

Пройдёт совсем немного времени и оживёт Волго-Балтийский водный путь. Коллективу Вытегорского района гидросооружений и судоходства предстоит провести очередную, уже 45-ю по счёту, навигацию. О том, как идёт подготовка к её открытию нам рассказал начальник ВРГСИС А.В. Семенихин.

- Андрей Вячеславович, можно ли сегодня говорить, что ранее начатая реконструкция объектов ВРГСИС в рамках федеральной программы "Модернизация транспортной системы России" (подпрограмма "Внутренние водные пути") продолжалась и в нынешний межнавигационный период?



Нижние основные ворота шлюза №6.

Юбилейная навигация

- Все, что намечалось, выполнено. На текущие и капитальные, в большинстве случаев дорогостоящие и технически сложные, работы затрачено почти 600 млн. рублей.

На шлюзах №4 и №6 проводился ремонт бетонных конструкций швартовых устройств: вырубали разрушающийся бетон, срезали старую арматуру, устанавливали новую, прогревали сам блок, бетонировали (всего было уложено более 2500 кубометров бетона). Хочу особо отметить, что эти работы в основном проводились ООО "Вытеграстрой". Как и планировалось, были смонтированы металлоконструкции нижних основных ворот на шлюзах №4 и №6. Есть надежда, что в 2009-2010 годах подобные работы будут проведены и на шлюзе №2, единственном на Вытегорском участке Волго-Балта, где ещё не производилась замена нижних основных ворот. А послужили они не мало – более 40 лет.

Также продолжалась реконструкция нижней причальной стенки шлюза №1, укреплялся причальный направляющий фронт на правой стороне канала №59 (между 3 и 4 шлюзами). Комплекс этих и ряда других мероприятий, в том числе и по восстановлению причальных сооружений (из 8-ми в настоящее время работают три с половиной) позволит значительно сократить время прохождения судами шлюзованной системы, а значит, процентов на 30 может увеличиться количество пропущенных судов и их общий тоннаж.

Основными работами в большом объеме текущего ремонта гидросооружений стал монтаж дроссельно-тирис-

торных приводов механизмов сразу на 3-х шлюзах (на остальных это было сделано ранее). Новое оборудование надежно обеспечивает плавную работу механизмов открытия.

Постоянно выявляются изношенные узлы и, по мере поступления денег, происходит замена неисправного электро-механического оборудования.

С 1988 года велись работы по реконструкции и расширению судоходной трассы каналов 61-62 (верхний бьеф шлюза №5). Нынешним летом мы должны построить там дорогу и провести озеленение откосов.

Безусловно, трудностей в работе в межнавигационный период было немало, и, прежде всего, организационного характера, но мы справились с ними. Здесь есть и заслуга наших генеральных подрядчиков: ООО "Пик", ЗАО "Акватик", НПП "Фортекс", субподрядных организаций.

- Андрей Вячеславович, а готовы ли технический флот к навигации?

- По ремонту флота был выполнен очень большой, я бы даже сказал, огромный фронт работ. К тому же ожидается, что в этом году три наших судна пройдут докование. На некоторых судах (плавкран "Северо-Западный – 114", земснаряд "Северо-Западный – 209"), а также на буксирном теплоходе "Плес" была проведена замена главных двигателей. К тому же на "СЗ-114" и "СЗ-209" реконструируются приводы управления механизмов. Из ГБУ "Волго-Балт" получили морской буксир "Тенгиз".

Готовы к навигации и обстановочные суда, и суда (их в ВРГСИС теперь 2) по

сбору хозяйственных и подсланевых вод, дающие нам возможность обслуживать практически весь транзитный флот и что-то на этом зарабатывать.

- Когда начнется навигация 2009 года и какой она ожидается?

- Надо сказать, что путейцы сделали, и делают все, чтобы подготовиться к своевременному открытию навигации, которое согласно приказу ГБУ "Волго-Балт" должно состояться 30 апреля. Основная наша задача на летний период – это безопасный пропуск судов, поддержание шлюзов в исправном техническом состоянии, обеспечение гарантированных габаритов путей за счет землечерпальных работ, содержание судоходной обстановки, буксировка и ряд других направлений деятельности. Хочу отметить, что в этом году ГБУ "Волго-Балт" выделяет нам деньги для проведения работ на Онежском обводном канале. Раньше мы поддерживали его лишь за счет собственных ресурсов, чего явно было недостаточно.

Что касается самой навигации, то по предварительным прогнозам она ожидается достаточно сложной. Движение нефтеналивных и пассажирских судов прогнозируется на уровне прошлого года. Непонятной пока остается ситуация с сухогрузным флотом.

- Андрей Вячеславович, благодарим Вас за интервью и желаем удачной навигации.

- Спасибо. Уверен, что коллектив ВРГСИС приложит все свои силы, опыт и знания, чтобы и нынешняя, своего рода юбилейная навигация, была успешной.

Беседовал В. ЖАНДАРОВ.