колосниковых решеток

вверх, а в сторону правой стенки камеры, что создавало в камере, как и в исходном варианте, водоворотное течение против часовой стрелки (если смотреть со стороны ВБ), отжимающее судно от правой стенки.

3. Целесообразно в конце колосниковой решетки иметь люк, закрываемый съемной крышкой, что облегчит очистку галерей от мусора. Это также улучшает отстой судов у правой стенки.

По результатам проведенных исследований разработан проект реконструкции колосниковых решеток (рис. 7, 8), основные положения которого сводятся к следующему.

Колосниковые решетки представляют собой конструкцию из железобетонных колосников двух типов, сечением 40x40 см и 40x80 см, с различными участками выпусков: 16 участков шириной 36 см, 10 участков шириной 24 см и 8 участков шириной 12 см. Колосники сечением 40x40 см имеют скос нижней грани под углом 15°, что облегчает отвод потока в выпуск.

В начале поперечной галереи устроен глухой участок длиной 96 см, в конце галереи также предусмотрена железобетонная заглушка длиной 152 см со смотровым люком для наблюдения за состоянием колосников и чистки галереи.

Для крепежа колосников предусмотрено устройство железобетонных пазов под их установку и фиксация колосников при помощи прижимного уголка 160x160x18 и анкеров из нержавеющей стали $\varnothing 36$ мм.

Литература

1. Качановский Б. Д. Гидравлика судоходных шлюзов. М.-Л.: Речиздат, 1951.
2. Михайлов Л. В. Внутренние водные пути. М.: АСВ, 2004.
3. Курганов А. М., Федоров Н. Ф. Справочник по гидравлическим расчетам систем водоснабжения и канализаций. Л.: Стройиздат, 1973.
4. Шарп Дж. Гидравлическое моделирование. М.: Мир, 1984.
5. Гидравлические расчеты водосбросных гидротехнических сооружений. Справочное пособие. М.: Энергоатомиздат, 1988.

КАНАЛ «ЕВРАЗИЯ» ИЛИ «ВОЛГО-ДОН 2» — СОПОСТАВЛЕНИЕ НЕСОПОСТАВИМОГО. ПОДМЕНА ПОНЯТИЙ



Мельник Г. В., начальник отдела научных исследований и экспериментального проектирования ОАО «Гипроречтранс», почетный транспортный строитель, почетный работник речного флота РФ

В предыдущих номерах журнала «Гидротехника» (№№ 3, 4 / 2011) опубликованы статьи, посвященные обсуждению целесообразности и возможности строительства нового воднотранспортного соединения (ВТС) — канала «Евразия». Продолжая обсуждение, Г. В. Мельник (начальник отдела научных исследований и экспериментального проектирования ОАО «Гипроречтранс») обращает внимание на проблемы, которые имеют значение не только для сопоставления возможных вариантов ВТС.

В третьем номере газеты «Транспорт России» (№ 3/655, 17–23 января 2011 г.) опубликована статья «Сопоставление несопоставимого», в которой показана бессмысленность противопоставления, а, следовательно, и сопоставления каналов «Евразия» и «Волго-Дон 2» — двух вариантов нового воднотранспортного соединения (далее по тексту — ВТС) между Каспийским морем и Азово-Черноморским бассейном, предназначенного для устранения ограничений роста объемов грузоперевозок с Каспия. К сожалению, редакторская правка и попытка вместить статью на одну полосу сделали ее трудночитаемой. По этой причине экологические аспекты проблемы были дополнительно освещены в настоящем журнале (№ 3 / 2011).

Продолжая обсуждение темы, отметим, что упомянутые статьи только конспективно очертили круг вопросов, возникающих при решении задачи увеличения объемов грузоперевозок с Каспия. Эти вопросы имеют место и при решении более общих задач. В частности, речь идет о необходимости обеспечения на судовом ходу речных участков безопасных глубин. На необоснованность принятой на большинстве речных участков ВТС «Волго-Дон 2» глубины 4,0 м, при которой под днищем расчетного судна грузоподъемностью 5000 т создается запас всего 0,26 м, указывалось в статье «Сопоставление несопоставимого». Это мнение поддержано в статье Владимира Даревского «Волго-Дон 2» или «Евразия?» в седьмом номере газеты «Транспорт России» (№ 7/659, 17 февраля 2011 г.). Считаю необходимым внести некоторые дополнения и затронуть другие проблемы, которые возникают в ходе решения технических вопросов.

