



# Фантастичность планов вдруг стала реальностью

Андрей Малов, ФГБУ «Морспасслужба»

**Любой живой, а главное, здоровый организм стремится к развитию. Таков закон природы. Используя знания и навыки, он выходит на другие ступени эволюции, одновременно ставя перед собой новые цели. И происходит это органично и естественно. Такое утверждение и сравнение вполне применимо к развитию Морской спасательной службы.**

Когда в декабре 2017 года Морспасслужбе передавали хозяйство легендарного Подводречстроя, многие эксперты считали, что этот балласт Служба не вытянет. Действительно, наследие Подводречстроя состояло из старых судов, многие из которых стояли под списание, и незавершенных объектов, по которым Подводречстрой выступал исполнителем. Однако у руководства Морской спасательной службы было четкое понимание необходимости справиться со всеми задачами своими силами и желание вывести организацию на совершенно иной уровень гидротехнического строительства.



## Гидроузел Белоомут не стал опасным омутом

На объект «гидроузел Белоомут» Морская спасательная служба пришла генподрядчиком, когда 88 % всех работ было уже завершено. Компания, которая изначально выиграла конкурс на строительство гидроузла, «доблестно» обанкротилась. К этому моменту были построены новый шлюз и половина плотины, сделаны первый глухой участок и две водосбросные секции, начато строительство оставшихся секций и второго участка глухой плотины. Несведущий в тонкостях строительства гидротехнических объектов и незнакомый с историей строительства Белоомутского гидроузла, конечно, спросит — а в чем сложность достроить 12 %? Но простота это только кажущаяся. Достаивать за компанией, которая «утонула» в Белоомуте, было очень сложно, учитывая многие факторы и, прежде всего, то, что столь сложный объект полтора года простоял в «замороженном» виде. Не зря многие строительные компании отказывались браться за эту достройку.

Гидроузел Белоомут расположен на 799,9 км от устья р. Оки в Луховицком районе Московской области. В 2015 году началась комплексная реконструкция объекта, которому к этому моменту исполнилось 100 лет. Она предполагала строительство современного судоходного шлюза, капитальной плотины, автоматизированной системы управления, административно-бытового и производственных зданий, а также водозаборного узла с двумя артезианскими скважинами и системой водоочистки. Достаивать объект в качестве генподрядчика в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути», входящего в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г., довелось уже Морспасслужбе.

Для участия в строительно-монтажных работах была закуплена специальная техника, привлечены специалисты-гидротехники и водолазы из различных филиалов учреждения. Особая роль в ускорении и применении новых приемов в строительстве гидроузла была у водолазов Морспасслужбы. После проведе-



ния предварительных испытаний смонтированного оборудования и сдачи заказчику объема выполненных работ строители провели принудительное затопление котлована. Была начата разборка временной строительной перемычки. Особо трудоемкой была резка шпунтового ограждения котлована под водой. Подводно-технические работы были организованы в два звена: первое звено подрезало шпунт и все вспомогательные металлоконструкции, второе звено дорезало и демонтировало их. Работы велись

методом экзотермической резки, извлекались демонтированные конструкции с помощью плавкрана. Все подводно-технические работы выполнялись специалистами ФГБУ «Морспасслужба». Слаженная работа под и над водой значительно ускорила процесс демонтажа временной перемычки.

Опуская все детали строительства гидроузла Белоомут, достаточно сказать, что обязательства генподрядчика Морспасслужба выполнены полностью. Сейчас на гидроузле завершается благоустройство территории. Завершение реконструкции гидроузла Белоомут позволяет кардинально решить проблему мелководья на реке Оке, обеспечить гарантированные судоходные глубины и стабильную навигацию для пассажирского и грузового транзитного флота, при этом пропускная способность внутренних водных путей по плану возрастет на 0,91 млн тонн.

### Паромный комплекс ждут в Анадыре

Еще один объект как ступень развития Морской спасательной службы в гидротехническом строительстве – паромный комплекс в Угольных Копях, это Анадырский район Чукотского автономного округа. Паромно-пассажирский причал в поселке городского типа Угольные Ко-





пи, где расположен главный окружной аэропорт, давно ждут жители Чукотки. Заказчик проекта – ФГУП «Росморпорт». Проект, который планируется завершить осенью 2021 года, предусматривает строительство трех причалов – грузового, грузопассажирского и пассажирского. Реализация запланированных работ позволит обеспечить безопасность морских перевозок через Анадырский лиман по маршруту г. Анадырь – пос. Угольные копи. Сейчас в навигационный период между Анадырем и поселком Угольные Копи пассажиров и автотранспорт перевозят вертолетами, а также катерами на воздушной подушке и баржами, при этом левый берег не оборудован для их погрузки и выгрузки.

Вместе со строительством причалов гидротехники проведут берегоукрепление откосного типа общей длиной 155,7 м, а также дноуглубительные работы в прикордонной зоне объемом 3,7 тыс. кубометров. Одновременно с этим будет выполнено строительство одноэтажного административно-бытового здания и КПП.

Реализация запланированных работ позволит обеспечить безопасность морских перевозок через Анадырский лиман. Планируемый грузооборот составит 6 000 единиц колесной техники в год.

Планируемый грузооборот составит 6 000 единиц колесной техники в год: 4 200 ед. легковых автомобилей и 1 800 ед. грузовых автомобилей. Пассажирооборот – 20 тысяч человек в год. Предполагается также, что перевозки по лиману будет осуществлять судно ледового класса.

70 % работ Морская спасательная служба выполнит силами специалистов учреждения. Для этого предполагается привлечь сотрудников Северного, Тверского, Азово-Черноморского и Приморского филиалов, а также Центрального аппарата Службы. Предполагается и работа водолазов. Все работы первого этапа необходимо завершить до ноября, когда на Чукотке окончательно вступит в свои права зима.

