

2019

1959

# КАПИТАНЫ



60-летию атомного ледокольного флота России посвящается



# КАПИТАНЫ

60-ЛЕТИЮ АТОМНОГО  
ЛЕДОКОЛЬНОГО ФЛОТА  
РОССИИ ПОСВЯЩАЕТСЯ

Москва  
2019

## 60-летию атомного ледокольного флота России посвящается

Об атомном ледокольном флоте России, перспективах его развития — капитаны отрасли и капитаны атомоходов. В книге — все 11 действующих капитанов атомных ледокольных судов. Особое место занимает анализ перспектив Северного морского пути.

Публикуются уникальные фотографии, а также практические заметки капитанов и других специалистов атомных ледоколов.

Авторский коллектив выражает благодарность за содействие в подготовке книги Андрею Полосину, Вячеславу Рукше, Максиму Костюченко, Вере Брычевой, Александру Баринову, Дмитрию Лобусову, Владимиру Баранову, Михаилу Белкину, Евгению Свиридову, Евгению Харламову, Екатерине Ананьевой, Олегу Иванову, Сергею Никитскому

### **Над материалами работали:**

Ольга Головихина, Ольга Литвинова, Лилия Скопинцева, Антон Бурсак, Иван Гидаспов, Антон Петрунин (Мурманск), Александр Полянский

### **Консультанты:**

Александр Баринов, Михаил Белкин, Максим Костюченко, Дмитрий Лобусов

### **Корректоры:**

Ксения Ларина, Юлия Познахирко

### **Дизайн-макет,**

### **верстка, препресс:**

ООО «Сувенир-Дизайн»

ISBN 978-5-600-02354-3

УДК 629.561.5(470)(091)

ББК 39.425.81г

ISBN 978-5-600-02354-3



9 785600 023543





# КАПИТАНЫ

60-ЛЕТИЮ АТОМНОГО  
ЛЕДОКОЛЬНОГО ФЛОТА  
РОССИИ ПОСВЯЩАЕТСЯ

## Дорогие друзья!



История отечественного атомного ледокольного флота началась 60 лет назад, 3 декабря 1959 года, когда был поднят государственный флаг на ледоколе «Ленин» — первом в мире гражданском судне с ядерной энергетической установкой.

Появление атомных ледоколов на десятилетия вперед предопределило технологическое преимущество нашей страны в атомном судостроении. Начался новый этап в освоении Арктики, и открылась реальная перспектива круглогодичной навигации в акватории Северного морского пути.

В последние годы в связи с развитием российской добычи углеводородов в Арктике роль атомного ледокольного флота приобрела для страны особое значение. Росатом, в состав которого с 2008 года входит «Росатомфлот», является сегодня главным игроком российского и мирового рынков морских арктических перевозок и играет важнейшую роль в поставках российских ресурсов на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона. А в 2018 году с принятием соответствующего закона Росатом стал инфраструктурным оператором Северного морского пути, отвечающим за формирование государственной политики в сфере развития СМП, организацию работы судов в его акватории и налаживание портовой инфраструктуры.

Сейчас российский атомный флот обновляется. Будут построены пять атомных ледоколов новой серии. Это будут мощные универсальные суда, которые смогут работать не только на морских глубинах, но и в устьях сибирских рек. Идет работа над созданием атомохода «Лидер» — судна повышенной ледопроеходимости с мощной реакторной установкой 120 МВт.

Благодаря атомному ледокольному флоту Россия надежно и уверенно обеспечивает свои стратегические интересы в Арктике и поддерживает устойчивое развитие северных регионов.

**Сергей Кириенко,**  
первый заместитель  
руководителя  
Администрации Президента  
Российской Федерации



## Уважаемые друзья!

Создание атомных ледоколов и организация регулярной перевозки грузов с помощью ледокольных проводок транспортных судов — выдающаяся страница в истории нашей страны и советского Атомного проекта.

Атомный ледокольный флот, в создание которого внесли свой вклад судостроители, атомщики и моряки, укрепил ведущую роль нашей страны в развитии Арктики и на десятилетия вперед предопределил технологическое преимущество нашей страны в атомном судостроении.

Десять лет назад атомный ледокольный флот решением Правительства Российской Федерации был передан в контур управления Госкорпорации «Росатом». За это время «Атомфлот» стал прибыльным, высокоэффективным предприятием, одним из лидеров гражданского флота России, а Северный морской путь, за управление перевозками по которому отвечает наша Корпорация, превратился в ведущую морскую транспортную артерию.

Свое 60-летие, которое отмечается в 2019 году, атомный ледокольный флот встречает на подъеме: спрос на перевозки ежегодно растет в связи с использованием арктической морской магистрали для транзита грузов из Юго-Восточной Азии в Европу. Строится целый ряд атомных ледоколов нового поколения.

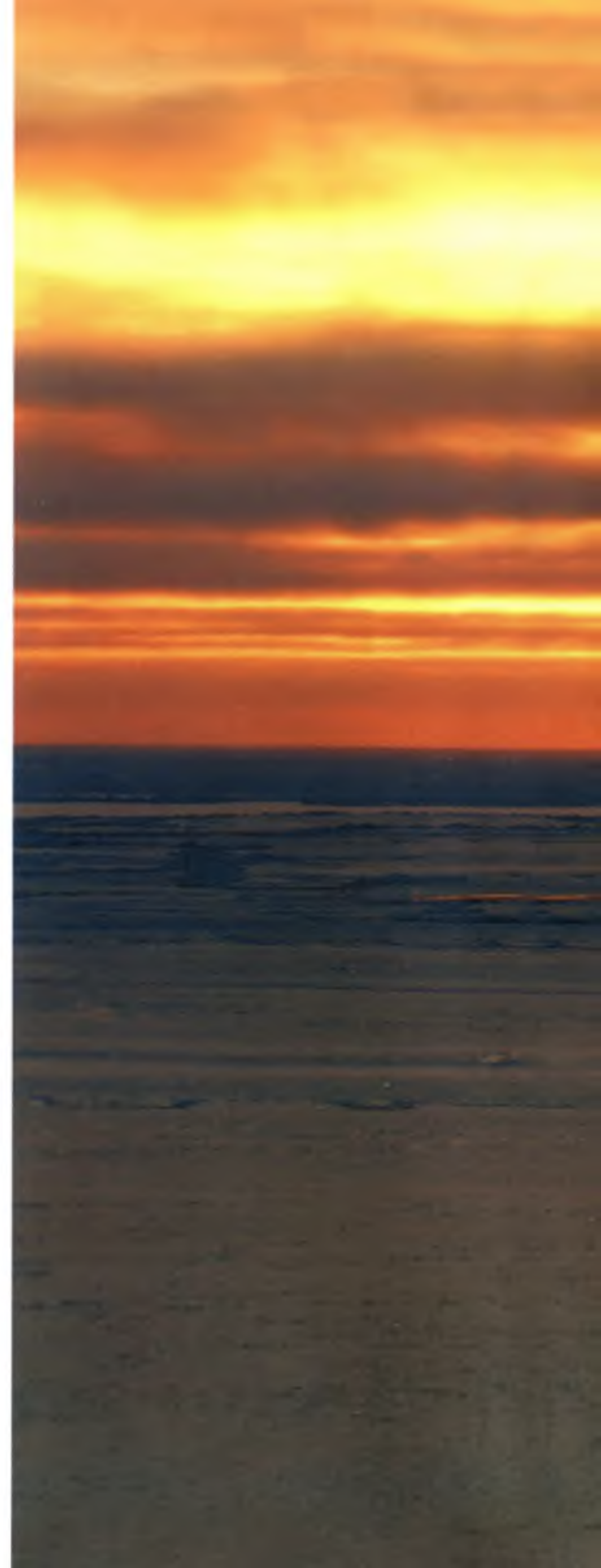
Современный российский атомный ледокольный флот — достойное продолжение и развитие советских традиций, приумножение технологического и управленческого потенциала прошлых лет. ФГУП «Атомфлот» — одно из наиболее эффективно работающих предприятий Росатома.

**Алексей Лихачев,**  
генеральный директор  
Государственной корпорации  
по атомной энергии «Росатом»



# МАГИСТРАЛЬ ВО ЛЬДАХ

Атомный ледокольный флот работает на уникальной морской магистрали — Северном морском пути. Объем перевозок по ней каждый год увеличивается и в 2018 году составил 20 млн т. Уже в наступившем году этот объем почти удвоится, так что значимость атомного флота, обладающего уникальной эффективностью в арктических льдах, трудно переоценить.







**Вячеслав Рукша**

# «Лучшим подарком на юбилей будет успешное выполнение ходовых испытаний новой «Арктики»

Заместитель генерального директора Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» — директор Дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша до июля 2018 года возглавлял ФГУП «Атомфлот», входящее в состав Госкорпорации. Руководил предприятием десять лет —

с момента создания в 2008 году. В конце 2000-х в ведение «Атомфлота» были переданы атомные ледоколы и суда атомно-технического обслуживания. Переход атомного флота в Росатом, по убеждению Рукши, ледокольщика с почти 40-летним стажем, позволил вывести этот флот из стагнации и начать новый этап его развития.



ТЕКСТ

Дмитрий АЛЕКСАНДРОВ

## Не допустили ледовой паузы

— Вячеслав Владимирович, 2019 год для атомного ледокольного флота — юбилейный. Каким встретит атомный флот этот юбилей?

— С учетом взрывного роста грузопотока по Северному морскому пути нашей главной задачей было не допустить ледовой паузы, когда навигация торговых судов во льдах становится крайне затруднительной или даже невозможной из-за острой нехватки мощных ледоколов.

Учитывая отставание по срокам сдачи головного универсального атомного ледокола, к сожалению, серьезное, Госкорпорация «Росатом» продлила ресурс действующих атомных ледоколов, которые в противном случае встали бы в 2019–2020 годах.

— А с чем связано отставание?

— С состоянием промышленности. Судовую паровую турбину при нынешнем состоянии промышленности не могли сделать достаточно быстро. Отставание постепенно преодолевается.

Сейчас мы говорим уже о продлении ресурса до 260 тыс. часов против 100 тыс. часов изначально назначенного, то есть действующие атомные ледоколы смогут работать до 2026–2027 гг.

И, разумеется, лучшим подарком на юбилей будет успешное выполнение ходовых испытаний головного универсального атомного ледокола «Арктика», начало которых запланировано на 3 декабря 2019 года — день поднятия государственного флага на первом атомном ледоколе «Ленин».

Так что атомный флот празднует юбилей с новыми силами.

## От плавучей лаборатории — до круглогодичных перевозок

— Какие этапы прошло развитие отечественной программы создания атомного ледокольного флота? Какой сейчас этап?

— Создание атомного ледокольного флота — выдающееся техническое достижение, настоящая технологическая революция и прорыв в транспортной сфере.



Для нашей страны критически важно иметь арктическую судоходную трассу для своих национальных продуктов. Речь идет о доступе российской продукции на рынки Тихого океана. Когда семь-восемь месяцев льды, без ледоколов эту задачу не решить.

Для нашей страны критически важно иметь арктическую судоходную трассу для своих национальных продуктов. Речь идет о доступе российской продукции на рынки Тихого океана. Когда семь-восемь месяцев льды, без ледоколов эту задачу не решить.

Ни парусные технологии, ни пароходные не позволяли освоить Северный морской путь как судоходную трассу. Это стало реальностью только с появлением морских атомных технологий, разработанных в системе Первого главного управления Минсредмаша СССР.

Люди полетели в космос в 1961 году, а Северного полюса достигли в 1977 году — на 16 лет позже. Согласитесь, это о многом говорит.

Атомный ледокол «Ленин» вошел в строй 3 декабря 1959 года. Кстати, его построили очень быстро. В ноябре 1953 года было принято решение, а в декабре 1959 года сдали корабль.

Он использовался в том числе как плавучая лаборатория. Предстояло понять эффективность использования атомной установки на гражданских судах. То есть это был некий экспериментальный или исследовательский этап развития торгового атомного флота.

Первое время по Севморпути в основном осуществлялся северный завоз в отдаленные населенные пункты Крайнего Севера. Дальнейшее его развитие было связано прежде всего с созданием круглогодичной транспортной системы для целей деятельности Норильского горно-металлургического комбината (НГМК).

В те годы существовала потребность вывозить 3–4 млн т в год. А Карское море — это семь месяцев льда. Именно для этой задачи в СССР начали разрабатывать и строить мощный ледокольный флот в промышленных масштабах.

В 1975 году введен в эксплуатацию атомный ледокол «Арктика», вслед за ним появилось целое поколение однотипных ледоколов. Это уже более мощные, крупные ледоколы. При этом «Ленин» продолжал работать до 1989 года. В 1970-е годы с помощью ледокольного флота осуществлялся в первую очередь вывоз продукции НГМК.

В 1988-м вступил в строй первый атомный мелкосидящий ледокол «Таймыр», за ним — «Вайгач» того же типа. Ледоколы были построены в Финляндии, потом их отбуксировали в Ленинград, и там смонтировали ядерную энергетическую установку.

Однако объемы перевозок по Севморпути к концу 1980-х годов начали падать. В 1987 году было перевезено 6,7 млн т — это пик перевозок в советское время. Проблемы появились в 1988 году.

Но по инерции, заложенной еще в советское время, флот продолжал развиваться. Атомный ледокол «50 лет Победы», сданный в эксплуатацию в 2007 году, завершает текущее поколение атомных ледоколов.

## Новый подъем

— **Экономический спад в промышленности в 2000-е годы сменился новым подъемом?**

— Да, и объемы перевозок по СМП вновь начали увеличиваться. В 2000-х годах по СМП стали возить газоконденсат, железно-рудный концентрат, уголь и авиационный керосин.

Самое примечательное, что все перечисленные грузы шли либо из российских портов в зарубежные, либо вообще транзитом без захода в российские порты. Так началась эра международного транзита по Северному морскому пути, который в 2010–2013 гг. внес существенный вклад в развитие грузопотока по СМП.

И, самое главное, на практике доказал, что высокоширотный маршрут абсолютно безопасен для крупнотоннажных судов от 45 до 160 тыс. т.

— **Сегодня речь идет о перевозке сжиженного природного газа?**

— Да, это один из основных видов грузов. Когда я говорил в 2009–2010 гг. о перспективах СПГ, многие не понимали, о чем это я. А сейчас рынок СПГ — самый динамичный и емкий рынок, который будет только расширяться. Он связан с морской транспортировкой, которая позволяет доставить газ в любую точку мира.



Для России усилить свои позиции на рынке СПГ — это серьезнейший эффект для бюджета, ничуть не меньший, чем сырая нефть или трубопроводный газ.

— **Каков объем перевозок по Севморпути теперь?**

— Объем перевозок в 2018 году составит 18 млн т. В значительной степени этот объем обеспечивают два базовых проекта: «Ямал СПГ» и проект «Газпром нефти» «Ворота Арктики» по вывозу сырой нефти с мыса Каменный.

В наступающем году одни перевозки по «Ямалу СПГ» выйдут на 18–19 млн т. А объем перевозок в целом составит 30 млн т.

Наступает третий этап развития Севморпути. Такие мощные компании, как НОВАТЭК, «Газпром нефть», «Востокуголь», продолжают наращивать обороты. Кроме того, растут потребности в СПГ государств Юго-Восточной Азии.

Китай — потребитель газа номер один в мире. Согласно энергетической стратегии КНР, за десять лет уголь нужно заместить другими энергоносителями. Быстро растут объемы потребления СПГ со стороны Японии, Южной Кореи и Индии.

По нашим прогнозам, объем перевозок по СМП достигнет 80 млн т лишь за счет крупнейших проектов. При этом речь, конечно, идет в первую очередь не о контейнерных перевозках, а о моногрузах: прежде всего о СПГ и сырой нефти.

Сегодня мы вступаем в совершенно новую эпоху, когда грузопоток будет исчисляться десятками миллионов тонн в год, а ключевым грузом станет продукция отечественных арктических проектов, например сжиженный природный газ, нефть, уголь. Все это пойдет на международные рынки, в основном в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Для реализации этого этапа требуется следующее поколение ледоколов: это строящиеся в настоящий момент универсальные ледоколы. Они обладают переменной осадкой для работы как на глубокой воде, так и на мелководье Обской губы и в устье сибирских рек. Это проект 22220, ледоколы мощностью 60 МВт. Всего должно быть построено до пяти единиц таких ледоколов.

Объем перевозок в 2018 году составит 18 млн т. В значительной степени этот объем обеспечивают два базовых проекта: «Ямал СПГ» и проект «Газпром нефти» «Ворота Арктики». В наступающем году одни перевозки по «Ямалу СПГ» выйдут на 18–19 млн т.



Атомный ледокол «Лидер» — самый мощный и самый широкий из когда-либо спроектированных. Ширина ледокола — ключевой параметр, так как она позволяет прокладывать достаточно широкий для прохода судов канал.

И, разумеется, атомный ледокол «Лидер» — самый мощный и самый широкий из когда-либо спроектированных. Ширина ледокола — ключевой параметр, так как она позволяет прокладывать достаточно широкий для прохода судов канал.

Широкий канал позволяет проводимому судну не соприкасаться или минимально соприкасаться со льдом и резко увеличивает скорость проводки. А скорость доставки груза заказчику — это решающий фактор в рыночной экономике.

Атомный ледокол «Лидер» будет обладать мощностью 120 МВт и иметь ширину корпуса 47,5 м. Строительство должно начаться уже в 2019 году.

— **Насколько арктический морской транспорт конкурентоспособен по сравнению с трубопроводным?**

— Более чем. Во-первых, стоимость перекачки нефти и газа по трубе постоянно растет, а объемы так или иначе ограничены пропускной способностью трубы. Здесь можно спорить и приводить разные расчеты за и против такого довода. Однако совершенно бесспорна зависимость трубопроводной транспортировки от тех территорий и политической ситуации на них, через которые топливо транспортируется клиентам.

Раз построив трубопровод, вы уже не сможете оперативно переориентировать его на другой рынок. А судоходный транспорт можете в одночасье.

Например тот же «Ямал СПГ» может транспортировать свой сжиженный природный газ как в Европу, так и непосредственно через восточную часть СМП в Китай, Корею, Японию, Сингапур и т. д. Морской транспорт позволяет очень оперативно реагировать на меняющуюся рыночную ситуацию и продавать продукцию по наиболее конкурентной цене.

## Атом в руках профессионалов

— **Какие новые требования возникают сегодня к флоту?**

— Для торгового флота действуют общие для всего коммерческого транспорта законы: чем больше грузопместимость судна, тем дешевле стоит перевозка одной единицы груза, будь то тонна, кубический метр или контейнер.

Соответственно, размер грузовых судов в Арктике, как я уже говорил, значительно увеличивается. Здесь есть свои ограничения, связанные с подходными осадками и повышенной стоимостью судов ледового класса, но общая тенденция следующая: суда стали значительно больше.

Еще в 1990-х годах в Арктике большим считалось судно в 15–18 тыс. т дедвейта<sup>1</sup>, а теперь речь идет о 75–160-тысячниках, значительно более мощных и, как следствие, более дорогих. Требуется гораздо большее количество моряков с опытом работы во льдах — лучше всего непосредственно в Арктике.

Особенно это касается экипажей иностранных судов, которые часто до первого захода на СМП льда вообще не встречали и поначалу отказывались продолжать движение даже в самом тонком льду, пока им на помощь не придет ледокол. Теперь опыта уже набрались, хотя работа все равно предстоит большая.

Ну и не стоит забывать требования Международной морской организации — ИМО<sup>2</sup> в отношении навигации в Арктике, которые с каждым годом становятся все строже. В частности, скоро должен вступить в силу запрет на использование тяжелого судового топлива в Арктике.

Видимо, придется всем перейти на сжиженный природный газ (СПГ) либо на атомные энергетические системы, которые, как известно, выбросов не дают никаких.

— **Что вы отвечаете экологам, когда они говорят вам о рисках атомных реакторов в море?**

— Отвечаем очень просто: суда с ядерной энергетической установкой — это наиболее чистый вид морского транспорта, так как он не дает абсолютно никаких выбросов в окружающую среду при всей своей мощности.

Для сравнения: современный атомный ледокол мощностью 75 тыс. лошадиных сил имеет автономность по топливу пять лет, благодаря чему может спокойно работать в удаленных районах Арктики. Дизельный ледокол аналогичной мощности потреблял бы до 300 т органического топлива в сутки! То есть сам был бы одновременно танкером или требовал бы караван танкеров сопровождения.

Представьте теперь все продукты сгорания органического топлива, которые покрывали бы снег и лед за этим ледоколом, резко уменьшали бы альбедо<sup>3</sup> и провоцировали бы их таяние. По поводу ядерной и радиационной безопасности могу сказать, что в руках профессионалов судовой атомный реактор совершенно безопасен. А на борту атомных ледоколов непрофессионалы не работают.

<sup>1</sup> Сумма массы полезного груза, перевозимого судном. — Ред.

<sup>2</sup> International Maritime Organization. — Ред.

<sup>3</sup> Отражающую способность льда и снега. — Ред.

## Период роста флота

- **Атомный флот более десяти лет находится в составе Госкорпорации «Росатом»...**
- Да, в 2008 году было принято решение после завершения договора доверительного управления с Мурманским морским пароходством передать атомные ледоколы из ММП в Росатом. Я ни в коей мере не был участником подготовки этого решения — работал тогда в совершенно другой системе. Однако как профессионал горячо поддержал его. И мне было доверено возглавить новое предприятие — ФГУП «Атомфлот».

На нашем нынешнем рынке атомный флот не выжил бы без такой серьезной поддержки, как Росатом. Потому в 2008 году наступил новый период в развитии атомного флота, связанный с высоким статусом, положением Госкорпорации. И то, что атомный флот оказался внутри Корпорации, в ее периметре, позволило достичь серьезных результатов.

Предприятие в 2008 году имело долгов более 500 млн рублей, а сейчас это серьезная уважаемая структура. Все серьезные банки готовы финансировать строительство новых ледоколов.

Таким образом, атомный ледокольный флот с момента передачи в Росатом в 2008 году получил весьма мощную поддержку, в первую очередь финансовую. Плюс сыграл роль авторитет Госкорпорации как крупного, серьезного игрока, обладающего должными компетенциями и возможностями.

Удалось сначала удержать, а затем и приумножить ценные кадры. Сергей Владиленович Кириенко в бытность главой Корпорации ставил задачу, чтобы у капитанов атомных ледоколов зарплата была на 10% выше, чем у капитанов дальнего плавания на мировом рынке. Мы постепенно решаем эту задачу, это для нас один из приоритетов.

Сегодня атомный ледокольный флот России известен во всем мире, причем заказы поступают не только на услуги в пределах российской Арктики, но, например, на проводки в районе Гренландии.



### ЛИЧНОЕ ДЕЛО

#### Вячеслав Рукша

Родился в 1954 году в Гродно (Белорусская ССР). В 1976 году окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала Макарова по специальности «эксплуатация судового электрооборудования». С 1976 по 2000 год работал в Мурманском морском пароходстве, прошел путь от мастера-электрика атомного ледокола «Арктика» до генерального директора пароходства. В 2000 году назначен первым заместителем министра транспорта РФ. В 2004–2005 годах возглавлял Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот). В 2005–2008 годах был советником президента ОАО «РЖД». С 2008 года — генеральный директор ФГУП «Атомфлот». С 2018 года — заместитель генерального директора Госкорпорации «Росатом» — директор Дирекции Северного морского пути.

На нашем нынешнем рынке атомный флот не выжил бы без такой серьезной поддержки, как Росатом. Потому в 2008 году наступил новый период в развитии атомного флота, связанный с высоким статусом, положением Госкорпорации.

## Единый технологический комплекс

- Сейчас атомный флот находится в ведении ФГУП «Атомфлот», а дизельные ледоколы — во ФГУП «Росморпорт». Часть инфраструктуры — в Минтрансе и МЧС. Правильное ли это разделение?
- Дизельные ледоколы на Северном морском пути практически не работают. Их основной «ареал обитания» — Балтийское море и Дальний Восток. Мы поделили зоны ответственности в соответствии с выполняемыми задачами и мощностью ледоколов.

