

ГАЗЕТА
РЕЧНИКОВ
ЕНИСЕЙСКОГО
БАСЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ
С 24 АПРЕЛЯ
1931 ГОДА

www.e-river.ru

РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

» ГЛАВНАЯ ТЕМА

**СРОКИ НАВИГАЦИИ
НА АНГАРЕ ЗАВИСЯТ
ОТ ЭНЕРГЕТИКОВ**

стр. 1

» НАВИГАЦИЯ-2012

**ТЕМПЫ
ГРУЗОПЕРЕРАБОТКИ
НА РЕЧНЫХ ПРИЧАЛАХ
ДУДИНКИ ВОЗРОСЛИ**

стр. 2

**ТУРБИНЫ И ДРУГИЕ
ТЯЖЕЛОВЕСЫ ДЛЯ
САЯНО-ШУШЕНСКОЙ
ГЭС ПОВЕЗЁТ
ЕНИСЕЙСКОЕ
ПАРОХОДСТВО**

стр. 2

**В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ
ГИДРОГРАФОВ –
СЕВЕРНЫЙ
МОРСКОЙ ПУТЬ
И НИЖНИЙ ЕНИСЕЙ**

стр. 3

» ПАРТНЁРЫ

**В ГМК «НОРИЛЬСКИЙ
НИКЕЛЬ»
АВТОМАТИЗИРУЮТ
ЛОГИСТИКУ**

стр. 2

» ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ

**АЗЫ И УРОКИ
КРУИЗНОГО ТУРИЗМА
В ЕНИСЕЙСКОМ
БАСЕЙНЕ**

стр. 3, 4

» КРАЕВАЯ СПАРТАКИАДА

**ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ
ПЕРВОГО ПОЛУГОДИЯ**

стр. 3

» НАВИГАЦИЯ-2012

На Ангаре флот Енисейского пароходства за навигацию 2012 года, согласно заключённым договорам, должен перевезти более 400 тысяч тонн грузов. Причём это грузы топливно-энергетического характера – уголь и нефтеналив, имеющие для Приангарского и Среднеенисейского регионов стратегическое значение.

По состоянию на 20 июля суда пароходства вывезли с Ангары 155,5 тысячи тонн угля Кокуйского месторождения для ЗАО «Полюс», из них 14 тысяч тонн – в Епишино и более 141 тысячи – в Назимово. Всего золотопромышленники заказали перевозку 360 тысяч тонн угля. Осталось завезти ещё более 200 тысяч тонн.

По государственной программе северного завоза, для нужд жилищно-коммунального хозяйства, пароходство обязалось доставить около 10 тысяч тонн угля для Мотыгинского района и

В УСЛОВИЯХ МАЛОЙ ВОДЫ



Караван пароходства на Ангаре. Завоз нефтеналива для Мотыгинского района.



В рубке теплохода «Балахта». Капитан Владимир Васильев и главный диспетчер ЕРП Борис Бурков.

4,5 тысячи тонн для Стрелки. Первым заказчиком оплачена и, соответственно, завезена пока 1 тысяча тонн угля.

В этом году более чем на 50 процентов по сравнению с прошлым годом увеличилась заявка «Красноярскнефтепродукта» на перевозку для Мотыгинского района нефтеналива. Танкеры пароходства везут топливо на Ангару как из ближнего Абакана, так и из дальнего Красноярска. Из более чем 15 тысяч тонн необходимого району горячего завезено 5 тысяч.

Флот работает. Однако то, будет ли выполнена навигационная программа на Ангаре Енисейским пароходством и другими судовладельцами, на этот раз зависит не от грузоотправителей, речников или заказчиков грузоперевозок. Судьбу навигации определяют энергетики и погода. Уже ясно, что навигация на реке завершится в августе.

– Согласно программе заполнения Богучанского водохранилища, 15 августа энергетики намерены начать уменьшать водопропуски, а с 1 сентября перейдут на санитарные пуски, – говорит главный диспетчер ОАО «ЕРП» Борис Бурков, курирующий перевозки по Ангаре. – Это значит, что завезём не весь объём грузов. Такое же серьёзное положение с доставкой лесопроductии: не вывезет примерно 1 миллион кубометров древесины флот Енисейской сплавной конторы. Кроме того, по Енисею ниже Ангары уровни воды также усугубят водную обстановку, в порогах едва ли смогут работать «ОТы» и «ОТА».

Между тем перевозки на Ангаре продолжаются. Энергетики пока выполняют взятые на себя обязательства – обеспечивают навигационные пропуски воды, которые поддерживают почти проектные уровни судоходства. Но в условиях номинальной водности да при каменистом русле своеобразной реки экипажам приходится работать на грани фола.

Особенно тяжёлая ситуация сложилась в первой половине июля, когда из-за длительного отсутствия осадков река Тасеева, левый приток Ангары, резко обмелела. Судоходство от устья Тасеевой до Енисея в прежнем режиме оказалось невозможным: часть флота встала, а часть работала с загрузкой на 20-30 процентов. Почти на нет было сведено преимущество того, что в эту навигацию, в отличие от прошлогодней, ангарские суда, участвующие в

Ванкорском караване, были высвобождены гораздо раньше, так как завоз на Большую Хету был проведён в короткие сроки.

И лишь когда прошли дожди в Иркутской области, в верховьях Тасеевой, эта река восстановила свою водность, благодаря чему полноводнее стали и низовья Ангары.

– Когда с 2 по 14 июля упали уровни в Алёшиных Камнях, баржи грузили с го-

по состоянию на 20 июля было перевезено 104 тысячи тонн угля для ЗАО «Полюс», то сейчас уже более 155 тысяч. Сегодня на Ангаре работает максимальное количество флота пароходства – 15 теплоходов «Ангара», 14 «Р-14», около 50 барж. Со вспомогательным флотом более 100 единиц.

Сергей ИВАНОВ

Фото Алексея БУРАВЦОВА



Ангара – река порожистая, каменистая.

