

Водные пути Русского Севера с древних времен использовались как пути сообщения, для сплава леса, освоения новых территорий, для внутренних и внешних торговых связей. Успех развития судоходства, его безопасность зависят от состояния водных путей и качества их обслуживания. С появлением первых пароходов в середине 19 века началась деятельность по улучшению судоходных условий, которая продолжается и по нынешний день.

**«Довести до уровня бесперебойной эксплуатации»**

75 лет назад на основании постановления Совета Народных Комиссаров СССР - «в целях улучшения путевого хозяйства на речном транспорте и доведения его до уровня, обеспечивающего бесперебойную эксплуатацию флота» - приказом НКВТ от 23 марта 1937 г. путевое хозяйство было выделено из ведения пароходств. На местах были созданы Бассейновые управления пути, подчиненные Центральному управлению речных путей (ЦУРекпуть). Эта дата и является датой образования Северного бассейнового управления пути (ныне Федеральное бюджетное учреждение «Северо-Двинское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» - ФБУ «Севводпуть»)

В его состав входили Котласский, Вологодский, Мезенский, Сыктывкарский, Архангельский и Печерский технические участки. Последний год спустя был выделен в самостоятельную структуру. *Первым руководителем «Севрекупуть» был инженер-генерал речного флота III ранга Павел Алексеевич Карелин.*

ФБУ «Севводпуть» обслуживает водные пути Европейского севера России. Основной транзит составляют участки С. Двины, Вычегды, Сухоны, Мезени, Пинеги, Кулоя, Онеги, Вологды, Сысолы, Вашки, озера Кенозеро.

В состав водных путей, обслуживаемых ФБУ «Севводпуть», также входит старейшая шлюзованная система - Северо-Двинская (ранее - система герцога Александра Виртембергского), построенная в 1828 г. Система пересекает водораздел рек Шексны и Сухоны и состоит из ряда каналов, озер и рек. Протяженность искусственных водных путей составляет 127 км. В составе Северо-Двинской системы четыре гидроузла, на которых расположены: шесть шлюзов, шесть водоподпорных плотин, две заградительные плотины, пять искусственных судоходных каналов, четыре понтонные переправы.

Развитие водных путей Северодвинского бассейна имеет как региональное, так и межрегиональное значение, так как реки Сухона, Вычегда, Северная Двина связывают между собой различные регионы. Выход на Единую глубоководную систему ВВП России имеется на западе через Северо-Двинскую шлюзованную систему на Волго-Балтийский канал.

Общая протяженность внутренних водных путей, находящихся на обслуживании ФБУ «Севводпуть», составляет 6705 км, в том числе в границах: Архангельской области - 3443 км, Вологодской - 1132 км, Кировской области - 249 км, Республики Коми - 1881 км. Из них 3119 км - участки внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов.

# 6705 км внутренних водных путей



**знают славные традиции первых путейцев  
и новаторские подходы молодого поколения**



Шлюз во время и после ремонта

**Технический флот -  
чтобы содержать  
и развивать**

Деятельность ФБУ «Севводпуть» направлена на содержание, эксплуатацию и развитие внутренних водных путей и расположенных на них гидротехнических сооружений в соответствии с государственным заданием - программой гарантированных габаритов судовых ходов, категорийности и сроков действия судоходной обстановки.

Для выполнения этой задачи управление осуществляет следующие виды путевых работ:

- содержание средств навигационного оборудования;
- дноуглубительные работы;
- русловые инженерно-геодезические и инженерно-гидрологические изыскания;
- тральные, дноочистительные работы;
- обеспечение судов путевой и картографической информацией в границах бассейна;
- содержание и обеспечение безопасности гидротехнических сооружений.

Основной инструмент для выполнения задач по содержанию водных путей Северо-Двинского бассейна - технический флот управления. За 75-летнюю историю он кардинально изменился: паровые дноуглубительные снаряды, пароходы, обстановочные лодки, баржи, брандвахты и завожники на деревянных корпусах сменили самоходные автоматизированные дизель-электрические земснаряды, мощные дизельные буксировщики, скоростные обстановочные теплоходы, мотозавожники с автоматизированной подъемкой якорей, комфортабельные брандвахты.

«Севводпуть» в настоящее время обладает необходимым количе-

ством флота для выполнения поставленных задач. Суда, в основном, старой постройки. Средний срок службы - 38 лет, средний износ составляет 97 проц. Все землососы проекта 23-110 отработали более 50 лет, паровому плавучему крану «ПК-1» в этом году исполнилось 100 лет.

**Путьцы работают  
все эффективнее  
и оперативнее**

Для улучшения условий эксплуатации и повышения эффективности работы судов технического флота управление приобретает современное оборудование. Идет улучшение условий проживания экипажей на судах - принимаются меры по снижению уровней шума, вибрации и т.д. Для поддержания технико-эксплуатационных характеристик судов выполняется большая работа по смене изношенной обшивки корпусов, ремонту силового и электрического оборудования, идет замена физически изношенных и морально устаревших на судах двигателей на современные.

Для обеспечения экологической безопасности в распоряжении управления - специализированные суда-сборщики, подготовленные к эксплуатации силами работников нашего управления.

