

ОТЗЫВЫ, ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ, КРАТКИЕ СООБЩЕНИЯ

OPINIONS, LETTERS IN PUBLISHING OFFICE, SHORT ARTICLES

Президенту России**В.В. Путину**

от члена рабочей группы экспертов

Нижегородской области

по анализу промежуточных

материалов проекта

строительства Чебоксарской ГЭС

А.Г. Чуразова

Адрес: Нижегородская область

г. Кстово, ул. Островского, д. 11а, кв. 52

тел.: 8(910)386-87-96

e-mail: a.g.churazov@bk.ru

№ 47 от 09.03.2016

**А также: Премьер-министру Д.А. Медведеву,
Председателю СФ ФС РФ В.И. Матвиенко,
Председателю Государственной Думы С.Е. Нарышкину.**

Уважаемый Владимир Владимирович!

Направляю Вам материалы по глубоководной речной транспортной системе Волго-Камского бассейна, её стоимости и цене.

Принятые сокращения:

НННГУ – Нижегородский низконапорный гидроузел.

ЕГС – единая глубоководная система.

Основное предназначение Единой глубоководной системы – перевозка грузов судами с глубиной осадки под 4 м.

Себестоимость внутренних речных грузоперевозок на 30–35 % дороже железнодорожных [13].

Но в себестоимость перевоза речным транспортом не входят: разовые потери от затопления и подтопления, ежегодный ущерб от затопления и подтопления, стоимость строительства плотин, стоимость ликвидации плотин и стоимость восстановления затопленных территорий согласно законодательству, стоимость строительства судовых путей и их содержание.

За всё это платит бюджет страны, то есть народ.

Во что же обходятся такие перевозки?

Для прохода судов с глубокой осадкой надо было построить дорогу, и эта дорога стала самой большой, самой бесчеловечной и самой дорогой в мире.

Решение 85-летней давности о строительстве плотин на Волге и 48-летней давности об увеличении глубины судового хода с 3,65 м. до 4 м. принесло колоссальный ущерб государству и потерю **48 тыс. кв. км. суши** – заселённых, обустроенных территорий с городами, сёлами, деревнями, промышленностью, сельским хозяйством и т.д. [1].

Это решение изменило и поломало миллионы судеб.

Потери от затопления делятся на:

1. Разовые – то, что пропало от затопления, стоимость строительства плотины, защитных сооружений и средозащитных мероприятий.

2. Ежегодные – это потери от того, что могло ежегодно давать прибыль до затопления; затраты на содержание плотин, защитных сооружений, водохранилищ, поддержание судового хода.

3. Скрытые – это затраты на ликвидацию плотин, спуск водохранилищ, рекультивацию затопленных территорий (согласно законодательству) и др., которые сейчас пропущены в подсчётах стоимости затопления.

Площадь затопленной суши в 48 тыс. кв. км. это:

– две территории Крыма [1];

– или территория Словакии (48 845 кв. км.; 5,4 млн. жителей);



– больше на 4 000 кв. км. Московской области (44 379 кв. км.; 7,237 млн. жителей) плюс сама Москва (12 197 596 млн. жителей; всего 19 434 596 млн. жителей).

Посчитайте, сколько стоит сейчас затопить Московскую область и построить её заново!

Разовые потери Нижегородской области, в случае повышения уровня Чебоксарского водохранилища с 63 до 68 отметки, составят 2,459 трлн. руб. с затопления 449 кв. км. земель [3–5].

Переведа эти потери на 48 тыс. кв. км, получим **262,878 трлн. руб. убытков.**

Бюджет России по расходам за 2013 г. составил 13,387 трлн. руб.

Получается, что страна потеряла 20 бюджетов России только от разового затопления 48 тыс. кв. км. земель без стоимости строительства плотин.

К этому надо прибавить ежегодный ущерб от потерь затопления и подтопления.

Ежегодный ущерб от потерь затопления земель можно приравнять к ежегодно получаемому валовому продукту Московской области (схожесть затопленных земель по площади, по густоте населения, по промышленности и сельскому хозяйству), который составляет 11 трлн. 632,5 млрд. руб. [14].

Возьмём только один показатель ежегодного ущерба по рыбным ресурсам, которых было уничтожено более 91 %.

Продажа электроэнергии гидроэлектростанций Волго-Камского каскада конечному потребителю составляет 130,9 миллиарда рублей в год.

Потери по рыбе в сравнении с доплотинным периодом составляют 282 миллиарда рублей в год [1].

Прибыль от налога речных грузоперевозок по Волжскому бассейну составляет 6,92 млрд. руб. в год.