раздо меньшей осадкой и, соответственно, везли меньше топлива, – говорит капитан теплохода «Балахта» Владимир Васильев. – Пока вода есть, мы идём. Если плотину перекроют и воды не будет – станем. Сейчас вода есть, и мы работаем.

Именно благодаря профессиональному мастерству, а зачастую и трудовому мужеству капитанов и экипажей обеспечивается транспортировка грузов по Ангаре. И, как это ни удивительно, темпы взяты даже большие, чем в прошлом году. Если в навигацию-2011

Когда верстался этот номер газеты, стало известно, что 24 июля краевой Комиссией по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности введён режим чрезвычайной ситуации на Ангаре – на участке Богучанская ГЭС – устье реки.



Транспортировка угля Кокуйского месторождения.



На погрузке древесины для предприятий Лесосибирска.

В Дудинке началась приёмка и выгрузка технологического песка, который на Червенском месторождении добывает и завозит в порт своим флотом Енисейское пароходство. Далее песок отгружается на предприятия Горно-металлургической компании «Норильский никель». Всего за навигацию 2012 года ОАО «ЕРП» обязалось поставить 1 миллион 100 тысяч тонн этого продукта.

С самого начала взят хороший темп добычи, транспортировки и, что особенно важно, выгрузки песка на речных причалах в порту Дудинка, — отметил заместитель директора Таймырского районного управления ОАО «ЕРП» Сергей Ипатов. — Именно благодаря нововведениям на этапе разгрузки мы получили ускорение всего процесса. Дело в том, что ГМК «Норильский никель» проводит модернизацию порта, и в этом году на речных причалах, где мы обрабатываем баржи с песком, установлено два современных крана «Либхер» германского производства. Причалы были также забетонированы, укреплены причальные стенки, проведены дноуглубительные работы. За счёт этих мер производительность труда на выгрузке значительно повысилась. Более того, появилась реальная возможность поставку всего объёма песка, его выгрузку завершить до наступления заморозков. Когда наступают холода, а в Дудинке это происходит уже ранней осенью, песок на баржах смерзается, становится довольно монолитным, и его выгрузка сопряжена с большими трудностями. Надеюсь, теперь мы будем избавлены от них.

ТАЙМЫР НАРАЩИВАЕТ ТЕМПЫ



Заместитель директора Таймырского районного управления Сергей Ипатов.

Кроме песка, суда пароходства продолжают завоз в Дудинку нефтеналива, оборудования, металлоконструкций, техники и других грузов. Специалисты Таймырского районного управления принимают каждое судно, предъявляют его в порт, обеспечивают выгрузку без простоев и в соответствии с нормами безопасности.

Для нас навигация началась, можно сказать, с марта, когда стали отрабатывать все вопросы взаимодействия с Регистром, Морречнадзором, пограничниками, — рассказывает Сергей Ипатов. — Некоторые сложности возникли из-за того, что пароходство не пригласили на заседание Совета безопасности при администрации Таймырского муниципального района, где обсуждались основные проблемы предстоящей навигации, и мы оказались не в курсе новых требований со стороны пограничной

службы. Однако и этот вопрос был оперативно решён. Так что к приходу первого каравана пароходства в Дудинку, который следовал на Большую Хету, всё было готово, необходимые согласования проведены, разрешения получены.

Для самого Сергея Ипатова экспедиция на Большую Хету стала шестой в его трудовой биографии. В нагрузку к своей основной работе он является начальником пристани Ванкор-Берег, а также входит в штаб пароходства по завозу на Большую Хету.

Как никогда, воды в этом году в притоке было много, и на Ванкоре мы отработали хорошо, — говорит Сергей Евгеньевич. — Грузы были завезены без распушки судов, что ускорило процесс: на всё про всё ушло две недели. И ванкоровцы сработали как надо, дали точную информацию о запасах и плотности снега, навигационных глубинах в притоке. Дополнительно к плавкрамам пароходства, Красноярского и Лесосибирского портов было выделено два автомобильных крана грузоподъёмностью по 100 тонн каждый. Процесс выгрузки был максимально ускорен, и все суда вышли из Большой Хеты при достаточных уровнях воды.

Перед началом навигации руководству Таймырского районного управления пришлось поволноваться по поводу кадрового вопроса. Коллектив здесь дружный, способный достойно и на должном уровне выполнять задачи, которые ставит пароходство перед своим самым северным форпостом. Однако рядом работает Дудинский порт, причём работает круглый год, а не только в период летней навигации, и велик соблазн «перебежать» туда. Три специалиста ушли в порт в этом

году, ещё один подался в Дудинское морское агентство. Выход нашли: вновь набрали молодёжь, идёт процесс практического обучения. «Мы как агентство по подготовке специалистов для Дудинского порта», — шутят в райуправлении. И надеются на помощь Енисейского пароходства в решении двух вопросов — по квалифицированному обучению новых кадров и обеспечению занятости специалистов в межнавигационный период в целях их закрепления на предприятии.

Сейчас в Таймырском районном управлении решают одну из главных задач — наращивание грузовой

НАВИГАЦИЯ-2012

базы в направлении из Дудинки на Красноярск и Лесосибирск. Сначала для имеющихся грузов не хватало 20-тонных контейнеров, которые обязались поставить ОАО «ГМК «Норильский никель». Но после того как первые грузы в контейнерах были доставлены в Дудинку из Красноярского и Лесосибирского портов, эта проблема была снята, и теперь грузы на юг отправляются бесперебойно.

Сергей ИВАНОВ

Фото Алексея БУРАВЦОВА и портала «Норильский металл»



Дудинский порт оснащается новыми кранами «Либхер».

ПАРТНЁРЫ

ЛОГИСТИКУ АВТОМАТИЗИРУЮТ

Компания ОАО «ГМК «Норильский никель» завершила второй этап проекта автоматизации товарно-транспортной логистики, в рамках которого разработаны и подробно описаны будущие бизнес-процессы, техническая и функциональная архитектура системы. Проведено первое тестирование, при котором пользователи имели возможность проверить корректность настроенных бизнес-процессов в прототипе системы.