Насчет инфраструктуры: наделение Росатома функциями инфраструктурного оператора предполагает передачу в управление нашей Госкорпорации государственного имущества морских портов в акватории СМП: морских подходных каналов, причалов, гидротехнических и ледозащитных сооружений.

С точки зрения морской транспортировки нужен единый технологический цикл. Вы не постройте причал, к которому не сможет встать газовоз типа Yamalmax. Ему нужно 12 м с его осадкой, 15–16 м у причала. И ледоколы, соответствующие их габаритам. То есть требуется единый транспортно-технологический процесс, в котором все должно быть взаимоувязано.

Сосредоточение и атомного ледокольного флота, и портовой инфраструктуры в руках единого оператора позволит разработать комплекс услуг для судовладельцев под ключ с целью обеспечить безопасную и эффективную навигацию. И с инвесторами тоже работать будет проще, так как понятно, кто за что отвечает.

- Есть ли взаимопонимание по концепции развития Севморпути, имеющейся в Росатоме, с Минтрансом и Правительством России?
- Как в любом начинании такого масштаба, присутствуют определенные разногласия, связанные с различными подходами к управлению, организации и т. п. Однако все это уже решается в рабочем порядке, и постепенно все вопросы будут сняты.

## Государственный подход

- Каких государственных решений требует развитие Северного морского пути?
- В первую очередь принятия поправок в ряд федеральных законов. Крайне важно, что Закон о Госкорпорации «Росатом» с поправками, касающимися наделения Госкорпорации функциями инфраструктурного оператора Северного морского пути, был одобрен Государственной думой, Советом Федерации и 27 декабря 2018 года подписан президентом Российской Федерации (№ 525-ФЗ).

Государство выразило свою волю, парламент поддержал изменение законодательства. Это стало возможно потому, что Росатом вместе с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти провел фундаментальную работу по подготовке и обоснованию своих предложений по будущему управлению инфраструктурой Северного морского пути и развитию атомного ледокольного флота как ее ключевого элемента, показал на деле свою эффективность в развитии арктических транспортных коммуникаций.

# СИЛА АТОМА

К 2030 году, по прогнозам экспертов, грузопоток на Северном морском пути вырастет в семь раз. Для реализации этой задачи нужно обновить внутреннюю инфраструктуру и ускорить строительство ледокольного флота. От того, удастся ли эффективно использовать силу атома, зависит будущее «Холодного Шелкового пути».



## ТЕКСТ

Иван ГИДАСПОВ

Развитие Северного морского пути (СМП) — один из самых перспективных и динамично растущих проектов в российской экономике.

В 2013 году по СМП Россия перевезла 3,93 млн т, в 2014 году — 5,39 млн т, в 2015-м — 7,26 млн т, в 2016-м — 7,48 млн т, по итогам 2017 года объем грузоперевозок по СМП составил 10,69 млн т, а в 2018-м — 20 млн т.

По сравнению с 2016 годом грузопоток вырос более чем на 40%, или на 3,22 млн т в абсолютных цифрах.

## Динамика роста

В 2018 году в акватории СМП морскими судами перевезено 20 млн т различных грузов, перевозки речными судами составили 797,2 тыс. т грузов. Кроме того, транзитными судами перевезено еще 194,4 тыс. т.

В соответствии с Указом президента Российской Федерации № 204 от 7 мая 2018 года объем перевозок должен составить 80 млн т в год к 2024 году.

В период до 2024 года основной объем грузов придется на углеводороды, газ и металлы. Грузопоток будет формироваться за счет следующих проектов:

1. Якорные проекты (на них приходится 49 млн т): В первую очередь это «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2», которые в совокупности дадут до 39 млн т СПГ и СГК; Новопортовское месторождение — 8,5 млн т сырой нефти; «Норильский никель» — 1,5 млн т металлопродукции и снабжения.
2. Снабженческие проекты (10 млн т) — это грузы для прибрежных территорий российской Арктики и транзитные перевозки.
3. Проекты в стадии обоснования инвестиций (22,5 млн т). В этот список входят «Таймырский уголь» — 10 млн т (с перспективой выхода на 50 млн т к 2030 году); Пайяхское месторождение — 10 млн т сырой нефти; Баимская рудная зона — 1,5 млн т металлопродукции и снабжения; Томторское месторождение — 1 млн т редкоземельных металлов и снабжения.

Таким образом, грузопоток по СМП в 2024 году составит 81,5 млн т, из которых подтвержденный — 59 млн т, требующий дополнительных действий — 22,5 млн т. Указ президента будет выполнен.



## Главная арктическая магистраль

Общая протяженность Севморпути от Новой Земли до Берингового пролива составляет 5600 км. Эта арктическая морская магистраль имеет определяющее значение для освоения Арктики.

Именно СМП связывает между собой западные и восточные регионы Российской Федерации.

Для Чукотки, островов арктических морей и ряда районов полуострова Таймыр путь по воде обходится гораздо дешевле авиаперевозок — единственного альтернативного способа доставки грузов в районы Крайнего Севера.

Благодаря транспортным возможностям Севморпути товары первой необходимости получают более 29 регионов России. Неудивительно, что экономика региона напрямую зависит от состояния этой магистрали.

Особенность СМП — очень короткий (два-четыре месяца) период летней навигации, когда по этой транспортной артерии танкеры могут доставлять необходимые грузы без поддержки атомных ледоколов. Зимой толщина льда в арктических морях достигает нескольких метров, а температура воздуха опускается до  $-40$ – $-45$  °C.

В этих условиях главная задача России — максимально развить внутреннюю инфраструктуру Севморпути и обновить флот ледоколов. В решении этой задачи заинтересованы практически все крупные добывающие корпорации, работающие в условиях Крайнего Севера и занимающиеся транзитом нефти, газа, металлов.

Именно долговременное партнерство государства и крупного частного капитала — ключ к решению большинства проблем Севморпути.

## Транзитные перспективы

Главные заказчики арктического транзита СМП — это крупнейшие российские добывающие компании: НОВАТЭК, «Востокуголь», «Норильский никель», «Роснефть», «Газпром нефть», «Баимская» и «Пайяха».

Основные месторождения СМП — это Обская губа — газ и нефть; полуостров Таймыр — антрацитный уголь высочайшего качества. Львиная доля заказов приходится на проект «Ямал СПГ» от НОВАТЭК.

Первая очередь проекта мощностью более 5 млн т стартовала в декабре 2017 года. Вторая и третья очереди сданы в эксплуатацию в 2018 году. Третью запустили 11 декабря в присутствии председателя Правительства РФ Д. А. Медведева.

Совокупный объем производства первой очереди «Ямал СПГ» составит 16,5 млн т, «Арктик СПГ-2» — также 16,5 млн т и еще по 1,5 млн т газоконденсата.

К 2040 году доля СПГ в общем объеме продаваемого газа в мире возрастет с нынешних 30–35 до 50%.

По данным Минтранса РФ, поставка этого СПГ позволит добиться более чем трехкратного увеличения объема грузопотока по СМП.

На фоне бурно растущих объемов перевозки природного газа отгрузка нефти увеличиваться практически не будет.

В 2020–2023 годах этот показатель составит 20 млн, а к 2040 году снизится до 15 млн т. Для справки: по итогам 2017 года объемы перевозки черного золота — его возит «Газпром нефть» с Новопортовского месторождения — составили 8,5 млн т.

Повышенного внимания и обеспечения стабильных темпов развития со стороны государства (в частности, Минприроды и Минэнерго России) требуют проекты, связанные с экспор-

Общая протяженность Севморпути от Новой Земли до Берингового пролива составляет 5600 км. Эта арктическая морская магистраль имеет определяющее значение для освоения Арктики. Именно СМП связывает между собой западные и восточные регионы Российской Федерации.



том цветных и благородных металлов по СМП: «Норникель», Баймская рудная зона и Томторское месторождение.

Их необходимо учитывать наравне с углеводородными проектами, несмотря на значительно меньшую грузовую базу.

Стоимость одной тонны экспортируемых металлов многократно превышает стоимость одной тонны любого углеводородного груза. А это значит, что в бюджет страны поступят сопоставимые средства, появятся новые рабочие места и новые стимулы для компаний-экспортеров к развитию инфраструктуры для реализации проектов.

Отметим, что экономически привлекательными эти проекты будут при условии круглогодичного экспорта продукции по Северному морскому пути как минимум в западном направлении (в акватории Карского моря должно поддерживаться круглогодичное коммерческое судоходство).

## На пути в порт

Отдельная сложная задача, которую предстоит решить при модернизации СМП, — строительство портов международного класса.

В советское время на Севморпути были построены промежуточные порты захода: Певек, Тикси, Хатанга, Диксон,

Амдерма и другие, которые соответствовали параметрам арктического флота.

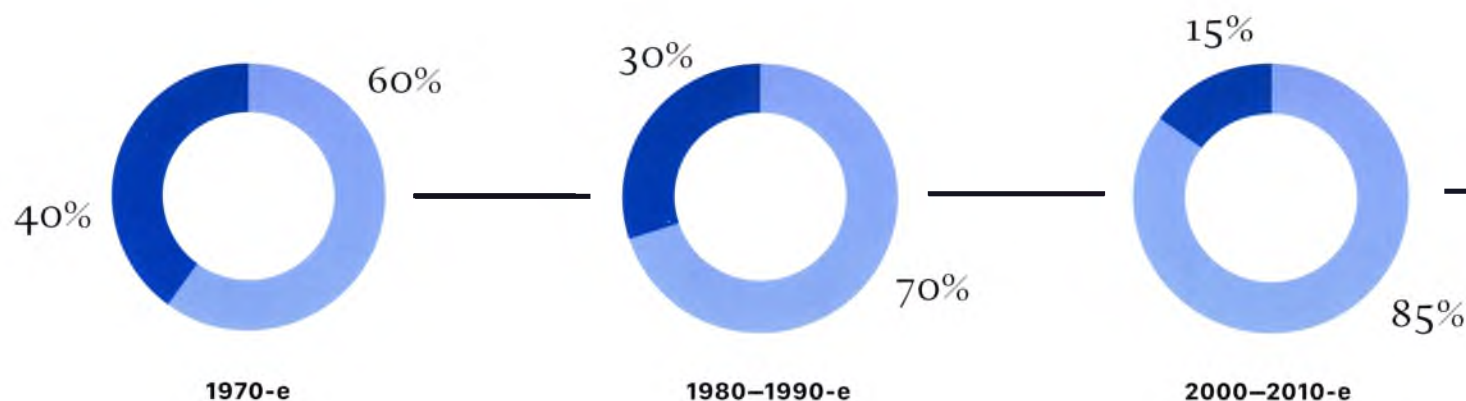
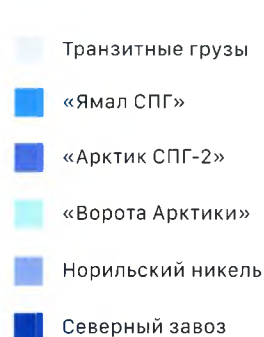
Сквозное судоходство по всей трассе станет экономически выгодным при транспортировке крупных партий углеводородов и других стратегически важных грузов на постоянной основе с использованием крупнотоннажного флота. Но порты не готовы к приему крупнотоннажников — не зря Сабетту строили с нуля, а «Ворота Арктики» пришлось выносить на рейд.

Инфраструктура СМП морально и физически устарела и требует капитального ремонта или же строительства абсолютно новых, отвечающих всем современным требованиям портов, таких как порт Сабетта.

Он вступил в завершающую фазу строительства в рамках уже упомянутого проекта «Ямал СПГ» и будет одной из важнейших точек системы круглогодичной навигации.

Беспрецедентный опыт масштабного строительства в малонаселенной местности в условиях вечной мерзлоты и с максимально коротким периодом навигации показал, что у Севморпути есть будущее.

Сеть таких портов на всем пространстве магистрали обеспечит ледовый флот необходимым оборудованием, услугами по бункеровке судов, грузовыми площадками, решат кадровую проблему и проблему проведения аварийно-спасательных мероприятий.



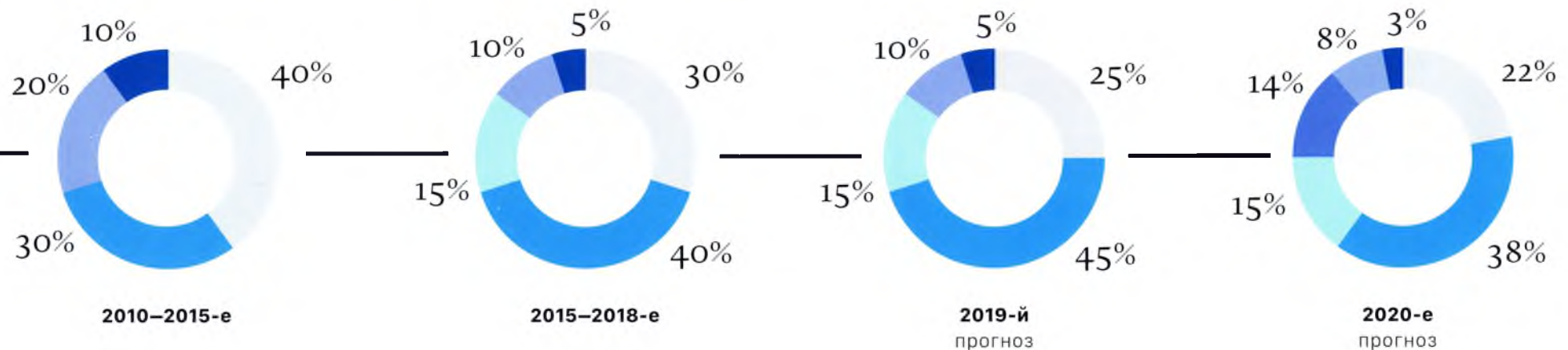
## Структура перевозок по СМП\*

\* По данным экспертного опроса, проведенного авторским коллективом книги.



Обитатели Арктики не боятся атомоходов  
(съемка капитана Дмитрия Лобусова  
с борта атомного ледокола «50 лет Победы»)

Сквозное судоходство по всей трассе станет экономически выгодным при транспортировке крупных партий углеводородов и других стратегически важных грузов на постоянной основе с использованием крупнотоннажного флота.



Будут строиться новые платформы. Если Сабетту построили на земле, то следующие заводы планируется строить на воде. В Кольском заливе строится завод по сборке блоков, остальные заводы появятся в прибрежной части.

## Ледокольная перезагрузка

С учетом жизненного цикла большинства проектов, достигающего 30 лет и более, особого внимания требует планирование и утверждение на уровне государства состава арктического ледокольного флота.

Без гарантированного ледокольного обеспечения проектов в акватории СМП на весь жизненный цикл инвестиционной привлекательности проектов не добиться.

Проводку транспортов во льдах обеспечивают четыре атомных ледокола: «50 лет Победы», «Таймыр», «Вайгач», «Ямал», дизель-электрические привлекаются при необходимости как дополнительные мощности. Работы ведутся круглый год на участке Западной Арктики: от пролива Вилькицкого и на запад, к Новой Земле.

Восточная Арктика гораздо суровее. Льды тяжелее, чем в том же Карском море.

Ледоколы старых проектов будут постепенно выводиться из эксплуатации. Их плановая утилизация завершится в 2039 году.

Им на смену придут новые ледоколы проекта 22220 (типа ЛК-60Я) — более мощные по сравнению с действующими (60 МВт против 55 МВт).

Также важна ширина судна. Советские ледоколы прорубают во льдах канал шириной 30 м, а ширина современных судов — 34 м, 45 м, газозовозов — 50 м.

Ширина новых ледоколов — 34 м, длина — 173,4 м. Два ледокола нового проекта спущены на воду — «Арктика» и «Сибирь». «Урал» будут спускать в мае 2019 года на воду, и еще в проекте два новых ледокола.

Однако настоящим прорывом станет серия атомных ледоколов проекта 10510 «Лидер». Планируемый период эксплуатации этих судов — с 2027 по 2067 год.

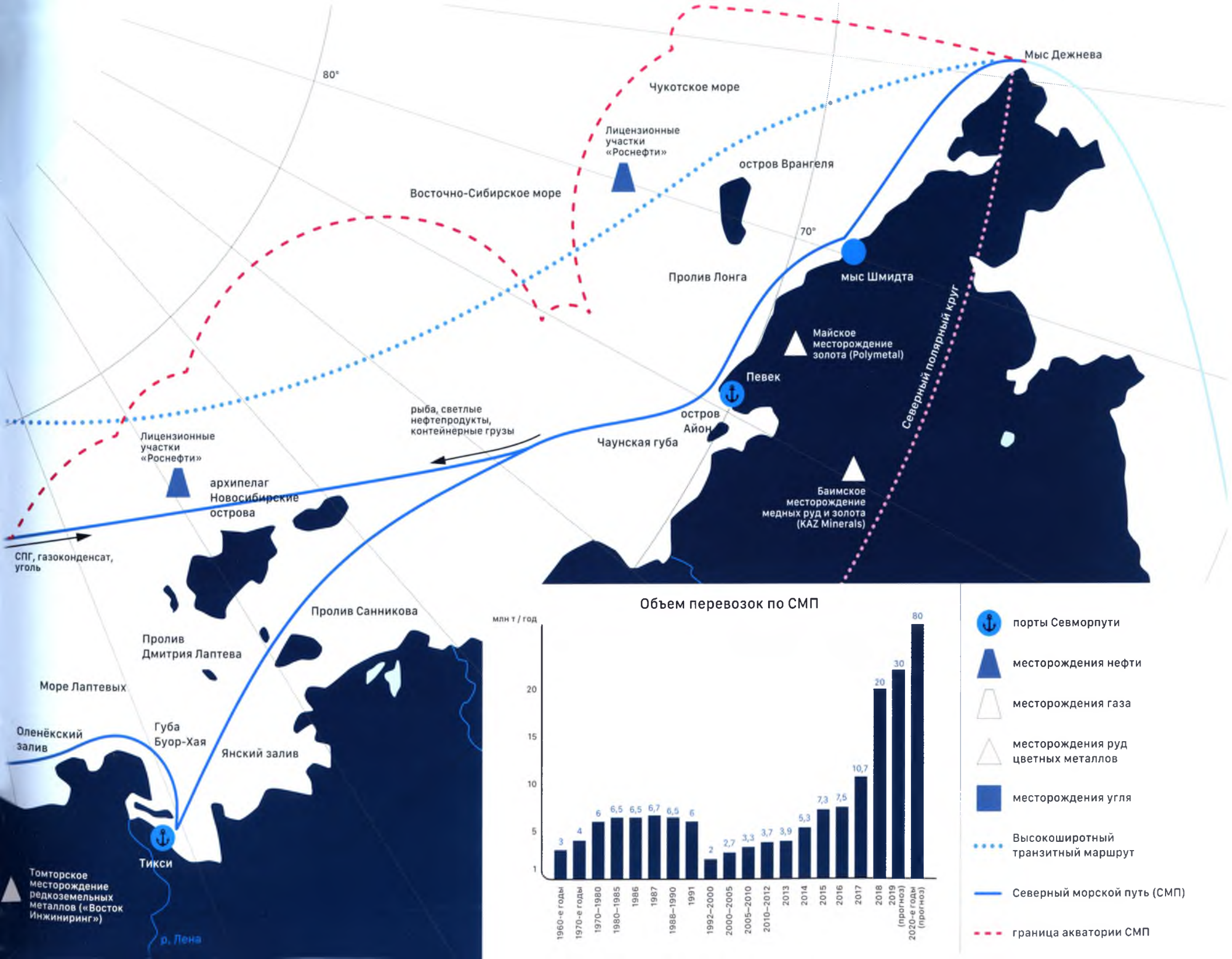
Мощность «Лидеров» невероятно высока — 120 МВт, или 160 тыс. лошадиных сил. Этот ледокол способен преодолевать четырехметровый лед, при этом двухметровый — со скоростью десять узлов, и создавать судоходный канал более 50 м. Он специально строится под газозовозы, которые в два раза шире других судов. Этого достаточно для проводки современных крупнотоннажных танкеров и газозовозов.

«Лидеры» будут ходить в акватории СМП (в 200-мильной исключительной экономической зоне России) через тяжелые льды восточного сектора Севморпути круглогодично и обеспечивать круглогодичную проводку крупнотоннажных судов для доставки продукции напрямую на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона.

Появление нового ледокольного флота принесет с собой и новые задачи. Под новые ледоколы нужно создавать ремонтные доки. Это проблему следует решать сейчас, потому что, когда придут новые ледоколы, все должно быть готово к их приему.

# АКВАТОРИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ





# АТОМНАЯ ОТРАСЛЬ: ПОЛИТИКА ОТКРЫТОСТИ

Парадоксально, но в такой традиционно закрытой системе, как система Росатома, был создан один из первых общественных советов в России. За свою десятилетнюю историю Общественный совет Госкорпорации «Росатом» стал центром реализации политики открытости атомной отрасли и выстраивания конструктивного диалога с обществом.





#### ТЕКСТ

Ольга СЕРГЕЕВА

Одна из важных форм открытости — взаимодействие с экологическими общественными организациями и учеными России по реализации множества интересных и важных проектов.

При активном участии Общественного совета Госкорпорации «Росатом» уже много лет проводится работа по ликвидации накопленного экологического ущерба в Арктической зоне Российской Федерации: утилизация атомных подводных лодок,

надводных кораблей с ядерной энергетической установкой, судов атомного технологического обслуживания, атомных ледоколов, выведенных из эксплуатации, и реабилитация радиационно опасных объектов, обращение с отработанным ядерным топливом и радиоактивными отходами, накопленными в результате военной и иной деятельности, реабилитация радиационно опасных объектов, создание специализированной инфраструктуры.

Важный аспект в реализации политики открытости — регулярное обсуждение с научным сообществом, профессионалами, общественными организациями, населением на открытых площадках форумов-диалогов вопросов экологической, ядерной, радиационной безопасности организаций атомной отрасли.

С 2009 года впервые за всю историю атомной отрасли начали публиковаться отчеты по экологической безопасности всех экологически значимых предприятий Госкорпорации «Росатом». И это стало первым большим шагом к представлению широкой общественности ранее закрытых материалов, шагом к открытости атомной отрасли России.

Шагом особенно важным, учитывая, что атомная отрасль — это щит общества: военный, энергетический, научный, социокультурный. Атомщики — профессионалы высочайшего класса. Исторически сложилось, что всей страной создавали ядерный оружейный комплекс, атомную энергетику, атомный ледокольный флот.