Итого **убыток** от поддержания 4 м. глубины судового хода плотинами с вычетом прибыли от производства электроэнергии и прибыли от речных грузоперевозок только на рыбе составляет 282 – 130,9 – 6,9 = **144,2 миллиарда рублей каждый год.**

Другими словами, можно продавать объём вылавливаемой рыбы безплотинной Волги, а на вырученные деньги: закупать всю электроэнергию, вырабатываемую Волго-Камскими ГЭС; оплачивать весь объём перевозок грузов речного транспорта другими видами транспорта и каждый год дополнительно получать прибыль в 144,2 млрд. руб.

А ведь есть ещё земля, дающая урожай; леса; луга; животный и растительный мир; окружающий мир, в котором мы живём; духовные и душевные ценности.

Сложим теперь сумму потерь:

Разовые – 262,878 трлн. руб.

Ежегодные – 58 лет (средний срок воздействия потопления земель) по 11 трлн. 632,5 млрд. руб. = 674 трлн. 685 млрд. руб.

Скрытые – аналога подсчёта пока не имею, но можно предположить, что эта цифра меньше потерь от затопления.

Возьмём половину этой суммы – 131, 439 трлн. руб.

Общие потери – космическая цифра – 1 квадриллион 069,002 трлн. руб. Это – 79,854 бюджетов России 2013 г.

Получается, что обеспечение глубины судового хода в 4 м. на Волге нанесло ущерб России в 80 её бюджетов.

Около Нижнего Новгорода глубина судового хода до постройки плотин была 2 м [8].

Возьмём за середину путей ЕГС эту точку отсчёта. Выходит, для 4 м. глубины судового хода надо поднять в среднем уровень Волги на 2 м., затопив при этом 48 000 кв. км. суши.

Получается, что каждый миллиметр обеспечения глубины судового хода свыше природного параметра реки топит 24 кв. км. земли. И каждый миллиметр принёс убыток в 534,501 млрд. руб.

Выходит, что речной транспорт при глубине судового хода в 4 м. на Волге самый дорогой – дороже воздушного. Он дороже космического.

А что же он перевозит – а перевозит он менее 1 % грузов всех грузоперевозок страны [12].

По Волжскому бассейну это 40 % от всех речных грузоперевозок [15].

Сейчас во всём мире и в России идёт сокращение речных грузоперевозок.

Речной флот сегодня состоит на 43 % из судов с осадкой более 3 м, а по факту через Городецкие шлюзы проходит 20 % судов с осадкой более 3 м. вместе с пассажирскими.

Что на сегодня представляет собой речной транспорт с осадкой под 4 м. – его почти уже нет, так как эти суда практически выработали свой срок эксплуатации, а новых судов единицы [16, 17].

Кроме того, речные перевозки являются сезонными – ограниченными.

Так ради чего поднимать уровень воды в Волге до 4 м? Ради перевозки судами с глубокой осадкой 0,17 % грузоперевозок страны по цене, превосходящей на сегодняшний день бюджет государства более чем в 80 раз.

Единую глубоководную систему называют уникальной. Да, она «уникальна» по своей ущербности; «уникальна» по количеству уничтоженного имущества, по количеству затопленных земель; «уникальна» по объёму



ну людей – говоря о дешевизне речных перевозок судами с большой осадкой, по обману более чем в 80 бюджетов страны; «уникальна» по количеству уничтоженных природных ресурсов; «уникальна» по количеству выгнанных с родины людей; «уникальна» по количеству затопленных городов, сёл и деревень; «уникальна» по количеству уничтоженных церквей, храмов, монастырей, святых мест, памятников археологии и других объектов культурного наследия. Эта система бесчеловечна по причине затопления могил наших предков, по геноциду своего народа, по своему дикому вандализму.

Общая протяженность путей ЕГС с глубинами менее 4,0 м составляет 1 756 км, т.е. примерно 25 % от всей протяженности глубоководной системы [11].

Городецкий участок – это только 54 км.

За 48 лет 4-метровая глубина судового хода так и не достигнута, и не будет достигнута – у Волги нет таких природных возможностей.

В Европе глубина судового хода установлена в 2,5 метра, зачем нам 4 метра [6, 7]?

Достижение в Европе оптимальных грузоперевозок осуществляется:

1. Увеличением горизонтальных габаритов судов: ширины и длины.
2. Увеличением высоты прохода под мостами.
3. Увеличением времени навигации.

Основной вывод:

1. оптимальность грузоперевозок в Европе достигается без повышения уровня воды и затопления огромных территорий.

2. Судоводство осуществляется по природным параметрам рек и соответствующих им классов судов.

Там суда строят под реки, а не наоборот, как пытаются у нас сейчас – калечат реки и топят сушу под суда.

Единая глубоководная система – это безумство, а правильное назвать – диверсия.

Природой предопределена ликвидация плотин и спуск водохранилищ.