Автоматизация осуществляется на базе решений Oracle.

Система, нацеленная на оптимизацию планирования грузоперевозок, позволяет снизить трудозатраты по составлению плана расстановки транспортных средств, расчётам плановой стоимости и сроков перевозки, подбору маршрутов и проведению тендеров с контрагентами и сторонними перевозчиками. Блок товарно-транспортной логистики компании получает возможность автоматизированно формировать задания перевозчикам на основании результатов планирования исходя из требований по перевозке груза, приоритетов использования собственного транспорта и других условий.

С внедрением новой системы, которая будет работать через Интернет, логистика компании станет доступной и понятной. Посмотреть графики движения судов, расписание самолётов, скомбинировать нужный маршрут, рассчитать стоимость перевозки можно будет на сайте ОАО «ГМК «Норильский никель».

В результате внедрения проекта в компании ожидается существенное сокращение транспортных расходов.

Пресс-центр ОАО «ГМК «Норильский никель»

ТЯЖЕЛОВЕСНЫЙ ГРУЗ С БЕРЕГОВ БАЛТИКИ

11 июля 2012 года на причале в Санкт-Петербурге ОАО «Силловые машины» осуществило отгрузку третьей партии крупногабаритного оборудования (две первые партии отгружены в прошлом году), изготовленного в компании и предназначенного для восстановления Саяно-Шушенской ГЭС (СШГЭС) на Енисее.



Причал на Свердловской набережной Санкт-Петербурга. Погрузка остова ротора вспомогательного генератора.

Тяжеловесные узлы для гидроагрегатов ГЭС были погружены на теплоход «Арсенал». Транспортировка крупногабаритного оборудования — трёх рабочих колёс гидротурбин (вес каждого колеса — 145 тонн, диаметр — 6,84 метра), двух маслонасосных подпятников генераторов (вес каждой — 21 тонна, диаметр — 6,1 метра) и двух 13-тонных остовов роторов вспомогательных генераторов диаметром 6,09 метра каждый — будет осуществлена единственно возможным способом — по морским и речным трассам.

После получения всех необходимых разрешительных документов теплоход покинул Санкт-Петербург. Доставка нового оборудования продлится 35-40 дней. Судно с грузом тяжёловесных гидроагрегатов пройдёт по Ладожскому и Онежскому озёрам. Затем через Беломорско-Балтийский канал выйдет в Белое море, далее — по Северному морскому пути до устья Енисея. Потом теплоход про-

следует вверх по Енисею до Красноярска.

В Красноярском речном порту оборудование будет перегружено на речную баржу (Енисейское пароходства. — Ред. «РЕ»), которая, преодолев плотину Красноярской ГЭС на судоподъёмнике, с помощью речного буксира доставит груз до перегрузочного узла в нижнем бьефе Майнской ГЭС (расположена ниже по течению Енисея в 21,5 км от СШГЭС). Здесь оборудование будет перегружено на специальный автотранспорт, который доставит узлы гидроагрегатов на Саяно-Шушенскую ГЭС.

В прошлом году аналогичным способом из Санкт-Петербурга на станцию были доставлены первые комплекты крупногабаритного оборудования, изготовленного «Силловыми машинами». По просьбе ОАО «РусГидро» «Силловые машины» выполнял заказ по изготовлению оборудования для восстановления СШГЭС

с опережением производственного графика, чтобы укладываться в сроки летней навигации. В результате производство оставшегося оборудования планируется завершить до конца 2012 года.

В 2010 году на Саяно-Шушенской ГЭС были восстановлены наименее пострадавшие после аварии гидроагрегаты со станционными номерами 6, 5, 4 и 3. В 2011 году ОАО «РусГидро» начало реализацию второго этапа восстановления СШГЭС, в ходе которого в машинном зале станции будет установлено 10 абсолютно новых гидроагрегатов. При этом четыре машины, возвращённые в строй в 2010 году после восстановительного ремонта, будут также заменены на



Рабочие колёса для Саяно-Шушенской ГЭС в трюме теплохода «Арсенал».

новые. Первый новый гидроагрегат (под станционным номером 1) в соответствии с планом-графиком восстановления СШГЭС был введён в эксплуатацию в декабре 2011 года, второй (под станционным номером 7) — в марте 2012 года. А в середине июня текущего года были успешно завершены 72-часовые комплексные пусконаладочные испытания третьего нового гидроагрегата (под станционным номером 8).

Ежегодно с 2014 года на СШГЭС в соответствии с планом-графиком восстановления будет вводиться

МОРЕ – РЕКА

в эксплуатацию по три гидроагрегата. В итоге станция будет полностью оснащена абсолютно новым и современным оборудованием, обладающим улучшенными рабочими характеристиками и соответствующим всем требованиям надёжности и безопасности. Так, срок службы новых гидроагрегатов увеличен до 40 лет, при этом максимальный КПД гидротурбины составляет 96,6 процента. Улучшены её энергетические и кавитационные характеристики. Турбины оснащены более эффективной системой технологической защиты с функцией автоматической остановки агрегата в случае возникновения недопустимых режимных отклонений контролируемых параметров.

Информация и фото пресс-центра ОАО «РусГидро»

В транспортной операции по доставке крупногабаритного оборудования из Санкт-Петербурга до Саяно-Шушенской ГЭС непосредственное участие примет Енисейское речное пароходство.

Об этом редакции «РЕ» сообщили в управлении грузовой и коммерческой работы компании. Суда пароходства доставят прибывший из Санкт-Петербурга груз от причала Красноярского речного порта до нижнего бьефа Майнской ГЭС.

Опыт выполнения транспортных операций подобного масштаба у пароходства за последние годы накоплен немалый: в течение четырёх навигаций — с 2008 по 2011 год — флот ЕРП доставлял негабаритное турбинное оборудование и трансформаторы по Енисею и Ангаре из Красноярска до площадки строящейся Богучанской ГЭС.

