

## Инвестиции в инфраструктуру

# Работающая река

Татьяна Вильде, автор «Эксперт Северо-Запад»

Владимир Николаев: «Самые острые проблемы, как ни странно, – самые приятные. Это дальнейшая раскрутка реконструкции Волго-Балта»



Руководитель государственного  
бассейнового управления «Волго-Балт»  
Владимир Николаев

Фото: архив «Эксперта С-3»

Волго-Балт – одна из важнейших водных магистралей, входящих в единую глубоководную систему внутренних водных путей европейской части России. Транзитную навигацию по Волго-Балту планируется открыть в обычные сроки – в конце апреля, и продлится она до 10–15 ноября 2010 года. Об особенностях предстоящей навигации корреспонденту «Эксперта С-3» рассказал руководитель государственного бассейнового управления «Волго-Балт» **Владимир Николаев**.

**– В навигацию 2009 года по Волго-Балту произошло сокращение объемов перевезенных грузов. Следует ли ожидать восстановления грузопотока в нынешнем году? Каковы потенциальные возможности водного пути?**

– Действительно, в прошлом году по Волго-Балту перевезено 16,7 млн тонн грузов, что на 8% меньше, чем в 2008-м. Тем не менее, если учесть, что в России падение объемов перевозок всеми видами

транспорта в 2009 году составило 18%, а внутреннего водного транспорта – 36%, то можно сказать, что Волго-Балт был наиболее востребован для грузоперевозок. Что касается планов по грузоперевозкам, то это в большей степени зависит от грузоотправителей, нежели от нас. Могу сказать, что 18–19 млн тонн мы готовы пропустить.

**– Есть ли особенности у предстоящей навигации?**

– К сожалению, есть. Уровень воды в Ладожском озере такой же, как в аварийном 2005 году – на 1,5 метра выше проектного. При таких условиях нашим лоцманам будет намного сложнее работать при проводке судов через невские мосты.

**– Какие работы удалось провести к навигации?**

– Более 1,5 млрд рублей за прошедший год было выделено на капитальный ремонт и реконструкцию – это серьезно. Средства были направлены на замену основных ворот на двух шлюзах, на нескольких шлюзах установлены новые затворы и механизмы

привода ворот. Также произведены работы по дноуглублению пути на 1 млн кубометров, реконструирована причальная стенка Вытегорского шлюза, сделана большая часть работ по расширению канала между третьим и четвертым шлюзами. Кроме того, вся технологическая связь модернизирована и переведена с проводной на радиорелейную, установлены 12 станций радиолокационного контроля от Санкт-Петербурга до Вытегры, организована система АИС и многое другое.

**– Ранее неоднократно говорилось, что пропускная способность Волго-Балта из-за обмеления пути снижается. Какие работы проводятся для поддержания нужных глубин (4 метра)?**

– Благодаря пониманию и поддержке судовладельцев нам удалось преодолеть «кризис глубин 2004 года». С 2005-го по 2008 год Волго-Балт получал увеличенную ставку навигационного сбора с целевым использованием на дноуглубительные работы. Природа нам также помогала – уровни воды стояли выше проектных. В результате судоводители все эти годы работали с полной осадкой судов. Мы за это время разработали проектную документацию, а Росморречфлот смог обеспечить необходимое финансирование. В 2009 году увеличение ставки навигационного сбора отменили, и мы перешли на «чистое» бюджетное финансирование дноуглубительных и берегоукрепительных работ.

**– Сколько средств предусмотрено на содержание и реконструкцию Волго-Балта в этом году?**

– На содержание гидротехнических сооружений и водных путей Волго-Балта последние годы средств выделяется несопоставимо больше, чем пять лет назад. К сожалению, очевидна диспропорция в росте финансирования самого содержания Волго-Балта и работ, которые мы выполняем силами подрядных организаций.

**– Известно, что «Транзас» разработал типовую систему мониторинга грузопотоков и судопотоков. Будет ли эта система внедряться и на Волго-Балте? Как внедрение таких систем отразится на вашей работе?**

– Действительно, «Транзас» по контракту с Росморречфлотом выполнил такую работу для внедрения типовой системы мониторинга на всех внутренних водных путях России. Волго-Балту поручено первому внедрить и обкатать эту систему. Я уверен, что мы справимся. Как это отразится на нашей работе – покажет время. Надеюсь, мониторинг, который до сих пор наши диспетчеры производили вручную, быстро и надежно будет делать техника, а диспетчеры будут выполнять свои прямые обязанности на благо судоводителей.

**– Какие самые острые проблемы приходится решать в настоящее время?**

– Самые острые проблемы, как ни странно, – самые приятные. Это дальнейшая раскрутка реконструкции Волго-Балта. Федеральной целевой программой предусмотрена разработка комплексного проекта реконструкции, отдельно – строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза. До 2016 года предстоит выполнить работы стоимостью более 25 млрд рублей. В современных условиях многочисленных согласований сделать проекты и выполнить работы в сжатые сроки – действительно острая проблема.

**Санкт-Петербург**