Водохранилища заносятся породой и заиливаются, вода в них гниёт. Плотины выработали свой срок безопасной эксплуатации и разрушаются одновременно с берегозащитными сооружениями [2, 10].

С течением времени увеличивается площадь затопленных территорий, и этот процесс идёт много десятков лет. Каждый день стояния плотин усугубляет ситуацию и наносит ещё больше ущерба. А здесь строительство ещё одной плотины на Волге – Нижегородского низконапорного гидроузла.

В докладе **комиссии ВСНХ СССР от 1926 года** категорически исключали возможность создания гидростанций на великой равнинной реке, и тем более их каскада с поглощением огромных, тысячелетиями обжитых и выхоженных человеком территорий. В нём предлагалось значительно усилить роль Волги как важнейшей водной транспортной артерии европейской части СССР и источника водоснабжения для новой промышленности, городов и поселений, для сельского хозяйства поволжского региона.

Для улучшения условий судоводства с учётом значительного увеличения численности, габаритов и осадки речного флота предлагалось:

Никаких водохранилищ, никаких шлюзов!

Во-первых, сохранение «живой» Волги в её естественном русле, но его обжатие за счёт отсыпок и укрепления берегов, углубления, расчистки и регулирования русла, то есть получение необходимых для судоводства глубин при достаточной ширине фарватера с учётом минимальных значений в межень расхода «живого сечения» реки.

Во-вторых, создание крупнотоннажного флота с малой осадкой, то есть плоскодонного, который истари успешно работал на Волге даже в самые маловодные сезоны.

В-третьих, максимальное продление сроков навигации, вплоть до круглогодичного за счёт применения ледоколов. В условиях водохранилищ и шлюзов это, конечно, невозможно [2].

Как видите, Европейское соглашение 1996 г и решение комиссии ВСНХ СССР от 1926 очень схожи в применении судоводства. Русский вариант лучше, так как обходится без насилия рек плотинами и шлюзами.

С переходом на глубину судового хода в 2,5–2,8 м большинство проблем решается.

Судоводство становится рентабельным, плотины убираются или понижаются на первом этапе. Рыбное, лесное, сельское хозяйства получают улучшение, прекращается трата денег на борьбу с природой.

Перевозки речным транспортом будут выгодны только тогда, когда суда будут строить и использовать под природой определённые глубины рек, то есть делать суда под реки, а не реки и сушу гробить под суда.

В летний период выше НННГУ для судоводства будет поддерживаться уровень 68 отметки, а в зимний период за счёт увеличенного сброса воды всегда стоит отметка 68 и более [18].



Значит, для Балахнинского, Городецкого, Дзержинского районов и Сормовского района Нижнего Новгорода уровень воды от низконапорной плотины будет воздействовать так же, как и от Чебоксарской ГЭС при 68 отметке. Стоимость ущерба Балахне при 68 отметке оценивается в 320–330 млрд. руб., (3–5) стоимость строительства НННГУ по разным оценкам специалистов колеблется от 40 до 80 млрд. руб. [18, 19].

Прибавив ущерб остальным затопляемым и подтопляемым районам, получим в среднем 400 млрд. затрат.

Каждые 100 лет плотину надо ликвидировать и строить заново [18]. Если потери от использования глубоководного транспорта на Городецком участке составляют 500 млн. руб. в год [20], то срок беспроцентной окупаемости низконапорного гидроузла – 1 600 лет.

А 400 млрд. руб., отданные под 10 % годовых в банк, дадут через 100 лет 4 трлн. 400 млрд. руб. прибыли.

Какой «экономист» будет вкладывать деньги в низконапорный гидроузел?

Трата денег на строительство НННГУ, как и других плотин на Волге, – это вырезание и обескровливание общегосударственного бюджета.

Учтите, что гидроэлектроэнергию сейчас получают самым убыточным путём – путём затопления огромных территорий с нанесением колоссального ущерба.

А получать её нужно на всех реках от силы течения, а на небольших реках ещё и от мини ГЭС.

В Европе глубина судового хода установлена в 2,5 м., новые пути там строят глубиной в 2,8 м., если это позволяют природные параметры рек [6, 7].

Чем ближе глубина судового хода к природным параметрам реки, тем выгоднее становится судоходство, так как нет затопленных земель, нет потерь от затопления, река сама обеспечивает нужную глубину судового хода и не надо тратить на строительство плотин.

Вывод ясен: существующая речная транспортная система Волжского бассейна и получение гидроэлектроэнергии с помощью плотин на больших равнинных реках наносят огромный вред государству.

Урок от запруживания Волги получен, результат очевиден.

Главный вопрос: зачем это продолжать?