В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ – СЕВМОРПУТЬ И НИЖНИЙ ЕНИСЕЙ

В конце июня для навигационно-гидрографического обеспечения безопасности мореплавания на Северном морском пути от Баренцева моря до Берингова пролива в арктическую навигацию 2012 года из порта Архангельск вышли гидрографические суда «Яков Смирницкий» и «Пётр Котцов» Государственного унитарного гидрографического предприятия Министерства транспорта РФ (далее – Предприятие).

Для обеспечения работы по регламенту светящихся средств навигационной обстановки предусмотрена установка современных источников электропитания и энергосберегающей аппаратуры – светодиодных навигационных фонарей. Эта работа в западном секторе Арктики выполняется силами лощмейстерских подразделений Предприятия с борта гидрографического судна «Яков Смирницкий». По-путно «Яков Смирницкий» произведёт материально-техническое снабжение полярных объектов Предприятия – контрольно-корректирующих станций спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС/GPS и постановку плавучих предостерегательных знаков (буев и вех) на реке Енисей от мыса Солочная Карга до порта Дудинка.

«Пётр Котцов» приступил к выполнению гидрографических исследований – измерению глубин на лимитирующей проходную осадку судов участках на реке Енисей, до порта Дудинка, и на высокоширотных участках трасс Северного морского пути в Восточном секторе Арктики с целью корректуры и издания морских навигационных карт.

Пресс-служба Федерального агентства морского и речного транспорта РФ

Родоначалником водного туризма на Енисее был экипаж теплохода «Валерий Чкалов» во главе с капитаном Степаном Ивановичем Фоминичем.

В навигацию теперь уже далёкого 1958 года этот теплоход, пассажирами которого были известные писатели, журналисты и просто туристы, совершил первый на Енисее туристический рейс по маршруту Красноярск – Диксон – Красноярск. В последующие годы теплоходы «Валерий Чкалов» и «Александр Матросов» уже регулярно выполняли подобные рейсы с туристами на борту.

Водный туризм на Енисее становился год от года всё более востребованным. Поэтому встал вопрос о приобретении Енисейским пароходством современного туристического теплохода. В сентябре 1978 года такой теплоход прибыл на Енисей из Австрии. Это был теплоход «Антон Чехов».

Экипажи пассажирских судов, работавшие и с туристами, и с пассажирами обычных рейсов, ощущали разницу в обслуживании тех и других. В отличие от других, теплоход «Антон Чехов» был сугобо туристическим.

В 1984 году я был назначен капитаном теплохода «Антон Чехов». До этого работал на плотоводах, буксирных и грузовых судах, так что мне с первых дней работы на «Чехове» пришлось постигать азы туристического сервиса.

В восьмидесятых годах на теплоходе «Антон Чехов» побывали туристы из всех уголков Советского Союза. Особенно много было их из Средней Азии, Кавказа, Прибалтики. Все туристы оставались довольными путешествием по Енисею.

Конечно, иногда бывали некоторые недоразумения, но экипажи всегда старались и устраняли их.

Как-то в середине июля в конце восьмидесятых годов «Антон Чехов» следовал в Енисейском заливе на Диксон. Ярко светило солнце, что на Крайнем

Закончились соревнования первой половины краевой спартакиады 2012 года, которая организуется профсоюзом Красноярского края и проводится ежегодно. В этом большом спортивном мероприятии участвуют представители трудовых коллективов самых разных отраслей хозяйства, поэтому спартакиада с полным на то правом можно назвать спартакиадой трудящихся края.

Севере бывает редко. Северо-западный ветер гнал в воронку залива тяжёлые волны. Теплоход плавно, но ощутимо покачивало. Все суда, даже большие морские, при качке в море поскрипывают. Заходит в рубку турист лет пятидесяти:

– Капитан, я не мог всю ночь уснуть: теплоход-то скрипит.

Я ему отвечаю, что все суда на волне при качке поскрипывают, тут ничего не поделаешь. Турист молча ушёл. Часа через три снова приходит:

– Не могу никак отдохнуть спокойно. Сделайте что-нибудь.

– Ну, что же мы можем сделать? Разве что развернуться и стать у южного берега острова Крестовский на якорь. Но тогда нарушим расписание, опоздаем на Диксон.

– Нет, опаздывать не надо.

Ушёл. Но под вечер опять явился: измучился, мол, совсем.

– Хорошо, – говорю. – Идите. Мы что-нибудь придумаем.

Вызываю в рубку боцмана Володю Кириллова:

– Володя, возьмите с вахтенным матросом какую-нибудь баночку, положите в неё граммов сто солидола, зайдите в 125-ю каюту, осторожно отверните шурупы и снимите маленький листок обшивки подволока (потолка), сделайте вид, что вы смазываете что-то скрипящее на подволоке. Установите на место листок и ухитрите. Но чтобы всё это видел турист.

Минут через тридцать пять – сорок Володя и вахтенный матрос входят в рубку и заливаются смехом:

– Всё, Иван Антонович, сделали, как вы говорили. Ваш знакомый за всем внимательно следил.

Утром при заходе в Дудинскую бухту приходит наш беспокойный турист, улыбается:

– Ну вот, капитан, а вы говорили, что ничего нельзя сделать. А ребята сделали. Всё стихло. Спал богатерским сном!

Улыбаюсь и я: мол, на обратном пути он будет спать спокойно.

После этого случая я иногда задумывался: ладно, со своими туристами мы

творчества из Москвы, директор центра – Александр Григорьевич Шелепень. Обеспечивать экскурсиями в населённых пунктах, перевозить участников круиза из аэропорта и в аэропорт Емельяново центр пригласил Красноярское туристско-экскурсионное предприятие во главе с Л. А. Серебровой, хорошо знакомой нам по Красноярскому совету по туризму. Обслуживание участников круиза на теплоходе центр взял на себя. Для этого были приглашены ансамбль Надежды Бабиной, фокусник Андрей Аристов, кукольник Николай Зыков со своей группой, ансамбль «Гренада».