В советское время в СНиП 2.06.01-86 существовало понятие «канализованный участок реки», причем без его нормативного определения, хотя вряд ли кто будет спорить, что к канализованным относятся участки, на которых габариты

In the previous issues of journal "Hydrotechnika" (№ 3, 4/2011) there were articles which discuss the appropriateness and feasibility of construction of the new water transport connection (WTC) — the Eurasia channel. G. V. Melnik (Head of Department of scientific research and experimental design of OJSC "Giprorechetrans") continues the discussion and focuses on problems that are important not only in comparison of alternative designs of WTC.

судового хода поддерживаются искусственно. В соответствии с этим документом безопасная глубина канализованных участков должна быть не менее 1,3 от статической расчетной осадки судна в полном грузу. Соответственно, сумма запасов под днищем судна (навигационный запас) должна была быть не менее 0,3 от этой осадки. В постсоветское время понятие «канализованный участок реки» изъято, в СНиП 33-01-2003, заменившем упомянутый норматив, оно отсутствует. Ситуация усугубляется тем, что в настоящее время нет никакого норматива прямого действия для определения безопасной глубины на судовом ходу реки. На первый взгляд это кажется странным, поскольку существуют нормативы для определения безопасных глубин в морских и речных судоходных каналах, акваториях морских и речных портов (РД 31.31.47-88, ВСН 3-70, РД 31.0.05-97, Нормы технологического проектирования портов на внутренних водных путях). Кроме того, СНиП 2.06.07-87 установлено, что глубина на королях порогов шлюзов и в подходных каналах к шлюзам принимается также не менее 1,3 от статической расчетной осадки судна в полном грузу.

Отсутствие норматива прямого действия для определения безопасной глубины на судовом ходу реки связано с конъюнктурными соображениями, по причине нереальности обеспечить в некоторых случаях глубину, которая будет получаться по расчету. В этой ситуации единственный способ обеспечить навигационный запас под днищем судна — недогруз судна для уменьшения его осадки. Последнее экономически невыгодно, и, как следствие, наличие норматива прямого действия для определения безопасной глубины на судовом ходу реки невыгодно также. В отсутствии такого норматива для рек введено понятие «гарантированная глубина», под которой подразумевается глубина, которая может поддерживаться на судовом ходу с учетом технических и экономических возможностей. Вместо создания четкого и ясного норматива приказами Минтранса вводятся различные правила, с помощью которых прикрывается дыра в нормативной базе и принятие которых вряд ли повышает безопасность судоходства. Эти правила устанавливают предельные значения запаса под днищем судна. В частности, речь идет о «Правилах пропусков судов и составов через шлюзы внутренних водных путей РФ» (утверждены Приказом Минтранса России от 24.07.2002 г. № 100) и «Правилах плавания по внутренним

водным путям РФ» (утверждены Приказом Минтранса России от 14.10.2002 г. № 129). И все же эти правила не могут отменить необходимость поддержания действительно безопасного навигационного запаса под днищем судна и нормирования величины этого запаса.

Очевидно, что в сложившейся ситуации рассчитать безопасную глубину на судовом ходу реки и определить навигационный запас под днищем судна можно. Для этого надо «применительно» использовать один из указанных выше нормативов, поскольку все предусматриваемые ими запасы (волновой, на крен, на скоростной дифферент, на заносимость), сумма которых и составляет навигационный запас, с точки зрения физики явлений, необходимо обеспечить и на реке. Кроме того, безопасная глубина на судовом ходу рек не может быть меньше, чем это предусмотрено СНиП 2.06.07-87. В противном случае складывается абсурдная ситуация, когда судно идет сотни километров по реке с гораздо меньшим запасом под днищем судна, чем в походных каналах шлюзов, а также при входе в шлюз и выходе из него, где условия плавания значительно лучше. Здесь скорость судна меньше, судовой ход прямолинейный, эти участки защищены от ветра и течения.

Покажем, к чему это приводит для ВТС «Волго-Дон 2». В соответствии со сказанным выше, безопасная глубина на судовом ходу реки для расчетного судна грузоподъемностью 5000 т и осадкой 3,74 м не может быть меньше, чем 3,74 м х 1,3 = 4,86 м. При этом навигационный запас должен быть не 0,26 м, а не меньше чем 4,86 м – 3,74 м = 1,12 м. Если мы хотим плавать при глубине 4,00 м, то вынуждены недогрузить судно. Для расчетного судна недогруз должен обеспечить вместо расчетной осадки 3,74 м осадку не более 4,00/1,3 = 3,07 м. Если применительно использовать указанные выше нормативы, то навигационный запас для некоторых участков реки может быть еще больше. Соответственно потребуются еще больший недогруз. В связи с этим нет оснований сомневаться в правильности вывода Владимира Даревского, что «уже один этот факт для специалистов — приговор варианту «Волго-Дон 2», разработка которого должна была быть прекращена на первом этапе сопоставления вариантов нового ВТС, как это предусмотрено техническим заданием.

