

Collection by gagarinalg.ru

«Енисейречтранс»: этапы становления и развития

Источник: [Транспортная стратегия XXI век](#), 2014, №25

Руководитель ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» Владимир Байкалов

Река Енисей – одна из крупнейших рек России, берет свое начало в географическом центре Азии от слияния у города Кызыла двух горных рек, Большого и Малого Енисея, пересекая Восточную Сибирь в меридиальном направлении с юга на север, впадает в Енисейский залив Карского моря.

Енисей, пересекая на своем пути территории трех субъектов Российской Федерации: Республики Тыва, Хакасии и Красноярского края, как транспортная магистраль, играет главенствующую роль в их социально-экономическом развитии и является безальтернативным транспортным путем для освоения богатейших природных ресурсов Сибири, связующим транспортным звеном Транссибирской магистрали и Северного морского пути.

Исторические факты

Первые путевые работы на реке Енисей начали производиться со второй половины XIX века с возникновением по инициативе купцов-золотопромышленников в 1863 году регулярного парового судоходства. С



организацией на Енисее в 1902 году «казенной» флотилии в Красноярске был учрежден Обь-Енисейский технический участок пути, подчиненный Томскому округу путей сообщения, который положил начало регулярным проведениям путевых работ в Енисейском бассейне, включающих выставление плавучей обстановки на затруднительных для судоходства участках, проведение дноуглубительных и скалоуборочных работ.

С 1918 года ведение путевого хозяйства в бассейне осуществлял отдел пути и строительства Красноярского районного управления водного транспорта. В 1931 году, с ростом объемов путевых работ, отдел был передан во вновь образованную службу пути Енисейского речного пароходства.

1 апреля 1938 года приказом Наркома водного транспорта СССР № 159 было образовано Енисейское бассейновое управление пути – специализированное предприятие по обслуживанию и развитию водных путей Енисейского бассейна. Протяженность эксплуатируемых для судоходства водных путей в Енисейском бассейне составляла в то время чуть более 4 тысяч км. Весь водный путь обслуживался 444 обстановочными постами. Судоходная обстановка обслуживалась на гребных лодках. С помощью примитивных подъемных средств со льда проводились трудоемкие скалоуборочные работы. В ведении управления находился один земснаряд технической производительностью 185 кубометров в час, один дноочистительный снаряд, 18 единиц (включая мотокатера) самоходного и 13 единиц несамоходного флота. Образование управления положило начало выполнению планомерных работ по улучшению судоходных условий на Енисее и его притоках, отличающихся своим крутым и суровым нравом.

К 1945 году общая протяженность эксплуатируемых в бассейне водных путей была увеличена до 6,3 тысячи км, из них на 3,5 тысячи км действовала освещаемая судоходная обстановка, а на 3,2 тысячи км были установлены гарантированные габариты пути. Землечерпательный флот пополнился еще двумя земснарядами, что в сумме составило 550 кубометров в час общей технической производительности.

После 50-х годов в бассейне ведутся работы по переходу на более качественный уровень навигационного ограждения эксплуатируемых водных путей. Проводятся моторизация обстановочных постов и переход на электрическое (вместо керосинового) освещение навигационных знаков, завершившиеся уже полностью к 1958 году.

С 1961 года на Енисее внедряется прогрессивный бригадный метод обслуживания судоходной обстановки, что позволило упразднить на этом участке 8 постов.



В период 60–80 годов ведется большой объем работ по коренному улучшению судоходных трасс на Ангаре и Енисее. Только на Енисее были увеличены гарантированные габариты пути: от Красноярска до устья Ангары – со 180 до 300 см, от устья Ангары до устья Подкаменной Тунгуски – с 220 до 320 см, от устья П. Тунгуски до Игарки – с 300 до 340 см. В результате комплекса землечерпательных и скалоуборочных работ была рассемафорена целая группа затруднительных для судоходства участков, увеличена пропускная способность водных путей и в значительной степени повышены условия безопасности судоходства в бассейне.

В связи с бурным развитием экономики края в этот период возрастает потребность в дальнейшем развитии в бассейне водных путей. Так, для доставки речным транспортом грузов для строительства Красноярской ГЭС коллективом Красноярского технического участка пути произведены дноуглубительные работы по судовому ходу с удалением со дна Енисея порядка 10 млн кубометров грунта. В кратчайшие сроки осваиваются судоходные трассы на боковых северных притоках: в 1963 году на реке Хантайке – для доставки грузов строящейся Хантайской ГЭС, в 1976 году на реке Курейке – для строительства Курейской ГЭС. Для обеспечения завоза грузов строящегося газопровода Мессояха – Норильск обустроивается для судоходства водный путь по северной реке Большая Хета. Значительный объем дноуглубительных работ выполняется для строительства на Енисее Лесосибирского речного порта, Абалаковской нефтебазы и других строящихся объектов.

