

## Новый гидроузел в Багаевском районе уничтожит остатки донской рыбы

Статья из газеты: [Еженедельник "Аргументы и Факты" № 25 20/06/2013](#)

Прямой ущерб природе от строительства на Дону еще одного гидроузла может превысить 2 млрд.



Фото: [Михаил Дзябенко](#)

### Под видом госинтересов

С лёгкой руки великого Шолохова Дон называли Тихим. Если во времена писателя с таким названием ещё можно было смириться, то сейчас вряд ли.

В своё время именно Михаил Александрович не позволил пустить в верховьях реки скоростные суда. Чтобы не нарушали покоя, не рушили берегов и не калечили жизни обитателей реки. Другого такого защитника у Дона сейчас нет. Рвут его на части и подминают под себя ради выгоды крупные и мелкие дельцы. Скорее всего, только в этом и ни в чём другом цель строительства ещё одного гидроузла в районе хутора Арпачин Багаевского района.

В декабре прошлого года наша газета писала об этом. («Отчего, скажи мне, Дон, ты не взял 5 тысяч тонн?» - «АиФ на Дону» № 51, 2012г.). Мы пытались понять, что движет лоббистами стройки. Они, конечно, говорят о государственных и наших с вами, читатели, интересах. Скажем прямо: мы так и не поняли этих интересов. Ни государственных, ни тем более населения. Похоже, есть стремление заполучить любой ценой три десятка миллиардов бюджетных денег. В процессе строительства их могут умножить на два: ну не смогли предусмотреть всех обстоятельств, подобная стройка ведь непредсказуема. Потом, смотришь, десятка два миллиардов исчезнет в непредвиденных дноуглубительных работах. Процесс до боли известен и предсказуем.

Что изменилось за прошедшее после публикации время? Статья появилась и в Интернете, на местных сайтах. Только на одном из сайтов её прочитали более 1000 человек. Идут отклики, неравнодушные люди написали петицию Президенту и собирают подписи против строительства. Но и чиновники не дремлют, на всех уровнях дуют в уши: надо строить и как можно скорее.

Чтобы не быть голословными, мы решили дать слово независимым экспертам. Каждый из них ознакомился с рабочим проектом строительства гидроузла.

### **Благими намерениями...**

*Президент Национального центра водных проблем, доктор технических наук Владимир Кривошей*

- Зачем нужен Багаевский гидроузел? Ответ на этот вопрос и прост и сложен одновременно. Чиновники, в первую очередь Минтранса и морречфлота, утверждают, что новый гидроузел якобы позволит увеличить глубину нижнего Дона до 4 метров. В свою очередь она сделает возможным рост объёма перевозок.

Надо отдать должное, они настойчиво убеждают в подобной зависимости правительство, местных транспортников и власть, частные компании. Последние особо, поскольку надеются на их инвестиции в проект.

Вот и давайте разберёмся в аргументах. Дело в том, что под подобный аккомпанемент строились все гидроузлы. И каждый раз говорилось: вот построим и будет глубина 4 метра. Строили, но, увы, ничего подобного не случалось. Новые шлюзы эту проблему если и решали, то только частично и на время. И даже такое решение обеспечивалось в основном за счёт увеличения сброса воды из Цимлы. Это в конечном счёте и подорвало возможности водохранилища.

Никто не учитывает, и этот проект тоже, что меняется климат. Каждое новое вмешательство в реку с якобы благими целями оборачивается просадкой уровня воды. Происходят сезонные изменения стока, усиление сгонных ветров, когда суда не могут войти в устье Дона. Этих проблем Багаевский гидроузел, даже если его построят, решить не поможет.

### **Что будем переделывать?**

- И, наконец, по поводу объёма перевозок. Построенные гидроузлы и сейчас позволяют поднять его до 20 млн. тонн. А перевозят в среднем за навигацию 10 - 12 млн. тонн. И везут в основном в одну сторону - из России. Мало того, правительство собирается открыть внутренние водные пути для иностранных судов. А у них проблем с осадкой в 4 метра нет. Они строят суда под существующие глубины. И за милую душу перевезут наши грузы при глубине и в два метра.

