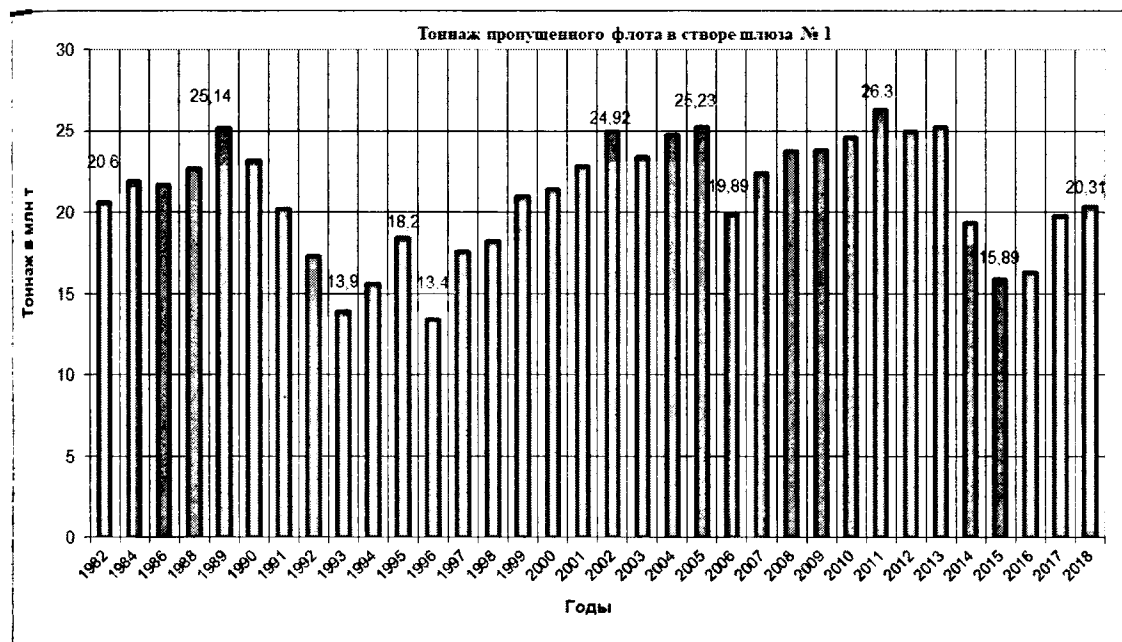


ЭКОНОМИКА

Сергей Калмыков: «Стабильность привлекательна для всех»

Навигация 2018 года на Вытегорском участке Волго-Балта прошла в штатном режиме



«Если навигация запомнилась каким-то громким событием, это свидетельствует о выходе ее из штатного режима, – отвечая на наш вопрос, начал разговор Сергей Калмыков, начальник Вытегорского района гидросооружений и судоходства – филиала ФБУ «Администрация «Волго-Балт». – Штатный режим – это стабильность, которая привлекательна для всех: и для нас, и для перевозчиков, и для грузовладельцев».

В разрезе такого угла зрения выражение «всё в штатном режиме» сродни штатно на Онежском озере, без бурь и потрясений, что является положительной оценкой слаженной работы большого коллектива. Шесть шлюзов, три переправы, две гидроэлектростанции, технический флот, «тыл» в виде

ремонтно-механического цеха, мастерских, автохозяйства, ряд других подразделений, флот – единый механизм обеспечения безопасного пропуска судов на вверенном участке.

Уровень востребованности в разные годы нашей водной магистрали, позволяющей осуществлять транспортировку грузов между портами Балтийского моря с севера, Каспийского и Черного морей с юга, а также характер перевозимых по ней грузов позволяют судить о состоянии российской экономики. Показатели судопроезда навигации – 2018 (количество шлюзований, количество судов, тоннаж пропущенного флота) не рекордные, однако выше итогов 2017 года на 2,5–4 %. В структуре перевозимых грузов прева-

лирующее место занимают минерально-строительные материалы – 48 %, черные металлы – 13 %, нефтепродукты – 12 %, лесные – 11 %, промышленное сырье – 9 %, прочие (зерно, удобрения и др.) – 9 %. Не вдаваясь глубоко в аналитику, всё же отметим: если лес постепенно «переходит на колеса» – увеличиваются объемы перевозки автотранспортом, то сфера строительства, в большей степени дорожного, в виду особенности используемых технологий и в целях удешевления издержек предпочитает именно водный транспорт.

Не секрет, что прохождение Вытегорского участка Волго-Балтийского водного пути – лестница из шести шлюзов для многих судоводителей является простым испытанием. Созданию

для них комфортных условий способствует как квалификация работников ВРГС, так и своевременное проведение ремонтных работ. Например, на уже начавшийся межнавигационный период запланирована откачка камер трех шлюзов. На шлюзе № 5 будет производиться замена штрафного бетона нижних основных ворот, № 4 – бетона кабельных каналов нижней головы и ремонт нижних основных ворот с нанесением антикоррозийной защиты, № 2 – бетона шкафных частей нижних основных ворот. «Сейчас мы упоминаем лишь крупные виды ремонта, – отметил Сергей Николаевич, – есть еще немалый объем по электрической и механической части гидросооружений. Подчеркну, все работы плановые, позволяющие поддерживать объекты в рабочем состоянии для решения главной задачи, о которой уже говорили сегодня».

Незаменимую роль в обеспечении того самого комфортно-штатного режима играет технический флот ВРГС. Экипажи трех обстановочных бригад обслуживали плавучую и береговую судоходную обстановку, очищали трассу от плавучей древесины. Земкараван во главе с земснарядом «СЗ-114» продолжал начатую в предыдущую навигацию работу по дноуглублению Онежского обводного канала, что позволило увеличить его гарантированную глубину до 1,6 м.

«Не все знают о том, что Волго-Балт – это особая зарегулированная система и уровни воды в ней не следствие стихии, а результат научно обоснован-

Транзитная навигация на Волго-Балте началась 19 апреля, завершилась в ночь на 30 ноября. Первые транзитные суда на Вытегорском участке пошли 2 мая.

ных технических решений. Поддерживаются они ГЭС № 31, ГЭС № 32 и водосбросом № 33. Так, понижение в зимний период уровня воды в Вытегорском и Белоусовском водохранилищах на 1,2 м обеспечивает подготовку к половодью и устраняет угрозу подтопления территорий. И наоборот, наличие весеннего запаса воды в водохранилищах позволяет избежать падения уровней летом, т. е. таких проблем, которые возникли несколько лет назад на Волге, – заострил внимание Сергей Калмыков и продолжил: – Для управления столь сложной системой необходимы грамотные, подготовленные кадры. Мы поддерживаем желание молодежи учиться, стараемся создать условия для передачи опыта старшими товарищами. Плановость и в этом позволила преодолеть кризис, выразившийся в недостатке инженерного персонала. Почувствовалась кадровая стабильность».

Очередное упоминание слова стабильность начальником ВРГС явно не случайно. Стремление к ней, к работе в штатном режиме, к тому самому штатно – тот вечный двигатель, аналог которому не придумают, наверное, никогда.

Анна АРМЕЕВА.