По расчётам Центра водохозяйственной безопасности «Вода и люди: 21 век», выполненных ещё в 2009 г., Городецкий гидроузел в современных условиях имеет пропускную способность около 30 миллионов тонн за навигацию, а фактически в последние годы через него проходит менее 6 миллионов тонн, то есть используется только 15 процентов его пропускной способности – для глубин, которые достигаются без проблем (2,5–3 метра)! Тенденции к росту грузопотока не прослеживается, глубина на пороге шлюза практически стабилизировалась, падение уровней прекратилось – зачем тогда перегораживать Волгу, строить новый гидроузел и тратить многомиллиардные средства?

У заказчика НННГУ нет экономических, социальных и политических обоснований требовать прохода судов по Волге с глубиной осадки под 4 метра и строить низконапорную плотину.

Отсутствует надобность в перевозке грузов таким способом, отсутствует надобность в таком флоте, отсутствует надобность в строительстве плотины.

Возведение плотин на больших равнинных реках – это диверсия против страны и народа.

Об этом шла речь на слушаниях в Общественной палате Российской Федерации 22 ноября 2012 года.

А чуть ранее, 26 сентября 2012 года, на слушаниях, где подробно обсуждались проблемы, появившиеся с созданием Чебоксарского водохранилища, были приняты рекомендации Общественной Палаты РФ (цитирую пункт 4.3): «Разработать и принять программу поэтапного спуска водохранилищ, приведения русел рек после спуска водохранилищ в естественное состояние рекультивации и восстановления земель дна спущенных водохранилищ» [9].

Плотины на Волге построены не под 4-метровую глубину судового хода.

Решение обеспечения глубины судового хода под 4 м. с такими плотинами заранее требует строительства ещё ряда новых плотин на Волге и надстройки старых.

Руководствоваться вредными, антигосударственными и антинародными решениями 85-ти и 48-летней давности (наследием сталинско-хрущёвских времен) о возведении плотин на Волге, которые нанесли и наносят в настоящее время колоссальный урон стране – преступление.



Ссылки:

1. Сулименко А.Г. Потерянная волжская пойма вдвое больше полуострова Крым // Астраханский вестник экологического образования. 2013. № 3 (25), С. 188–192. Электронный ресурс: <http://cyberleninka.ru/article/n/poteryannaya-volzhskaya-poyma-vdvoe-bolshe-poluostrova-krym>.
2. Воронков В.В. ФГБОУ ВПО «Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет» (ННГАСУ). Водохранилище на равнинной реке. Потери и угрозы (на основе прогноза последствий от подъема уровня Чебоксарского водохранилища). Выступление на «Круглом столе» «Экологические и социально-экономические последствия подъема уровня Чебоксарского водохранилища до отметки 68 метров» (18 мая 2012 г., международный форум «Великие реки»). Электронный ресурс: <http://dront.ru/files/cheboksarskaya/voronkov.doc>, <http://www.dront.ru/cheboksarskaya/velikie-reki/>.
3. Предварительные материалы ОВОС Чебоксарской ГЭС. <http://otmetka68.ru/node/137>.
4. Окончательные материалы ОВОС Чебоксарской ГЭС.
5. Микерин Г.И., Медведева О.Е. Стоимостная оценка социально-экологических и экономических последствий поднятия уровня Чебоксарского водохранилища. Доклад на заседании рабочей группы по подготовке окончательного решения о целесообразности завершения строительства Чебоксарской ГЭС при «Правительственной комиссии по вопросу топливно-энергетического комплекса, воспроизводства минерально-сырьевой базы и повышения энергетической эффективности экономики» под председательством министра природных ресурсов и экологии РФ Донского С.Е. 1 февраля 2013 г.
6. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) 19.01.96 Женева.
7. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е «Синяя книга» 2006 г. ООН Нью-Йорк и Женева.
8. Кривошей В.А., доктор технических наук, президент Некоммерческого партнерства «Национальный центр водных проблем». «О строительстве третьей нитки Городецкого шлюза» Электронный ресурс: <http://npncvp.ru/pubsitopic/Volg-KamskoeVodohran-Krivoshey.pdf>.
9. Рекомендации Общественной Палаты РФ по итогам общественных слушаний на тему: «Экологические аспекты проекта повышения уровня Чебоксарского водохранилища». 26 сентября 2012 г.
10. Сулименко А.Г. Реабилитация Волги после спуска водохранилищ. Электронный ресурс: <http://gorplan.ru/ritorika/1504-reabilitasia-volgi-posle-spuska.html>.
11. Гладков Г.Л. Обеспечение условий судоходства на внутренних водных путях // Морской и речной транспорт. 2014. № 1(8). С. 8–14. (Рубрика «Государственная политика»). Электронный ресурс: http://www.rostransport.com/science_transport/pdf/8/8-14.pdf.
12. Кривошей В.А. президент научно-технического центра водохозяйственной безопасности «ВОДА И ЛЮДИ: XXI ВЕК» газета Природоресурсные ведомости за № 7 (358). О речном транспорте и его проблемах - Вода и люди: 21 век www.vil21.ru/1282290566.php.
13. Сулименко А.Г. «Волгу надо вернуть России». Январь 14, 2016. Электронный ресурс: plotina-net.livejournal.com/1059798.html.
14. Список субъектов Российской Федерации по ВРП <https://ru.wikipedia.org/>.
15. Транспортная система России. Википедия. Электронный ресурс: <https://ru.wikipedia.org/wiki/>
16. Калышева Екатерина. Судостроение «С пробоиной в борту» // Российская Бизнес-газета. 21.09.2010 г. №768 (35).
17. Речное судостроение в России: проблемы и перспективы развития. Электронный ресурс: www.raexpert.ru/researches/river_shipbuilding/.
18. Материалы ОВОС НННГУ.
19. Специалисты оценивают стоимость строительства низконапорной плотины в районе Большого Козино Нижегородской области в 80 млрд. рублей. Электронный вариант: www.niann.ru/?id=412980.
20. Эксперты обсудили проект Чебоксарской ГЭС. Электронный ресурс: www.rg.ru/2012/06/27/reg-pfo/ecology.html.