Вместо этого для оправдания варианта «Волго-Дон 2» применяются некорректные способы. Для обоснования безопасной глубины вместо указанных нормативов используется таблица Приложения 1 — Минимальные запасы по глубине на водных путях (минимальные запасы под днищем) «Правил плавания по внутренним водным путям». Последнее недопустимо. Во-первых, это документ не для проектировщиков, а для судоводителей. Он определяет не правила проектирования, а правила плавания. Во-вторых, в таблице приведены запасы под днищем судна, которые определяют не габариты судового хода, а габариты судов, которые должны быть меньше габаритов судового хода на величину указанных запасов (см. п. 18 «Правил плавания...»). При этом запас в 0,20 м, который там приведен, действителен на стоянке судна, а не на ходу (см. примечание 1 к таблице). Вряд ли кто будет настаивать, что лишние 6 см, т. е. запас, равный 0,26 м, делают ссылку на этот норматив более легитимной.

Задача определения и обеспечения навигационного запаса под днищем расчетного судна на судовом ходу речных участков не является частной задачей сопоставления вариантов нового ВТС. Она имеет отношение к обеспечению безопасности эксплуатации всего внутреннего водного транспорта. Как уже сказано, ее решение осложняется тем, что необходимость обеспечения безопасности сталкивается с экономическими интересами судовладельцев. В связи с этим разработка нормативного документа, в котором была бы строго регламентирована величина безопасной глубины и навигационного запаса под днищем судна, по-видимому,

будет еще долго затягиваться. Все активнее проявляются противоположные тенденции. В последнее время появились предложения по уменьшению глубины на королях голов шлюзов. Вместо запаса под днищем судна, равного 0,3 от осадки в полном грузу (как это требуется при проектировании новых сооружений), предлагается принять его равным 0,20 м. Хотя, даже по «Правилам пропуска судов и составов через шлюзы внутренних водных путей РФ», минимальный запас под днищем судна для железобетонных шлюзов никак не может быть менее 0,40 м. «Горячие головы» берут встречные предложения: уменьшить запас до 0,10 м. И это притом, что, по существующим нормативам, для судна грузоподъемностью 5000 т запас равен 1,12 м. Предложения будут служить оправданием глубины 4,00 м на судовом ходу для ВТС «Волго-Дон 2», а также оправданием отсутствия норматива для определения этой глубины. Все это обосновывается благими намерениями — повышением эффективности внутреннего водного транспорта.

Более того, ст. 417 и 418 недавно введенного в действие технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» (о качестве этого документа разговор особый) устанавливают, что «Безопасность эксплуатации объектов регулирования, ... на внутренних водных путях Российской Федерации обеспечивается установлением гарантированных габаритов судовых ходов...» При этом «Гарантированные габариты судового хода ... устанавливаются Федеральным агентством морского и речного транспорта». Зачем разрабатывать норматив, зачем считать? Все отдано на откуп чиновникам.

Несомненно, найдутся желающие «научно» обосновать любые цифры, при условии, что это будет хорошо оплачено. Тем не менее, надеюсь, что специалисты дадут этим попыткам достойный отпор. Еще живы в памяти последствия технологических катастроф, которые были следствием безответственных административных решений и непрофессионализма.

Проблема обеспечения навигационного запаса под днищем судна имеет несколько сторон — безопасность судоходства, экономику и экологию. О безопасности мы уже говорили. Теперь об экономике и экологии. Давно пора рассмотреть, целесообразно ли упорно добиваться на трассе Единой глубоководной системы Европейской части России (ЕГС) гарантированной глубины 4,00 м. Как видим, пятитысячники и суда большей грузоподъемности все равно вынуждены идти с недогрузом или, возможно, нарушать правила. В первом случае судовладельцы несут убытки, во втором страдает безопасность. Чтобы решить эту дилемму, для пятидесятников необходимо увеличивать гарантированные глубины до значений 5 и более метров. А это, во-первых, гигантские бюджетные расходы, во-вторых, огромная нагрузка на экосистемы рек. Ведь, кроме капитальных дноуглубительных, потребуются выполнение ежегодных эксплуатационных работ, в ходе которых на реках исчезнет все живое. При этом увеличение глубин может привести к посадке уровня воды на реках, и мы опять окажемся у разбитого корыта, экологию уничтожим, а необходимых глубин не добьемся. Однако эта проблема мало кого интересует. Гарантированная глубина, решение об увеличении которой на ЕГС с 365 до 400 см принято в 1967 г. на заседании коллегии Министерства речного флота РСФСР, остается догмой и вне критики.