В России по рекам перевозят 120 - 140 млн. тонн грузов. Китайцы, в том числе на джонках грузоподъёмностью 600 тонн, перевозят по своим рекам около 1 млрд. тонн грузов. В Германии - 250 млн. тонн и т.д. Но никому за рубежом в голову не приходит переделывать реки под суда.

И ещё один неучитываемый аргумент. Во всём мире речной грузооборот падает. Он составляет около 2,5% от общего потока, в России около 1% . И, по-видимому, эта тенденция и дальше будет сохраняться. Если говорить прямо, никаких объективных причин для строительства этого гидроузла просто нет.

Чиновники охотно говорят о привлечении частных инвестиций. На мой взгляд, это больше приманка для правительства, только и всего: если вы скажете, например, что нашли часть средств у инвесторов, то это облегчит добывание денег у государства.

Сметная цена стройки - 34,3 млрд. рублей. Если судить по тому, как строили вторую нитку Кочетовского гидроузла и как строят всё остальное, то умножьте эту цифру на 2. Срок окупаемости 54 года, а грузопоток падает. Только государство может пойти на такое безрассудство. Частник не пойдёт. Почти наверняка этот проект некупаем, кто бы и что ни говорил.

По моему убеждению, заниматься надо не строительством гидроузла, а эффективностью перевозок. Нетрудно просчитать: если гидроузел построят, то 40% судов, которые могут возить грузы и без него, будут нести убытки, поскольку потеряют время на ещё одном шлюзовании. А цена стройки ляжет на себестоимость перевозок.

Сейчас нижний Дон, а это 100 с лишним километров, пока находится в естественном состоянии. Гидроузел замедлит скорость течения реки. Изменится гидрология, увеличится площадь подтопления территорий. Ведь никто не знает, как поведут себя подпочвенные воды. Допускаю, что может существенно измениться и русло реки. Жители оценят подобные последствия ещё при строительстве.

## **Болото от речфлота**

*Академик, председатель Южного научного центра РАН Геннадий Матишов*

- Вот и я хотел бы обратить внимание на гидрологию. В проекте напрочь отсутствует оценка распространения зон подтопления и подъёма уровня грунтовых вод. Хотя эти процессы будут инициированы строительством. И именно с ними столкнутся жители области. Резко упадёт качество питьевой воды.

У меня, например, вызывает удивление то, что авторы проекта рассуждают о чистоте воздуха. О том, что стройка, гидроузел ему никак не повредят. Но ни слова не говорят о проблемах воды, рыбы, животного и растительного мира. Наши эксперты провели подсчёты и пришли к парадоксальному выводу. Я не беру во внимание экономику водного транспорта. Только прямой ущерб природе, причём рассчитанный по минимуму в ценах 2012 года, может превысить 2 млрд. рублей. Сумма, вполне сопоставимая с ожидаемым экономическим эффектом проекта - 3,3906 млрд. рублей.

По сути гидроузел ликвидирует последние естественные нерестилища донских рыб. Они не смогут пройти в Маныч, Сал, старицы Дона... К нулю будет сведена популяция черноморско-азовской проходной сельди. Место промысловых рыб - леща, рыбца, тарани займут сорные виды. По-другому: на донской рыбе надо будет поставить крест.

## **Лихорадка Нила в подарок**

- Да, будет создано новое водохранилище, но его нужно сразу называть по-другому - болото. Здесь, на мелководье, будут интенсивно развиваться зелёные, сине-зелёные водоросли, включая токсичные для человека и рыб. И это прямо отразится на качестве питьевой воды в Ростове, Аксае, Азове, хуторах и станицах по Дону.

Ещё одна составляющая - животный и растительный мир. Пойма Нижнего Дона входит в список водно-болотных угодий Рамсарской конвенции, которую подписала наша страна с определёнными обязательствами по охране. На этой территории произрастает свыше 30 видов растений, занесённых в Красную книгу РФ. Здесь зарегистрировано более 20 видов редких и исчезающих видов птиц, которых после такой стройки человек вряд ли уже увидит.

Очевидно, что гидроузел и все эти изменения окажут негативное влияние на прилегающие территории и биоту государственного природного заповедника «Ростовский». Это единственный в своём роде заповедник в бассейне Дона.