Вопросы и замечания по предварительным материалам оценки воздействия на окружающую среду в составе проектной документации на «Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла».

(с сокращениями и ссылками на основной текст)

1. Любая деятельность требует чёткого обоснования вложения денег и их возврат в виде прибыли или выгоды.

Каково экономическое обоснование обеспечения 4 м. глубины судового хода ЕГС?

Покажите, пожалуйста, расчёт. Так как строить НННГУ надо только по причине обеспечения 4 м. глубины судового хода, в расчёт должны быть включены все убытки и потери от создания ЕГС под эту глубину, а именно:

1 Разовые потери от затопления и подтопления – то, что пропало от затопления, стоимость строительства плотин, защитных сооружений и средозащитных мероприятий.

2 Ежегодный ущерб от затопления и подтопления – это потери от того, что могло ежегодно давать прибыль до затопления; затраты на содержание плотин, защитных сооружений, водохранилищ, поддержание судового хода.

3 Скрытые потери – это затраты на ликвидацию плотин, спуск водохранилищ, рекультивацию затопленных территорий (согласно законодательству) и др., которые сейчас пропущены в подсчётах стоимости затопления.

Проведённый мной подсчёт потерь от создания ЕГС составляет **1 квадриллион 069,002 трлн. руб. – это 79,854 бюджетов России 2013 г.**

Получается, что обеспечение глубины судового хода в 4 м. на Волге нанесло ущерб стране в 80 бюджетов России.

2. Строить НННГУ надо только по причине обеспечения 4 м. глубины судового хода. Почему требуют 4 м. глубину судового хода ЕГС, а не 5 м., не 3 м., не 2 м., не 6 м. глубины судового хода?

Покажите расчёт выгоды 4 м. судового хода по сравнению с другими уровнями глубины судового хода, указанными выше.

3. В летний период выше НННГУ для судоходства будет поддерживаться уровень 68 отметки, а в зимний период за счёт увеличенного сброса воды стоит отметка 68 и более.

Значит для Балахнинского, Городецкого, Дзержинского районов и Сормовского района Нижнего Новгорода уровень воды от НННГУ будет воздействовать так же, как и от Чебоксарской ГЭС при 68 отметке. Стоимость ущерба Балахне при 68 отметке оценивается в 320–330 млрд. руб., стоимость строительства НННГУ по разным оценкам специалистов колеблется от 40 до 80 млрд. руб.

Прибавив ущерб остальным затопляемым и подтопляемым районам, получим в среднем 400 млрд. затрат.

Каждые 100 лет плотину надо ликвидировать и строить заново. Если потери от использования глубоководного транспорта на Городецком участке составляют 500 млн. руб. в год, то срок беспроцентной окупаемости низконапорного гидроузла – 1 600 лет.

А 400 млрд. руб., отданные под 10 % годовых в банк, дадут через 100 лет 4 трлн. 400 млрд. руб. прибыли.

Вопрос: в чём выгода вложения денег в НННГУ?

Условия для 4–6:

Потери от использования глубоководного транспорта на городском участке составляют 500 млн. руб. в год.

4. Какие это потери:

А – от простоя судов?

Б – от недогрузки судов?

5. Как исчисляются такие потери?

6. Какая сумма убытка будет при перевозке того же количества грузов не судами с глубиной осадки под 4 м., а судами с глубиной осадки под 3,5 м, под 3 м., под 2,5 м?