Очевидно, что давно пора провести исследования по оценке величины экономически целесообразной и экологически безопасной гарантированной глубины. Необходимо разработать нормативный документ для ее определения, а не бездумно вкладывать деньги в работы по дноуглублению и рапортовать о том, что устранено очередное узкое место и на очередном участке достигли глубины 4,00 м.

И это чрезвычайно актуальная задача. Решить ее можно только на основе профессионального подхода, исключив ангажированность и обслуживание отраслевых интересов, а также административное давление. Однако это мечты.

В отраслевой план научно-исследовательских работ продвигается противоположная работа — обоснование уменьшения запаса под днищем судна на порогах шлюзов.

Интересы отрасли отождествляются с интересами страны или, что еще хуже, превалируют ними. Это недопустимая позиция.

Именно с этой позиции выступают сторонники «Волго-Дона 2» при сопоставлении вариантов нового ВТС. Только этим можно объяснить, что, несмотря на невозможность использования «Волго-Дона 2» для устранения ограничений роста объемов грузоперевозок с Каспия, они упорно лоббируют этот вариант. Ответственные чиновники профильного министерства, которые и составляют основную часть рабочей группы с российской стороны, курирующей сопоставление, всегда предполагали, что этим соединением будет «Волго-Дон 2». Достаточно проанализировать их публичные выступления. Да и в сопоставление вариантов нового ВТС, предназначенного для устранения ограничений роста объемов грузоперевозок с Каспия, они ввязались только потому, что были уверены, что «Волго-Дон 2» их пропустит, и это будет весомый аргумент для его реализации. Не получились.

По этой причине со стороны сторонников «Волго-Дона 2» идет неприкрытая подмена понятий.

Правительством Российской Федерации еще в 2007 г. поставлена задача: рассмотреть возможность строительства новой судоходной артерии между Каспийским морем и Азово-Черноморским бассейном для устранения ограничений роста объемов перевозок с Каспия. Обращаю внимание — перевозок именно с Каспия.

Поскольку стало очевидно, что «Волго-Дон 2» с этой задачей справиться не может, началось отставание идеи «Волго-Дона 2» путем отрицания его сторонниками существования ограничений роста объемов перевозок с Каспия и приспособление «Волго-Дона 2» для решения совсем другой задачи — обеспечения роста объемов перевозок с Волги.

Игнорируется тот факт, что в ходе сопоставления вариантов нового ВТС Советом по изучению производительных сил (ГНИУ СОПС) при РАН и Министерстве экономического развития и торговли России выполнено серьезное изучение грузовой базы в районе Каспия. Доказано, что дополнительная грузовая база на Каспии существует, а следовательно, существует потенциальный дополнительный грузопоток.

К вопросу привлечения этой грузовой базы мы еще вернемся. **Здесь только отметим, что привлечение дополнительной грузовой базы с Каспия в качестве транзита через территорию Российской Федерации, что полностью соответствует интересам страны, — это вопрос государственной политики. Именно этим должны заниматься государственные органы, а не отстаивать вариант ВТС «Волго-Дон 2», который увеличить транзит не может.** Упорство в отстаивании абсолютно надуманного варианта ВТС привело к дискредитации позиции России в вопросе привлечения транзита через ее территорию.

Сомнение относительно прогноза дополнительного грузопотока с Каспия и предположение о росте объемов перевозок с Волги должны иметь серьезное обоснование. Сомневаясь в прогнозах ГНИУ СОПС, сторонники «Волго-Дона 2» апеллируют к Южному научному центру Российской академии наук (ЮНЦ РАН), который, в отличие от ГНИУ СОПС, никогда такими прогнозами не занимался. Было сказано: «По оценке Южного научного центра Российской академии наук, к 2015 г. потребность в перевозках по Волго-Донскому водному пути возрастет до 30 млн т. Реализация проекта строительства вторых линий шлюзов Волго-Донского судоходного канала даст возможность увеличить грузопоток в 3 раза. Хочу отметить, что вся грузовая база для ВДСК формируется в бассейне реки Волги. А грузопоток с Каспия для канала «Евразия», по самым оптимистическим прогнозам, оценивается

в 7 млн т» (ЮГ-ТРАНС-2008. «Портовые мощности Азово-Черноморского бассейна. Развитие и конкуренция». 21 марта 2008 г.). Сказано еще до начала работы по сопоставлению вариантов нового ВТС. Это как раз о том, на какой вариант ВТС была сделана ставка.

