

УДК 656.6

**РАЦИОНАЛЬНОСТЬ ИЗВЛЕЧЕНИЯ ЗАТОНУВШИХ ПЛАВ. СРЕДСТВ НА  
ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ**

Мельник Владислав Олегович<sup>1</sup>, студент  
e-mail: [mr.vlllaldl@mail.ru](mailto:mr.vlllaldl@mail.ru)

<sup>1</sup> Сибирский государственный университет водного транспорта, Новосибирск, Россия

**Аннотация.** В данной статье разобраны причины, по которым погибшие суда следует извлекать из водоёмов и водотоков, то, какую опасность они представляют для экологии акватории и проходящих мимо судов. Затронуто то, почему в реках России скрывается большое количество затонувшего имущества и кораблей. А также сводка о том, какие реки будут очищены от мёртвых судов в ближайшие годы.

**Ключевые слова:** судно, подводное препятствие, опасность, водоток.

**THE RATIONALITY OF THE RECOVERY OF SUNKEN FLOATS. VEHICLES ON  
INLAND WATERWAYS**

Melnik Vladislav Olegovich<sup>1</sup>, Student  
e-mail: [mr.vlllaldl@mail.ru](mailto:mr.vlllaldl@mail.ru)

<sup>1</sup> Siberian State University of Water Transport, Novosibirsk, Russia

**Abstract.** This article examines the reasons why dead vessels should be removed from reservoirs and watercourses, the danger they pose to the ecology of the water area and passing vessels. It is touched upon why a large number of sunken property and ships are hidden in the rivers of Russia. As well as a summary of which rivers will be cleared of dead ships in the coming years.

**Keywords:** vessel, underwater obstacle, danger, watercourse.

Согласно сайту Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации, только на внутренних водных путях имеется порядка двух сот одиннадцати затонувших судов, требующих извлечения. Главную опасность затонувшие суда представляют для других судоводителей. В первую очередь подобный объект является подводным препятствием, которое необходимо нанести на лоцманскую карту для оповещения судоводителей, планирующих в будущем проходить данный участок. Как правило, только что затонувшее судно при помощи кранов и тросов отводится в сторону берега, подальше от судового хода. О том, что на судовом ходу появилось новое препятствие, уведомляют диспетчерские службы, а они в свою очередь передают информацию уже судоводителям. В дальнейшем, если затонувшее судно не будет извлечено, то его обозначение появится в лоцманских картах, затрагивающих данный участок пути [1].

Вторичной опасностью, исходящей от затонувшего судна, является то, что оно наносит вред непосредственно водотоку, в котором находится. В зависимости от того, какую работу выполнял корабль, он в разной степени опасен для водной среды. Ущерб акватории исчисляется в тыс. рублей и составляется исходя из типа судна и имеющихся на нём надстроек. Помимо этого, если плавучее транспортное средство перевозило на своём борту нефтепродукты или химически опасные соединения, то расчёт ущерба от их попадания в воду будет исчисляться исходя из объёма и опасности этих веществ.

Во-первых, если он всё-таки перевозил нефтесодержащие или химически опасные продукты, потребуется немедленное изолирование места аварии и последующая его очистка.

Во-вторых, любое судно обладает запасом топлива и масла, которое так же попадает в гидросферу, тем самым нанося серьёзный ущерб. Живые организмы страдают от отравления и нехватки кислорода, в связи с чем их популяция в долгосрочной перспективе может быть значительно снижена. И заключительным, третьим фактором является то, что современные теплоходы и баржи зачастую выполнены из металла, и его длительное нахождение в водоёме приводит к окислению, коррозии, которая так же в свою очередь вновь воздействует на гидросферу.