После навигации 1990 года Красноярский совет по туризму прекратил аренду теплохода «Антон Чехов». И в следующую навигацию нам «светила» стоянка теплохода в затоне на холодном отстое. Но, к нашему общему удивлению, этого не случилось. Наоборот, в навигацию 1991 года у нас на Енисее начались

первые робкие шаги по развитию иностранного туризма.

На период с 15 по 28 июня научно-технический центр «Восток» зафрахтовал теплоход на один рейс со Школой юных космонавтов. Были приглашены аналогичные школы из Китая, Японии, Гонконга, Польши, Болгарии, Австрии, Америки. Юных «космонавтов» сопровождали взрослые – руководители и преподаватели этих школ. Не было только сопровождающих из Польши, так как туда приехали ребята повзрослее – курсанты военных лётных училищ.

«Антон Чехов» сразу всем понравился, и представители Японии, Китая и Болгарии определили теплоходу четыре звёздочки из пяти по международной классификации сервисных учреждений. Китайская делегация попросила капитана принять их в его каюте. Интересовались они в основном теплоходом, его техническими данными. Японцы с огромным интересом осматривали ходовую рубку. Уж очень они любопытные: пришлось объяснять назначение каждой кнопочки.

Второй рейс, с 17 по 30 июля, был уже серьёзнее. Теплоход зафрахтовал научно-технический центр Академии

АЗЫ И УРОКИ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА



Вид на Енисей с борта первого в бассейне туристического теплохода «Валерий Чкалов».

первого робкие шаги по развитию иностранного туризма.

На период с 15 по 28 июня научно-технический центр «Восток» зафрахтовал теплоход на один рейс со Школой юных космонавтов. Были приглашены аналогичные школы из Китая, Японии, Гонконга, Польши, Болгарии, Австрии, Америки. Юных «космонавтов» сопровождали взрослые – руководители и преподаватели этих школ. Не было только сопровождающих из Польши, так как туда приехали ребята повзрослее – курсанты военных лётных училищ.

«Антон Чехов» сразу всем понравился, и представители Японии, Китая и Болгарии определили теплоходу четыре звёздочки из пяти по международной классификации сервисных учреждений. Китайская делегация попросила капитана принять их в его каюте. Интересовались они в основном теплоходом, его техническими данными. Японцы с огромным интересом осматривали ходовую рубку. Уж очень они любопытные: пришлось объяснять назначение каждой кнопочки.

Второй рейс, с 17 по 30 июля, был уже серьёзнее. Теплоход зафрахтовал научно-технический центр Академии

АРКТИЧЕСКАЯ НАВИГАЦИЯ

реке Енисей, до порта Дудинка, и на высокоширотных участках трасс Северного морского пути в Восточном секторе Арктики с целью корректуры и издания морских навигационных карт.

Пресс-служба Федерального агентства морского и речного транспорта РФ

ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:

Александра Пантелеймоновича ДАНЬКО – с 60-летием (1 августа). Моторист-матрос бункеровочной станции № 5.

Александра Викторовича ПЕРКОВА – с 55-летием (1 августа). Механик-наставник цеха технической эксплуатации флота.

Николая Алексеевича КОЖУХОВСКОГО – с 75-летием (7 августа). Начал трудовую деятельность в плавсоставе Красноярского судоремонтного завода с 1955 г. практикантом Ремесленного училища № 2 (речников). После службы в армии в 1961 г. был принят рулевым-мотористом на теплоход «СТ-714». Работал третьим штурманом – третьим помощником механика теплохода «ГТ-10», с 1965 г. – линейный механик берегового производственного участка, с 1996 г. и до ухода на заслуженный отдых в 2003 г. – начальник плавамастерской.

Стаж в ЕРП – 45 лет. Награждён значком «Отличник социалистического соревнования», медалью «Ветеран труда». **Желаем уважаемым юбилярам доброго здоровья, долгих лет жизни, благополучия.**

Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:

Николая Васильевича КОСТЕНКО – с 50-летием (27 июля). Судокорпусник-ремонтник котельно-корпусного цеха.

Людмилу Францевну ПЕРМЯКОВУ – с 55-летием (27 июля). Работала машинистом крана. Стаж – 17 лет.

Анну Васильевну ГАБОВУ – с 65-летием (7 августа). Работала инженером, техником планово-экономического отдела. Стаж – 34 года. Присвоено звание «Ветеран труда».

Николая Григорьевича ВОЗБРЮХОВА – с 75-летием (8 августа). Работал мотористом-рулевым теплохода «Подтёсовец». Стаж – 37 лет. Присвоено звание «Ветеран труда».

Желаем уважаемым юбилярам здоровья и бодрости, долгих лет жизни, семейного благополучия.

Администрация, Совет ветеранов Павловской базы флота поздравляют:

Нину Егоровну КРУПНЯКОВУ – с 60-летием (5 июля).

В течение 24 лет трудилась нормировщиком Павловской РЭБ флота.

Юрия Петровича МАКСИМОВА – с 65-летием (4 августа). На предприятии проработал 43 года. Прошёл путь от рядовых должностей до капитана-механика.

Награждён медалями «300 лет Российской флоту», «Ветеран труда», значком «Отличник речного флота». **Желаем уважаемым юбилярам здоровья, благополучия, долгих лет жизни.**

ОАО «Красноярский речной порт» поздравляет:

Сергея Ивановича ЛАПО – с 50-летием (7 июля).

Работает главным инженером порта. **Желаем уважаемому Сергею Ивановичу здоровья, благополучия, долгих лет жизни.**

ТЕЛЕГРАММА В РЕДАКЦИЮ ГАЗЕТЫ «РЕЧНИК ЕНИСЕЙ» Поздравляем нашего капитана

Н. И. БОЛМОСОВА с юбилеем!