Покажите, пожалуйста, расчёт.

7. Так как строить НННГУ надо только по причине обеспечения 4 м. глубины судового хода, покажите расчёт разницы стоимости перевозки одинакового количества груза двумя судами с осадкой под 4 м. И тремя судами с осадкой под 3,5 м.

8. Сколько убытков понесёт пароходство от задержек и дополнительного шлюзования на НННГУ 80 % судов с осадкой до 3 м и 20 % судов с осадкой более 3 м.?

Именно такой состав судов проходит через Городецкие шлюзы.

9. Зачем строить низконапорный гидроузел, если Городецкий гидроузел в настоящее время используется только на 15 % его пропускной способности?

10. Достижение в Европе оптимальных грузоперевозок осуществляется:

1. Увеличением горизонтальных габаритов судов: ширины и длины.

2. Увеличением высоты прохода под мостами.

3. Увеличением времени навигации.

Основной вывод:

1. Оптимальность грузоперевозок в Европе достигается без повышения уровня воды и затопления огромных территорий.

2. Судоходство осуществляется по природным параметрам рек и соответствующих им классов судов.

Там суда строят под реки, а не наоборот, как пытаются у нас сейчас – калечат реки и топят сушу под суда.

Так как строить НННГУ надо только по причине обеспечения 4 м. глубины судового хода.



В Европе глубина судового хода установлена в 2,5 метра, зачем нам глубина судового хода в 4 метра?

11. В Европе глубина судового хода установлена в 2,5 м.

Чем ближе по величине глубина судового хода к природным параметрам реки, тем выгоднее становится судоходство, так как нет затопленных земель, нет потерь от затопления, река сама обеспечивает нужную глубину судового хода и не надо тратить на строительство плотин. Так как строить НННГУ надо только по причине обеспечения 4 м. глубины судового хода.

Какая наиболее выгодная глубина судового хода на Волге?

Покажите, пожалуйста, сравнительный расчёт выгоды такой глубины.

12. Так как строить НННГУ надо только по причине обеспечения 4 м. глубины судового хода.

Покажите расчёт наиболее выгодной глубины судового хода на Волге в разных её частях (Верхняя, Средняя, Нижняя Волга), возможно, где-то она будет 4 м., где то 2 м. и т.п.

Условие для 13–15:

Общая протяжённость путей ЕГС с глубинами менее 4,0 м составляет 1 756 км, т. е. примерно 25 % от всей протяженности глубоководной системы.

Городецкий участок – это только 54 км.

За 48 лет 4 м. глубина судового хода так и не достигнута, и не будет достигнута – у Волги нет таких природных возможностей.

13. Что вы будете делать для обеспечения 4 м. глубины судового хода на 1 756 км. ЕГС, где такой глубины нет?

14. Сколько будет стоить деятельность по обеспечению 4 м. глубины судового хода на 1 756 км. ЕГС, где такой глубины нет?

15. Какие у вас есть предложения по организации доставки грузов по рекам более реальными и дешёвыми способами, чем достижение 4 м. глубины на 1 756 км. ЕГС, где такой глубины нет?

16. Речной флот сегодня перевозит менее 1 % всех грузов страны.

По Волжскому бассейну это будет 40 % от всех речных грузоперевозок. Речной флот сегодня состоит на 43 % из судов с осадкой более 3 м, а по факту через Городецкие шлюзы проходит 20 % судов с осадкой более 3 м. вместе с пассажирскими.

Получается, что судами с глубокой осадкой под 4 м. осуществляется около 0,17 % грузоперевозок страны по цене, на сегодняшний день превосходящей бюджет государства более чем в 80 раз.

В чём выгода перевозки грузов судами с глубиной осадки под 4 м.?

17. Речной флот сегодня перевозит менее 1 % всех грузов страны.

Речного транспорта с осадкой под 4 м. почти уже нет, так как эти суда практически выработали свой срок эксплуатации, а новых судов единицы.

Сейчас во всём мире и в России идёт сокращение речных грузоперевозок.

Речные перевозки являются сезонными.

По официальной системе подсчёта себестоимость внутренних речных грузоперевозок на 30–35 % дороже железно дорожных.

Зачем при таких условиях:

А – содержать ЕГС под глубину судового хода в 4 м.?

Б – строить и использовать суда под глубину судового хода в 4 м.?

18. Природой предопределена ликвидация плотин и спуск водохранилищ:

Водохранилища заносятся породой и заиливаются, вода в них гниёт.

При явном понимании, что давно пришла пора ликвидации плотин и водохранилищ на Волге по причине выработки срока эксплуатации плотин, заиливания водохранилищ и рек, в них впадающих, колоссального ущерба, нанесённого и наносимого сейчас плотинизацией Волги, какой смысл строить НННГУ?