Отталкиваясь от этого, мы переходим к главной проблеме, это поднятие судна со дна. Согласно кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001, статье 49, Подъём, удаление или утилизация затонувшего судна или иного затонувшего имущества должны проводиться за счёт владельца затонувшего судна. Однако не все владельцы спешат выполнить свои обязательства. Главным образом это связано с тем, что почти все суда, которые постигла судьба затонуть, более не способны вернуться к эксплуатации, капитальный ремонт или реконструкция могут оказаться даже дороже, чем приобретение нового. К примеру, следуя документу «Перечень затонувших судов и иного затонувшего имущества на внутренних водных путях Ленского бассейна на территории Республики Саха (Якутия)», можно увидеть, что порядка 89% собственников по реестру определить невозможно. По этой причине почти все изъятые со дна суда утилизируются либо простаивают на берегу [2].

Основными же причинами изъятия судна из воды являются:

1. Восстановления судна;
2. Расчистки причальной стенки, порта, рейда, фарватера;
3. Утилизации судна и резки его в металлолом;
4. Извлечения ценностей и документов;
5. Выяснения причин гибели судна;
6. Проведения ремонтных работ;
7. Стаскивание судна с мели.

Следующим фактором является сам процесс поднятия судна со дна. В ходе подобных мероприятий задействуются водолазные команды, плав краны, наземная техника, буксиры, дорогостоящее оборудование, подрывные работы. Итоговая стоимость целиком зависит от таких факторов, как характеристика течения; удалённость объекта; вес объекта; характеристика грунта; повреждения и многое другое. Подобная совокупность операций может обойтись судовладельцу в сумму от сотни тысяч рублей до миллиона. К тому же, по тем или иным причинам иногда затонувшее имущество или суда признаны бесхозными, и тогда за их утилизацию уже берётся государство. Если судно остаётся под толщей воды длительное время, то коррозия металлов помешает будущему извлечению обломков. Судно растеряется на большое количество малых объектов, которые только продлят время извлечения всех обломков.



Правительство, в свою очередь, в данный момент гораздо больше озабочено очищением прибрежных морских акваторий, для этого была разработана программа «Генеральная уборка», на которую выделено порядка двадцати миллиардов рублей. Однако количество затонувших судов на реках продолжает расти. Больше всего затонувших судов обнаружено на таких реках как Вилюй (30 объектов); Лена (49 объектов); Индигирка (24 объекта); Амур (> 20 объектов) на момент 2023 года. Большая часть затонувших судов расположена на Дальнем Востоке: 94 — в Сахалинской области, 61 — в Камчатском крае, 17 — в Приморье, 13 — в Магаданской области, 12 — на Чукотке. В Мурманской области насчитывается три таких объекта, еще одно судно находится в акватории порта Новороссийск в Краснодарском крае. В списке – буксиры, тральщики, десантные и сторожевые корабли, плавдок и пирс, баркасы, сейнеры и траулеры, зверобойные шхуны, плашкоут и даже плавучий судоремонтный завод «Нева» [3].

Согласно новостям, в 2023 году правительство России выделило средство на работу по подъёму и утилизации затонувших судов в таких реках, как Амур и Волга. Суммарно выделено порядка четырёх миллионов рублей. Согласно графику, правительство планирует полностью очистить акваторию Волги уже к 2025 году, а Амура к 2031 году.

Согласно приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 02.06.2023 №200 «Об утверждении перечня затонувшего имущества, удаление которого является обязательным в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 109 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации». В список включено 204 подводных объекта.

#### **Список использованных источников:**

1. Федеральное бюджетное учреждение Администрации Волжского бассейна ВВП. – URL: [https://волгаводпуть.рф/proizvodstvennaya\\_deyatelnost/beshozyaynyie\\_suda/](https://волгаводпуть.рф/proizvodstvennaya_deyatelnost/beshozyaynyie_suda/) (дата обращения: 12.04.2024)
2. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ. – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_30650/d6079ee1fb31acac58c6dc042b1355331e5fc73b/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/d6079ee1fb31acac58c6dc042b1355331e5fc73b/) (дата обращения: 12.04.2024)
3. Экология Поморья. Северо-Запад. – URL: <https://davydov.in/povestka-messendzhery/o-podeme-zatonuvshix-v-volge-sudov/> (дата обращения: 12.04.2024)