Отмечу, утверждение, «что вся грузовая база для ВДСК формируется в бассейне реки Волги», не соответствует действительности. По крайней мере, по данным 2006 и 2007 гг., грузопоток с Каспия через Волго-Донской водный путь составлял более 30% («Транспорт юга», 18 июля 2011 г., «Газета Союза промышленников и предпринимателей Волгоградской области», выпуск 20). Более того, несмотря на то, что внутренние водные пути России закрыты для прохода иностранных судов и их проход возможен только по розовым и весьма дорогостоящим разрешениям, в 2010 г. грузы, перевезенные судами под иностранным флагом, составили 8,6% от всего грузооборота через Волго-Донской водный путь. При этом направление этой части грузопотока существенно отличалось от направления суммарного грузопотока. На Каспий идет 93% этих грузов и только 13% — в обратную сторону, в 2010 г. эти грузы составляли 57% от всего грузопотока, идущего на Каспий. Кстати, хорошо бы государственным органам опубликовать официальную информацию о структуре грузопотока по Волго-Донскому водному пути. К тому же добавлю, заявление, что «строительство вторых линий шлюзов Волго-Донского судоходного канала даст возможность увеличить грузопоток в 3 раза», не соответствует действительности («Транспорт России» № 3/655, 17–23 января 2011 г.).

Утверждение о возрастании грузопотока по Волго-Дону к 2015 г. до 30 млн т появилось еще в 2007 г. (статья «Водный мир для Евразии», «Транспорт России» № 28/472, 12 июля 2007 г.). Хотя в этой же статье, несколькими абзацами выше, говорилось: «По оценке специалистов Минтранса России, общий объем перевозок грузов к 2015 г. здесь составит порядка 16 млн т. Основной прирост даст углеводородное сырье с новых месторождений Каспийского региона». Последняя фраза примечательна в свете предыдущего утверждения, что «вся грузовая база для ВДСК формируется в бассейне реки Волги». Налицо обычная манипуляция цифрами.

Я уже говорил: «Возможна только некоторая модернизация существующего Волго-Донского водного пути, и не более того, иначе мы погубим экосистемы Нижнего Дона и Нижней Волги» («Транспорт России» № 3/655, 17–23 января 2011 г.). Необходимо разделить проблемы канала «Евразия» в части устранения ограничений роста объемов перевозок с Каспия, и проблемы модернизации, при необходимости, существующего Волго-Донского водного пути, но не строительства «Волго-Дона 2» в его современном понимании. Канал «Евразия», решив задачу транзитного пропуска дополнительного грузопотока с Каспия, что «Волго-Дон 2» сделать не способен, одновременно частично разгрузит существующий Волго-Донской водный путь. Образовавшийся резерв пропускной способности может быть использован, в разумных с точки зрения экологии пределах, для пропуска дополнительных объемов перевозок с Волги, если они, конечно, будут.

Поставленная Правительством РФ задача устранения ограничений роста объемов грузоперевозок с Каспия и увеличения транзита через территорию России оппонентов канала «Евразия» — сторонников «Волго-Дона 2» не интересует, она просто замалчивается. Интерес вызывает привлечение в отрасль бюджетных средств. Поскольку средства на «Волго-Дон 2» явно пойдут в отрасль, что не факт для канала «Евразия», то дискредитация последнего актуальна.

Прошло больше 2 лет с момента получения рабочей группой результатов работы по изучению возможности строительства нового ВТС, выполненной под руководством консультанта — ОАО «Институт «Гидропроект», по заказу Евразийского банка развития. И что? Проблему изучили, да и

забыли. О своем отношении к работе ОАО «Институт «Гидропроект», которое разделяют многие специалисты, я уже говорил («Транспорт России» № 3/655, 17–23 января 2011 г.). Не знаю официальной реакции на эту работу российской части рабочей группы. Она работает кулуарно, там все решают чиновники, убежденные, что только они знают, в чем состоят интересы страны. Хотя об этой реакции можно догадаться по результатам доклада консультанта на совместном заседании казахстанско-российской рабочей группы (г. Астана, 18 января 2011 г.). Цитирую констатирующую часть протокола заседания:

«1. Принять к сведению заключительный отчет по сравнительной оценке технико-экономических характеристик проектов строительства новой судоходной артерии между Каспийским морем и Азово-Черноморским бассейном.