19. 26 сентября 2012 года, на слушаниях в ОП РФ, где подробно обсуждались проблемы, появившиеся с созданием Чебоксарского водохранилища, были приняты рекомендации Общественной Палаты РФ (цитирую пункт 4.3): «Разработать и принять программу поэтапного спуска водохранилищ, приведения русел рек после спуска водохранилищ в естественное состояние рекультивации и восстановления земель дна спущенных водохранилищ».

Как учтены рекомендации ОП РФ в проекте строительства НННГУ?

20. Выше приведённые данные говорят о том, что у заказчика НННГУ нет экономических, социальных и политических обоснований требовать прохождения судов по Волге с глубиной осадки под 4 м. и строить низконапорную плотину.

Так как отсутствует необходимость в перевозке грузов таким способом, отсутствует необходимость в таком флоте, отсутствует необходимость в строительстве плотины.

На каких основаниях Вы планируете строительство НННГУ?



21. Почему Вы при планировании строительства НННГУ руководствуетесь вредными, антигосударственными и антинародными решениями 85 и 48 летней давности (наследием сталинско-хрущёвских времен) о возведении плотин на Волге, которые нанесли и наносят в настоящее время колоссальный урон стране?

22. При затоплении и подтоплении от создания НННГУ будут потери духовных и культурных ценностей, людям будет нанесён моральный и душевный ущерб.

Почему в ОВОС не указано, каким образом будет проводиться восполнение потерь духовных и культурных ценностей и как будут возмещаться потери морального и душевного ущерба?

23. При затоплении и подтоплении от создания НННГУ будут потери духовных и культурных ценностей, людям будет нанесён моральный и душевный ущерб, будут потери материальных ресурсов и т.д.

Чем отличается геноцид и вандализм от Вашей деятельности?

24. Почему при проектировании низконапорной плотины, цель которой проход судов с глубиной осадки до 4 м., пропущены другие варианты решения вопроса прохода судов?

25. Почему пропущен вариант обеспечения 4 м. судового хода путём перераспределения годового стока вышестоящих водохранилищ – другими словами, уменьшение зимнего стока и увеличение его в навигационный период летом?

Это самый выгодный вариант: строить ничего не надо, денег расходовать не надо, качество воды сохранится, затопления и подтопления не будет, хорошо для жизни и воспроизводства рыбных ресурсов.

26. Почему пропущен вариант уменьшения глубины судового хода до 2,5–2,8 м. по европейским нормам, и переход судов на меньшую осадку?

Учитывая, что перевозка речным транспортом составляет 1 % от всех перевозок, и эти перевозки на самом деле являются сверхдорогими, так как не учитывается в стоимости перевозок: разовый ущерб и ежегодный убыток от результата затопления и подтопления земель, ухудшение качества воды, уменьшение рыбных ресурсов, строительство и обслуживание защитных сооружений, расчистка русла, поддержание судового хода, ликвидация плотин и рекультивация затопленных территорий.

27. Почему пропущен вариант строительства третьей нитки шлюзов?

28. Почему пропущен вариант строительства дополнительного шлюза?

29. Почему пропущен вариант стеснения берегов и повышения уровня воды за счёт этого?

30. Почему пропущен вариант углубления русла?

31. Почему пропущены разнообразные варианты совмещения вышеуказанных способов обеспечения прохода судов или, **точнее, обеспечение устойчивого, долгосрочного, надёжного способа перевозки грузов по реке Волге с получением наибольшей прибыли от природных ресурсов реки и меньшими затратами и ущербом?**

32. Какова стоимость затрат, ежегодного ущерба и потерь от низконапорной плотины?

33. Какова площадь затопления, подтопления и влияния НННГУ?

34. На основании какого моделирования сделаны расчёты вопроса № 33?

35. Каков режим сработки водохранилища по площадям обводнения и последующего осушения территорий? Другими словами, какова максимальная и минимальная площадь затопления за год?

36. Как будет выглядеть и влиять на окружающую среду территория сработки водохранилища НННГУ?

37. На сколько лет сделан гидрологический прогноз влияния НННГУ?

38. Ниже плотины НННГУ поменяется гидрологический режим.

Как изменится там уровень грунтовых вод?

39. Ниже плотины НННГУ поменяется гидрологический режим.

Какое влияние там будет оказано на впадающие реки и ручьи?

40. Почему в расчётах стоимости НННГУ и в ОВОС не указана фаза ликвидации низконапорной плотины и восстановления местности до первоначального состояния, согласно законодательству, и стоимость этих работ?

Условие вопросов с 41 по 43:

Вследствие затопления, подтопления территорий и изменения уровня грунтовых вод происходит загрязнение источников водоснабжения и ухудшение качества вод.