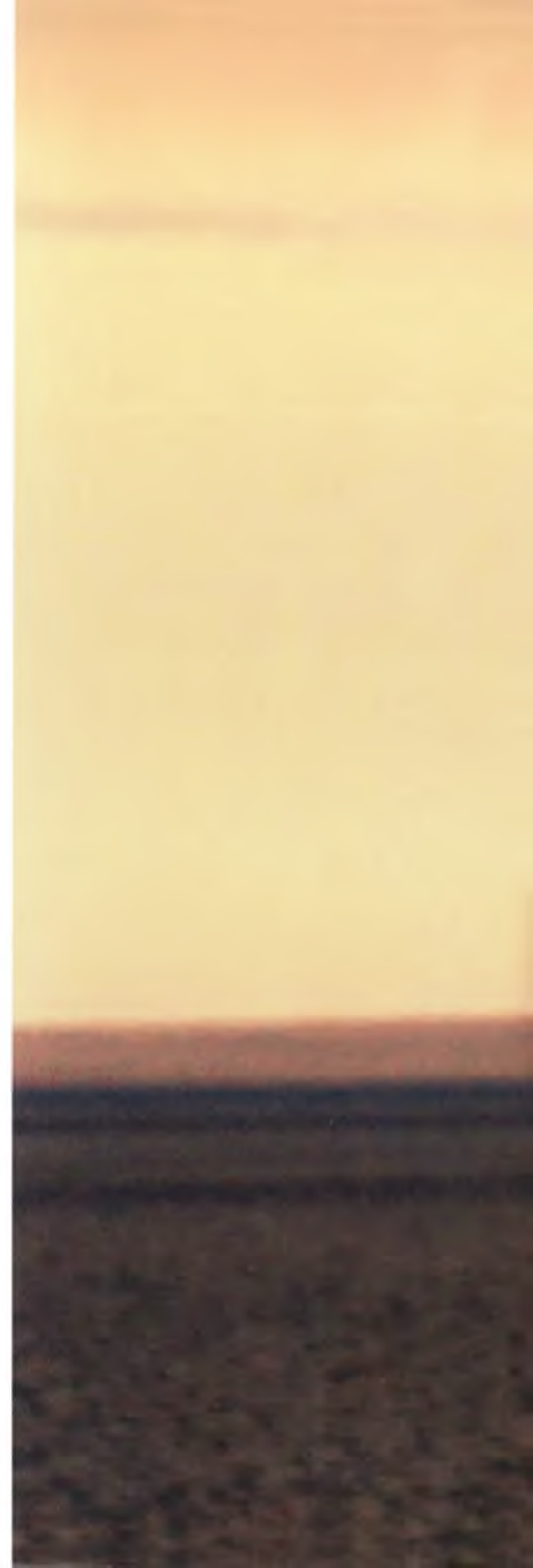
Благодаря усилиям работников предприятий отрасли, членам их семей, живущих в атомных городах — в стране Росатом, созданы и освоены технологии, с помощью которых Россия сохраняет лидирующие позиции в мире.

Атомная отрасль — это щит общества: военный, энергетический, научный, социокультурный. Атомщики — профессионалы высочайшего класса. Исторически сложилось, что всей страной создавали ядерный оружейный комплекс, атомную энергетику, атомный ледокольный флот. Благодаря усилиям работников предприятий отрасли, членам их семей, живущих в атомных городах — в стране Росатом, созданы и освоены технологии, с помощью которых Россия сохраняет лидирующие позиции в мире.

## II

# ФЛОТ: ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ

За всю 60-летнюю историю атомного ледокольного флота России атомные ледоколы прошли десятки тысяч морских миль, осуществили проводки судов с миллионами тонн грузов на борту. В 2019 году в Росатомфлоте четыре атомных ледокола: «Ямал», «50 лет Победы», «Таймыр» и «Вайгач» и атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть». В ближайшие годы флот увеличится почти вдвое за счет новейших атомных ледоколов.







**Мустафа Кашка**

# «Уверен, в ближайшем будущем нам предстоит открыть новую страницу освоения Арктики»

Мустафа Кашка более 30 лет работает на атомном ледокольном флоте. Из них 13 лет ходил в море на атомном ледоколе «Арктика», 23 года был руководителем на различных должностях на ледоколе и берегу. С 2018 года — и. о. генерального директора ФГУП «Атомфлот»,

с 2019 года — генеральный директор. Создание и деятельность Росатомфлота, по его убеждению, дали возможность сохранить и развить атомный ледокольный флот страны. ФГУП «Атомфлот» обеспечивает России уникальные преимущества в использовании морской арктической магистрали.





ТЕКСТ  
ДМИТРИЙ АЛЕКСАНДРОВ

## У атомных ледоколов много работы

- **Мустафа Мамединович, наступивший год — юбилейный для атомного флота. Каким встретит атомный флот этот юбилей?**
- Мы все готовимся к приему новых ледоколов. Важно, что это происходит в юбилейный год и что принято решение о строительстве третьего и четвертого серийных атомных ледоколов. Все предприятие видит и внимание руководства Госкорпорации «Росатом», и руководства страны к проблеме развития Арктики, и это дает уверенность в дальнейшей работе и загруженности «Атомфлота».
- **Какие новые требования возникают к флоту в связи с ростом грузоперевозок по Севморпути?**
- Во-первых, все жестче ставится вопрос о поддержании технической готовности ледоколов, увеличивается эксплуатационное время их работы, и с целью обеспечения потребностей заказчика нам, безусловно, нужно сокращать периоды ремонтов. Повышенные требования как к оборудованию, так и к людям диктуют нам время. Персонал должен быть более подготовленный: нужно знание английского языка, юридических норм при работе с иностранными заказчиками. Должен постоянно расти имидж «Атомфлота» с точки зрения его возможностей не просто для оказания услуг на внутреннем рынке, но и для иностранных заказчиков. Право на ошибку становится все дороже для нас.
- **Почему важно делать акцент именно на атомные ледоколы, а не на дизельные?**
- В период принятия решения о строительстве атомных ледоколов еще 60 лет назад были определены их преимущества. Уже в тот момент стало понятно, что при мощности судов, и не только ледоколов, более 30 тыс. лошадиных сил выгода от использования атомной энергии становится бесспорной. Примером может служить работа наших ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» в Обской губе.

Для сравнения: дизель-электрический ледокол аналогичной и даже чуть меньшей мощности 36 000 л. с. (около 26 МВт) типа «Ермак» потребляет более 140 т органического топлива в сутки на максимальных режимах эксплуатации. Соответственно, эксплуатационная стоимость затрат выше, чем на атомном ледоколе.

Помимо этого не надо забывать про автономность работы ледокола. Сейчас у ледоколов много работы, и любое отвлечение их от непосредственного выполнения функций, будь то заход в порт для дозаправки или для ремонта, соответствующим образом влияет на финансовый результат работы как самих ледоколов, так и проводимых ими судов. Как вы понимаете, атомные ледоколы требуют замены топлива, в обывательской терминологии заправляются приблизительно раз в пять лет.

Дизель-электрические имеют автономность плавания около 30–40 суток. Наша практика эксплуатации говорит сама за себя: так, в период 2017–2018 годов за пять месяцев работы ледоколов время их стоянки составило менее трех дней (каждого из них). Учитывая все эти факты, чтобы сделать выводы о конкурентных преимуществах атомных ледоколов, не нужно быть профессионалом.

Кроме всего прочего, необходимо отметить еще два момента: во-первых, осадка дизель-электрического ледокола с большим запасом топлива на борту, безусловно, будет выше атомного, что может быть критическим при работе ледокола в условиях сибирских рек, где реализуются основные арктические углеводородные проекты, во-вторых, экология.

Атомный ледокол не выбрасывает такого количества оксида серы и азота, углекислого газа, как суда на углеводородном топливе, и по праву считается самым экологически чистым в Арктике.

— **Оцените техническое состояние судов атомного ледокольного флота.**

— В настоящий момент делается все для поддержания технического состояния ледоколов. ФГУП «Атомфлот» совместно с «ОКБМ Африкантов» выполняет плановые работы по продлению ресурса ядерных энергетических установок атомных ледоколов, а также продлило ресурс эксплуатации судов АТО, что нашло отражение в комплексном плане развития Северного морского пути.

Планомерное выполнение программы по продлению ресурса реакторных установок позволяет ФГУП «Атомфлот» полностью исключить возникновение ледовой паузы и при строгом выполнении контрактных обязательств плавно перейти к эксплуатации универсальных атомных ледоколов проекта 22220. Росатомфлот располагает мощной ремонтной базой. Совместно с АО «Атомэнергоремонт» мы поддерживаем ледоколы в надлежащем состоянии.

## Вопросы решенные и пока не решенные

— **В 2008 году флот был передан из Мурманского морского пароходства в Росатом. Какие проблемы за это время удалось решить, какие еще нуждаются в решении?**

— Из тех вопросов, которые удалось решить, это, безусловно, поэтапное продление ресурса, о котором говорилось выше. На момент передачи ледоколов стоял вопрос о том, что эксплуатация ледокольного флота не может продолжаться из-за накопленных проблем с радиоактивными отходами, отработанным ядерным топливом. Благодаря федеральной

Должен постоянно расти имидж «Атомфлота» с точки зрения его возможностей не просто для оказания услуг на внутреннем рынке, но и для иностранных заказчиков. Право на ошибку становится все дороже для нас.

целевой программе «Ядерная радиационная безопасность в России 2008–2015 годов» и новой, которая сейчас работает, предусматривающей реализацию в 2015–2020 годы, эти вопросы удалось решить.

Мы приступили к утилизации в том числе судов атомно-технологического обслуживания. Утилизирована плавучая техническая база «Володарский», в завершающей стадии утилизации находится плавтехбаза «Лепсе».

В стадии окончательного вывода из эксплуатации и утилизации находятся атомные ледоколы «Сибирь» и «Арктика». Это то, что нам удалось сделать. Из тех вопросов, которые еще предстоит решить, — это вопрос с персоналом: необходимость более оперативной подготовки персонала для вводимых ледоколов.

## Точка роста судостроения

— **Расскажите о программе строительства новых ледоколов. Каковы перспективы их ввода в эксплуатацию?**

— В настоящий момент строятся три атомных универсальных ледокола. К сожалению, они не были сданы судостроителями в те сроки, которые изначально определялись, но тем не менее строительство идет, и заметно, что Балтийским заводом набирается современный актуальный опыт. Кроме того, активность многих предприятий, участвующих в строительстве, более высокая, чем на начальных стадиях строительства.

Следует отметить, что строительство ледокола стало ключевым проектом, ощутимой точкой роста российского судостроения. Балтийский завод из состояния, близкого к банкротству, с численностью работников менее 2000 человек в 2012 году превратился в успешное предприятие, на котором сейчас работает порядка 5000 человек. Завод имеет планы развития и стремится применять самые современные технологии. Восстановлены компетенции по изготовлению паротурбинных установок Кировского завода, созданы фактически новые компетенции в области систем электродвижения в НИЦ Крылова. Однако главное — в российском судостроении не утрачены опыт и знания, накопленные за последние 60 лет, что могло произойти, если бы не уделялось такого значительного внимания со стороны Правительства Российской Федерации этому направлению.

Что касается сроков завершения строительства и введения в эксплуатацию новых универсальных атомных ледоколов,

мы ожидаем головной ледокол на рубеже 2019–2020 годов и далее в 2021, 2022 годах по ледоколу. В настоящее время подписываются контракты по третьему и четвертому серийным ледоколам. Подтверждение строительства ледокола «Лидер» говорит о том, что эта компетенция в стране восстановлена.

## Кадры для активного роста

— **Как во ФГУП «Атомфлот» решается кадровая проблема?**  
— В текущий момент требуется повышать компетенции персонала, требуется постоянное обучение и обновление. В период активного роста нам необходим штат грамотных, высококвалифицированных специалистов.

Универсальные атомные ледоколы проекта 22220 — это суда нового поколения. В них все отвечает запросам времени: они высокоавтоматизированные (по сравнению с атомным ледоколом «50 лет Победы» экипаж универсального атомного ледокола меньше почти в два раза). Атомоходы оснащены двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки нового поколения «Ритм-200» мощностью 175 МВт, специально разработанной для этого судна. «Ритм-200» — инновационная, не имеющая зарубежных аналогов и полностью отечественная разработка одного из старейших конструкторских бюро атомной отрасли «ОКБМ Африкантов».

Для подготовки экипажей УАЛ в октябре 2018 года в Санкт-Петербурге на площадке ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова» состоялось открытие Центра морских арктических компетенций, создаваемого по инициативе и при участии ФГУП «Атомфлот». Центр — первая в стране морская образовательная организация, предназначенная для подготовки, повышения квалификации, поддержания профессиональных компетенций и периодической переподготовки персонала атомного ледокольного флота нового поколения.

Уникальный тренажерный комплекс по управлению реакторной установкой «Ритм-200» — ядро Центра морских арктических компетенций. Его основная задача — обеспечение подготовки целевой аудитории из числа студентов опорных вузов для потребностей атомного ледокольного флота в необходимом персонале по программам морских профессий.

В российском судостроении не утрачены опыт и знания, накопленные за последние 60 лет, что могло произойти, если бы не уделялось такого значительного внимания со стороны Правительства Российской Федерации этому направлению.

С вводом в эксплуатацию универсальных атомных ледоколов следует взвешенно подходить к подбору персонала. Каждый специалист влияет на итоговый результат командной работы. Цена ошибки увеличивается в разы.

Росатомфлотом подписаны соглашения о сотрудничестве с Волжским государственным университетом водного транспорта, Государственным университетом морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, Нижегородским государственным техническим университетом имени Р. Е. Алексеева, Сибирским государственным университетом водного транспорта, Национальным исследовательским Томским политехническим университетом, Северным (Арктическим) федеральным университетом имени М. В. Ломоносова.

Самые востребованные профессии: электромеханик, механик и судоводители.



Новый ледокол проекта 22220



## ЛИЧНОЕ ДЕЛО

### Мустафа Кашка

Родился 11 мая 1964 года. Окончил Новороссийское высшее инженерное морское училище по специальности «эксплуатация судовых силовых установок». Квалификация — инженер-судомеханик. В 1987 году был принят на работу в Мурманское морское пароходство на должность мастера АППУ атомной группы судов. Работал на атомоходах «Арктика», «Россия», «Сибирь». В 2003 году назначен заместителем технического директора атомного флота (департамент технической эксплуатации атомного флота ОАО «Мурманское морское пароходство»). В 2007–2008 годах — главный инженер ФГУП «Северное федеральное предприятие по обращению с радиоактивными отходами» (ФГУП «СевРАО»). С 2008 года — первый заместитель генерального директора — главный инженер ФГУП «Атомфлот». С 2018 года — и. о. генерального директора ФГУП «Атомфлот», с 2019 года — генеральный директор Росатомфлота.

## Сложная ситуация как толчок для развития

- **Каково ваше управленческое кредо?**  
— «Делай, что должен, и будь, что будет».
- **Кто больше всего повлиял на ваше становление в профессии?**  
— Я по базовой специальности инженер-судомеханик. Поэтому повлияли прежде всего такие профессионалы, как Эдуард Сергеевич Ташев, Виктор Александрович Мизгирев, Евгений Владимирович Жуйков, Вячеслав Владимирович Рукша и Станислав Акимович Головинский.
- **Расскажите о жизненных ситуациях, которые больше всего повлияли на вас.**  
— Из жизненных ситуаций больше всего повлияли те события, которые происходили на атомном ледоколе «Арктика» в 1995–1996 годах. Где были впервые течи первого контура, которые помогли на тот момент достаточно молодому человеку сконцентрироваться и в жестком лимите времени провести этот ремонт.  
Позволили расширить круг общения, познакомиться со многими институтами и ведомствами.  
С одной стороны, это была тяжелая ситуация, с другой стороны, она дала серьезный толчок для развития. Главными механиками на тот момент работали Сергей Михайлович Маркин и Вячеслав Евгеньевич Мелихов.

## Преодолеть боязнь атома

- **Каким вы видите российский атомный флот через 10–20 лет?**  
— Российский флот... Уверен, в ближайшем будущем нам предстоит открыть новую страницу освоения Арктики. Новые увеличенные мощности — новые рекорды грузооборота на Северном морском пути, это то, что нас ждет совсем скоро.



# АРКТИЧЕСКИЙ КОСМОС

Проект по созданию и развитию атомного ледокольного флота по своим масштабам, значимости, объемам созданных и использованных технологий сравним с космической программой. В области гражданского атомного флота Россия находится в уникальном положении. Такого флота нет ни у одной страны мира — он обеспечивает стране преимущества в освоении Арктики.

ТЕКСТ

АНТОН БУРСАК

## Время «Ленина»

Официальной датой рождения отечественного атомного ледокольного флота является день подъема государственного флага на ледоколе «Ленин» — 3 декабря 1959 года. «Ленин» был первым в мире надводным судном, оснащенным ядерной силовой установкой, и первым атомным гражданским судном вообще. За время службы атомный ледокол преодолел 654,400 тыс. морских миль, проведя 3741 судно.

Вот лишь некоторые из его достижений. В 1961 году «Ленин» осуществил доставку зимовщиков на дрейфующую научно-исследовательскую станцию «Северный полюс-10» к северу от острова Врангеля в Чукотском море. Впервые такая задача была решена при помощи морского судна. Ранее персонал и необходимое оборудование на полярные станции доставлялись при помощи авиации.

«Ленин» доставил 510 т груза. После высадки полярников морякам предстояло еще расставить вдоль кромки многолетних льдов 15 дрейфующих радиоавтоматов — среди них знаменитые ДАРМСы (дрейфующие автоматические радиометеорологические станции), которые начали применяться в научных исследованиях советскими специалистами с 1953 года.

В 1970 году Министерство морского флота СССР приняло решение провести первую продленную навигацию на трассе Мурманск — Дудинка — Мурманск. Было решено проверить возможность проводки судов в этом районе в условиях полярной ночи в конце осени и в начале зимы.

Атомоход «Ленин» успешно реализовал задачу по проводке судна с грузом для Норильского горно-металлургического комбината. Это был новый этап в истории полярного мореплавания. С каждым годом количество судов на этой трассе увеличивалось, а навигация постепенно продлевалась до января-февраля, пока в итоге не стала круглогодичной.

А в июне 1971 года атомный ледокол «Ленин» совершил первый сверххранний высокоширотный сквозной рейс по трассе Северного

морского пути — совместно с дизель-электрическим ледоколом «Владивосток» прошел из Мурманска в дальневосточный порт Певек.

Так было положено начало транзитным перевозкам грузов по всей трассе Северного морского пути с обеспечением проводки транспортных судов атомоходами в высоких широтах.

## «Арктика» исследует и спасает

Следующий построенный в Советском Союзе ледокол — «Арктика» — введен в эксплуатацию в 1975 году. Он положил начало серии атомных ледоколов одноименного класса.

В 1977 году перед командой ледокола была поставлена задача впервые в истории достигнуть Северного полюса. Выйдя из порта Мурманска, «Арктика» за семь суток и восемь часов преодолела 2528 миль и достигла географической точки Северного полюса 17 августа.

Упохода, содной стороны, были политические цели — обозначить присутствие СССР в Арктике и продемонстрировать всему миру достижения советской науки и промышленности. Сдругой, экспедиция решила ряд важных научных задач и позволила изучить предельные возможности атомных ледоколов.

В 1983 году «Арктика» доказала незаменимость атомного ледокольного флота в выполнении спасательных операций. В восточном секторе Арктики в ледовую ловушку попало более 50 судов, в том числе новейшие дизельные ледоколы «Ермак» и «Адмирал Макаров».

Под угрозой оказались не только суда, но и жизнеобеспечение арктических поселков, ожидавших сезонного завоза. Атомоход «Арктика» в качестве ледокола-лидера сумел высвободить караваны судов из ледового плена.

## Пять «Арктик»

С 1971 по 1992 год на Балтийском заводе в Ленинграде было построено пять атомных ледоколов класса «Арктика»: помимо,

В 1977 году перед командой ледокола была поставлена задача впервые в истории достигнуть Северного полюса. Выйдя из порта Мурманска, «Арктика» за семь суток и восемь часов преодолела 2528 миль и достигла географической точки Северного полюса 17 августа.

собственно, «Арктики» это «Сибирь», «Россия», «Советский Союз» и «Ямал». С 1982 по 1988 год на Керченском судостроительном заводе «Залив» построен атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть».

Атомные ледоколы «Таймыр» и «Вайгач» строились по заказу СССР на судостроительной верфи компании Wartsila в Финляндии с 1985 по 1990 год. При этом использовались советское оборудование и сталь.

«Таймыр» приняли в эксплуатацию 6 апреля 1988 года, а «Вайгач» — 6 марта 1989 года. Благодаря уменьшенной осадке они могли осуществлять проводку судов на мелководных участках Северного морского пути, работать в устьях сибирских рек.

## Спад в 1990-е и новый рост в 2000-е

В 1990-е годы был спущен на воду только один атомоход — «50 лет Победы», заложенный еще в советские времена. Атомный ледокол был введен в эксплуатацию в 2007 году и до сих пор является флагманом атомного ледокольного флота. Пять атомоходов — «Ленин», «Арктика», «Сибирь», «Россия» и «Советский Союз» — выведены из эксплуатации.

С начала 2000-х государство постепенно пересматривало свои взгляды на экономические перспективы атомного ледокольного флота и его значимость для освоения Арктики и геополитического влияния страны.

В 2008 году на основании Указа президента Российской Федерации № 369 от 20 марта 2008 года «О мерах по созданию Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» ФГУП «Атомфлот» вошло в состав Госкорпорации по атомной энергии «Росатом» с передачей ей с 28 августа 2008 года в хозяйственное ведение судов с ядерной энергетической установкой и судов атомно-технологического обслуживания.

## Экономика идет северным путем

Сегодня атомные ледоколы обеспечивают проводку судов в акватории Северного морского пути в замерзающие порты, проведение научно-исследовательских экспедиций, аварий-

но-спасательных операций во льдах на акватории СМП и неарктических замерзающих морей, а также проводят туристические круизы на Северный полюс.

Атомный флот оказался востребован в программах освоения Арктики, начатых в 2000-е годы. Атомные ледоколы открывают доступ к территориям, которые до этого невозможно было осваивать.

Без атомных ледоколов невозможно было бы обеспечить функционирование Северного морского пути, который является главной судоходной магистралью Арктики. Он соединяет порты Европы и Дальнего Востока, проходит через моря Северного Ледовитого океана. Его длина составляет 5600 км.

Значение арктических акваторий для внутренних нужд России в последние несколько лет также существенно выросло. Объем грузоперевозок по Северному морскому пути, согласно данным Росморречфлота, по итогам 2017 года составил 10,7 млн т.

В 2016 году объем грузоперевозок по СМП достиг 7,5 млн т, таким образом, в 2017 году грузопоток по СМП увеличился на 42,6%. В 2017 году в акватории СМП морскими судами было перевезено 9,7 млн т различных грузов, перевозки речными судами составили 797,2 тыс. т грузов. Кроме того, транзитными судами перевезено еще 194,4 тыс. т.

Росморречфлот прогнозирует, что к 2020 году объем перевозок грузов по СМП составит 44 млн т, а к 2030 году он возрастет до 70 млн т. Ожидается, что основной объем грузов будет связан с перевозкой энергоресурсов: сжиженного природного газа (СПГ), нефти, угля, металлов. А Минприроды России оценивает ежегодные перевозки по СМП в 40–43 млн т к 2020 году и 60–70 млн т к 2030 году.

Согласно Указу президента РФ, ежегодные объемы перевозок по СМП должны достичь 80 млн т к 2024 году. В 2017 году под проводкой атомных ледоколов в акватории Северного морского пути было 492 судна общей валовой вместимостью 7 175 704 т, тогда как в 2016-м — 410 судов общей валовой вместимостью 5 288 284 т. Рост объемов проводки грузов атомными ледоколами по итогам 2018 года обещает быть еще более впечатляющим.

Ежегодно по Северному морскому пути идет северный завоз для 20 млн человек на Крайнем Севере. Безопасность плавания судов по Северному морскому пути напрямую зависит от мощ-

Ежегодно по Северному морскому пути идет северный завоз для 20 млн человек на Крайнем Севере. Безопасность плавания судов по Северному морскому пути напрямую зависит от мощного ледокольного атомного флота.

ного атомного ледокольного флота. Увеличение грузового потока по Севморпути, который функционирует практически круглогодично, ведет к значительному росту потребности по обеспечению Арктики атомными ледоколами. Северные районы Красноярского края, Чукотка, Якутия обеспечиваются товарами ежедневного потребления во многом благодаря круглогодичной навигации.

## Морская дорога для нефти и газа

Компании «Газпром», «Роснефть», ЛУКОЙЛ, «Норильский никель» давно и активно используют Севморпуть в своей деятельности. Северный морской путь может сыграть ключевую роль в реализации нескольких глобальных проектов по добыче полезных ископаемых.

Один из наиболее значимых сегодня — арктический проект по производству и морскому экспорту сжиженного природного газа с полуострова Ямал «Ямал СПГ». Помимо оказания услуг по ледокольной проводке между ФГУП «Атомфлот» и ОАО «Ямал СПГ» заключен договор на оказание комплекса услуг портового флота на акватории порта Сабетта. Проект «Портофлот» открыл новое направление деятельности предприятия — предоставление услуг по портовому обслуживанию танкеров-газовозов в порту Сабетта.