2. Отметить необходимость пересчета прогнозного грузопотока в связи с кардинальным изменением грузовой базы, а также дополнительного обоснования водообеспеченности рассматриваемых вариантов воднотранспортного соединения Каспийского моря и Азово-Черноморского бассейна.

3. Рабочей группе внести предложения в Правительства Республики Казахстан и Российской Федерации по результатам мероприятий, определенных пунктом 2».

С учетом ранее сделанных заявлений вряд ли можно сомневаться, что редакция пункта 2 констатирующей части протокола принадлежит российской стороне. То есть российская часть рабочей группы для достижения своей цели — реализации ВТС «Волго-Дон 2» — осталась верна своей тактике, где главным приемом стала дискредитация результатов работы одного из российских суб-консультантов — ГНИУ СОПС, обосновавшего наличие дополнительной грузовой базы на Каспии. Знаменательно, что, обсуждая вопрос о кардинальном изменении грузовой базы, не пригласили специалистов ГНИУ СОПС.

Эту позицию российской стороны подтверждает информация сайта <http://www.vesti.ru> (24.02.2011): «Строительство водного коридора между Азовским и Каспийским морями (канал «Евразия») нецелесообразно», — заявил заместитель министра транспорта Виктор Олерский.

«Меняется вся концепция. На сегодняшний день наши коллеги из Казахстана не могут подтвердить достаточный объем грузовой базы для транспортировки по каналу «Евразия». Ранее они планировали направить сюда нефть, которая теперь пойдет по трубопроводу. Поэтому смысла в огромных инвестициях на строительство канала сегодня нет, — отметил Олерский. — ... Специалисты России и Казахстана изучили итоговый отчет «Гидропроекта» ... и приняли решение о необходимости перерасчета возможного грузопотока в связи с произошедшим за последние 3 года изменением грузовой базы Казахстана».

Абсурдна формулировка относительно «изменения грузовой базы». Грузовая база — это такая субстанция, которая или есть или ее нет. Физически кардинального изменения грузовой базы быть не может. Возможна только негативная реакция потенциальных грузоперевозчиков на беспрепятственные маневры российской стороны в сторону одного из вариантов ВТС — «Волго-Дона 2», который, кроме его сторонников, никого не интересует. После нескольких лет активного сопротивления российской стороны пропускать через свою территорию транзитные грузы и получать при этом доход для страны потенциальные грузоперевозчики могли решить обойтись без России. Знаменательно в этом смысле следующее сообщение: «ОАО «Укртрансгаз», оператор системы нефтепроводов Украины, начало заполнение нефтепровода «Одесса—Броды» каспийской нефтью...» («Бизнес и Финансы», 14.02.2011). И это трубопровод, который раньше считался наименее конкурентоспособным транзитом через территорию России. Что же говорить о других

направлениях транзита в обход России? К стати, все это происходит на фоне «плана турецких властей проложить в районе Стамбула канал между Черным и Мраморным морями с целью снижения транспортной нагрузки на пролив Босфор, через который ежегодно перевозится около 150 млн т нефти» (РИА Новости 27.04.2011).

Все это может означать только одно. **Российские государственные органы не справились с задачей привлечения дополнительной грузовой базы в качестве транзита через территорию РФ, что полностью соответствовало бы интересам страны.**

Никто и не ставил перед собой эту задачу, поскольку приоритетной является совсем другая — привлечение бюджетных средств в отрасль. Яркое иллюстрирует эту позицию цитата из предложений, сделанных на съезде Союза транспортников России (СТР), прошедшем 13 апреля 2011 г. в присутствии руководителей отрасли. Цитирую: «Важно напомнить и о нестабильных габаритах ВВП в нижнем бьефе Волгоградского гидроузла на Волге, на однопутном участке Волго-Балта, на нижнем Дону... Кроме того, практически достигнута проектная пропускная способность Волго-Дона. В связи с этим стоит отметить, что, по мнению АПСРТ, соединение Каспийского и Азовского морей целесообразно только за счет создания второй нитки канала. Предлагаемый проект «Евразия» не является достойной альтернативой, поскольку преследуются интересы других стран, а не России. Лоббисты, продвигающие его, искусственно завышают предполагаемые объемы грузопотоков и преувеличивают возможные сложности при сооружении второй нитки канала» (журнал «Речной транспорт. XXI век», № 2/50, 2011, стр. 31). И это сказано в присутствии, как отмечено в публикации, «высоких гостей из Украины, Белоруссии и Казахстана». Не будем детально разбирать цитату, остановимся на двух последних предложениях.