Все олянуться не успели – И вот, серьёзный юбилей! Вы сделать многое сумели, И впереди полно затей! Вам долголетия и счастья, И оптимизма пожелать Хотим с любовью настоящей, И никогда не унывать.

Экипаж теплохода «Ангара-56»

КРАЕВАЯ СПАРТАКИАДА

дять во втором периоде спартакиады, – по легкоатлетическому кроссу, женскому волейболу, плаванию, боулингу – мобилизовать все силы, максимально использовать резервы, чтобы успешно выступить и обеспечить призовое место.

Первыми в конце августа вступят в борьбу легкоатлеты. Соревнования спартакиады по этому виду спорта будут проводиться на лыжном стадионе в районе Ветлужанки.

Николай СТРУЧКОВ

ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ ПЕРВОГО ЭТАПА

Подведены промежуточные итоги спартакиады-2012. В этом году количество участников на некоторых соревнованиях доходило до рекордного уровня – 21 команда: 20 – от краевых комитетов отраслевых профсоюзов и одна – от заводского комитета. В первый период спартакиады прошли состязания по лыжным гонкам, шахматам, настольному теннису, мужскому волейболу, мини-футболу.

Сборная команда речников участвовала в соревнованиях по всем пяти видам спорта. Спортивную честь

речного флота на краевом уровне защищали спортсмены из Красноярского судоремонтного центра, Красноярского судоподъёмника, Енисейского района водных путей и судодводства, Красноярского института водного транспорта, управления ОАО «Енисейское речное пароходство», Красноярской судостроительной верфи, Ермолаевской РЭБ флота, ОАО «ПассажирРечТранс». К сожалению, коллективы Лесосибирского порта, Красноярского района водных путей и судодводства, Красноярского порта не

обеспечили участие своих представителей в краевых соревнованиях.

В комплексном зачёте по пяти видам спорта речники заняли четвертое место. Команды, выступавшие от имени Енисейского бассейнового комитета Профсоюза работников водного транспорта РФ, набрали 93 очка, уступив три очка краевому комитету Профсоюза геологов, занявшему третье место.

Главная и, я бы сказал, боевая задача спортсменов-водников теперь должна заключаться в том, чтобы в соревнованиях, которые будут прохо-



Круизный теплоход «Антон Чехов».

(Окончание. Начало на стр. 3).

тельные пальцы обеих рук: дескать, мы их представляли какими-то чертями. Я ответил, что мы их представляли, наверное, как и они нас, если не врагами, то и не друзьями, а теперь мы их представляем абсолютно нормальными людьми и по характеру очень похожими на нас, русских.

Американцы были поражены, что встретили в Сибири такой теплоход – на уровне Западной Европы.

– А он и построен в Западной Европе, в Австрии, – ответил я.

– Прекрасный теплоход, заслуживает не менее четырёх звёзд.

Самая старшая из группы мисс Маргарет Эдварс заметила, что она была в круизе по Карибскому морю на итальянском теплоходе, но там было намного хуже, чем на «Чехове».

Я спросил, как они оценивают наш сервис. Отвечают: «На уровне мирового». Мы меняли им постельное бельё через день, а три полотенца – ежедневно. Спрашиваю, не нужно ли менять бельё ежедневно.

– Что вы, не нужно. А где вы берёте свежее бельё? Ведь мы не видели нигде, чтобы его меняли в городах, на пристанях.

– Стираем на теплоходе. У нас прекрас-

АЗЫ И УРОКИ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

ная прачечная.
– О-о-о! – Очень удивились они, что это у нас организовано.

О сервисе со стороны экипажа отзывались хорошо. Были некоторые замечания: не всегда открыты салоны отдыха, откуда можно полюбоваться берегами, когда на палубах прохладно. Это была не вина экипажа: ключи от этих салонов находились у представителей центра, так как там хранились музыкальные инструменты. Были замечания по работе ресторанов: они часто закрыты.

– Разве вам не нужны наши деньги? Не надо музыки в ресторанах во время обедов, ужинов, завтраков. Мы любим в это время поговорить друг с другом. Можно, конечно, негромкую, приглушённую, приятную музыку. Нужно больше русской кухни и кухни ваших республик. Много даётся нам непонятной информации по радио. Лучше давать больше наглядной информации.

Говорили они ещё и о том, что только один раз были на заседании бизнес-клуба. Им, мол, этот бизнес и дома поднадоел. Впечатления о Сибири, Енисее у них самые приятные.

Ньюман Ли вдруг спрашивает:
– Скажите, капитан, за что вы награждены Золотой Звездой?

Когда переводчик Костя перевёл им мой подробный ответ, они дружно зааплодировали.

И последний вопрос, на котором я чуть ли не засыпался. Сидела на диване старушка лет восьмидесяти Хильда Хендерсон, в

наш разговор почти не вмешивалась, вроде даже дремала. И вдруг:

– Скажите, капитан, а почему вы не проводили учения по спасению людей на воде?

Вот те на! От неожиданности я чуть наклонился вперёд. Начинаю объяснять, что мы регулярно проводим учения с экипажем, что мы готовы к действиям по спасению людей, что наш корабль надёжный и нет причины волноваться. А она:

– А я вот была в морском круизе, и там нам показывали, как надо действовать в случае кораблекрушения.

Ну и бабуля! А она ведь права: не было у нас на этот раз традиционной встречи командного состава с туристами в начале рейса, на которой мы обычно даём инструктаж, как вести себя на судне в случае аварии, как пользоваться спасательными средствами. Когда мы вышли в рейс, на реке стоял низкий туман, и мне с мостика нельзя было уйти. А затем центр всё взял в свои руки, и у них завертелось: концерты, встречи, заседания бизнес-клуба. Всем было не до делового собрания. Что ж, это мне хороший урок на будущее, если нам и впредь придётся работать с иностранными туристами.