При участии атомных ледоколов Росатомфлота в Арктике обеспечивается вывоз сырой нефти с Новопортовского месторождения, осуществляется вывоз готовой продукции ПАО «ГМК «Норильский никель», ведутся подготовительные работы по вывозу угля с полуострова Таймыр.

## Новые исследовательские экспедиции

Без российских атомных ледоколов не обходится ни одна сложная экспедиция в арктических широтах. В 2004 году атомный ледокол «Советский Союз» совместно со шведским дизельным ледоколом «Оден» обеспечивал ледовую безопасность буровых работ на Северном полюсе.

В 2007 году атомный ледокол «Россия» помогал в проведении работ на глубоководных аппаратах «Мир». В 2010 году атомный ледокол «Россия» провел экспедицию «Высокоширотная Арктика-2010» по эвакуации 15 российских полярников с дрейфующей станции «Северный полюс-37».

Это был беспрецедентный высокоширотный рейс в район Канадской котловины Северного Ледовитого океана в период максимального развития ледяного покрова. Научная дрейфующая станция «Северный полюс-37» была высажена на лед в сентябре

2009 года и эвакуирована в июне 2010-го, ранее изначально запланированного срока, в связи с расколом льдины.

Ледовый покров в период эвакуации оказался настолько прочным, что экипажу ледокола весом в 23 тыс. т и мощностью 75 тыс. лошадиных сил периодически приходилось давать задний ход для обхода особо сложных участков. Этот рейс ледокола «Россия» стал событием в истории мореплавания в высоких широтах Арктики.

Ранее срока пришлось также эвакуировать научно-исследовательскую дрейфующую станцию «Северный полюс-40», которая начала свою работу в октябре 2012 года. В мае 2013 года льдина, на которой она находилась, начала разрушаться, и к станции отправили атомный ледокол «Ямал», который в начале июня забрал с «СП-40» всех полярников.

## Обновление флота

Атомный ледокольный флот обеспечен заказами, и основная задача — обновление флота. Построенные при СССР ледоколы вырабатывают свой ресурс, и их необходимо выводить из эксплуатации. На сегодняшний день выведены из эксплуатации пять атомных ледоколов.

Заменить выведенные из эксплуатации суда должны новые универсальные атомные ледоколы проекта 22220, которые строятся сейчас на АО «Балтийский завод». Головной универсальный атомный ледокол носит название «Арктика» и будет введен в эксплуатацию в наступившем году. Два серийных универсальных атомных ледокола «Сибирь» и «Урал» планируется ввести в эксплуатацию в 2020 и 2021 годах.

Они позволяют наиболее эффективно использовать преимущества атомного ледокольного флота России в освоении Арктики.





РОСАТОМ

# АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ СССР И РОССИИ





## Атомный ледокол «Ленин»

Построен на Адмиралтейском заводе.

Принят в эксплуатацию в 1959 году, выведен из эксплуатации в 1989 году.

### Характеристики

Водоизмещение **16 000 т**  
 Длина **134 м**  
 Ширина **27,6 м**  
 Высота **16,1 м**  
 Осадка **10,5 м**  
 Мощность **44 тыс. л. с.**  
 Скорость **18 узлов**  
 Ядерная энергетическая установка — первоначально три реактора типа ОК-150, в 1966 году заменены на реакторы ОК-900

### Вехи трудовой биографии ледокола

Только за первые шесть лет эксплуатации «Ленин» прошел свыше 82 тыс. морских миль и самостоятельно провел более 400 судов. За все время эксплуатации прошел 654 тыс. миль, из них во льдах 563,6 тыс. миль.

Первое в мире гражданское судно с ядерной энергетической установкой.

С появлением атомохода значительно расширились сроки навигации в акватории Северного морского пути, на Дудинской линии и к Харасавэю (полуостров Ямал). Ушли в прошлое вынужденные зимовки судов, случавшиеся при тяжелых навигациях.

В 1961 году атомный ледокол «Ленин» впервые доставил зимовщиков на полярную дрейфующую научно-исследовательскую станцию «Северный полюс-10» к северу от острова Врангеля в Чукотском море. Подобные операции неоднократно осуществлялись впоследствии другими атомными ледоколами.

Выведен из эксплуатации в 1989 году. В мае 2009 года атомный ледокол поставлен у морского вокзала Мурманска, открыт для посещения.

### Капитаны

Пономарев Павел Акимович  
 Соколов Борис Макарович  
 Кучиев Юрий Сергеевич  
 Смирнов Андрей Алексеевич  
 Баринов Александр Николаевич  
 Энтин Григорий Абрамович  
 Шестопалов Валерий Иванович  
 Черненко Василий Иванович  
 Кастерин Александр Епифанович  
 Давыдянец Валентин Сергеевич

### Награды

Орден Ленина



## Атомный ледокол «Арктика»

В 1982-1986 годах «Леонид Брежнев».

Построен на Балтийском заводе. Проект 10520.

Введен в эксплуатацию в 1975 году, выведен из эксплуатации в 2008 году.

### Характеристики

Водоизмещение 23 460 т  
Длина 148 м  
Ширина 30 м  
Высота 17,2 м  
Осадка 10 м  
Мощность  
55 000 кВт (75 тыс. л. с.)  
Скорость 20,8 узла  
Ядерная энергетическая  
установка — два ядерных  
реактора ОК-900А

### Вехи трудовой биографии ледокола

«Арктика» — головной в серии атомных ледоколов второго поколения. Именно он 17 августа 1977 года совершил поход на Северный полюс, посвященный 60-летию Октябрьской революции. Впервые в истории кораблем в надводном положении был достигнут Северный полюс. Участвовал во многих летних и зимних навигациях по Северному морскому пути. Сыграл решающую роль в спасательной операции осенью 1983 года в восточном районе Арктики, позволившей уберечь от гибели и зимовки десятки судов с народно-хозяйственными грузами для населения Чукотки.

В 1998 году осуществлял проводку немецкого научно-исследовательского судна «Поларштерн». Целью экспедиции было исследование хребта

Альфа, входящего в область Центрально-Арктических поднятий Северного Ледовитого океана, восточнее хребта Ломоносова.

В 2004 году осуществил проводку научно-экспедиционного судна «Академик Федоров», с борта которого была высажена дрейфующая станция «Северный полюс-33».

На 25-м году эксплуатации проработал ровно год без заходов в порты. Реакторы «Арктики» отработали 177 тыс. часов при проектных 100 тыс.

Прошел более 1 млн миль.

### Капитаны

Кучиев Юрий Сергеевич  
Красовский Владимир Николаевич  
Голохвастов Василий Александрович  
Ламехов Анатолий Алексеевич  
Майнагашев Бронислав Семенович  
Улитин Григорий Алексеевич  
Баринев Александр Николаевич  
Куликов Владимир Семенович  
Лобусов Дмитрий Викторович  
Арутюнян Владимир Грачавич  
Папко Сергей Прокофьевич  
Власенко Евгений Владимирович

### Награды

Орден Октябрьской революции



## Атомный ледокол «Сибирь»

Построен на Балтийском заводе. Проект 10520.  
Введен в эксплуатацию в 1978 году, выведен из эксплуатации в 1993 году.

### Характеристики

Водоизмещение 21 120 т  
Длина 148 м  
Ширина 30 м  
Высота 17,2 м  
Осадка 11 м  
Мощность 75 тыс. л. с.  
Скорость 20,6 узла  
Ядерная энергетическая установка — два ядерных реактора ОК-900А

### Вехи трудовой биографии ледокола

В 1978 году осуществил ранний (май–июнь) высокоширотный рейс с ДЭ «Капитан Мышевский» с запада на восток по Северному морскому пути. Весной 1978 года атомным ледоколом «Сибирь» и ледоколом «Капитан Сорокин» впервые была осуществлена круглогодичная навигация на линии Мурманск — Дудинка. В мае 1987 года научно-исследовательская экспедиция на борту атомохода в приполюсном районе эвакуировала дрейфующую станцию «Северный полюс-27», высадила и обустроила новую — «СП-29». 25 мая 1987 года в 15 часов 59 минут по московскому времени ледокол «Сибирь» вышел в географическую точку Северного полюса, став вторым в истории надводным судном, достигшим Северного полюса.



## Атомный ледокол «Россия»

Построен на Балтийском заводе. Проект 10520.  
Введен в эксплуатацию в 1985 году, выведен из эксплуатации в 2013 году.

### Характеристики

Водоизмещение 23 000 т  
Длина 150 м  
Ширина 30 м  
Высота 17,2 м  
Осадка 11 м  
Мощность 75 тыс. л. с.  
Скорость 20,6 узла  
Ядерная энергетическая установка — два ядерных реактора ОК-900А

### Вехи трудовой биографии ледокола

Принимал участие во многих летних и зимних навигациях в акватории Северного морского пути и в Белом море. Осуществил ряд экспериментальных транзитных проводок судов. В 1990 году впервые в истории аркти-

ческих путешествий совершил круизный рейс для иностранных туристов на Северный полюс. В 2007 году обеспечил исследование континентального шельфа России на Северном полюсе с использованием глубоководных аппаратов «Мир-1» и «Мир-2» с борта судна «Академик Федоров». В 2011 году 17 сентября атомоход отправился из Мурманска на Северный полюс с членами экспедиции «Арктика-2011» на борту. В марте–апреле 2012 года и феврале–апреле 2013 года ледокол работал в Финском заливе и обеспечивал проводку танкеров.



## Атомный ледокол «Советский Союз»

Построен на Балтийском заводе. Проект 10520.

Введен в эксплуатацию в 1989 году, выведен из эксплуатации.

### Характеристики

Водоизмещение **23 000 т**  
Длина **150 м**  
Ширина **30 м**  
Высота **17,2 м**  
Осадка **11 м**  
Мощность **75 тыс. л. с.**  
Скорость **20,6 узла**  
Ядерная энергетическая установка — **два ядерных реактора ОК-900А**  
Конструктивная особенность — **подготовлен для быстрого дооборудования в боевой корабль**

### Вехи трудовой биографии ледокола

Обеспечивал круглогодичные навигации в западном и восточном районах Арктики, принимал участие в спасательных операциях. В 1991, 1992, 1997 и 1998 годах «Советский Союз» совершал рейсы к Северному полюсу с туристами на борту. Во время круиза в 1992 году на стоянке в точке Северного полюса 23 августа на флагштоке судна были подняты Андреевский флаг и флаг Санкт-Петербурга в честь русских мореплавателей и корабелов Балтийского завода.

В марте 2002 года во время стоянки ледокола у причала в Мурманске впервые в практике его энергетическую установку использовали для электроснабжения береговых объектов. При этом мощность установки достигала 50 МВт. Эксперимент прошел успешно. В 2004 году «Советский Союз» был одним из трех ледоколов, участвовавших в исследованиях влияния глобального потепления в Арктике.



## Атомный ледокол «Ямал»

Построен на Балтийском заводе. Проект 10520.  
Введен в эксплуатацию в 1992 году.

### Характеристики

Водоизмещение **23 460 т**  
Длина **150 м**  
Ширина **30 м**  
Высота **17,2 м**  
Осадка **11,08 м**  
Мощность **75 тыс. л. с.**  
Скорость **20,6 узла**  
Ядерная энергетическая установка — **два ядерных реактора ОК-900А**

Активно участвовал во многих навигациях в западном, восточном районах Арктики и на Белом море, а также в различных научно-исследовательских экспедициях, связанных с исследованиями континентального шельфа в Арктике и с обеспечением деятельности дрейфующих станций «Северный полюс».

В сентябре 2009 года атомоход эвакуировал группу археологов из бухты Ледяная Гавань архипелага Новая Земля.

### Действующие капитаны

Лембрик Александр Юрьевич  
Беликов Андриян Николаевич

### Вехи трудовой биографии ледокола

Рекордсмен по числу туристических рейсов к Северному полюсу. В 2000 году ледокол совершил экспедицию к Северному полюсу для встречи третьего тысячелетия. Всего он совершил 46 рейсов к Северному полюсу.



## Атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть»

Построен на Керченском судостроительном заводе «Залив».  
Введен в эксплуатацию в 1988 году. С 2007 года не эксплуатировался, в 2013 году восстановлен.

### Характеристики

Водоизмещение **61 088 т**  
Длина **260,1 м**  
Ширина **32,2 м**  
Высота **18,3 м**  
Осадка **11,8 м**  
Мощность **39 436 л. с.**  
Скорость **20,8 узла**  
Ядерная энергетическая установка **КЛТ-40**

Успешно обеспечивал грузоперевозки на ведущей трассе Северного морского пути Мурманск — Дудинка — Мурманск, заменяя на грузоперевозках данного направления два-три специализированных сухогруза.

С 2007 года судно оказалось неэксплуатируемым. В декабре 2013 года генеральным директором Госкорпорации «Росатом» Сергеем Кириенко было принято решение о восстановлении судна.

В декабре 2015 года «Севморпуть» успешно прошел ходовые испытания и вновь стал работать в полную силу.

### Вехи трудовой биографии лихтеровоза

Единственное в мире действующее транспортное судно с ядерной энергетической установкой. Способно самостоятельно следовать во льдах толщиной до 1,5 м. Первые годы эксплуатации работал на международных линиях.

### Действующие капитаны

Габбасов Фарид Шамильевич  
Марков Олег Анатольевич



## Атомный ледокол «Таймыр»

Построен на финской верфи «Вяртсиля». Проект 10580. Введен в эксплуатацию в 1988 году.

### Характеристики

Водоизмещение 20 000 т  
Длина 151,8 м  
Ширина 29,2 м  
Высота 15,2 м  
Осадка 8,1 м  
Мощность 50 тыс. л. с.  
Скорость 18,5 узла  
Ядерная энергетическая установка КЛТ-40М

### Вехи трудовой биографии ледокола

Главное судно с однореакторной энергетической установкой и уменьшенной осадкой, позволяющей осуществлять проводку судов на мелководных участках Северного морского пути, в Енисейском заливе и на реке Енисей. Работает в Обской губе, в Белом море. Многие годы наряду с ледоколом «Вайгач» остается основным ледоколом на маршруте Мурманск — Дудинка.

### Действующие капитаны

Киселев Сергей Владимирович  
Волков Павел Александрович



## Атомный ледокол «Вайгач»

Построен на финской верфи «Вяртсиля». Проект 10580. Введен в эксплуатацию в 1989 году.

### Характеристики

Водоизмещение 20 791 т  
Длина 151,8 м  
Ширина 29,2 м  
Высота 15,2 м  
Осадка 8,1 м  
Мощность 50 тыс. л. с.  
Скорость 18,5 узла  
Ядерная энергетическая установка КЛТ-40М

### Вехи трудовой биографии ледокола

Вместе с атомным ледоколом «Таймыр» многие годы обеспечивает круглогодичные проводки судов на Дудинской линии в Енисейском заливе и по реке Енисей, а также проводки судов в Обской губе. Работает в акватории Северного морского пути в западном и восточном районах Арктики и в Белом море.

### Действующие капитаны

Теницкий Андрей Васильевич  
Скрябин Александр Витальевич



## Атомный ледокол «50 лет Победы» (первоначально «Урал»)

Построен на Балтийском заводе. Проект 10521. Введен в эксплуатацию в 2007 году.

### Характеристики

Водоизмещение 25 840 т  
Длина 159,6 м  
Ширина 30 м  
Высота 17,2 м  
Осадка 11 м  
Мощность 75 000 л. с.  
Скорость 21,4 узла  
Ядерная энергетическая установка ОК-900А

**Конструктивные особенности**  
создан экологический отсек, оснащенный новейшим оборудованием для сбора и утилизации всех продуктов жизнедеятельности судна

### Вехи трудовой биографии ледокола

Крупнейший ледокол в мире.  
С 2008 года совершает рейсы к Север-

ному полюсу с туристами на борту. Впервые в истории арктической навигации совершил сверхпоздний транзитный рейс: 21 декабря 2016 года в районе Берингова пролива взял под проводку модулевоз AUDAX, сухогруз «Арктика-1» и танкер «Штурман Овцын». Рейс завершился 3 января 2017 года.

В том же году 25 августа завершил в Мурманске рекордный рейс до Северного полюса, в ходе которого вершина Земли была достигнута по воде за трое суток.

### Действующие капитаны

Лобусов Дмитрий Викторович  
Щапин Олег Михайлович



## Атомный ледокол «Арктика»

Проект 22220. Строится на Балтийском заводе. Ввод в эксплуатацию в 2019 году.

### Характеристики

Водоизмещение 33 540 т  
Длина 173,3 м  
Ширина 34 м  
Высота 17,2 м  
Осадка 10,5 м / 8,55 м  
Пропульсивная мощность 60 МВт  
Скорость 22 узла  
Ядерная энергетическая установка — два реактора «Ритм-200»

**Конструктивные особенности**  
универсальный двухосадочный ледокол. При глубокой осадке способен проламывать толстые океанские льды, при мелкой — работать в руслах рек, тем самым замещая собой сразу два класса ледоколов: проектов 10520 и 10580 соответственно. Оснащен двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки «Ритм-200» мощностью 175 МВт

### Ледопроходимость

предельная толщина сплошного ровного льда, преодолеваемая ледоколом непрерывным ходом со скоростью 1,5–2 узла при полной мощности и при осадке по КВЛ, составляет 2,9–3,0 м



## Атомный ледокол «Сибирь»

Проект 22220. Строится на Балтийском заводе. Спущен на воду 22 сентября 2017 года. Ввод в эксплуатацию в 2020 году.



## Атомный ледокол «Урал»

Проект 22220. Строится на Балтийском заводе. На 2019 год запланирован спуск на воду. Ввод в эксплуатацию в 2021 году. Полный аналог ледоколов «Арктика» и «Сибирь» проекта 22220.

### Характеристики ледоколов «Урал» и «Сибирь»

Водоизмещение 33 540 т  
Длина 173,3 м  
Ширина 34 м  
Высота 17,2 м  
Осадка 10,5 м / 8,55 м  
Пропульсивная мощность 60 МВт  
Скорость 22 узла  
Ядерная энергетическая установка — два реактора «Ритм-200».

**Конструктивные особенности**  
полный аналог универсального двухосадочного ледокола. При глубокой осадке способен проламывать толстые океанские льды, при мелкой — работать в руслах рек, тем самым замещая собой сразу два класса ледоколов: проектов 10520 и 10580 соответственно. Оснащен двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки «Ритм-200» мощностью 175 МВт

### Ледопроходимость

предельная толщина сплошного ровного льда, преодолеваемая ледоколом непрерывным ходом со скоростью 1,5–2 узла при полной мощности и при осадке по КВЛ, составляет 2,9–3,0 м



## Атомный ледокол «Лидер»

Проект 10510. Проектируется в ЦКБ «Айсберг».

### Планируемые характеристики

Водоизмещение 70 674 т  
Длина 209 м  
Ширина 47,5 м  
Высота 17,2 м  
Осадка 13 м  
Пропульсивная мощность 60 МВт  
Скорость 24 узла  
Ядерная энергетическая установка — двухреакторная с основным источником пара от реакторной установки нового поколения «Ритм-400» мощностью 175 МВт, специально разработанной для этого судна. «Ритм-400» — инновационная, не имеющая зарубежных аналогов и полностью отечественная разработка одного из старейших конструкторских бюро атомной отрасли «ОКБМ Африкантов». Выполнена специальная конструктивная защита

### Ледопроходимость

предельная толщина сплошного ровного льда, преодолеваемая ледоколом непрерывным ходом со скоростью 1,5–2 узла при полной мощности и при осадке по КВЛ, составляет 4,1 м. Лед толщиной в 2 м преодолевает со скоростью 10 узлов



**Владимир Кондратьев**

«В Арктике нет ни заводов по ремонту,  
ни доков — все приходится делать  
своими руками»

Владимир Георгиевич Кондратьев  
был главным механиком трех  
ледоколов: «Советский Союз»,  
«Арктика» и «Ленин». Он всегда  
подчеркивает уникальность  
атомного ледокола как  
технологической системы.

## ТЕКСТ

Лилия СКОПИНЦЕВА

- **Владимир Георгиевич, как вы начали свою деятельность на атомном флоте и как в итоге стали главным механиком ледокола «Ленин»?**
- На работающем «Ленине» прошел все должности — от оператора до старшего вахтенного. Позднее работал на «Советском Союзе» старшим и главным механиком, затем перешел на должность главного механика «Арктики». Когда было принято решение о переоборудовании «Ленина» в музей, меня пригласили на «Ленин» главным механиком.
- **В чем отличие должности главного механика от капитанской?**
- Капитан — это главное лицо на ледоколе. Он создает экипаж, коллектив и организует максимально эффективную работу ледокола. На каждом ледоколе — два капитана и два экипажа.
- **В чем специфика атомного ледокола с технической точки зрения?**
- Он уходит в Арктику и работает там от четырех до шести месяцев без захода в порт. В Арктике нет ни заводов по ремонту, ни доков, поэтому все приходится делать своими силами, например ремонтировать механизмы и менять лопасти на винтах в случае их поломки. К тому же атомный ледокол задуман и спроектирован как подвижной пункт МЧС в Арктике. На нем может быть вертолет, мощный катер, на борту расположена механическая мастерская с хорошим станочным

парком, есть современное медицинское оборудование (операционная) и коллектив врачей, включая хирурга и терапевта.

Это позволяет оказывать помощь судам, которые находятся под проводкой, а также спасать экспедиции, нуждающиеся в помощи, а еще спасать экипажи воздушных судов, потерпевших аварию. Приходилось несколько раз участвовать в подобных мероприятиях.

— **Какими вы видите проблемы развития флота?**

- Показателем проблем стал произошедший в 1983 году обрыв Айонского ледяного массива, который прибило к прибрежной полосе трассы СМП. Существовала угроза, что на Певеке все поселки и метеостанции на трассе СМП останутся без снабжения. Все атомные ледоколы направили в восточный сектор Арктики, и только титаническими усилиями в трехметровом льду удалось провести суда со снабжением. Такие катастрофы бывают раз в 30–40 лет.

Настоящий бой со стихией. Я там был на «Ленине». Атомоход «Сибирь» тогда получил восьмиметровую пробоину в корпусе, все ледоколы работали на грани своих возможностей. Это была эпоха расцвета советского атомного ледокольного флота и одновременно его лебединая песня. Существовали ледоколы и транспортные суда высокого ледового класса. Но нужны были лидеры — ледоколы в два раза мощнее «Арктики».

Сегодня строятся три универсальных ледокола, которые могут ходить по мелководью и по трассе СМП, и принято решение о постройке еще двух таких ледоколов.

Капитан — это главное лицо на ледоколе. На каждом ледоколе — два капитана и два экипажа.