## Стройка от Москвы до Хабаровска

География объектов, в строительстве которых принимают участие специалисты Морской спасательной службы, расширяется. Анадырь, Хабаровск, Мурманск, Холмск, Москва и т.д. – список растет.

В Хабаровске летом этого года специалисты гидротехники, водолазы и строители Морспасслужбы провели капитальный ремонт причала, расположенного на левом берегу реки Амур недалеко от ее устья, в Николаевском районе Хабаровского края в селе Красное. Все работы были успешно выполнены в установленный договором срок. Причал, предназначенный для перегрузки нефтепродуктов, за 70 лет эксплуатации сильно обветшал, его бетонные конструкции были фактически разрушены. Во многом такому разрушению способствовали климатические условия. Температура в этом районе Хабаровского края в течение года колеблется от +37 градусов до –47.

Кроме того, в этом районе Амура значительные колебания уровня воды и тяжелая ледовая обстановка зимой. Специалисты Приморского филиала и Центрального аппарата Морской спасательной службы справились со сложным



заданием, не нарушив сроков выполнения договора.

Во время ремонта причала, фактическая длина которого составляет 37,2 м, а ширина 14,4 м, были проведены водолазное обследование ремонтируемого причала, надводное и подводное бетонирование, подготовка и торкретирование (специальный метод бетонных работ) железобетонных поверхностей и другие работы. Заказчик оценил работу специалистов Морспасслужбы как высокопрофессиональную. В данный момент причал активно эксплуатируется.

А в Москве городские власти начали крупномасштабную реконструкцию Северного речного вокзала, в том числе набережной, в свое время заброшенной, морально и физически устаревшей. Свои имена в историю грандиозной реконструкции этого известного исторического объекта вписали и специалисты гидротехнического направления Морспасслужбы, водолазы Азово-Черноморского, Каспийского и Калининградского филиалов, экипажи

буксиров Б-505, Б-508 и плавкранов ПК-1204, ПК-505. Перед сотрудниками Морской спасательной службы была поставлена задача по дноукреплению и устройству специального противодиффузионного экрана подводной части причалов. Для этого специалисты-гидротехники и водолазы учреждения провели дноуглубительные работы, выровняли дно, сдела-

**В Москве городские власти начали крупномасштабную реконструкцию Северного речного вокзала, в том числе набережной. Свои имена в историю грандиозной реконструкции этого объекта вписали и специалисты Морспасслужбы.**

ли отсыпку щебнем под определенным углом и уложили гибкие бетонные «матрасы», которые скрепляли между собой и с причальной стенкой.

Задача строителей привести причальную стенку в полный порядок, ведь главное предназначение вокзала – транспортное обслуживание. Отсюда планируется запустить регулярные пассажирские и туристические маршруты в Подмоскowie и другие регионы страны. Со всеми задачами гидротехники Морспасслужбы справились на отлично.

Уже решено, что к воде пассажиров будут подвозить электрические шаттлы, они будут курсировать от пересадочного узла (где станут парковаться автобусы) до набережной, где сейчас ремонтируют все 17 причалов. Набережную и площадь у вокзала благоустроят: оборудуют детские и спортивные площадки, зону отдыха с тремя бассейнами, проложат велодорожку. В результате в районе Северного речного вокзала столицы появится новое оборудованное пространство площадью 100 га.

### **Вместо эпилога**

В планах у гидротехников Морской спасательной службы еще несколько крупных проектов. Но о них мы, чтобы не сплести, расскажем только после подписанных договоров.

Главный же принцип, которого сейчас придерживается коллектив Службы, – не бояться идти вперед.



## ПК-714 поднял из воды затонувший буксир

Андрей Северов, ФГБУ «Морспасслужба»

**Специалисты Морской спасательной службы совместно с саратовскими коллегами успешно провели операцию по подъему затонувшего в конце 1970-х годов парового однопалубного буксира «Академик Чебышев», построенного в 1949 г.**

К операции по подъему старого затонувшего парового буксира, работавшего на угле, были привлечены специалисты Волгоградского подразделения Каспийского филиала Морской спасательной службы. Для этого в Саратов из Волгограда прибыли несамостоятельный плавучий кран ПК-714 и буксир-толкач «Подводник». Работы проводились в рамках реконструкции городской набережной Саратова, и затонувшее судно мешало строителям.

Операция продолжалась более двух недель. Плавучий кран ПК-714, грузоподъемностью 150 т, и буксир-толкач «Подводник» успешно справились с задачей по подъему затонувшего судна. Судно длиной 41,5 и шириной 8,5 м было сильно заилено и разрушено. Для безопасности и эффективности подъема судна перед началом операции водолазы обследовали буксир и про-

вели расчистку. Затонувшее судно было подготовлено к подъему, вокруг него был размыт грунт. Изначально его планировали поднять целиком, поставить на плав и отбуксировать к месту утилизации. Но после того, как большая часть судна была поднята из-под воды и из него была откачана вода, было принято решение изменить технологию подъема – буксир оказался сильно разрушен и поднять его целиком не было возможности. В итоге специалисты приняли решение разрезать его на несколько частей с помощью специальных тросов для резки. Операция прошла успешно. Судно было по частям доставлено на переработку.

Завершив работу, ПК-714 и буксир-толкач «Подводник» убыли к месту постоянной дислокации в Волгоград. Губернатор Саратовской области поблагодарил экипажи плавучего крана и буксира, а также высоко оценил мастерство специалистов Морспасслужбы. В адрес руководства Морской спасательной службы было направлено благодарственное письмо за отлично проведенную операцию по судоподъему у набережной Саратова.