На прощание я предложил им поставить памятные печати на открытках, буклетах. И тут, на моё удивление, их всех как ветром сдуло: куда они так быстро убежали? Костя смеётся, говорит, что побежали в каюты за паспортами, чтобы я там поставил свою печать с надписью «Антон Чехов». Все принесли паспорта, и я с удовольствием проштамповал их «чеховской» печатью.

И ещё один штрих к организации будущих круизов с иностранными туристами. До Диксона в тот рейс мы не дошли: между островом Сибирякова и западным берегом Таймыра была приличная ледовая перемычка. Капитаны встречных морских судов предупреждали, что они с трудом проходили эту перемычку. У Кузнецовского мыса мы начали встречать отдельные льдины и ледяные поля. Далее над перемычкой повис плотный туман. Двигаться во льдах нашему теплоходу очень опасно.

Вызвал организаторов рейса, рассказал про обстановку. Они всё поняли и быстро согласились, что лучше повернуть назад, не рисковать. Я предложил им поднять туристов (было раннее утро), чтобы они посмотрели на льды. Александр Григорьевич сказал, что его бизнесмены и артисты уже не спят и смотрят на льды, а американцев не стоит беспокоить, поскольку они люди немолодые. На том и порешили. И промахнулись: американцы потом выразили мне большое сожаление, что их не разбудили, что они не увидели льдов, и что они и ехали в основном для того, чтобы посмотреть наш Север во всей красе.

Чёрт с ним, с Диксоном, тем более, сказал я им, там негде потратить деньги. Но об этом они и не сожалели, а вот из-за того, что льдов не увидели, очень расстроились. И я невольно вспомнил разговор с японцами в первый, «космический», рейс. Они спрашивали меня:

– А здесь, на Севере, бывают северные сияния?

ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ

– Бывают, – говорю.
– А когда?
– Во второй половине августа иногда уже можно наблюдать, в сентябре и позднее.

Они сказали, что в Японии заплатили бы хорошие деньги, если бы была возможность понаблюдать северное сияние.

Этот круиз тоже прошёл благополучно, если не считать наших промашек со льдами. Все были довольны. Александр Григорьевич Шелепень даже отблагодарил каждого члена экипажа небольшими денежными премиями.

Весной 1992 года на борт теплохода «Антон Чехов» прибыла делегация из Швейцарии во главе с президентом туристической фирмы «Миттель Тургау» Гансом Кауфманом с целью ознакомления с теплоходом и заключения контракта с Енисейским пароходством об аренде судна сроком на пять лет для организации круизов по Енисею с иностранными туристами.

В навигацию 1993 года такие круизы начали осуществляться. Предоставлением сервиса туристам занимались швейцарские менеджеры, имевшие в этом деле немалый опыт. Непосредственно выполняла круизы наша команда вместе со штатом ресторана. И тут нам очень пригодился пусть и небольшой первый опыт навигации 1991 года.

Иван МАРУСЕВ

Фото Александра ДОЛИДЕНКА

БЕЗОПАСНОСТЬ

ФЛОТ В ДУДИНКЕ ПОД ЗАЩИТОЙ

В Дудинском порту появился уникальный мобильный оборонный комплекс. Действует система с начала текущего года, но объявлено об её внедрении было лишь 13 июля – в день проведения тактических учений, направленных на отработку действий вневедомственной охраны полиции по предотвращению проникновения злоумышленников в морской порт, где швартуются суда с ядерными силовыми установками на борту.

Комплекс, обеспечивающий полный контроль территории суши и моря в радиусе 50 километров, состоит из двух частей – мониторинга и защиты. В систему наблюдения входит гидроакустическая и сейсмическая станции обнаружения противника, позволяющие узнавать о приближении вражеских судов уже на подходах к порту. Защиту периметра обеспечивают катер-амфибия «Марс-2000» и быстроходный винтовой катер «Стриж-4». Информация о другой технике засекречена.

По словам начальника управления вневедомственной охраны ГУ МВД по Красноярскому краю Евгения Кириллова, данная система полностью обеспечит защиту всех судов. Деньги на объект были выделены из федерального бюджета в рамках программы усиления защиты стратегически важных портов России. Комплекс развернут только на 60 процентов. В скором времени он заработает на полную мощность и сможет взять под защиту порт Диксон.

Стоимость комплекса – примерно 300 миллионов рублей. На сегодняшний день в России произведено пять подобных установок, работают из них пока две – в Мурманске и Дудинке.

По информации
ИА «Таймырский телеграф»

ЕНИСЕЙ АНОМАЛЬНО ОБМЕЛЕЛ

Ситуация с обмелением Енисея летом 2012 года – аномальная. Об этом 24 июля информационному агентству «Пресс-Лайн» рассказал Иван Гордеев, заместитель начальника отдела гидрологических прогнозов Красноярского Гидрометцентра.

То, что Енисей значительно обмелел, особенно заметно в районе левобережной набережной Красноярска. На том месте, где ранее было много воды, образовались островки из суши, размеры которых достигают

середины реки.

– Красноярское водохранилище наполняется ниже нормы, что связано с недостатком осадков этим летом. Ограничен сброс воды на ГЭС, в сутки гидростанция сбрасывает 2 100

кубометров в секунду, и этот расход не способствует поддержанию среднего уровня реки. Уровень воды в Енисее сейчас составляет 125 сантиметров – это не глубина всей реки, а наше расчётное значение. Такой ситуации не наблюдалось с 1967 года, – отметил Иван Гордеев.

По его словам, нечто подобное происходило в Красноярске в июле 2008 года, но тогда уровень воды в Енисее составлял 140 сантиметров.

ГИДРОМЕТЦЕНТР

Среди негативных последствий обмеления реки специалист Гидрометцентра отметил снижение прибыли перевозчиков, сокращение выработки электроэнергии.

– Сухое лето может привести к дальнейшей нехватке воды до конца зимы. Однако переживать рано, ситуация находится под контролем, – добавил Иван Гордеев.