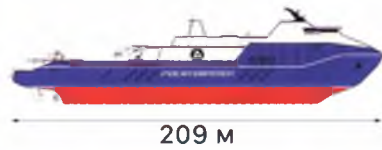


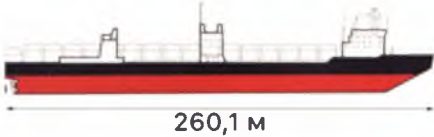




# КАК УСТРОЕНЫ И КАК РАБОТАЮТ АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ

## Сравнительные характеристики российских атомоходов

|                                                       | Скорость     | Осадка        | Длина                                                                                 | Ледопроходимость                                                                      |
|-------------------------------------------------------|--------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Атомный ледокол<br>«Лидер»                            | ок. 23 узлов | 13 м          |   |   |
| Универсальный<br>атомный<br>ледокол<br>(проект 22220) | ок. 22 узлов | 10,5 / 8,55 м |  |  |
| Ледокол типа<br>«Арктика»<br>(проект 10520)           | 20,8 узла    | 11 м          |  |  |

|                                              | Скорость  | Осадка | Длина                                                                                 | Ледопроходимость                                                                      |
|----------------------------------------------|-----------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Ледокол<br>«50 лет Победы»<br>(проект 10521) | 21,4 узла | 11 м   |   |   |
| Ледоколы<br>«Таймыр» /<br>«Вайгач»           | 18,5 узла | 8,1 м  |  |  |
| Лихтеровоз<br>«Севморпуть»                   | 20,8 узла | 11,8 м |  |  |



Ширина 34 м  
Длина 173,3 м  
Водоизмещение 33 540 т  
Экипаж 53 человека  
Возможно базирование  
вертолетов Ка-32  
и Ми-8МТВ

## «Арктика» проекта 22220

- 22 морских узла** — максимальная скорость по чистой воде
- 7 морских узлов** — максимальная скорость при толщине льда 1,8 м
- 2,9 м** — ледопроходимость
- 81,5 тыс. лошадиных сил** — мощность ледокола (пропульсивная мощность)
- 7 лет** — автономность плавания
- Автономность** обеспечивается запасами продуктов питания
- 2 вида осадки** 10,5 м и 8,55 м, при осадке 10,5 м надводная часть 15,2 м, подводная 8,5 м
- Вместо прожектора** — светодиодные системы
- 102 каюты** различной классности
- Непотопляемость и ядерная безопасность** обеспечиваются даже в случае, когда судно типа СА-15 (ледокольно-транспортное судно) на полном ходу протаранит борт атомохода в районе реакторного отсека

## «Арктика» проекта 10520

- 20,8 морских узла** — максимальная скорость по чистой воде
- 5 морских узлов** — максимальная скорость при толщине льда 1,8 м
- 2,25 м** — ледопроходимость
- 75 тыс. лошадиных сил** — мощность ледокола (пропульсивная мощность)
- 5 лет** — автономность плавания
- Автономность** обеспечивается запасами продуктов питания
- 50 т** продуктов берет в рейс атомный ледокол на полгода работы
- 50 кВт** — мощность прожектора
- 155 кают** различной классности
- Непотопляемость и ядерная безопасность** обеспечиваются даже в случае, когда судно типа СА-15 (ледокольно-транспортное судно) на полном ходу протаранит борт атомохода в районе реакторного отсека



Ширина 30 м  
Длина 150 м  
Водоизмещение 23 460 т  
Экипаж 130 человек  
Возможно базирование  
вертолета Ка-32

## Атомный ледокол проекта 10510 «Лидер»



Назначение — осуществление круглогодичных проводок в западном и восточном районах Арктики  
Длина 209 м  
Ширина 47,5 м  
Водоизмещение 70 674 т  
Осадка 13 м  
Мощность 120 МВт  
Автономность по запасам продовольствия 8 месяцев  
Интервал между загрузками активной зоны реактора 8–9 лет  
Ледопроходимость 4,3 м — при скорости 2 узла, 2 м — при скорости 12–13 узлов

# ЛЕДОКОЛ ИЗНУТРИ

ВИРТУАЛЬНУЮ ЭКСКУРСИЮ ПО АТОМОХОДУ «50 ЛЕТ ПОБЕДЫ»

ПРОВОДИТ капитан Андрей Смирнов\*

ФОТО БЛОГЕРА Олега Иванова



1. Ходовая/рулевая рубка.  
Ходовой мостик —  
с него ведется управление судном
2. Системы управления винтами:  
от «полный вперед»  
до «полный назад» — 11 секунд
3. Крыло ходового мостика
4. Руль ледокола
5. Радиолокатор ледовой  
обстановки позволяет  
прокладывать оптимальный курс
6. На посту связи

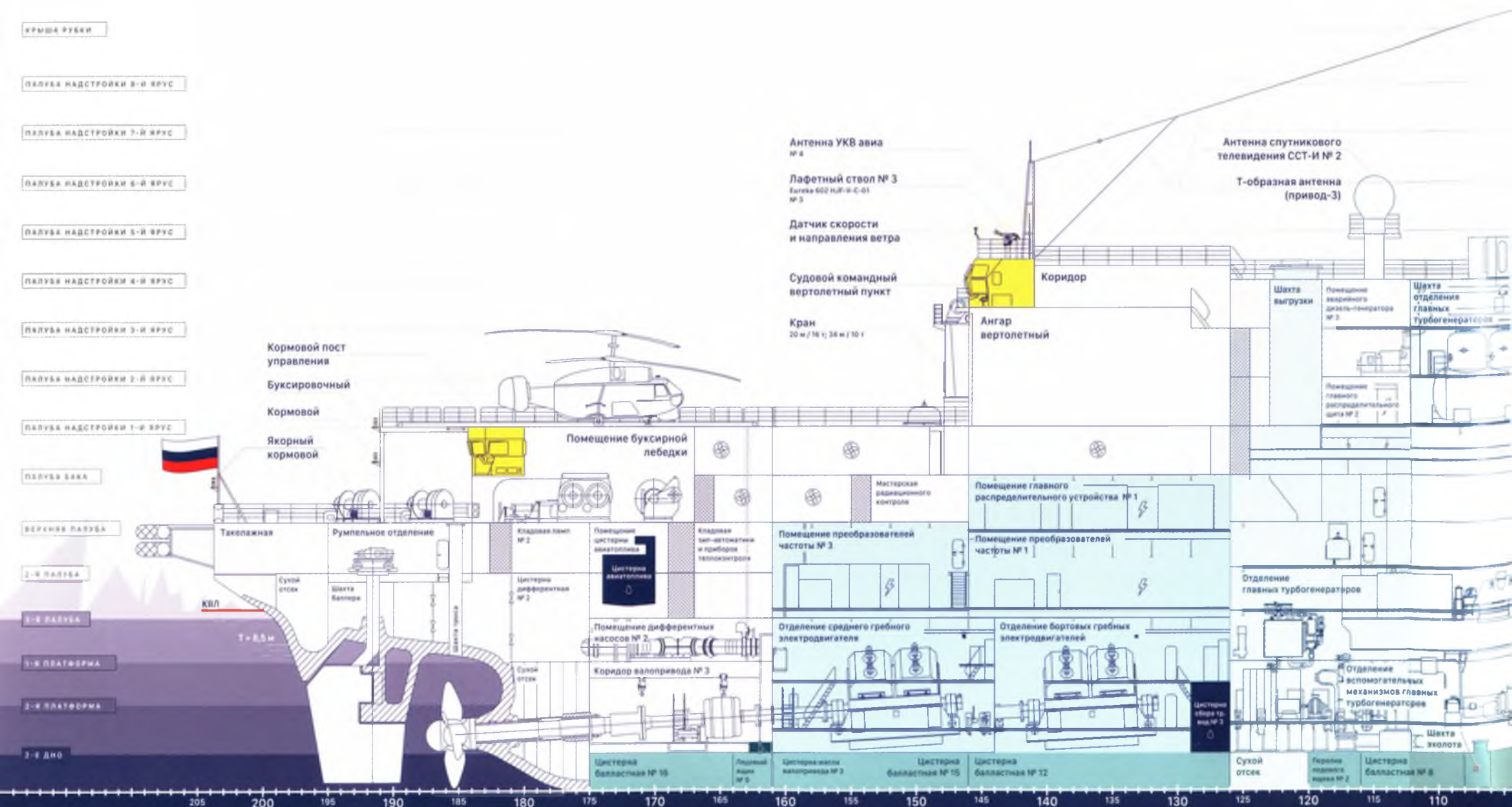
\* Директор по судоходству ФГУП «Атомфлот».

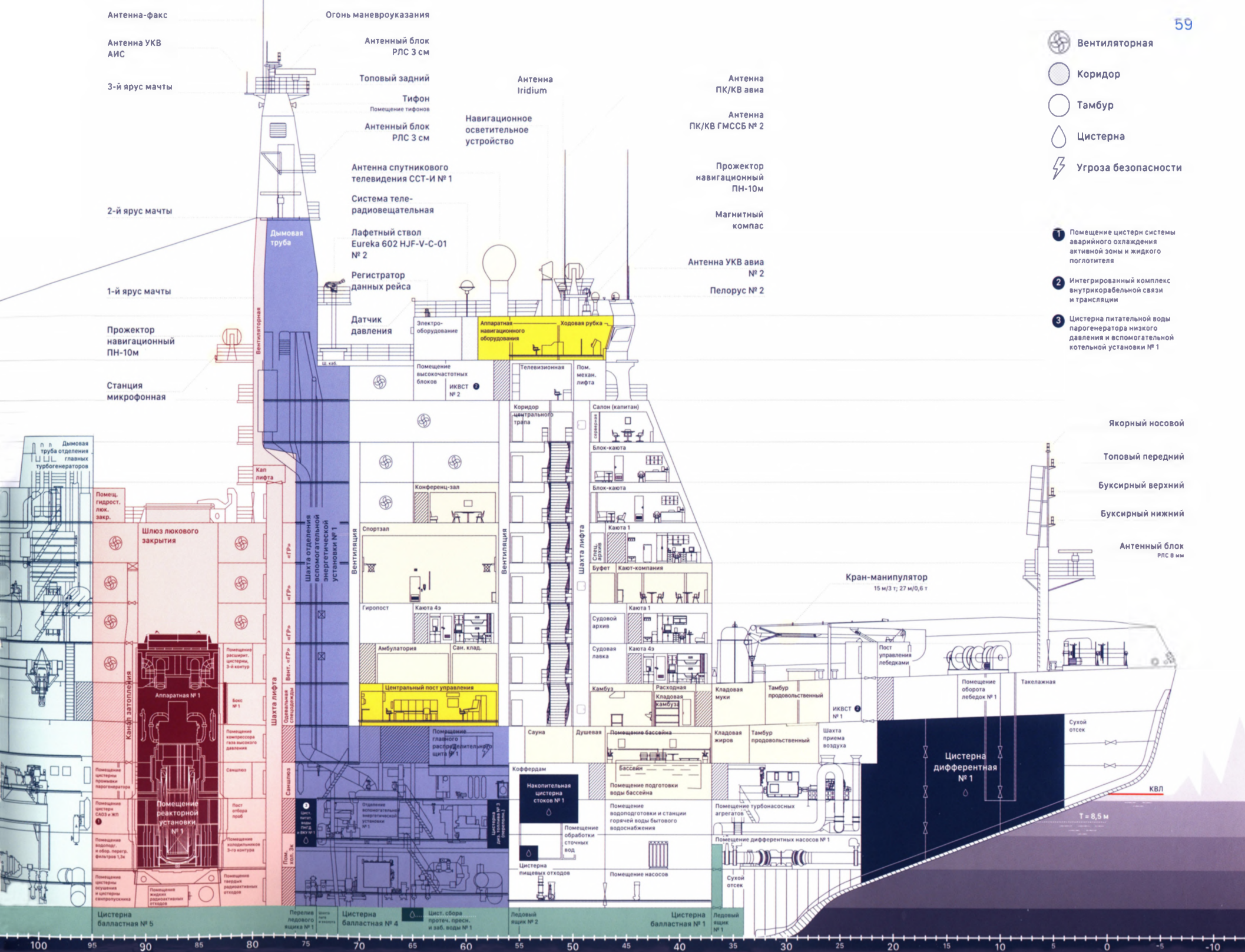


7. Ресторан для пассажиров
8. Кабинет для совещаний в каюте капитана
9. Каюта комсостава
10. Главные турбины. Именно на них приходит пар от атомной паропроизводящей установки
11. ЦПУ — центральный пост управления всеми техническими системами ледокола
12. На верхней палубе ледокола

# УНИВЕРСАЛЬНЫЙ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ

### Продольный разрез\*





## Как ледокол ломает лед

### Основной способ

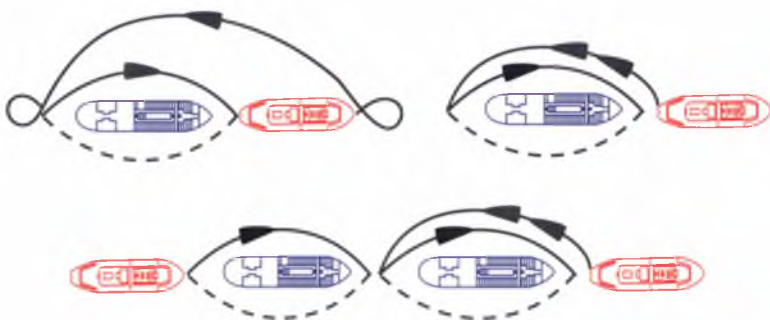
Атомный ледокол обладает уникальными кормовыми гребными винтами, работающими не столько на скорость, как у обычных судов, сколько на упор. Мощное воздействие носовой части ледокола на лед с помощью таких винтов позволяет либо сразу раскалывать лед, либо выталкивает ледокол на льдину — он продавливает ее своим весом. Благодаря винтам, работающим на упор, ледокол успешно ломает в том числе и паковый лед (морской лед толщиной не менее 3 м, просуществовавший не менее двух годовых циклов).

### Способ для торосистых льдов

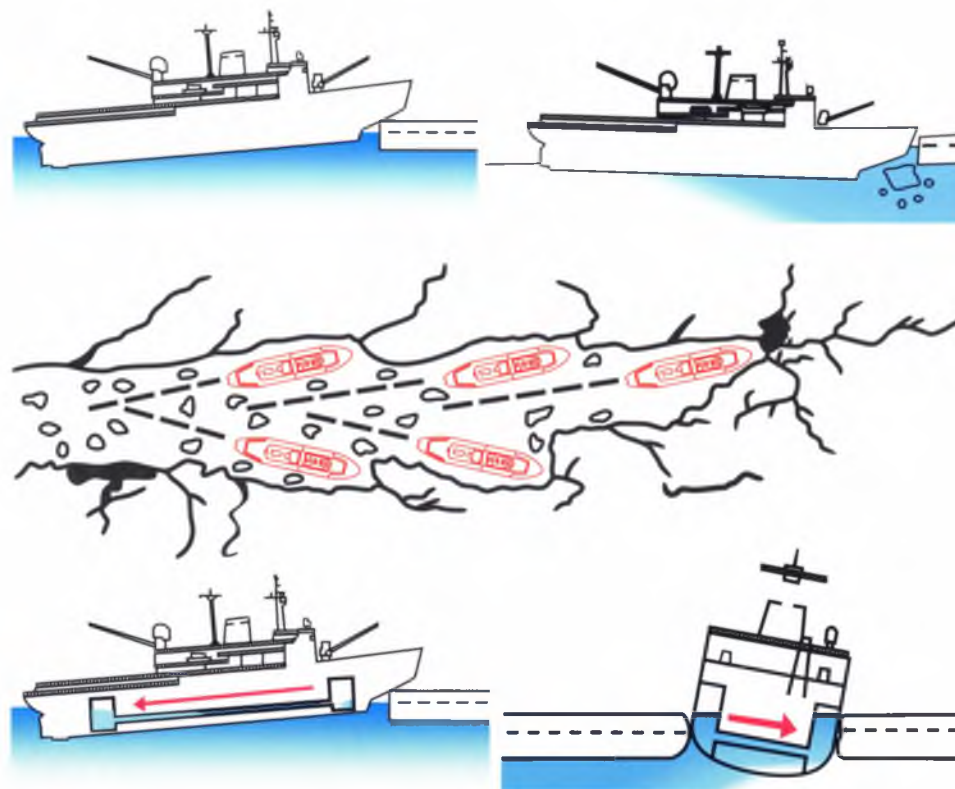
Торосы — нагромождение обломков льда до 10–20 м в высоту, которые образуются в результате сжатия ледяного покрова. Торосистые льды часто имеют гетерогенную структуру, и за счет этого в некоторых случаях их не удастся сломать обычным способом. В этом случае ледокол совершает многократные атаки на лед под разными углами, прокладывая канал.

### Если ледокол застрял во льдах

Если обычные способы высвобождения — перемена переднего и заднего хода — не помогают, используются креновые и балластные цистерны, как на рис. 1 и 2. Они позволяют расширить канал для ледокола.



\* Стрелка вперед — движение носом; стрелка назад — движение кормой; петля — разворот ледокола.



## Как ледокол проводит околку застрявшего судна

1. Подходит задним ходом к застрявшему судну. Проходит вдоль его подветренного борта, затем передним ходом следует вдоль того же борта, как можно ближе к форштевню освобождаемого судна. Это создаст около него чистое ото льдов место (рис. 1).
2. Разворачивается на обратный курс, проходит вдоль подветренного борта застрявшего судна, за его кормой снова разворачивается и проходит вдоль того же борта, как при первом способе (рис. 2 и 3). Способ околki определяется состоянием льдов. При сравнительно легких льдах применяется первый способ, при тяжелых — второй.



Фото Дмитрия Лобусова

Ледовый «зуб» внизу носовой части ледокола предназначен для того, чтобы на скорости ледокол не выскочил на лед, который не сломается от веса ледокола



Передняя часть корпуса ледокола специально предназначена для того, чтобы «давить» лед

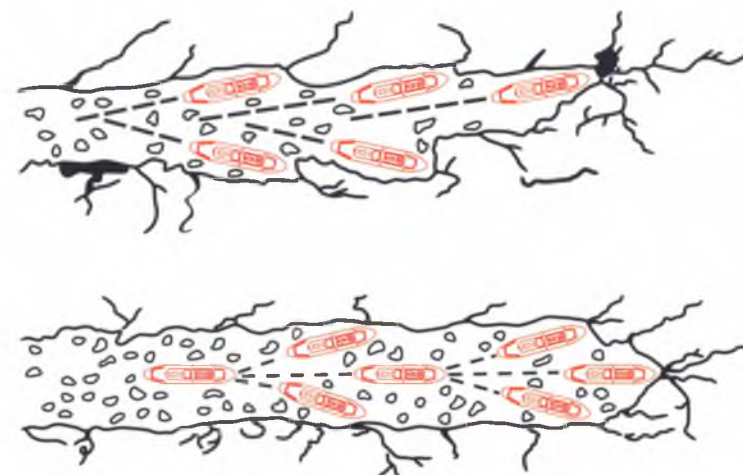
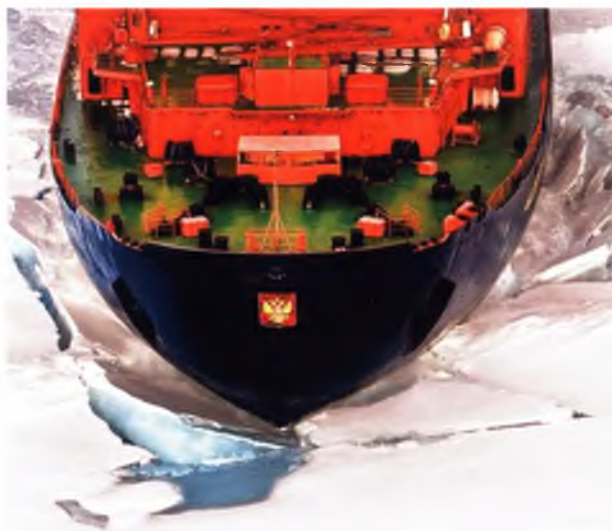


Фото Дмитрия Лобусова

Уникальные ледокольные винты — они работают не на скорость, а на создание максимального давления на льдину

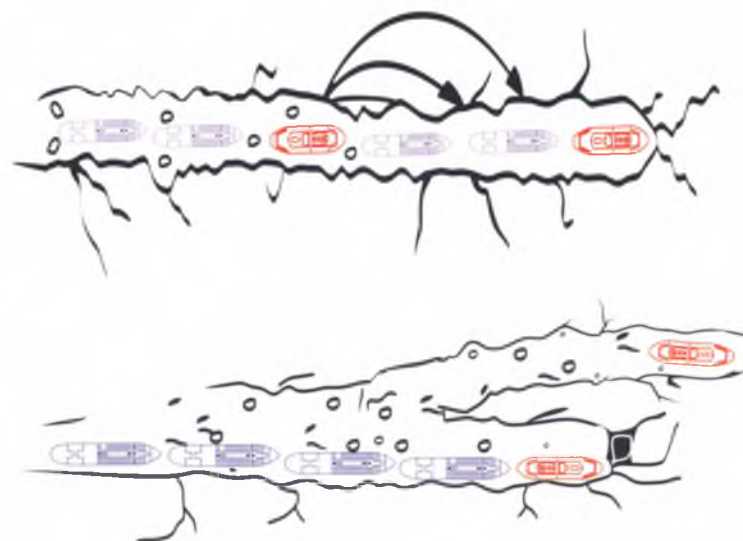
## Прокладка канала в тяжелых льдах

В тяжелых льдах, когда ледокол не может идти ходом, приходится прокладывать канал многократными ударами с разбега. Во избежание заклинивания (длительного застревания) ледокола, а также для расширения канала применяется способ прокладки «елочкой». По такому каналу ледоколу легче провести караван.



## Проводка каравана в сложных условиях двумя ледоколами

Проводка в два ледокола для большого каравана оптимальна, так как канал после прохода части судов может вновь затягиваться льдом. Второй ледокол может при необходимости расширить канал, как это показано на рис. 2, с перемещением битого льда под ветер.







# КАК ПРОВОДИТСЯ ОКОЛКА СУДНА\*

РАССКАЗЫВАЕТ капитан Дмитрий Лобусов  
ФОТО АВТОРА



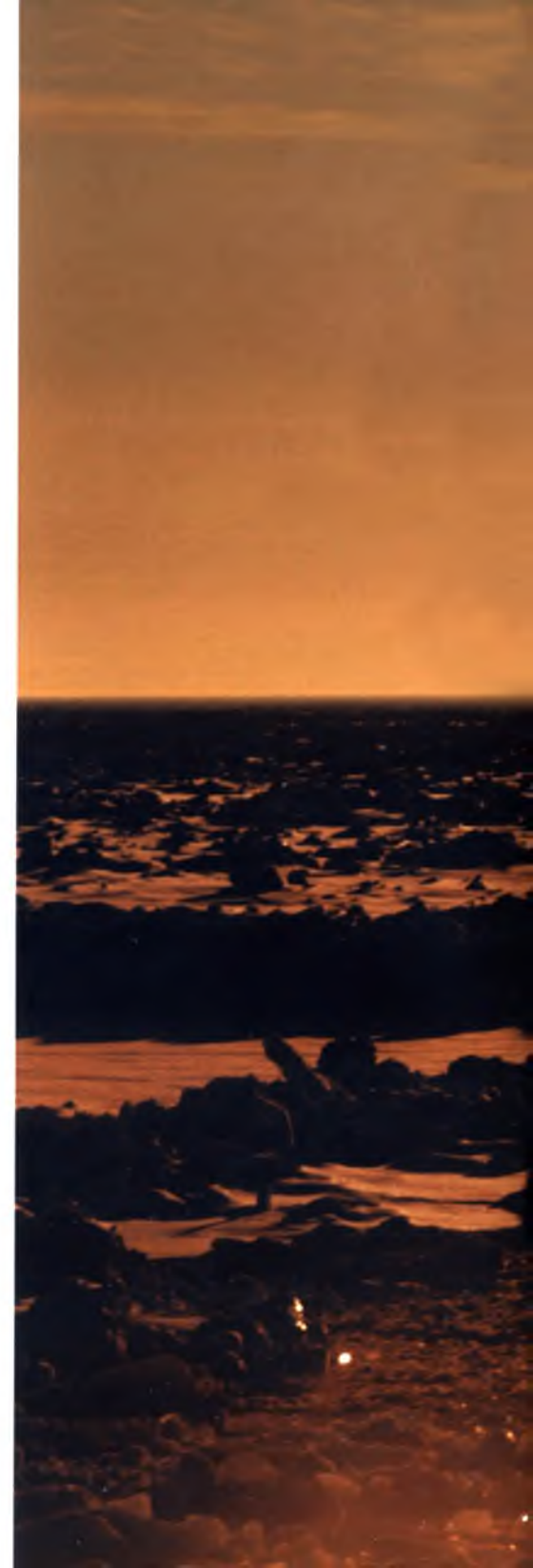
1. Ледокол разрушает лед около судна
2. В процессе разрушения обходит вокруг судна
3. Особо сложная околка — в ночных условиях
4. Сближение в некоторых случаях достигает одного-двух метров
5. В процессе околки лед вокруг судна идет трещинами, восстанавливается возможность хода судна
6. По окончании околки ледокол вновь встает во главе каравана

\* Об особенностях околки см. также интервью А. Барина на с. 80.