Итак: «Предлагаемый проект «Евразия» не является достойной альтернативой, поскольку преследуются интересы других стран, а не России». Если перевести на русский язык, то это означает наличие интереса других стран к каналу «Евразия», что никак не является негативом. То есть другие страны заинтересованы (по крайней мере, были) осуществлять свой транзит через территорию России, и Россия за счет этого может (могла) получать доход. Так почему же тогда канал «Евразия» не является достойной альтернативой?

Далее: «Лоббисты, продвигающие его, искусственно завышают предполагаемые объемы грузопотоков и преувеличивают возможные сложности при сооружении второй нитки канала». Относительно искусственного завышения объемов перевозок уже сказано, есть обоснование дополнительной грузовой базы на Каспии, выполненное СОПС, а у оппонентов нет ничего, кроме слов. Отмечу, что сторонники канала «Евразия» оппоненты все время именуют лоббистами, подражая под этим лоббирование ими интересов других стран, не совместимых с интересами России. Хотя очевидно, что транзит грузопотоков через территорию России, несомненно, в интересах России.

Существуют и другие аспекты создания нового ВТС: экологический, социальный, экономический, геополитический, военно-стратегический и пр. — это тема отдельных публикаций. Однако даже их краткое рассмотрение («Транспорт России» № 3/655, 17–23 января 2011 г.; № 7/659, 17 февраля 2011 г.) показывает, что канал «Евразия» по ним имеет неоспоримое преимущество перед «Волго-Доном 2». Если говорить об экологии, то эти аспекты детально рассмотрены в предыдущей публикации (журнал «ГИДРОТЕХНИКА», 2011, № 3). Здесь только отметим, что при сопоставлении экологических аспектов ВТС консультант сознательно исключил из рассмотрения ожидаемое положительное влияние подачи воды по каналу «Евразия». Причем подача воды в засушливые районы с дефицитом качественной питьевой воды,

по мнению суб-консультанта ЮНЦ РАН, «имеет несоизмеримо большее положительное экологическое и социальное влияние, чем возможные негативные последствия».

Говоря о затронутом в протоколе казахстанско-российской рабочей группы вопросе о необходимости «дополнительного обоснования водообеспеченности рассматриваемых вариантов воднотранспортного соединения Каспийского моря и Азово-Черноморского бассейна», отошлем читателей к упомянутой выше статье настоящего журнала, где было показано, что на самом деле для «Волго-Дона 2» «дополнительно обосновать водообеспеченность» невозможно.

Тем не менее с упорством, достойным куда лучшего применения, сторонники ВТС «Волго-Дон 2» продолжают отстаивать свой проект. Они не понимают, что даже гипотетически полное отсутствие дополнительного грузопотока с Каспия — это еще не довод в пользу «Волго-Дона 2». Все сказанное выше их не интересует. Я не слышал и не читал ни одного комментария, где бы ответственные лица высказывали сомнения в обоснованности «Волго-Дона 2» — все «за». В отраслевой печати с завидным постоянством появляются публикации в пользу «Волго-Дона 2». При этом анализ ВТС канал «Евразия» выполняется на удивительно примитивном уровне, прямо в соответствии с классической фразой: «Сам я Пастернака не читал, но осуждаю». Решение относительно «Волго-Дона 2» будет приниматься, или уже принято, кулуарно, без учета мнения специалистов. Проект будет включен в очередную федеральную комплексную или целевую программу, отложив от федерального бюджета огромный ломоть в ущерб поддержанию достойного технического состояния существующих сооружений, в том числе их службы эксплуатации, которая сейчас влечит нищенское существование. При этом, в отличие от канала «Евразия», ни о какой окупаемости этого проекта речь идти, естественно, не будет, да и не может.