41. Можно ли будет использовать воду из водохранилища НННГУ на бытовые нужды?

42. Можно ли будет использовать старые источники водоснабжения?

43. В случае потери источников водоснабжения от влияния НННГУ, откуда будут получать воду жители Балахнинского и Городецкого районов?

44. Как скажется влияние НННГУ на работе Новосормовского водозабора?

45. Как скажутся затраты нового вынужденного водообеспечения на тарифах на воду для населения?

46. За чей счёт будут покрываться затраты на дополнительную водоподготовку?

47. Как изменится качество воды в колодцах (источниках децентрализованного водоснабжения), когда и в каких деревнях?

48. Сколько будет стоить строительство централизованных систем водоснабжения для этих деревень взамен водоснабжения из колодцев, за чей счёт они будут строиться?



49. Не приведёт ли влияние водохранилища НННГУ к загрязнению Тепловского водозабора – основного источника питьевого водоснабжения Дзержинска, а также к уничтожению резервного источника водоснабжения Балахны?

50. Насколько возрастет стоимость водоподготовки в связи с повышенной мутностью воды, заиливанием водозаборов?

51. При возможном прорыве НННГУ может возникнуть сгонно-нагонная волна, которая может пройти вниз по течению на много десятков км. (это не затопление территорий водой водохранилища, а волна).

А – Какой высоты будет волна?

Б – На какое расстояние она может уйти?

В – Какие населённые пункты, коммуникации и строения она может накрыть и разрушить?

Г – Есть ли у Вас расчёт нанесения ущерба от такой волны?

Д – Разработаны ли меры спасения населения в таком случае?

52. При возможном прорыве Горьковской плотины сгонно-нагонная волна может накрыть нижнюю часть Нижнего Новгорода.

При условии, что плотина НННГУ выдержит напор прорыва вышестоящей плотины, то всё, что находится выше плотины, будет затоплено поступающим потоком воды – в первую очередь Заволжье и Балахна.

Просчитан ли у вас вариант защиты территории и населения на такой случай?

53. При возможном прорыве Горьковской плотины сгонно-нагонная волна может накрыть нижнюю часть Нижнего Новгорода.

Что будет со сгонно-нагонной волной от возможного прорыва Горьковской плотины при разрушении ею НННГУ?

А – волна возрастет?

Б – волна погасится?

54. Что будет, если при возможном разрушении Рыбинской плотины сгонно-нагонная волна дойдёт до НННГУ?

55. На карте, показанной на слушаниях, есть прямые линии обследованных территорий по затоплению, подтоплению, уровню грунтовых вод. Такого прямого распределения влияния НННГУ не может быть.

Что означают эти прямые линии влияния НННГУ?

56. Какова стоимость ликвидации старой плотины НННГУ и возведение новой через 100 лет в современных деньгах?

57. Почему в проекте НННГУ не предусмотрен автомобильный мост по плотине?

58. Что делать с короотвалом на берегу Волги? Как он себя поведёт после роста уровня воды?

59. Как будет защищён от затопления и подтопления государственный памятник природы «Дубрава у г. Городца»? И будет ли?

60. Почему в составе проекта не предусмотрена мини-ГЭС для выработки электроэнергии для собственных нужд? В том числе как резервный источник электроснабжения?

61. Каков будет у Балахны вызванный появлением НННГУ подъём уровня паводка по сравнению со среднесуточным уровнем?

62. Какой глубины яма будет в нижнем бьефе НННГУ после начала эксплуатации НННГУ?

63. Где будут откладываться наносы песка вследствие влияния НННГУ?

64. Каким образом можно строить плотину в карстоопасном районе?

65. Горизонты подземных вод гидравлически связаны с уровнем Волги.

Как в Вашем проекте спрогнозировано влияние подъёма и спада уровня водохранилища НННГУ на уровень горизонтов вод, гидравлически связанных с уровнем водохранилища?

На сколько десятков или сотен километров от уреза водохранилища НННГУ распространится это влияние?

На сколько повысится или понизится уровень воды в колодцах и скважинах на близлежащих и дальних к водохранилищу территориях?

Прошу принять меры:

1. По отказу от строительства Нижегородского низконапорного гидроузла.
2. По отказу от преступно убыточной 4 м. глубины обеспечения судового хода и определению глубины обеспечения судового хода единой глубоководной системы от 2,5 м. до 2,8 м. (на переходный период 3,65 м.).
3. По замене выработавшего свой срок флота с осадкой более 3м. на большегрузный плоскодонный флот.
4. По спуску водохранилищ на больших равнинных реках, начав с тщательной научной проработки этого вопроса и изучения опыта ликвидации плотин, который уже наработан в других странах.

А.Г. Чуразов.

Письмо публикуется с небольшими изменениями.