## III

# ЗНАМЕНИТЫЕ КАПИТАНЫ

В историю атомного ледокольного флота  
вошло более десятка выдающихся капитанов.  
О некоторых из них — наш рассказ.







**Владимир Блинов**

## «На атомном флоте сложилась своя школа становления руководителей ледоколов»

Историк атомного ледокольного флота, писатель Владимир Блинов вспоминает об уже ушедших и ныне живущих капитанах атомных ледоколов. О том, какой вклад каждый из них внес в историю покорения Арктики.



**Павел Пономарев**



**Василий Голохвастов**

ТЕКСТ  
Иван ГИДАСПОВ

## Неравнодушные

— **Владимир Михайлович, какими были знаменитые капитаны атомного флота и как они отвечали на вызовы Крайнего Севера?**

— Они были разные, у каждого особая судьба. Но среди них не было неинтересных равнодушных людей.

В первую очередь вспомним о Павле Акимовиче Пономареве, первом капитане атомного ледокола «Ленин». Он стоял у самых истоков ледокольного флота, заложил основы отношения к делу, руководствуясь своим огромным опытом.

Во время спасения ледоколом «Красин» в 1928 году экспедиции Умберто Нобиле с потерпевшего крушение в Арктике дирижабля «Италия» старший помощник капитана Пономарев спустился в ледяную воду и 20 минут проводил водолазный осмотр поломанной лопасти винта, от чего зависело решение о дальнейшем ходе спасательной операции.

В 1930-е годы немецкие судоводители называли Пономарева ледовым асом после того, как капитан «Ермака» великолепно завершил околку в 2–3 м от борта каждого из застрявших в замерзшей Балтике судов, при этом не было ни одного столкновения или навала. Иностранные коллеги с восхищением отмечали, что русский капитан, руководя этими операциями, свободно говорил на трех языках.

В довоенные годы судьба будто специально распоряжалась так, что капитан Пономарев участвовал в громких спасательных морских операциях. Кроме экспедиции Нобиле были еще немецкое пассажирское судно «Монте-Сервантес» и хорошо знакомый Павлу Акимовичу, но теперь зажатый в арктических льдах ледокол «Ленин», к 1932 году переименованный во «Владимира Ильича».

Не обошлось без участия Пономарева и в спасении членов экспедиции Отто Юльевича Шмидта с затонувшего парохода «Челюскин» в 1934 году. Этот факт малоизвестен, но по-своему примечателен. Под командованием Пономарева ледокол «Красин» совершил переход из Ленинграда в Чукотское море не ледовым путем, а через Атлантику и Панамский канал и потом вывозил уже спасенных летчиками челюскинцев.

В Великую Отечественную войну капитан Пономарев был командиром мобилизованных на выполнение военных задач ледоколов «И. Сталин», «Л. Каганович» и чисто военного

ледокола «Адмирал Лазарев». А когда пришло время снова заняться мирными делами, Павел Акимович вскоре стал капитаном-наставником в Мурманском морском пароходстве и двумя годами позже — старшим наблюдающим за постройкой в Финляндии серии дизель-электрических ледоколов типа «Капитан Белоусов».

Как видим, проводя Пономарева по ступенькам судоводительского и судостроительного дела, судьба словно бы специально готовила его к главной капитанской роли в жизни — на первом атомном. О завершении пути капитана, ставшем одновременно и вершиной его, уже сказано: ничего случайного в биографии, все оправданно и выверено самой жизнью...

Придя на Адмиралтейский завод еще на этапе постройки первого атомного ледокола, он сформировал экипаж, подготовил себе достойного преемника — Бориса Макаровича Соколова, который потом 40 лет служил на ледоколе «Ленин». Пономарев соединил опыт прошлых лет с задачами современности. Хотя из-за болезней он довольно недолго был действующим капитаном атомохода, но выстроил культуру взаимоотношений экипажей арктических судов.

В декабре 1961 года Павел Акимович Пономарев передал штурвал «Ленина» Борису Макаровичу Соколову с наказом свято продолжать лучшие традиции советских ледокольщиков, сделать все для быстрее освоения атомной техники, увеличения сроков навигации на трассах Северного морского пути.

## Два легендарных капитана

— **Вот что вспоминал о тех днях капитан атомного ледокола «Ленин» Борис Макарович Соколов: «...Как вышли мы в декабре 1959 года в первый опытный рейс, так и растянулся он на долгих 30 лет».**

— Борис Макарович Соколов, самый главный капитан «Ленина», был прекрасным судоводителем. Все ценили и отмечали это качество. С одной стороны, это был очень требовательный и к себе, и к экипажу человек, с другой стороны, это такой капитан-новатор, который старался привнести что-то новое, оттачивая особые приемы, помогающие наиболее эффективно использовать атомоход в суровых арктических условиях. В сложных ситуациях не боялся рисковать, оставался решительным капитаном, не страшившимся ответственности.



Анатолий Ламехов, Юрий Кучиев и Григорий Улитин

— **А следующий — Кучиев, конечно же, герой знаменитого рейса на Северный полюс?**

— Столетие Юрия Сергеевича Кучиева мы будем отмечать в этом году. Он на особом счету. С 1962 по 1971 год — капитан ледоколов «Мурманск», «Киев», дублер капитана атомного ледокола «Ленин», с 1964-го — капитан этого ледокола.

Еще на этапе строительства его назначили капитаном атомного ледокола «Арктика». Звание Героя присвоено за поход к Северному полюсу. Атомный ледокол «Арктика» 17 августа 1977 года первым в мире в надводном плавании достиг этой точки планеты. Это без преувеличения самый выдающийся арктический рейс XX века. Для экспедиции отбирали лучших из лучших. Потому что это был самый настоящий вызов, вызов Арктике.

Юрий Сергеевич был очень требовательный, эмоциональный и темпераментный человек и руководитель. Я его хорошо знал, и у меня от общения с Кучиевым остались хорошие воспоминания. А самая яркая его черта — он всегда был за справедливость. У всех выдающихся капитанов похожий склад характера: дисциплинированы, требовательны и внимательны к мелочам. Для таких людей мелочей не бывает.

## Ученики и соратники

— **Ученики Соколова и Кучиева тоже стали выдающимися капитанами...**

— Совершенно верно. Например Андрей Алексеевич Смирнов — один из любимых учеников капитана Соколова. Его собственный первый рейс в ранге капитана, так уж совпало, был последним рейсом ледокола «Ленин». Выдался очень тяжелый рейс, и он с ним справился.

Потом Андрей Алексеевич возглавил экипаж самого современного на тот момент ледокола «Ямал». Он не любит лишних слов, умеет завоевать доверие людей своим ответственным и интеллигентным отношением к делу. Его авторитет держался на уважении к людям, поэтому его любил экипаж. Сейчас Смирнов работает директором по судоходству ФГУП «Атомфлот».

Анатолий Алексеевич Ламехов много лет был старпомом у Кучиева, они шли буквально рука об руку. И это явилось отличной школой для будущего капитана.

Ламехову выпала уникальная миссия провести сложнейшую спасательную операцию на востоке Арктики в 1983 году. Более трех десятков транспортных судов и ледоколов оказалось зажато льдами вдоль побережья Чукотского и Восточно-Сибирского морей. Срочно потребовалась помощь «Арктики» — только она могла «взломать» ситуацию.

В это время ледокол стоял на плановом ремонте в мурманском доке, и в строй его пришлось вводить в экстренном порядке. Заканчивали работы буквально на ходу. Более двух месяцев осенью и в условиях полярной ночи длилась упорная битва со льдами, в которой атомоход все-таки победил.

За выдающийся вклад в успешное завершение исключительно трудной арктической навигации 1983 года, обеспечение своевременной доставки грузов в порты Якутской АССР и Магаданской области, проявленные при этом мужество и героизм Анатолию Алексеевичу Ламехову присвоили звание Героя Социалистического Труда.

В 1984 году его назначили капитаном строящегося атомного ледокола «Россия». Больше 13 лет провел Ламехов на мостике «России».

Наиболее значимыми ледовыми операциями за это время были эвакуация дрейфующей у берегов Гренландии станции «Северный полюс-28» в январе 1989 года, вывод десятков судов из тяжелых льдов в 1994 году. За эту операцию в 1995 году капитан Ламехов получил орден «За заслуги перед Отечеством» III степени, став первым моряком, удостоившимся такой награды. И, конечно, надо упомянуть первый рейс «России» на Северный полюс в 1990 году с туристами на борту. Теперь эти рейсы атомоходов обычное дело каждым летом.

— **Еще один старпом Кучиева — Василий Голохвастов. Давайте про него вспомним.**

— Василий Александрович Голохвастов прошел путь от четвертого до старшего помощника капитана ледокола «А. Сибиряков». Затем был старшим помощником капитана и капитаном (с 1963 года) дизель-электрических ледоколов «Капитан Мелехов», «Капитан Воронин», «Ленинград», «Москва». А будучи

помощником у Кучиева на «Арктике», Голохвастов приобрел бесценный опыт управления экипажем в северном походе. С апреля 1977 года он стал дублером капитана, а потом и капитаном «Арктики».

Если кратко охарактеризовать стиль командования Голохвастова, то это капитан-интеллигент, предпочитающий убеждать человека, а не приказывать ему. Он был из тех, кого за это на флоте особо уважают. Кроме того, Василий Александрович обладал блестящей теоретической подготовкой, все просчитывал, все тщательно готовил. Написал пособие по ледовому мореплаванию, где систематизировал свой опыт и поделился своими приемами прохождения тяжелых льдов.

## Капитаны «России» и «Советского Союза»

— **Нельзя не вспомнить и о Григории Улитине...**

— Григорий Алексеевич работал на ледоколе «Арктика» с 1973 года, когда тот еще строился в Ленинграде, с 1984-го — капитан. В 2004-м — капитан атомохода «Россия».

Улитин всегда создавал особую, по-человечески теплую атмосферу в экипаже. В работе больше опирался на свой опыт общения с людьми, умение, а не просто используя право старшего по званию или же свои властные полномочия.

— **Валентин Сергеевич Давыдянц на атомном флоте с 1970-х годов. И его вспоминают по работе на ледоколах «Ленин» и «Россия»...**

— И не только. Именно этот капитан принимал самый новый и большой атомоход «50 лет Победы». Под его командованием в 2013 году этот ледокол доставил на Северный полюс огонь предстоящих зимних Олимпийских игр в Сочи.

Да, Давыдянц прошел хорошую школу: от четвертого помощника капитана до капитана-дублера на «Ленине». Сейчас ему уже 70 лет, и свою карьеру он завершает капитаном на том же «Ленине», уже ледоколе-музее. В 1983 году он участвовал в операции по спасению судов из ледового плена в восточном секторе Арктики. В 1986 году Давыдянца перевели на новый атомный ледокол «Россия» капитаном-дублером. На «России» Валентин Давыдянц ходил 20 лет, пока в 2005 году его не назначили капитаном самого большого ледокола в мире — «50 лет Победы», а в 2015 году Валентин Давыдянц стал капитаном своего первого ледокола — уже музея. Скажу кратко: Валентин Сергеевич —

немногословный человек, предпочитает все доказывать делом, а не разговорами.

Не могу не упомянуть атомный ледокол «Советский Союз» и его капитана Станислава Борисовича Шмидта. Именно ему выпал шанс возглавить самый сложный рейс по обеспечению доставки топлива в разгар зимы 1998 года из Мурманска в чукотский порт Певек.

Нефть и так любят называть черным золотом, а здесь она стремительно взлетала в цене, поскольку недопоставка нефтепродуктов грозила потерей золота обыкновенного, добыча которого прекратилась бы с ликвидацией замерзавших поселков золотодобытчиков, а значит, и остановкой приисков. Они сумели провести танкер в аномально тяжелых зимних льдах, вернулись под Новый год в Мурманск со сломанной лопастью винта...

## Оба сменщика вошли в историю

— **Нельзя не вспомнить и о капитанах «Вайгача»...**

— На «Вайгаче» долгое время два капитана — Александр Александрович Сивков и Владимир Петрович Танько — сменяли друг друга на мостике ледокола-трудяги. Этот ледокол всегда считался надежным благодаря этим двум капитанам. Слышал о них только хорошие отзывы.

В одном интервью, конечно, о всех капитанах не рассказать, а жаль... На флоте сложилась своя школа становления судоводителей и руководителей ледоколов. И это лучшая, самая надежная основа для будущих свершений уникального флота в Арктике.



Андрей Смирнов



Валентин Давыдянц



капитан

## БОРИС СОКОЛОВ

Был капитаном  
атомного ледокола «Ленин».  
Герой Социалистического Труда,  
он возглавлял атомоход  
на протяжении почти 40 лет.  
Его идеи легли в основу развития  
российского ледокольного  
флота.

Идеолог российского  
атомного флота



ТЕКСТ

Лилия СКОПИНЦЕВА

## Ближе к морю

Борис Макарович Соколов родился 19 августа 1927 года в Костромской губернии в деревне Большая Каменка. Он с детства пропадал на реке Унжа — полноводном притоке Волги. В перерывах между школьными занятиями мастерил плотик из бревен, затем присоединял к нему колесо от телеги и лопасти вместо спиц, а потом катал на нем друзей.

Позже семья Соколовых переехала в Ленинградскую область — в город Выборг. В июле 1941 года Соколовых эвакуировали в Сибирь, а затем они вновь вернулись в Большую Каменку. Только жить там было негде — дом продали еще перед отъездом. Осталась одна баня.

Отец Бориса, будучи столяром по профессии, смог переделать ее в жилое помещение. Но его призвали в действующую армию, и Борис на всю войну остался единственным мужчиной в семье. С мамой и старшей сестрой они работали в колхозе.

## В Ленинграде

Окончив школу, Борис приехал в Ленинград, чтобы поступить в морское училище. Он опоздал на вступительные экзамены в желаемый институт. Ему вернули документы и посоветовали обратиться в новое тогда учебное заведение — Высшее арктическое морское училище, так как там еще оставалось время для приема абитуриентов, но всего три дня.

Борис проявил чудеса организованности и, забыв о сне, быстро подготовился к поступлению, сдал десять предметов и прошел медкомиссию. Так он стал курсантом судоводительского факультета Арктического училища (спустя четыре года заведению присвоили имя адмирала Макарова).

Во время учебы Борис Соколов проходил курсантскую практику на парусных шхунах «Академик Шокальский» и «Профессор Визе» и ледоколах «Вячеслав Молотов» и «Илья Муромец».

## Встречи с будущими капитанами

Во время практики на ледоколе «Молотов» Борис познакомился с Павлом Пономаревым, будущим первым капитаном атомохода «Ленин».

Будучи курсантом, он проходил практику на ледоколе «Илья Муромец» под руководством Юрия Кучиева, в будущем капитана-дублера ледокола «Ленин», а затем капитана атомохода «Арктика». После окончания четвертого курса Бориса назначили исполняющим обязанности третьего помощника капитана «Ильи Муромца».

Как вспоминает сам Кучиев в своей автобиографии: «Мое первое впечатление о Соколове — красивое лицо, пытливые глаза, статная фигура атлета, гордая осанка и мощный разворот плеч, весь собран и опрятен, видно, что незамедлительно готов к осмысленному выполнению распоряжений; на вопросы отвечает характерной скороговоркой, но четко и кратко, при этом лицо его временами озаряется доброй детской улыбкой».

В 1950 году Борис Соколов завершил учебу, и со следующего года он стал третьим помощником капитана в Ленинградском морском агентстве Главсевморпути — на ледоколах «Илья Муромец» и «Сибиряков». Позже перешел во вторые помощники.

В 1957 же году Соколов стал старшим помощником капитана ледокола «Сибиряков». Летом, 19 августа, когда ледокол находился в проливе Вилькицкого, капитан ледокола Поташников объявил благодарность Соколову «За проявленную инициативу в работе по ремонту ледокола и подготовке его к арктической навигации» и торжественно поздравил его с 30-летним юбилеем.

В 1958 году Соколов работал на транспортных судах. Он принял участие в четвертой Советской антарктической экспедиции — совершил плавание на дизель-электроходе «Обь» по Канарским островам, Северному морю и Кейптауну. Затем, будучи уже капитаном «Оби», впервые сам совершил несколько рейсов в Арктику.



Осенью 1959 года начинается поворотный момент в карьере Бориса Соколова — он становится дублером капитана атомного ледокола «Ленин». Спустя всего два года 35-летний Соколов уже как новый капитан судна получил штурвал от Павла Пономарева с торжественным напутствием продолжать лучшие традиции ледокольщиков.

## Капитанская вахта

Осенью 1959 года начинается поворотный момент в карьере Бориса Соколова — он становится дублером капитана атомного ледокола «Ленин». А спустя всего два года 35-летний Соколов уже как новый капитан судна получил штурвал от Павла Пономарева с торжественным напутствием продолжать лучшие традиции ледокольщиков.

В этом же году экипаж «Ленина» под руководством Соколова выполнил сложную задачу: пройдя в Чукотское море — в район тяжелых льдов, доставил экспедицию на паковую льдину на дрейфующую полярную станцию «Северный полюс-10».

В 1970 году атомоход «Ленин» выполнил первую продленную на осенне-зимний период навигацию по вывозу руды Норильского горно-металлургического комбината из порта Дудинка.

Зимой 1976 года атомоход «Ленин» сделал сверххранную проводку дизель-электрохода «Павел Пономарев» к полуострову Ямал. С того момента рейсы на Ямал стали проводиться регулярно. В качестве капитана «Ленина» Борис Соколов провел во льдах более чем 2000 судов.

Соколов был учителем для большинства специалистов советского атомного ледокольного флота. По воспоминаниям Юрия Кучиева, именно Борис Макарович изначально считался первым кандидатом на утверждение капитаном «Арктики», но он отказался, решив остаться верным ледоколу «Ленин».

## Ледокол для проводки и спасения

«Я считаю Бориса Макаровича Соколова выдающимся капитаном ледокольного флота, — говорит видный деятель отечественного атомного флота, бывший главный механик ледокола «Ленин» Владимир Кондратьев. — Многие капитаны были его учениками. Он патриот «Ленина» и первопроходец новых трасс».

Одной из главных идей Бориса Соколова, вспоминает Кондратьев, было то, что, по его мнению, экипаж атомного ледокола должен не только обеспечивать работу своего ледокола, но и быть спасателем. То есть экипаж атомного ледокола должен оказать техническую и любую помощь любому судну, находящемуся под его проводкой, спасти любую экспедицию и оказать помощь любому поселку или группе лиц, терпящих бедствие на трассе СМП.

Для этого, по словам Кондратьева, он проводил длительные и тяжелые тренировки экипажа по борьбе с пожаром и обеспе-



чению технической и медицинской помощью. К сожалению, говорит он, эта идея не нашла поддержки ни у руководства, ни у экипажа. «Только теперь понятно, — комментирует Кондратьев, — насколько важен такой подход».

Авторитетнейший капитан Станислав Шмидт так отзывался о Соколове: «Это был беспредельно преданный своему делу капитан, влюбленный в ледокол. Сколько сил и энергии было им потрачено, чтобы этот ледокол сохранить, а не просто утилизировать! Сейчас «Ленин» стоит у причала Морского вокзала как музей. И это во многом заслуга Соколова. Борис Макарович прекрасно выглядел, благородная седина, настоящий капитанище».

## Герой капитанского труда

В апреле 1981 года за выдающиеся достижения в мореходстве Борис Соколов удостоился звания Героя Социалистического Труда. Ему были вручены орден Ленина и золотая медаль «Серп и молот». В 1989 году атомоход «Ленин» поставили на вечную стоянку в Мурманске.

По воспоминаниям коллег Соколова, главное, что им в нем запомнилось, — его решительный характер, который и был в основе капитанского стиля работы. Он не боялся идти на риск, будучи внутренне уверенным, что сможет пройти во льдах. Соколова отличало отточенное мастерство судоводителя. Он был предан ледоколу «Ленин», ведь во всем российском флоте до этого ни разу не наблюдалось ни одного случая нахождения в качестве капитана одного экипажа на протяжении такого долгого срока — почти 40 лет.

Борис Соколов скончался 20 июня 2001 года. Его похоронили в Санкт-Петербурге на Серафимовском кладбище. В 2011 году в Мурманске на доме № 19 по улице Софьи Перовской, где жил Соколов, в знак памяти героя открыли мемориальную доску.



капитан

## ЮРИЙ КУЧИЕВ

Легендарного Юрия Кучиева, впервые покорившего Северный полюс на атомоходе, часто сравнивают по значимости его достижения с Юрием Гагариным. Они были знакомы, и Гагарин восхищался «Арктикой» и Кучиевым.

Герой Социалистического Труда, почетный капитан атомохода «Арктика», обладатель многих медалей («За оборону Советского Заполярья») и званий («Почетный работник морского флота», «Почетный полярник»), Кучиев, вне всяких сомнений, — человек-легенда в истории мореплавания.

Горячий человек  
во главе ледокола



ТЕКСТ  
Лилия СКОПИНЦЕВА

## Мечтал о небе

Юрий Сергеевич Кучиев родился 26 августа 1919 года в ауле Тиб Алагирского района Северной Осетии в семье народного комиссара земледелия республики и домохозяйки. В 1938 году окончил среднюю школу в Орджоникидзе (ныне Владикавказ) — учился на отлично.

С самого детства Юрий мечтал о небе, о профессии летчика. Но арестовали отца (его впоследствии реабилитировали).

Понимая, что в летное училище его не примут, Кучиев подал документы в Механико-машиностроительный институт (сейчас это МГТУ имени Н. Э. Баумана). Но и туда его не взяли.

Юрий решил обратиться за помощью к полярному летчику Марку Шевелеву, который был депутатом Верховного Совета СССР от Северной Осетии.

Однако и это не помогло. Как утверждал потом сам Кучиев в своих интервью, «Шевелеву, видимо, посоветовали убраться меня подальше, чтобы я не проявлял излишнюю настойчивость».

## Благословлен Гагариным

О заветной мечте стать летчиком Юрию Кучиеву пришлось забыть. В 1941 году его зачислили матросом порта Диксон на буксир «Василий Молоков».

Когда началась Великая Отечественная война, Кучиев вошел в состав экипажей кораблей Северного флота. Позже он стал посещать курсы штурманов и в 1944 году окончил их. Затем Юрий заочно отучился в Высшем инженерном морском училище имени адмирала С. О. Макарова в Ленинграде. До 1962 года Юрий Кучиев был помощником капитана на ледоколах «Ермак», «Сибиряков», «Илья Муромец», «Малыгин» и «Красин».

В 1962–1971 годах Юрий Сергеевич был капитаном дизельных ледоколов «Мурманск» и «Киев», дублером капитана атомного ледокола «Ленин». В 1964 году Кучиев получил должность капитана ледокола «Ленин».

Тогда же состоялась его знаменитая встреча с другим легендарным человеком — тезкой Юрием Гагариным, с которым позже, после похода на Северный полюс, Кучиева будут часто сравнивать.

Во время своего визита на ледокол первый советский космонавт расспрашивал Кучиева об Арктике и рассказывал веселые истории из своей жизни космонавта и летчика. Кучиев рассказал ему о своей нереализовавшейся юношеской мечте стать летчиком. Гагарин в ответ на это заметил, что профессия моряка-ледокольца ничуть не хуже: «На вашем судне можно чудеса делать!»

## Покорение полюса

В 1975 году Юрий Кучиев был назначен капитаном атомного ледокола «Арктика». Он как никто оказался близок к мечте многих полярных капитанов — совершить поход на Северный полюс.

И вот 17 августа 1977 года произошло небывалое до этого событие в истории мореплавания: в четыре часа по Москве «Арктика» под командованием Юрия Сергеевича Кучиева пробилась через многолетние ледяные поля и достигла Северного полюса.

Это был первый случай в истории, когда надводному судну удалось взломать ледяной панцирь Центрального арктического бассейна, после чего подняться к точке, где сходятся линии меридианов.