Для отстоя флота в межнавигационный период и выполнения ремонтных работ во всех подразделениях имеются отстойные пункты с ремонтными базами. Основной объем ремонта в последние десятилетия выполняется собственными силами, хотя широко используются и возможности специализированных судоремонтных предприятий, имеющих слипы и цеха по капитальному ремонту дизелей.

ФБУ «Севводпуть» активно внедряет современные технологии,

что позволило значительно улучшить показатели работы изыскательских отрядов, обстановочных бригад, экипажей земснарядов.

Для эффективного проведения русловых изысканий применяются автоматизированные промерные комплексы АПК и АПИК с использованием спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС/GPS. При работе землечерпательного флота - новые системы координирования управления позиционированием земснаряда (СКУП-3). Для контроля местоположения плавучего навигационного ограждения, координирования расстановки знаков судоходной обстановки на обстановочных судах внедряются судовые обстановочные комплексы. Их применение увеличивает точность, оперативность, обеспечивает большую производительность и электронный обмен плановой информацией. Ведется активная работа по созданию электронных навигационных карт, внедряются современные информационные системы мониторинга судоходства и грузопотоков.

**Курсом  
восстановления**

В последние годы при поддержке Росморречфлота началось восстановление Северо-Двинской шлюзованной системы. В 2008-2009 гг. проведен капитальный ремонт стен шлюза № 4 с подходными палами. В 2010-2011 гг. - ремонт гидротехнических сооружений гидроузла № 4 (шлюз № 7 с подходными палами, плотина «Знаменитая», причал в верхнем бьефе). К началу навигации в 2012 г. закончен капитальный ремонт шлюза № 3 с подходными палами.

В рамках Федеральной адресной инвестиционной программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2002-2010 гг. и 2010-2015 гг.)», подпрограммы «Внутренний водный транспорт» в 2012 году заключен государственный контракт (первый этап строительства 2012-2015 гг.) на разработку и реализацию комплексного проекта реконструкции Северо-Двинской шлюзованной системы, который предусматривает строительство нового административного здания Вологодского района водных путей, реконструкцию Топорнинской и Кишемской заградительных плотин, берегоукрепление, дноуглубление Кишемского судоходного канала.

**Профессионалы -  
настоящее богатство!**

В настоящее время в «Севводпуть» трудятся 1450 человек. Центральный офис управления базируется в Котласе. Предприятие имеет филиалы: Архангельский,

Вологодский и Сыктывкарский районы водных путей.

75-летняя история управления - это славные традиции, начало которым дали первые путейцы, и новаторские подходы, которые внедряет молодое поколение. За всеми достижениями стоит большой и дружный коллектив. Мы гордимся, что у нас работает не одно поколение речников-путейцев, существуют целые династии.

**Династия Петровских**

Родоначальник династии - Владимир Васильевич Петровский - был начальником Северного бассейнового управления пути с 1965 г. по 1974 г. Кавалер ордена Трудового Красного Знамени. Его дочь Ариадна Вадимовна Ермошкина работала картографом. Сыновья: Сергей Вадимович - инженер-механик групповой по флоту службы судоходного хозяйства, Александр Вадимович работал капитаном-механиком-мастером пути судов I группы, Алексей Вадимович - инженером теплотехнической партии Северного БУП. И уже внук Роман Сергеевич трудится механиком земснаряда «Северодвинский-211».

**Династия Демьяновских**

Анатолий Михайлович Демьяновский работал начальником изыскательской русловой партии. Сын Михаил Анатольевич трудится капитаном-механиком I группы судов. Зять Николай Александрович Минин работал начальником конструкторского бюро управления. Внук Алексей Николаевич Минин - начальник службы связи.

**Династия Яковлевых**

Владимир Дмитриевич Яковлев работал старшим инженером теплотехнической партии. Сын Юрий Владимирович - инженер по качеству Лимендских ремонтно-механических мастерских. Внук Дмитрий Юрьевич - моторист плавучего ДОКа ФБУ «Севводпуть».

**Династия Неволлиных**

Владимир Валентинович Неволлин работал начальником отдела кадров Северного БУП. Сын Николай Владимирович Неволлин - начальник службы гидротехнических сооружений и имущественных отношений. Внук Игорь Николаевич

- начальник изыскательского отряда ФБУ «Севводпуть».

**Династия Шитиковых**

Леонид Николаевич Шитиков работал бригадиром поста судоходной обстановки. Сын Николай Леонидович трудится старшим мастером Лимендских ремонтно-механических мастерских. Внук Михаил Николаевич работает инженером изыскательского отряда ФБУ «Севводпуть».

**Династия Кузиных**

Михаил Петрович Кузин работал плотником, мастером на гидроузлах Северо-Двинской шлюзованной системы. Его жена Анна Тимофеевна была семафорщиком. Их сын Василий Михайлович работал заместителем начальника и начальником третьего и четвертого гидроузлов Северо-Двинской шлюзованной системы. Внуки: Николай Васильевич - начальник второго гидроузла Северо-Двинской шлюзованной системы, и Михаил Васильевич - начальник третьего гидроузла Северо-Двинской шлюзованной системы.

**Главным богатством предприятия были и есть люди, их знания, опыт, напряженный труд, направленный на выполнение задач в обеспечении судоходных условий для перевозки народнохозяйственных грузов и пассажиров, в конечном итоге - на развитие Северного края.**

Руководитель ФБУ «Севводпуть»  
**Владимир ШМЫКОВ.**