ИА «Пресс-Лайн»

БИБЛИОГРАФИЯ

В Красноярске вышла очередная книга стихов поэта, в прошлом капитана и капитана-наставника Енисейского пароходства Николая Скобло. В сборник «Раздумья» вошло более тысячи трёхстиший, которые автор именуется клинками.

Именно так – «Клиники» – назвал Николай Павлович свою первую книгу трёхстиший, изданную два года назад. В «Раздумьях» он продолжает свой новый стихотворный стиль – в трёх строках, зачастую очень коротких, выразить широкий и яркий образ. Например:

Любовь у нас с рождения,
Нам дарит вдохновенье.
Всё без любви мертво.

ФИЛОСОФИЯ ЖИЗНИ, ПРЕДСТАВЛЕННАЯ В СТИХАХ

Женщина всегда, как сказка,
Но не только в розовой окраске.
У розы крепкие шипы.

«Поэзия – мудрая, но трудная наука творчества, – пишет Николай Скобло в предисловии к своему сборнику. – Она может выразить и миг настроения, и эпическое полотно жизни». Именно миг настроения, миг мысли, её стремительный бег выражает в своих клинках автор. Форма трёхстиший даёт неограниченные возможности создавать философские образы, ведь не зря Антон Павлович Чехов заметил, что краткость – сестра таланта, а уж тем более мудрости. Потому и раздел «Философия жизни» у Николая Скобло получился самым большим – почти в полкниги. Вот лишь некоторые из его размышлений:

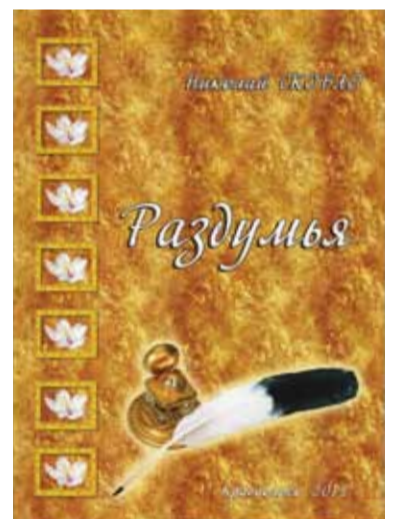
Разум выше, чем инстинкт,
Но в нём столько паутин,
Что легко запутаться.

За всё надо в жизни платить,
Не надо долги копить.
Долг мстит.

Честь и совесть человека
Мы шлифуем век за веком.
Борьба добра и зла.

Другие главы клинков автор определил как «Соль земли», «Природа и человек», «Народ и власть», «Воина и мир».

За помощь в издании книги Николай Павлович выражает благодарность руководителю Федерального бюджетного учреждения «Енисейречтранс» Владимиру Байкалову. Факт выхода «Раздумий» имеет большое значение для писателя и краеведа: в его литературном творчестве это уже десятая по счёту книга стихов. Кроме того, перу Николая Скобло принадлежат книги «Энциклопедия Енисейского флота», «Летопись земли Енисейской», кото-



рая уже находится в издательстве и вот-вот выйдет в свет. Автор ведёт работу над рядом литературных, исторических и даже филологических трудов, как, например, «Русский орфографический слоговой словарь».

Сергей ИВАНОВ

12 июля 2012 г. на 84-м году после продолжительной болезни ушла из жизни **УРДАЕВА Елизавета Алексеевна**, ветеран Великой Отечественной войны, ветеран Енисейского пароходства, бывший электромонтёр 6-го разряда производственно-технического управления связи и радионавигации.

Трудовую деятельность в ЕРП начала в 1945 г. техником-настройщиком приёмной радиостанции. Проработав в пароходстве более 40 лет, в 1986 г. ушла на заслуженный отдых. Была награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «50 лет Победы», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

Выражаем соболезнование родным и близким покойной.

Администрация ОАО «ЕРП», Совет ветеранов

15 июля 2012 г. на 82-м году скоропостижно скончался **ДАРОВСКИХ Владимир Григорьевич**, ветеран Великой Отечественной войны, ветеран Енисейского речного пароходства.

Трудовую деятельность начал в 1944 г. учеником штурмана на теплоходе «Клим Ворошилов». Прошёл путь до первого штурмана теплохода «Генерал Ватулин». С 1966 г. – компасный мастер пароходства, с 1989 г. и до ухода на заслуженный отдых в 2005 г. – девиатор электрорадионавигационной камеры. Проработал в ЕРП 60 лет. Был награждён медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

Выражаем соболезнование родным и близким покойного.

Руководство ОАО «ЕРП», Совет ветеранов

| | | | |
|--|--|--|---|
| <p>«РЕЧНИК ЕНИСЕЙ» – газета речников Енисейского бассейна</p> <p>Учредители: Открытое акционерное общество «Енисейское речное пароходство», Федеральное бюджетное учреждение «Енисейское государственное бассейновое управление военных путей и судоходства», Енисейская бассейновая профсоюзная организация Профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации.</p> | <p>Адрес редакции и издателя: 660049, г. Красноярск, ул. Бограда, 15. E-mail: rechnik@e-river.ru ivanov@e-river.ru http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/r</p> <p>Телефоны: главный редактор – (391) 259-19-86. Корреспонденты – (391) 259-19-98. Факс: (391) 259-14-51 с пометкой «Для редакции».</p> | <p>Газета зарегистрирована Средне-Сибирским управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации П/И № ФС16-472 от 23 октября 2007 г.</p> <p>Подписной индекс: 52353. Газета распространяется по подписке. Цена свободная.</p> | <p>Компьютерный набор и корректура: редакция газеты «Речник Енисей». Компьютерная верстка: Е. В. Девяткова. Корректор: Г. Г. Гудошникова. Отпечатано: ООО ПК «Знак» 660028, г. Красноярск, ул. Телевизионная, 1, стр. 21. Телефон: (391) 201-97-87. Подписано в печать: 25.07.2012 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00 Заказ № 2076. Тираж: 2700 экз.</p> |
|--|--|--|---|