Как говорил Кучиев, он испытал необычайное волнение, когда донес до Северного полюса древко флага, принадлежащее полярному исследователю Георгию Седову. Это древко ранее нашли у тела Седова: тот так и не смог донести его до полюса. Он погиб среди льдов на острове Рудольфа на 18-й день своего похода зимой 1914 года.

Поход на Северный полюс имел своей задачей выявить тактико-технические возможности атомного ледокола «Арктика» и понять будущую стратегию развития арктического судоходства и строительства ледокольного флота (на корабле был также министр морского флота СССР Тимофей Борисович Гуженко). Эту задачу Кучиеву удалось успешно выполнить. Грандиозный поход на Северный полюс показал, как безграничны возможности атомного ледокольного флота, а также высшее мастерство Кучиева и его команды.



Это был первый случай в истории, когда надводному кораблю удалось взломать ледяной панцирь Центрального арктического бассейна, после чего подняться к точке, где сходятся линии меридианов.



## Волевой капитан

По мнению коллег Кучиева, работавших с ним на ледоколах, он был волевым капитаном, требовательным к экипажу, и в то же время честным и справедливым. Он никогда не был тщеславным, не искал широкой известности и не любил, когда его превозносили, считал это «недостойной суетой».

Вспоминает известный капитан, ветеран атомного флота Станислав Шмидт, работавший под началом Кучиева: «Юрий Сергеевич — капитан, у которого можно было учиться всему». Станислав Борисович повторяет его слова: «Я всю жизнь воевал со льдом, всю жизнь с ним боролся». Кучиев, несмотря на то что «сын врага народа», ни разу не упомянул то время плохим словом.

Кучиев был горячим человеком, но очень ценил в людях честность. Вспоминает Шмидт: «Если ты в чем-то провинился, но покался, это для него не было особой проблемой, а вот если по мелочи обманул — то, считай, для Юрия Сергеевича ты как человек потерял...»

## На завод вместо пенсии

В 1981 году Кучиев сошел на берег по медицинским показаниям. Последние свои годы он посвятил работе на Балтийском заводе: после многих лет нахождения на мостике капитана корабля ему пришлось привыкать к «земной» жизни. На заводе он просматривал различные чертежи и давал советы проектировщикам и кораблестроителям.

Юрий Сергеевич последние годы своей жизни посвятил также борьбе за внимание к ледокольному флоту и социальной заботе о бывших ледокольщиках.

Юрий Кучиев скончался 15 декабря 2005 года в Санкт-Петербурге на 86-м году жизни. За шесть лет до этого от порока сердца умерла его супруга Нинель Константиновна, с которой он прожил долгие годы.

В своем завещании Кучиев просил урну с прахом своим и супруги затопить у Северного полюса или как можно ближе к Диксону, где начиналась его морская деятельность. Прах Юрия Кучиева и его жены был предан морю командой атомного ледокола «Ямал» в районе Северного полюса. Это произошло на торжественной церемонии 19 августа 2006 года.

«Я всегда был и до конца остаюсь романтиком и несколько об этом не жалею. А Диксон, Ледовитый океан и Северный полюс прямо связаны с нашей с Нинель судьбой», — написал в своем завещании Юрий Сергеевич.

26 ноября 2008 года именем Кучиева назвали остров в архипелаге Земля Франца-Иосифа. Имя Кучиева носят владикавказская школа № 27 и одна из улиц в Пригородном районе Владикавказа.

В памяти многих Кучиев останется выдающимся человеком. В детстве он мечтал о небе, но судьба связала его с морем — и он стал великим моряком.



«Я всегда был и до конца остаюсь романтиком и несколько об этом не жалею. А Диксон, Ледовитый океан и Северный полюс прямо связаны с нашей с Нинель судьбой», — написал в своем завещании Юрий Сергеевич.



капитан

## АЛЕКСАНДР БАРИНОВ

Был капитаном трех атомных ледоколов:  
«Арктика» (1996–2000  
и 2003–2009 годы), «Россия» (2000–2003  
годы) и «Ленин» (2009–2015 годы).  
Он рассказал нам о своем пути  
в профессии и взглядах  
на развитие атомного флота.

«Проводка каравана  
сквозь льды не полет  
в космос, а обычная работа»



ТЕКСТ

Александр ПОЛЯНСКИЙ

## Два капитана

— **Александр Николаевич, вы весь период своей профессиональной биографии работали только на ледоколах, сразу после училища?**

— В 1978 году я окончил учебу на судоводительском факультете в Высшем инженерном морском училище имени адмирала С. О. Макарова в Ленинграде.

В то время существовала система распределения выпускников учебных заведений.

Из 160 заявок на молодых специалистов было две конкретно для работы на атомных ледоколах. И мы с моим другом Евгением Банниковым решили попробовать.

— **Что вами двигало?**

— Поманило желание чего-то нового. Мы были молоды, семей у нас еще не было. Решили, что, если не понравится, всегда можно будет сменить ледоколы на транспортные суда.

Так, по распределению мы и устроились на работу в Мурманское морское пароходство, в управлении которого находился весь атомный ледокольный флот: атомоходы «Ленин», «Арктика» и «Сибирь». В отделе кадров нам обоим выписали направление на атомный ледокол «Арктика», для начала помощниками капитана по ЛПК (линии подготовки кадров) — четвертыми помощниками.

Чтобы занять штатную должность помощника капитана, необходимо было пройти стажировку. Это связано со спецификой работы на атомном ледоколе. Ядерная энергетическая установка, многочисленный по сравнению с другими судами экипаж, специфические задачи, возложенные на ледоколы, и, конечно же, практически постоянное плавание во льдах. Все это для молодых специалистов ново, все это надо познать и к этому привыкнуть.

Честно говоря, было немного страшно идти на ледокол, который годом ранее прогремел на весь мир, впервые достигнув в свободном плавании географической точки Северного полюса! За это достижение все участники рейса были отмечены государственными наградами.

А капитану Юрию Сергеевичу Кучиеву, главному инженеру-механику Олегу Георгиевичу Пашнину и старшему мастеру АППУ (атомной паро-производящей установки. — Ред.) Фидусу Фаизовичу Асхадуллину были присвоены высокие звания Героев Социалистического Труда. Ледокол наградили орденом Октябрьской революции.

Но в этом коллективе орденосцев не было никакой заносчивости. Люди как люди, спокойно работали, жили нормальной судовой жизнью. Открытые, приветливые, охотно делились знаниями.

В первом же рейсе Арктика нас с Евгением очаровала! Плавание, проводка караванов судов во льдах, работа на мостике, возможности ледокола, взаимоотношения в экипаже становились привычными.

Через несколько месяцев, пройдя специальные курсы для работы на атомоходах, мы заняли штатные должности помощников капитана. Я остался на «Арктике», Евгений Банников перешел на «Сибирь».

Так затянул нас атомный флот на всю оставшуюся жизнь. И сожалений в этом нет.

Со временем мы оба стали капитанами. Увы, Евгений не дождался до нынешних дней, сердце подвело.

— **Многие ли молодые специалисты оставались на ледоколах, так же как вы с Евгением Банниковым, на всю жизнь?**

— Ледокольный флот рос, и на него направляли много молодых специалистов. Однако многие со временем ушли на другие суда. Остались только те, кто был очарован Арктикой и атомным ледоколом.

На «Арктике» меня свела судьба с моими коллегами — судоводителями Александром Александровичем Сивковым и Станиславом Борисовичем Шмидтом. Оба они окончили Макаровку двумя годами и годом ранее меня. Оба по направлениям пришли на атомный флот. Оба со временем стали капитанами атомных ледоколов — «Вайгач» и «Советский Союз».

Я учился у них, брал с них пример. И как знать, стал бы я капитаном, если бы не чувствовал их поддержку в трудные минуты.

Мы до сих пор не теряем контакты, дружим семьями. У нас появилась традиция: вот уже несколько лет 25 апреля, в день подъема государственного флага на нашем первом ледоколе «Арктика», мы встречаемся в Подмоскovie у гостеприимной семьи Шмидтов.

## Плавание во льдах

— **Ледокол «Арктика» был кузницей кадров?**

— Все-таки основной кузницей кадров был первый атомный ледокол «Ленин», построенный в 1959 году. Большая часть экипажа «Арктики», прежде всего те, кто эксплуатировал атомную энергетическую установку, пришла с «Ленина».

Через три года после постройки атомного ледокола «Арктика» (1975 год) вступил в строй атомный ледокол «Сибирь» (1978 год). Часть экипажей с ледоколов «Ленин» и «Арктика», соответственно, перешла на новый ледокол.

И в дальнейшем после ввода в эксплуатацию новых атомоходов «Россия», «Таймыр», «Вайгач», «Советский Союз», «Севморпуть» экипаж ледокола «Арктика» делился частью экипажа на благо всего атомного флота.

А к нам приходили новые специалисты. Они учились, стажировались, занимали штатные должности.

Учиться было чему. Ни одно учебное учреждение не готовило специалистов специально для атомного ледокольного флота.

На атомоходы приходили молодые специалисты из институтов, порой без морских дипломов. Все изучалось, приобретались практические навыки на месте. Это касалось и судоводительского состава. Даже в Макаровке не преподавали основ плавания во льдах. Их приходилось познавать на практике.

Чуть позже при судомеханическом факультете была создана группа по подготовке специалистов для эксплуатации ядерных силовых установок. Только совсем недавно в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова открыли Центр морских арктических компетенций. Основной задачей центра является подготовка целевой аудитории из числа студентов опорных вузов для обеспечения атомного ледокольного флота необходимым персоналом по программам морских профессий.

## Проводка без риска

— **Работа на ледоколе — она же уникальна! Как полет в космос отличается от полета на самолете, так же, наверное, и судовождение ледокола отличается от судовождения обычного судна?**

— Сравнение с полетами в космос любят журналисты. Ничего космического нет: обычная работа. Да, плавание во льдах имеет свою специфику и особенности.

— **А каковы главные особенности атомного ледокола?**

— Судно совершает свое плавание на чистой воде по предварительной прокладке с минимальными отклонениями. Курс меняется в случаях, грозящих безопасности плавания: расхождения с другими судами, шторм на пути судна. Во льдах вести караван по предварительной прокладке практически невозможно.

— **Маршрут зигзагообразный?**

— Я часто употребляю такую присказку, услышанную у своих учителей: «Коль три версты околицей, то пять их напрямки». Не всегда прямая дорога самая короткая.

Лед вносит корректировку при выборе маршрута. Он имеет несколько характеристик: балльность, возраст, толщину, заснеженность, торосистость, сжатие от ветра и течений, разрушенность.

Причем характеристики льда сильно различаются и от времени года. Зимой лед значительно крепче летнего. И средние энергозатраты при плавании зимой вдвое выше.

Различное сочетание этих характеристик создает множество особенностей выбора пути, способа проводки. Также во льдах, несмотря на наличие радиолокационных станций, большую



Было немного страшно идти на ледокол, который годом ранее прогремел на весь мир, впервые достигнув в свободном плавании географической точки Северного полюса! За это достижение все участники рейса были отмечены государственными наградами.



Слева направо: А. Н. Баринов, капитан ледокола «Советский Союз» С. Б. Шмидт, капитаны ледокола «Арктика» Г. А. Улитин и Ю. С. Кучиев, капитан ледокола «Вайгач» А. А. Сивков

роль играет видимость. Снег, дождь, туман сильно затрудняют работу судоводителя и влияют на скорость плавания во льдах.

Все это сильно отличается от плавания по чистой воде. Плюс ко всему судоводитель ледокола должен думать не только о своем судне, но и о том, насколько безопасно плавание в соответствующих условиях для судов каравана. Зачастую разные технические возможности: возраст судна, мощность ГЭУ, ледовый класс, количество груза на борту, а также опыт ледового плавания судоводителей сильно влияют на продвижение каравана во льдах.

Когда судно застревает при сжатии льда или очень плотном канале, ледокол приходит ему на помощь. Существует несколько способов продолжения проводки. Один из них — околка.

— **В чем она заключается?**

— Ледокол сдвигается кормой к застрявшему судну, зарезается в кромку канала и проходит вдоль корпуса судна на некотором расстоянии между бортами. Затем выходит вперед. Судно с проходом ледокола вдоль борта получает слабинку и начинает движение. Иногда приходится окалывать судно несколько раз.

Лед вносит корректировку при выборе маршрута. Он имеет несколько характеристик: балльность, возраст, толщину, заснеженность, торосистость, сжатие от ветра и течений, разрушенность.

Если и это не помогает наладить движение, то ледокол берет судно на буксир. Принимается это решение, когда судоводитель ледокола уверен, что с судном на буксире он будет иметь уверенное движение вперед.

Как-то у нас на борту работала группа медиков: они изучали влияние длительных арктических рейсов на физическое состояние человека. На нас навешивали всякие датчики. Так вот выяснилось, что в один из моментов пульс у судоводителя при осуществлении околки судна зашкаливал чуть ли не до 180 ударов в минуту.

У судоводителей в караване, не имеющих опыта работы во льдах, иногда такая работа ледокола вызывает сильные эмоции. Как-то на ледоколе присутствовал капитан, который не был ледокольным. Он покидал мостик, когда нам приходилось заниматься околками. Затем он признался, что не может спокойно смотреть на нашу работу.

Но это вполне обоснованные и привычные действия для опытного судоводителя-ледокольного. Чтобы стать таковым, надо учиться, надо уметь рисковать и быть ответственным за этот риск. Правда, без ошибок не всегда получается.



Ледовое плавание не является таким непредсказуемым по времени, как принято думать. Часто ледокол работает на одном рабочем плече, скажем, от кромки льда в Баренцевом море до Енисейского залива или Обской губы.



## Учиться на чужих ошибках

### — Нужно учиться на ошибках?

— Да. Желательно не на своих. Хотя без своих не обойтись. Ошибки учат.

Выписал из одной книги, по-моему, советского разведчика Владимира Правдина: «Неудачи помогают удачам, а удачи сокращают число неудач. Одни восхваления прошлого не учат. Неплохо бы знать историю неудач и ошибок».

Не надо бояться ошибаться, но надо научиться признавать ошибки, делать правильные выводы, чтобы не повторять подобных промахов в будущем. Опыт, мастерство сами собой не приходят.

### — А насколько часты ЧП на судах ледовых морских караванов? И можно ли на месте оказать помощь судну за счет того оборудования, которое есть на ледоколе?

— Ледовые повреждения случаются при плавании во льдах и чаще всего со старыми судами, имеющими низкий ледовый класс, большой износ подводной части корпуса. Это случается и в сложных ледовых условиях, таких как сжатие в так называемых сплоченных льдах, и при плавании в разряженных льдах при неудачном столкновении с выплывшей в проложенный канал торосистой льдиной. Иногда это заканчивается вмятинами, реже повреждениями ниже ватерлинии с водотечностью. Бывали случаи столкновения судов, следующих в караване, из-за застревания впереди идущего судна или даже ледокола.

Не всегда получается эффективно уклониться для избежания навала — соприкосновения судов. Бывают и повреждения при обрыве буксира во время буксировки судна ледоколом. В зависимости от величины полученных повреждений решается вопрос дальнейшей проводки или ремонта.

Ледокол кроме своей основной задачи — колоть лед — выполняет еще и функцию спасателя. На ледоколе имеется сварочное оборудование, водолазная партия.

Если возникает необходимость медицинской помощи, на ледоколе есть медперсонал, хорошо оборудованный медблок. В случае острой необходимости имеется возможность провести операцию на борту ледокола или вертолетом доставить больного или пострадавшего в ближайшую береговую больницу. При проведении хирургической операции ледокол останавливает движение.

### — Случались ли ледовые повреждения у ледоколов?

— В так называемых тяжелых льдах бывают случаи поломки лопастей. При наличии водолазной партии снятие обломка старой

лопасти и установка новой производится своими силами. Повреждения подводной части ледоколов редки.

Если возникает ситуация на судне или ледоколе, с которой экипаж не в состоянии справиться своими силами, близко находящиеся коллеги всегда приходят на помощь.

## Ледокольник дорогу знает

### — С какой точностью можно планировать сроки проводки из пункта А в пункт В?

— Ледовое плавание не является таким непредсказуемым по времени, как принято думать. Часто ледокол работает на одном рабочем плече, скажем, от кромки льда в Баренцевом море до Енисейского залива или Обской губы.

В зависимости от времени года и ледовой обстановки плечо бывает разной величины — от 200 до 1000 миль. Как правило, ледокол совершает проводки, используя ледовую разведку и выбирая оптимальный путь. Если в ближайшее время ледовая обстановка не сильно меняется, то ледокол использует пройденную дорогу несколько раз. В этом случае можно предсказать довольно точно время подхода к назначенной точке.

Запомнился случай, когда мы начали проводку судна с западной кромки массива и дали расчетное время подхода к месту встречи и обмена караванами в Енисейском заливе за трое суток. К этому времени рассчитывал подойти ледокол «Вайгач» с судном из Дудинки.

Фактическое время подхода обоих караванов плюс-минус десять минут! Это высший пилотаж! Но лед есть лед. Случаются, и нередко, проводки, когда время ее окончания предсказать трудно. Тогда мы говорим, что до ее окончания осталось столько-то миль.

### — То есть за счет частоты плаваний формируется готовый канал во льдах?

— Проводки по каналу осуществляют ледоколы в припае — неподвижном льду в Енисейском заливе и по самому Енисею. Там канал сохраняется всю зиму. Его следует только периодически обновлять.

Бывают случаи, когда и на морском участке канал сохраняется, но это большая редкость и ненадолго. Все-таки ледовая обстановка изменчива.

В практике бывали случаи, когда из-за сложной ледовой обстановки атомному ледоколу, проводящему судно, даже при наличии канала приходилось останавливаться и ждать ее улучшения.

## Безопасный атом

— **В чем преимущества атомной энергетической установки?**

— Прежде всего нужно отметить преимущества атомной энергетической установки по сравнению с любой другой. Это ее мощность. За счет нее атомный ледокол несопоставим по мощности с дизельным. Технически можно построить дизельный ледокол такой же мощности, как и атомный, но ему придется буксировать за собой танкер с дизтопливом.

Автономность атомохода определяется запасом продовольствия в продкладовых. А если существует возможность пополнения продуктами в море, то об автономности и задумываться лишне.

Загрузка ядерного топлива происходит один раз в пять-шесть лет. Для поддержания запаса пресной воды на ледоколе имеется опреснительная установка. То есть он месяцами может не заходить в порт. В Арктике это особенно важное преимущество.

Так, ледокол «Арктика» вышел в рейс 4 мая 1999 года, а вернулся в порт приписки 4 мая 2000 года. За это время в море менялся экипаж, подвозилось продовольствие. Ледокол отходил ровно год без захода в порт.

— **Насколько безопасны ледокольные атомные установки?**

— Водородные реакторы, используемые на атомных ледоколах, считаются одними из самых безопасных в мире.

Вспомню такой момент. Как-то при подготовке возможного посещения ледокола высшим руководством страны к нам пришла небольшая группа обследовать помещения на предмет радиационной обстановки.

Поскольку эта процедура для нас не нова и ранее проводилась, да и наша судовая служба РБ (радиационной безопасности) не дремлет, я заверил специалистов, что радиационный фон внутри помещений, в том числе и в каюте капитана, в два раза ниже, чем в центре Мурманска.

Мне показалось, что к моему заявлению отнеслись с недоверием. И только после обследования с некоторым удивлением признали, что это соответствует действительности.

## Улыбка капитана — флаг корабля

— **Вы проработали капитаном два десятка лет. В чем секреты профессии капитана атомного ледокола?**

— Про секреты я не расскажу, потому что это секреты.

Знаете, есть морская байка о том, что капитан — самый никчемный человек на судне: вахты не стоит, на работу не ходит,



ЛИЧНОЕ ДЕЛО

### Александр Барinov

Родился 10 октября 1954 года в Ленинграде. В 1957–1972 годах жил в Челябинске-70 (ныне Снежинск). В 1972–1978 годах учился в Ленинградском высшем инженерном морском училище имени адмирала С. О. Макарова на судоводительском факультете.

В 1978–2008 годах работал в Мурманском морском пароходстве судоводителем на атомном ледокольном флоте (с 1978 года — четвертый помощник капитана, с 1980 года — третий помощник капитана, с 1983-го — второй помощник капитана, с 1984-го — старпом, с 1990-го — дублер капитана, с 1996 года — капитан). С 2015 года — пенсионер.

Награжден знаком «Почетному полярнику» (1995 год), юбилейной медалью «300 лет Российскому флоту» (1996 год), знаком «Почетному работнику морского флота» (1997 год), имеет звание «Ветеран труда» (2004 год), нагрудный знак «Е. П. Славский» (2009 год), почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» (2010 год), юбилейную медаль «65 лет атомной отрасли России» (2010 год), нагрудный знак «Ветеран атомной энергетики и промышленности» (2012 год), медаль МЧС «За содружество во имя спасения» (2013 год), нагрудный знак «За заслуги в развитии атомного ледокольного флота» (2014 год).

живет в самой хорошей каюте и получает при этом самую большую зарплату. Может быть, в этом секрет?

А если серьезно, то главное в профессии капитана — помнить и понимать, что у тебя есть обязанность и привилегия покидать свое судно последним. Что улыбка капитана — это флаг корабля.

Чтобы быть хорошим моряком, совсем не обязательно быть капитаном. Надо просто любить свою профессию, любить море, любить свою семью.

Капитан — верхняя ступень в морской карьере судоводителя. Этим можно и нужно гордиться. Я благодарен судьбе, что моя морская профессия состоялась.

Атомоход — огромное сооружение. Это большое количество механизмов, систем, оборудования, это два реактора, это экипаж более 100 человек. Его необходимо понимать и подходить к нему с открытой душой. Тогда и он в долгу не останется, не подведет в трудный момент.

— **То есть капитан ледокола — всегда судоводитель?**

— Да. Так принято на гражданском флоте.

— **В обязанности капитана входит также управление капитанами судов каравана?**

— Капитан ледокола не управляет капитанами судов каравана. Капитан несет ответственность за свое судно в любом случае.

Но при плавании караванов во льдах капитан ледокола считается самым опытным в данных условиях, и все распоряжения, касающиеся безопасности плавания за ледоколом, должны выполняться капитанами и судоводителями всех судов. Если у капитана судна есть какие-то сомнения, он должен ими делиться с капитаном ледокола.

Ответственность за все во время работы в караване несет капитан ледокола. За правильные решения и за неправильные тоже. Капитаны судов обязаны соблюдать приказы с ледокола.

— **Как вы стали капитаном?**

— Я не стремился стать капитаном. Просто настало время, и на смену нашим учителям-наставникам, нашим капитанам пришли мы — их помощники, их ученики.

Надеюсь, сдюжил, справился.

## Флот возрождается

— **Как атомный ледокольный флот пережил 1990-е годы?**

— До 2008 года атомный ледокольный флот находился под управлением Мурманского морского пароходства. И годы перестрой-

Есть морская байка о том, что капитан — самый никчемный человек на судне: вахты не стоит, на работу не ходит, живет в самой хорошей каюте и получает при этом самую большую зарплату. Может быть, в этом секрет?

ки ледокольный флот пережил, хотя государство отвернулось от Арктики.

Заложенный в 1990-х годах атомоход «50 лет Победы» был достроен только в 2007 году. Новые ледоколы не строились, а действующие старели. Перевозка грузов по Северному морскому пути сократилась в разы.

Это было в середине 1990-х. Назначенный ресурс ЯЭУ атомного ледокола «Арктика» подходил к своему завершению. И существовало два пути: либо выводить ледокол из эксплуатации, либо втягиваться в долгий и затратный путь продления ресурса.

Главенствовало мнение, что имелся избыток атомоходов для решения задач в Арктике, и любые траты на продление излишни. Техническим директором атомного флота в то время был Вячеслав Владимирович Рукша.

Он твердо стоял на том, что необходимо продлить ресурс — он смотрел вперед, мыслил по-государственному. Если бы в то время он не отстоял свою идею, работали бы сейчас атомоходы?

28 августа 2008 года весь атомный ледокольный флот перешел под управление Государственной корпорации «Росатом». Для себя я это связывал с возвращением государства в Арктику. И это радовало, вселяло надежду и оптимизм.