«Енисейречтранс» сегодня

В настоящее время в состав ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» входят три филиала: Красноярский и Енисейский районы водных путей и судоходства, Управление эксплуатации Красноярского судоподъемника, которые осуществляют содержание внутренних водных путей на судоходных реках бассейна, проводят дноуглубительные, выправительные, тральные и другие путевые работы и эксплуатируют уникальное судопропускное гидротехническое сооружение – Красноярский судоподъемник, осуществляющий перевозку судов через высоконапорную плотину Красноярской ГЭС. Филиалы имеют на своем балансе технический флот, самоходные и несамоходные суда, ремонтно-механические мастерские со слипом и причальными стенками и другие производственные объекты. Кроме

этого, в состав ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» входит управление связи с передающим и приемным радиоцентрами, осуществляющими радиосвязь с флотом и передачу ежесуточной гидрологической и навигационной информации на суда, находящиеся в эксплуатации.

База флота

Списочный состав технического флота ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» составляет 125 единиц. В том числе самоходные суда, земснаряды, плавучие краны и уникальный голландский скалодробильный снаряд. Кроме того, в составе «Енисейречтранса» имеется Красноярский судоподъемник, единственное, не имеющее аналога в мировой практике, судопропускное гидротехническое сооружение, предназначенное для транспортировки судов речного флота в самоходной судовозной камере через высоконапорную плотину.

Судоподъемник расположен у левого берега Енисея в месте примыкания 124-метровой плотины Красноярской ГЭС. Мощность главного привода передвижения судовозной камеры составляет 14,5 тысячи кВт.

Устойчивое функционирование

ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» обеспечивает устойчивое функционирование водных путей бассейна общей протяженностью 8280 км, где 5284 км – это пути с гарантированными габаритами судовых ходов. Содержание судоводной обстановки обеспечивают 33 обстановочные бригады, которые работают на судах с силовыми установками мощностью от 150 до 600 л.с. К сожалению, изношенность парка путейских судов составляет 89,1%, а объемы бюджетного финансирования не позволяют в полной мере производить необходимые ремонтно-восстановительные работы действующего ядра путейского флота. Для поддержания технического состояния флота проводится замена выработавших моторесурс главных, вспомогательных двигателей и частичная замена подводной части корпусов судов. В то же время постепенно идет замена физически и морально

устаревшего флота новыми судами.

В 2013 году в ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» поступил один теплоход проекта SV-2407, а в мае 2014 года – один обстановочный теплоход проекта 3050, ожидается прибытие еще одного обстановочного теплохода проекта 3050.1.

За счет бюджетных инвестиций в рамках выполнения федеральной программы «Модернизация транспортной системы России» проведена реконструкция выправительных сооружений на Нижне-Ладейском и Нижне-Частоостровском перекатах. Введен в эксплуатацию из нового судостроения 16-тонный плавучий кран, завершены работы по первому этапу реконструкции Красноярского судоподъемника, построена ледозащитная дамба Симоновских РММ, завершена реконструкция слипа Ладейских РММ. За счет инвестиций из федерального бюджета по Программе «Развитие транспортной системы России» построен и введен в эксплуатацию служебно-бытовой корпус в Симоновских РММ, проведена реконструкция судового хода со строительством выправительных сооружений на Ладейских перекатах.

Разработан и реализуется проект модернизации штангового земснаряда проекта № 721А, также разрабатывается проект Модернизации Ладейских ремонтно – механических мастерских.

Навигационная обстановка

Благодаря деятельности предприятия за последние десять лет проведен комплекс землечерпательных работ и на лимитирующих перекатах увеличена единая транзитная гарантированная глубина с 280 до 290 см на участке от Красноярска до Игарки. В последние годы идет постепенное увеличение периода освещения плавучих знаков навигационной обстановки. Кроме этого, восстанавливается освещение береговых знаков навигационной обстановки. Для освещения навигационных знаков на основной магистрали реки Енисей в современных условиях внедрены светосигнальные навигационные приборы с полупроводниковыми излучателями повышенной дальности действия.

Освоение спутниковых навигационных систем позволили путевцам Енисея внедрить в бассейне систему координации навигационного ограждения

судовых ходов с переходом обеспечения судоходства к инструментальным методам судовождения на основе электронных навигационных карт.

Безопасность гарантируем

Штаты «Енисейречтранса» укомплектованы высокопрофессиональными специалистами, основная работа которых заключается в обеспечении безопасности плавания на водных путях Енисейского бассейна. Впереди, на перспективу, у «Енисейречтранса» много планов по увеличению уровня безопасности плавания в бассейне.

Разработанный для внедрения проект Программы реконструкции и модернизации производственных мощностей ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» в составе ФЦП «Развитие транспортной системы РФ на период 2010–2020 годов», высокий профессионализм сотрудников позволяют уверенно смотреть в завтрашний день и строить вполне оптимистические прогнозы в деле обеспечения судоходства в Енисейском бассейне.

Collection by gagarinalg.ru