



«Афалина» у причала Котласского речного вокзала.

Куда исчезли теплоходы?

Екатерина САЗОНОВА
Фото С. ЕМЕЛЬЯНОВА

«Когда Северная Двина снова станет судоходной?» – поинтересовалась у журналистов «ВК» читательница Инна Антоновская. Она часто бывает на речном вокзале, но уже долгое время не видела там теплоходов. А ведь раньше Котлас именовали городом речников.

Откровения капитана

Сергей Емельянов – речник с большим стажем. Он работал в Северном пароходстве и в органах речного надзора, а сейчас – капитан пассажирского теплохода «Афалина», возит людей по Северной Двине. Судно принадлежит его отцу Виктору Емельянову, владельцу переправы на 46-м лесозаводе. Когда теплоход продавали, на нем не было даже двигателя. Сергей участвовал в восстановлении судна, сам придумал название (в честь разновидности дельфинов) и ходит на нем уже пять навигаций.

– Река по-прежнему судоходная, –

уверяет Емельянов. – В период, когда уровни воды низкие, большие теплоходы смогут пройти не везде. Но «Афалине» сделать это позволяет маленькая осадка. Это единственный теплоход, который ходит из Котласа в деревни, отрезанные от «большой земли» рекой.

Емельянов признается, что маршрут «Афалины» особой прибылью не приносит. Он существовал еще с советских времен, и в свое время взять это направление перевозчиков попросило министерство транспорта Архангельской области. Без «Афалины» жителям другой стороны реки придется несладко: как

они попадут в город, чтобы, например, купить продукты? Поэтому пассажиров всегда много.

Но есть и проблемы. Капитан рассказывает, что весной «Афалина» ходит до Песчаницы, пока не пересыхает Песчанский полой. Потом, если год полноводный, людей везут до Тулубьево. Но бывает, что уровни воды падают, и тогда теплоход вынужден высаживать пассажиров, не доходя до остановки. В свои деревни они добираются как придется.

– Я уже пять лет бьюсь над тем, чтобы выделили федеральные деньги на углубление захода в затон Тулубьево, – рассказывает Емельянов. – Большую часть времени там можно сесть на мель. Но затон не включен в перечень судовых ходов, поэтому дноуглубительные работы там не ведутся. Нам предлагали сделать это за свой счет. Но нам не хватает средств, а расценки поднимать нельзя – в основном там живут пенсионеры, есть даже участники войны.

Также часть пассажиров недовольна тем, что в Котласе теплоход отходит от речного вокзала только до середины июня. Потом там становится очень мелко, и место отправления переносится на 46-й лесозавод.

– Людям это неудобно, – согласен Емельянов. – Но чтобы восстановить судовую ход у речного вокзала, нужны грандиозные землечерпательные работы и огромные средства. Вряд ли это станут делать для единственного пассажирского теплохода.

По мнению капитана, все судовые хозяйства на реке сейчас испытывают сложности.

– Новых судов не строится, имеющиеся устаревают, – перечисляет он. – Крупные судовладельческие организации речными перевозками занимаются все меньше. Ежегодно перестают работать небольшие судовые хозяйства: сейчас много требований, освидетельствований, средства уходят на оформление бумаг. Может быть, помогли бы денежные вливания со стороны государства. А пока живем одним днем.

Перевозка грузов в Северо-Двинском бассейне (2017 год)

- по Северной Двине
- по другим рекам



Объемы работ растут

Содержанием водных путей и гидротехнических сооружений занимается ФБУ «Администрация «Севводпуть». Учреждение выполняет государственное задание, в котором определены длина и ширина судовых ходов, наличие средств навигационного ограждения (буи, створы и так далее). По словам специалистов, навигация на Северной Двине обычно открывается в конце апреля и закрывается в начале ноября. Но сроки могут сдвигаться в зависимости от того, когда река очистится ото льда.

Специалисты учреждения объясняют, почему на речном вокзале нечасто увидишь теплоходы. Русло Северной Двины в районе Котласа имеет множество рукавов (разветвлений), которые постоянно разбиваются и меняются. На берегу правого рукава – причалы речного вокзала и речпорта. Левобережный рукав – полой Межниковский, проходящий за островами Пустой, Верхний Котласский и Нижний Котласский.

В последние годы основной сток воды естественным образом ушел в полой Межниковский. Из-за этого правобережный рукав реки сильно обмелел. Поэтому теплоходы могут ходить там только в период стояния высоких вод (весеннее половодье и осенний паводок). Зато левобережный рукав интенсивно развивается, и именно там сейчас проходит основной судоводный ход.

Кроме того, после постройки автомобильного моста и появления дорог с твердым покрытием основную часть грузов стали перевозить автотранспортом.

Тем не менее, объем перевозок в Северо-Двинском бассейне растет. А Северная Двина остается главной транспортной артерией бассейна. В основном по ней переплавляют лес на лесоперерабатывающие предприятия Архангельска и Коряжмы.

Это легко проследить с помощью статистики. По данным ФБУ «Администрация «Севводпуть», объем грузоперевозок в Северо-Двинском бассейне за три года увеличился на 12 процентов. За прошедшую навигацию перевезли 3,3 миллиона тонн грузов, из них 2 миллиона – по Северной Двине. По рекам ежегодно перевозят до 1,5 миллиона человек. Работают порядка 100 теплоходов. В навигацию этого года на водных путях бассейна работало 9 земснарядов, из них 5 – на Северной Двине. Объем дноуглубления увеличился вдвое.