Застройщики считают гидроузел малой стройкой. А она, как известно, не требует государственной экологической экспертизы. Мягко говоря, это выглядит несколько иначе. В 60 км от Ростова, других городов может появиться мощный очаг туляремии, лептоспироза и лихорадки западного Нила. Рукотворное болото даст мощный толчок размножению комаров, которые и будут переносить эти болезни. Добавьте сюда относительное увеличение влажности, а в результате - рост сердечно-сосудистых заболеваний и т.д.

Совокупность всех подобных факторов говорит о том, что последствия от малой стройки могут быть очень большими. Очевидно негативное воздействие и на окружающую среду, и на население. А значит, нужны государственная независимая экспертиза и широкое общественное обсуждение.

### **Блеф за «круглым столом»**

Мы долго ждали ответа на прошлую статью от морречфлота и их местных представителей - ФБУ «Азово-Донская Бассейновая администрация». Не дождались.

По всей видимости, не читают они газет и в Интернет тоже не заходят. А если и делают это, то совсем с другой целью. Иначе увидели бы и обсуждение в Сети, и петицию против строительства гидроузла. Наверное, они заняты другим: поиском денег - от кого угодно, главное, больше. Пришлось отправить публикацию и письмо с напоминанием. Что же вы думаете? Ответили. Объяснили, что это всё только подготовка к проектированию. А вот обсуждения уже состоялись в Арпачине, Манычской... Это те, о которых мы писали, где толком никто ничего не обсуждал и не объяснял. А в конце государственные люди важно приписали: надо, мол, статьи, где вы о нас пишете, присылать вовремя, а то неудобно получается. Вот так-то.

И ещё приведу один из откликов на статью. «Если бы Дон протекал по территории, где жили бы только чиновники морречфлота, то пусть строят. На здоровье! Но поскольку здесь живём все мы, будем бороться!»

### **И свой путь может быть неверным**

Когда эти материалы были готовы к печати, в одной из ростовских газет появилась статья «Свой путь. Водный». Излагается в ней разговор за «круглым столом» всё о том же Багаевском гидроузле. И вели его всё те же заинтересованные стороны. Федеральное агентство морречтранса представлял заместитель руководителя Виктор ВОВК. О чём шла речь? Сказано было прямо: строительство Багаевского гидроузла - дело решённое. Всё остальное только антураж вокруг проблемы.

Допустим, господину Вовку не впервые озвучивать это «решённое дело». Очень ему хочется, чтобы так и было на самом деле. Но лично ему хорошо известно, что ни он, ни агентство, в котором он служит, принять такое решение не в силах. Это компетенция правительства, а последнее такого решения не принимало. Так что пока это только блеф, хоть и за «круглым столом», заклинание насчёт миллиардов из бюджета.

## **Указ нам Запад или не указ?**

Складывается странное впечатление: господа чиновники говорили о каком-то ином проекте гидроузла. Не о том, который пытались обсуждать осенью 2012 года в Манычской и Арпачине.

Например, чиновники горячо утверждали, что будет открыто 1200 рабочих мест, но в проекте чёрным по белому написано 98. При этом несложно провести кое-какие арифметические действия на уровне шестого класса: будут ликвидированы рабочие места на Кочетовском гидроузле, Семикаракорском рыбопроизводном заводе, Манычском гидроузле. Ибо все эти объекты будут затоплены. Словом, рабочих мест станет меньше, чем было. Может, господин Вовк имеет в виду какой-то другой проект?

Крайне интересно звучала в разговоре тема о том, что лучше для нас, жителей Дона: 1000 барж или 500 000 грузовиков, которые перевозят одно и то же количество груза? Баржи, конечно же, лучше! Но есть одно сомнение: может, лучше всё-таки по железной дороге перевозить тот же металлолом, серу, нефть и т.д. Как-то ведь сподручней получится и дешевле на четверть. Что-то не так? Не складывается? Денег будет меньше?

В заключение уже сам господин Вовк сказал прямо: «...все остальные параметры гидроузла (за исключением ГЭС) дружественны природе». Вот так, будто агентство уже сделало экспертизу. Остаётся адресовать спешащих чиновников к публикуемым заключениям экспертов.

И ещё по части того, «указ нам Запад или не указ?». Так вот, если указ, как утверждается в отчёте, то гидроузел не нужен. На Западе строят суда под условия рек, а не реки переделывают под суда.

**Иван Кривич**