Возвращаясь к протоколу совместного заседания казахстанско-российской рабочей группы, в частности к пункту 3, где было указано «внести предложения в Правительства Республики Казахстан и Российской Федерации по результатам мероприятий, определенных пунктом 2», отметим, что прошло полтора года, и никакого результата. Это о замалчивании задачи, поставленной Правительством России. Обсуждение тематики сопоставления ВТС свернуто. На состоявшихся 18–20 апреля 2011 г. в Ростове-на-Дону сессиях отраслевых советов КТС СНГ заявленный на Совете государственных администраций морского и речного транспорта доклад о сопоставлении вариантов ВТС даже не был включен в повестку дня. На состоявшемся 4 мая 2011 г. в Астрахани заседании Морской коллегии при Правительстве РФ, на котором рассматривались вопросы реализации национальной морской политики на Каспийском региональном направлении, этот вопрос также обойден молчанием («Транспорт России», 19/671, 12 мая 2011 г.). На этом заседании затронуты вопросы комплексного решения проблемы судоходства на ЕГС европейской части РФ. Указано, что «на основном протяжении ЕГС установлены гарантированные глубины судового хода 4 м, за исключением нескольких участков». Отмечено, что «работа по устранению «узких» мест на внутренних водных путях ЕГС продолжается. Решение этой проблемы позволит обеспечить рост объемов перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом, увеличить привлекательность ЕГС как транспортной артерии и реализовать транзитный потенциал Российской Федерации».

Все сказанное означает: «Будем копать, а увеличение транзита обеспечим, пытаясь пропихнуть его через внутренние водные пути, даже в том случае, когда этого делать нельзя, т. е. будет у нас «Волго-Дон 2». Возвращаясь к предложению провести исследования по оценке величины экономически целесообразной и экологически безопасной гарантированной глубины и разработать нормативный документ

для определения безопасной глубины на судовом ходу рек, — так это пустое. У нас будет, как было сказано в выступлении, «комплексное решение проблемы судоходства на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации».

Вот такие у нас национальная морская политика на Каспийском региональном направлении и государственная политика в области внутреннего водного транспорта. О чем можно говорить, если в выступлении на заседании Морской коллегии отмечено: «Кроме того, действует Северо-Двинская шлюзованная система, проходящая по заповедным историческим местам русского Севера и соединяющая Волго-Балтийский водный путь с реками Сухона и Северная Двина». Да не соединяет она Волго-Балтийский водный путь с Северной Двиной! Фактически судоходство по Сухоне до Северной Двины продолжается не более двух-трех недель и только в паводок, по причине отсутствия на Сухоне глубин, но ФАМРТ до этого дела нет. Вместо этого агентство продолжает «реконструкцию» существующих уникальных деревянных сооружений Северо-Двинской шлюзованной системы, построенной в 1826 г. и реконструированной в 1917 г., которая ведет к полному уничтожению культурного наследия страны и никак не отразится на судоходстве по р. Сухоне. И остановить этот разрушительный процесс не удастся никакими силами. Но это другая тема.

Подводя итог сказанному, приведу цитату из воспоминаний лауреата Нобелевской премии К. Эрроу, полностью характеризующую современную ситуацию с возможной реализацией нового ВТС «Волго-Дон 2». К. Эрроу описал такой случай. В молодости во время Второй мировой войны он пытался доказать своему начальству, что прогноз, который ему заказали, будет не лучше гадания на кофейной гуще, однако ему объяснили, что «командующему хорошо известно, что прогнозы никуда не годятся, но они ему необходимы для планирования операций».

В заключение повторю свое мнение, высказанное в третьем номере газеты «Транспорт России» (№ 3/655, 17–23 января 2011 г.). Совершенно очевидно, что вопрос о строительстве новой судоходной артерии между Каспийским морем и Азово-Черноморским бассейном для устранения ограничений роста объемов перевозок с Каспия требует более глубокой проработки. При этом речь идет не только об экономических, технических, экологических, социальных и геополитических аспектах. Существует много неопределенностей. Например, требует дополнительного изучения структура грузопотоков. Высказываются предположения, что нефть и продукты ее переработки не будут определяющими в этой структуре, контейнерные и навалочные грузы составят им в ближайшем будущем конкуренцию. Несомненно, требует более глубокого изучения вопрос о заинтересованности в создании канала «Евразия» тех стран, чьи грузы могут составить дополнительные грузопотоки с Каспия, а также объем возможных инвестиций с их стороны. Причем это может стать определяющим для принятия решения о целесообразности реализации нового ВТС. Однако никаких исследований по этой теме выполнено не было. И это только некоторые вопросы, требующие более глубокого изучения.

В сложившейся ситуации единственным правильным будет отказ от дальнейшего рассмотрения ВТС «Волго-Дон 2» — абсолютно надуманного проекта, не имеющего ничего общего с реальностью, и более тщательная проработка проблем, связанных с возможностью реализации канала «Евразия». Причем, учитывая те проблемы, которые мы получили в ходе работы по сопоставлению вариантов ВТС, выполненной под руководством ОАО «Институт Гидропроект» по заказу Евразийского банка развития, дальнейшие проработки необходимо проводить во главе с более профессионально подготовленной и не ангажированной командой.