А несколькими днями ранее мы привели в порт ордена Октябрьской Революции атомный ледокол «Арктика». Это был последний рейс атомохода. Нарботка ЯЭУ составила 177 тыс. часов. Кстати, в 2018 году атомный ледокол «Вайгач» перешагнул этот рубеж.

Сегодня на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге строятся сразу три атомохода нового поколения. На уровне правительства решается вопрос о продолжении этой серии до пяти ледоколов.

Значит, Арктика останется нашей.



капитан

# СТАНИСЛАВ ШМИДТ

Был капитаном атомного ледокола  
«Советский Союз» (1991–2009 годы).

Всегда был сторонником  
максимально безопасного плавания.

«Главное качество капитана  
ледокола — терпение»



ТЕКСТ

Ольга ЛУКЬЯНОВА, Лилия СКОПИНЦЕВА

## Арктика вместо заграничья

— **Станислав Борисович, как вы пришли на атомный флот?**

— Отслужив в Советской армии, я работал в одной из военных организаций. Старые приятели учились в разных вузах, и мне тоже захотелось получить высшее образование, к тому же улучшить свое материальное положение. Содержать меня как студента дневного отделения вуза было некому: мама работала санитаркой в госпитале, но, к счастью, во время службы в армии я узнал о существовании Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С. О. Макарова, курсантов которого обеспечивали и формой, и питанием, и жильем.

О море ничего не знал, не мечтал и раньше не собирался. О морях знал, что вроде бы они неплохо зарабатывают. Подготовился и успешно сдал вступительные экзамены. В 1971 году стал курсантом судоводительского факультета

ЛВИМУ для получения первого рабочего диплома (штурман малого плавания). За время плавательных практик нужно было «наплавать» матросом 14 месяцев. Так как до поступления в ЛВИМУ я отслужил в армии и поработал в военной организации, выход за границы СССР мне был закрыт, и, когда мои однокурсники любовались видами Европы и теплых морей, все мои практики проходили на судах Северо-Восточного управления морского флота в поселке Тикси, где мы обеспечивали необходимыми грузами полярные станции и поселки на островах и побережье моря Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского морей. Там я и познакомился с арктическими льдами.

В марте 1977 года я окончил ЛВИМУ. При распределении выбрал Латвийское пароходство, Ригу, но оказалось, что выход за пределы СССР мне все еще закрыт, и мне пришлось перераспределиться в Мурманское морское пароходство на атомные ледоколы, с которыми, к моему счастью, судьба меня связала на 33 года.



## Договариваться со льдом

— **А как стали капитаном?**

— Наверное, повезло. В то время происходил количественный рост атомных ледоколов, а также смена поколений капитанов. Главное везение — прекрасные учителя, великие капитаны. В должностях четвертого, третьего, второго и старшего помощника я работал под командованием Василия Александровича Голохвастова, Юрия Сергеевича Кучиева, Анатолия Алексеевича Ламехова, был знаком с Борисом Макаровичем Соколовым, а уж у них было чему поучиться.

С мая 1977 года по январь 1985 года работал в должностях с четвертого до старшего помощника капитана атомного ледокола «Арктика». В январе 1985 года направлен старшим помощником капитана в Ленинград на Балтийский завод, на строительство и приемку атомного ледокола «Россия». На нем я был старпомом и дублером капитана до ноября 1989 года, а потом дублером капитана атомного ледокола «Советский Союз». В сентябре 1991 года меня назначили капитаном ледокола «Советский Союз». Им и оставался до выхода на пенсию в сентябре 2010 года.

— **Каковы главные качества капитана на атомном ледоколе?**

— По большому счету главное — быть гражданином и патриотом своей страны, всегда помнить, ради чего и кому ты служишь. Непосредственно управление ледоколом — это второе.

Наглядно демонстрируют необходимые капитану-ледокольщику качества два случая, связанные с моими учителями. Я был старпомом на ледоколе «Россия». Мы привели транспортное судно на остров Грэм-Белл — это Земля Франца-Иосифа — для постановки в припай с военным грузом. Припай — это неподвижный, примерзший к берегу лед. В данном случае припай был «неразвит», стоял на мелководных глубинах для атомного ледокола по нормативным документам, о чем я и напомнил

капитану Ламехову. Он ответил: «Кто еще, если не мы?» — и задача была выполнена.

И второй пример. Как-то у Голохвастова брали интервью. Задали вопрос о главном качестве ледокольщика, а он ответил: «Терпение». Следующий вопрос: «А второе и третье качества?» Ответ: «И снова, и снова терпение».

Еще нужно быть предельно честным с людьми, уметь прислушиваться к чужому мнению. Принимая решение, выполнять его без метаний из стороны в сторону, а по мере карьерного роста, добавляя нашивки на погоны, также повышать требования к себе самому, помня, что в экипаже ты все время под прицелом более сотни пар глаз, оценивающих тебя со всех сторон. Конечно, важно не стесняться учиться и учиться.

— **Случались ли в таком большом коллективе конфликты?**

— Пожалуй, нет. Я считаю, что профессия отбирает людей. Мелочи, наверное, бывают, как и у всех людей, но белые вороны не приживаются. Ну и подбор кадров важен. Устав наделяет капитана такими полномочиями, что без его согласия на судно не может быть направлен ни один человек.

## Победы над стихией

— **Случалось ли в вашей практике такое, что стихию приходилось побеждать?**

— Я глубоко убежден, что лучше избегать ситуаций, где нужно побеждать стихию. Если имеется в виду лед, то лучше с ним «договариваться», брать от природы и от обстановки то, что стихия брать позволяет.

А сложные ситуации были. Самая для меня сложная и трудная — это проводка танкера «Уйку» в ноябре-декабре 1998 года в поселок Певек и обратно на запад. Обычно плавание в восточном секторе Арктики заканчивалось в сере-

Быть предельно честным с людьми, уметь прислушиваться к чужому мнению. Принимая решение, выполнять его без метаний из стороны в сторону, а по мере карьерного роста, добавляя нашивки на погоны, также повышать требования к себе самому.

Мне крепко повезло с учителями и коллегами. Не могу не сказать о нескольких прекрасных специалистах, замечательных людях, патриотах атомного ледокольного флота и своей страны: это Лосев, Мизгирев, Андрианов, Гурьян, Домахин, Габелок, Соколов, Лобазов.

дине сентября, но в 1998 году из-за очень сложной ледовой обстановки, в том числе экономических проблем 1990-х, груз топлива в пункты Чукотского полуострова не был завезен вовремя. В конце ноября с большим трудом удалось провести танкер в Певек, но основные трудности начались сразу после выхода из Певека. Мы долго не могли преодолеть барьер торосов, образовавшийся возле побережья, а когда это удалось, в тяжелом ледовом поле повредили один из винтов ледокола, что сильно усложнило маневрирование. А впереди лежал путь на запад — через Восточно-Сибирское, Лаптевых, Карское и часть Баренцева морей. Единственный раз в моей практике закралось сомнение: не придется ли остаться на зимовку в море? К счастью, в конце декабря на кромках льда в Баренцевом море мы закончили проводку танкера, и ледокол ушел в Мурманск для постановки в док и ремонта внутрирулевого комплекса.

В 1995 году случилось две ситуации, сложные больше в моральном, чем в техническом плане: обе связаны с катастрофами вертолетов пограничников. В первом случае Ми-8 упал в море у мыса Стерлигова, и мы помогали МЧС поднимать вертолет из воды и искать погибших. Вторая — катастрофа вертолета Ми-26, который предположительно упал в районе островов Северная Земля. Штормовая погода, приближающаяся полярная ночь, в которой светло всего около двух часов в сутки, и немалое расстояние до места катастрофы внушали опасения в результативности поиска. Однако нам удалось тогда с помощью вертолета, базировавшегося на ледоколе, обнаружить и снять с ледника на острове Большевик десять выживших после крушения пограничников, оказать им первую помощь, а потом отправить на материк.





#### ЛИЧНОЕ ДЕЛО

### Станислав Шмидт

Родился в Подмосковье 25 августа 1948 года. Окончил восемь классов школы, в 1963 году поступил в Московский электротехнический техникум. В мае 1968 года был призван в ряды Советской армии, полтора года служил в зенитно-ракетных войсках Московского округа ПВО. В 1970 году демобилизовался. В 1971 году поступил в Ленинградское высшее военно-морское училище имени адмирала Макарова на судоводительский факультет. После окончания училища в 1977 году получил распределение в Мурманское морское пароходство, где и проработал до перевода атомного флота из Мурманского морского пароходства в Росатом. До января 1985 года работал на атомном ледоколе «Арктика» в должностях четвертого, третьего, второго и старшего помощника капитана. В январе 1985 года был направлен на приемку и строительство атомного ледокола «Россия», где проработал до конца 1989 года, после чего стал дублером капитана атомного ледокола «Советский Союз». С сентября 1991 года по сентябрь 2010 года — капитан «Советского Союза». Сейчас на пенсии.

## Автономное плавание на месяцы

- **В чем специфика, в чем преимущества атомного ледокола перед дизельным?**
- Главное преимущество атомного ледокола — автономность. Загрузка топливом атомного ледокола позволяет ему работать около четырех лет до следующей перезарядки. В течение этого времени, правда, бывает и плановый ремонт, бывают заходы в базовый порт для смены экипажа и пополнения запасов снаряжения и продовольствия. Например атомный ледокол «Арктика» 25-й год своей эксплуатации целиком проработал без захода в порт. Продовольствие, смена экипажа и снабжение обеспечивались у него попутными судами.
- **Нужен ли какой-то дополнительный транспорт для взаимодействия и помощи ледоколу?**
- В базовом порту используются специальные суда атомно-технологического обеспечения. А дополнительного обеспечения в море не требуется никакого.

## Подарок судьбы

- **Как вы оцениваете свою деятельность в качестве капитана и какими ее оценили наградами?**
- Как я уже говорил, я пришел на атомный флот не совсем по своей воле, а в силу обстоятельств, но теперь оцениваю это как подарок судьбы. Получил очень интересную работу, удовлетворение от своей деятельности, ощущение своей нужности,

внимание и доброе отношение людей в Мурманске. И, считаю, высокую оценку моего труда государством.

За спасательную операцию на Северной Земле я был награжден орденом Почета. Полагаю, в основном за выполнение рейса в Певек с танкером награжден орденом «За морские заслуги», причем орден имеет номер два. Номер один получил североморец-подводник, и по праву, а мне первому из гражданского населения выпала честь носить такой орден на груди.

А самая главная награда — это возможность видеть, общаться с огромным количеством интересных, значимых, замечательных людей, которыми так богата наша страна. Так как атомные ледоколы есть только в нашей стране, и базируются они в Мурманске, огромное число людей старается побывать на ледоколе, познакомиться с этим творением человеческого разума. Самые запомнившиеся мне из них — это встречи с Героем России, полковником СВР Алексеем Михайловичем Козловым, обменным на 13 разведчиков других стран, с генеральным конструктором НПО «Звезда» Гаем Севериным и его сыном — космонавтом-испытателем, Героем России Владимиром Севериным, а также с бывшим председателем Совета Министров СССР Николаем Рыжковым. Такие встречи во многом изменили мое восприятие мира и событий.

Мне крепко повезло с учителями и коллегами. Не могу не сказать о нескольких прекрасных специалистах, замечательных людях, патриотах атомного ледокольного флота и своей страны: это гидролог Лосев, главные механики Мизгирев, Андрианов, Гурьян, электромеханики Домахин, Габелок, начальники службы радиационной безопасности Соколов, Лобазов. Этот список я могу продолжать очень долго, и книги не хватит.

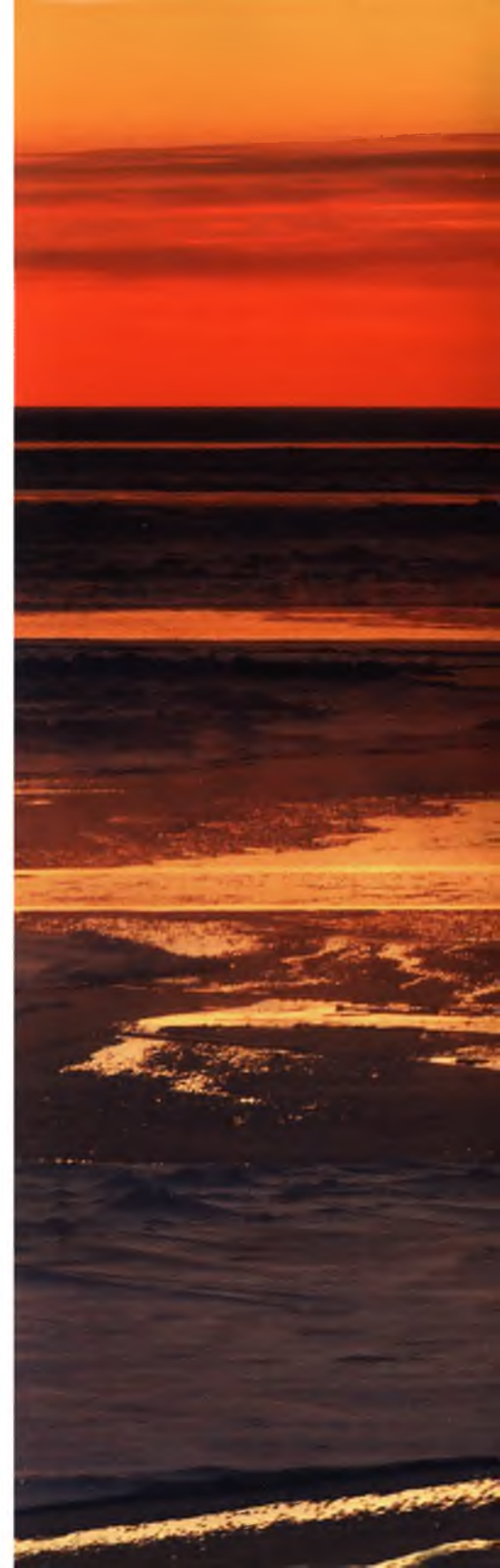




## IV

КАПИТАНСКАЯ  
ВАХТА XXI ВЕКА

С новыми задачами, возникающими перед атомными ледоколами по мере увеличения грузопотока по Севморпути, требования к капитанам атомоходов увеличиваются. Еще больше они вырастут с вводом в эксплуатацию новейших судов, способных обеспечить круглогодичную навигацию по СМП, — универсального атомного ледокола проекта 22220 и ледокола проекта «Лидер».







капитан

## АЛЕКСАНДР ЛЕМБРИК

Капитан атомного ледокола «Ямал» (с 1998 года), один из опытнейших капитанов ФГУП «Атомфлот». Считает, что активная навигация по Севморпути требует скорейшего ввода новых ледоколов.

«Получив новые ледоколы,  
флот с задачами справится»



ТЕКСТ

Антон БУРСАК, Александр ПОЛЯНСКИЙ

## Мечта сбылась не сразу

— **Александр Юрьевич, расскажите о своей трудовой биографии. Где вы учились, где начали работать, как попали на атомный флот?**

— Родился я в 1955 году в Киеве в семье офицера Советской армии. Из-за офицерской профессии отца все мое детство прошло в постоянных переездах: Украина, Армения, Грузия, Венгрия. И, наконец, Московская область — город Ногинск, где в 1972 году я окончил школу.

Я с детства мечтал о море и, только получив аттестат зрелости, поехал в Ленинград — поступать в ЛВИМУ имени адмирала С. О. Макарова. Но с первого захода мечту детства осуществить на удалось — пришлось идти на второй круг.

Устроился на работу на ЛОМО слесарем механосборочных работ и поступил на девятимесячные подготовительные курсы ЛВИМУ. Жил в заводском общежитии, днем работал, вечером учился.

Из более сотни поступавших на курсы окончило их всего девять человек, в их числе и я. В 1973 году я поступил в ЛВИМУ, а в 1979-м успешно окончил его. За время учебы на ежегодных плавательных практиках по два-три месяца проводил на Балтике, в Ленинградском порту, в Архангельске, в Тикси... Работать меня направили в порт Мурманска.

## Школа молодого моряка

— **Сразу на атомный флот?**

— Да. Первая моя должность — четвертый помощник капитана на атомном ледоколе «Ленин» под командованием капитана Бориса Макаровича Соколова. Там и прошел школу молодого моряка от четвертого до старшего помощника капитана.

За этот период работал с такими известными и уважаемыми капитанами, как Григорий Алексеевич Улитин, Валерий Иванович Шестопалов, Зигфрид Адольфович Вибах, Анатолий Николаевич Орешко и, конечно же, Андрей Алексеевич Смирнов — ныне директор по судоходству ФГУП «Атомфлот». С ним меня связывают профессиональные отношения практически

с самого начала трудовой деятельности. С ним в 1990 году меня направили на приемку атомного ледокола с первоначальным названием «Октябрьская Революция».

В 1991 году по политическим соображениям он был переименован в «Ямал». На нем в 1998-м стал капитаном и уже 20 лет хожу в море в этой должности.

## Зона повышенной опасности

— **Какие были наиболее яркие, значимые моменты в вашей капитанской вахте?**

— Рейс на рейс не похож, каждый раз случается что-то интересное. Однако самых ярких и приятных момента бывает два: первый, когда после отпуска делаешь запись в судовом журнале «Дела и обязанности капитана а/л «Ямал» принял», а второй, когда в конце смены пишешь там же: «Дела и обязанности капитана сдал».

— **Наверняка были какие-то экстремальные ситуации...**

— Знаете, один бывалый и мудрый человек сказал: «Опытный моряк использует свой опыт для того, чтобы не попадать в ситуации, где может понадобиться весь его опыт». Этого принципа всю свою профессиональную деятельность стараюсь придерживаться и я.

Транспорт — зона повышенной опасности. Принимая какое-либо решение, понимаешь, что за тобой не только сложная и дорогая техника, но и в первую очередь более 100 человеческих жизней. Которые тебе верят и беспрекословно подчиняются.

Наша работа, как правило, проходит в удаленных от цивилизации местах, где нет ни скорой помощи, ни МЧС, ни привычного береговым людям сервиса. Уходя в море на три-четыре месяца, нам все возникающие проблемы приходится решать своими силами, но не всегда это получается.

Последний случай произошел поздней осенью 2017 года, когда оживленное судоходство на трассе СМП спало, остались одни лишь запоздалые суда и снабженцы, одного из которых мы



Принимая какое-либо решение, понимаешь, что за тобой не только сложная и дорогая техника, но и в первую очередь более 100 человеческих жизней. Которые тебе верят и беспрекословно подчиняются.



вели в портопункт на Новосибирских островах. Полярная ночь, мороз минус 20, проходимый десятибалльный лед<sup>1</sup>.

Море Лаптевых, до портопункта — миль 200. Связи с ним нет. Судовой врач сообщает: у студента-практиканта острый приступ аппендицита, который он долгое время скрывал.

Реальная угроза панкреатита, нужна операция. Говорю: «Давайте резать». Врач отвечает: «Не могу, квалификация не позволяет, могу только клизмы ставить». Ускоренно дохожу до портопункта в надежде, что там-то есть хирург. Но неудача: хирурга нет, а санитарная авиация по метеоусловиям летать будет не скоро. Короче, отказались принять моего больного.

А парень молодой, студент еще, ему все хуже и хуже. Что скажу родителям?

Ближайший порт, где может быть операционная, — порт Тикси. До него миль 300. В рекордно короткие сроки для этого времени года «добегаю» до него и на границе мелководья ложусь в дрейф в ожидании вертолета санитарной авиации. Хотя и он больше суток не может взлететь.

Забегая вперед, скажу, что все закончилось благополучно. Но, по сообщению лечащего врача, на стол ему положили студента в последний момент.

Думаю, у каждого капитана немало аналогичных случаев, и чем дольше он работает, тем больше.

<sup>1</sup> Характеристика так называемой сплоченности льда. При пяти-шести баллах дрейфующего льда возможно самостоятельное плавание, при десяти — только плавание с ледоколом.

## Круглогодичная навигация?

— Атомный ледокольный флот выполняет несколько задач, в том числе обеспечивает транзит коммерческих грузов по Севморпути, перевозку оборудования, полезных ископаемых. Какое из этих направлений растёт быстрее? Какие наиболее значимы?

— В результате открытия новых месторождений нефти и газа быстро возрастают объёмы вывозимых углеводородов с Ямальских месторождений. По-прежнему идет большой поток продукции «Норильского никеля», начинается добыча и вывоз угля из Енисейского залива.

Активно пропагандируется и, возможно, с появлением новых, более мощных ледоколов реализуется круглогодичная навигация по СМП. Однако для этой цели нужны не только ледоколы, но и соответствующие суда усиленного ледового класса. Сейчас же транзитные проходы возможны лишь в летне-осенний период.

— Атомный флот также используется для проведения коммерческих круизов и исследовательской работы. Насколько важны эти направления, нужно ли их развивать, почему?

— Атомный ледокольный флот решает государственную задачу по осуществлению судоходства по СМП. В рамках этой задачи возможно отвлекаться на другие работы, на которые есть спрос и которые приносят государству неплохой доход.

Имею в виду научно-исследовательские рейсы как автономно с научными работниками на борту, так и в рамках обеспечения работы научно-исследовательских судов в приполюсных районах по исследованию шельфовой зоны в районе хребта Ломоносова или ледяного покрова арктических морей.

Популярностью пользуются туристические рейсы на Северный полюс. Они проводятся в летнее время, когда судоходные пути очищаются ото льда.

— Государство реализует программу по обеспечению флота ледоколами нового поколения. Достаточно ли этого для решения того объема задач, который существует в Арктике? Что еще, по вашему мнению, можно сделать для развития отрасли?

— Если программа строительства нового поколения ледоколов будет успешно реализована, а я надеюсь, так и произойдет, то для решения сегодняшних задач достаточно того, что запланировано.

Хотя, как говорится, аппетит приходит во время еды, а наука и техника не стоят на месте.



Популярностью пользуются туристические рейсы на Северный полюс. Они проводятся в летнее время, когда судоходные пути очищаются ото льда, а потребность в ледоколах уменьшается.



капитан

## АНДРИЯН БЕЛИКОВ

Капитан атомного ледокола «Ямал»  
(с 2014 года). Пришел на ледокол  
с подводной лодки. Работа оказалась  
не менее сложной и увлекательной.

«Ямал» прежде всего работает  
на проекте «Ямал СПГ»



ТЕКСТ Александр ПОЛЯНСКИЙ

## На чистую воду

— **Андрей Николаевич, расскажите о себе. Где вы учились, где начали работать, как попали на атомный флот?**

— Я окончил Высшее военно-морское училище имени М. В. Фрунзе в 1993 году, служил на Северном флоте в дивизии подводных лодок, расположенной в городе Полярный.

В 1998 году закончил службу и пришел работать в Мурманское морское пароходство на атомный ледокол «Ямал» — на должность четвертого помощника капитана. Постепенно дорос до капитана «Ямала».

— **Какие наиболее яркие, значимые моменты были в вашей работе на посту капитана?**

— Самый яркий момент — это, конечно, первый самостоятельный выход в рейс. Он был ответственный: мы проводили атомный лихтеровоз «Севморпуть» на остров Котельный.

Были сложные условия по заводке его в припай бухты Темп, пришлось проявить смекалку. Во время тумана не был виден фарватер, который выстроили береговые работники, мы попросили их поставить колесную технику в створ, по радару определили этот створ и подошли к точке выгрузки. Благополучно завели лихтеровоз и выполнили задачу, я считаю, хорошо.

— **Случались ли за время вашей работы какие-то опасные, сложные ситуации? Как вам удалось с ними справиться?**

— Самая сложная и опасная ситуация была, когда мы выводили из моря Лаптевых научно-исследовательские суда, вели через пролив Матисена. Одно из этих научно-исследовательских судов отнесло к мелководью и затерло льдом.

Пришлось провести ювелирную работу, чтобы его оттуда вытащить. Справились хорошо, безаварийно вывели это судно на чистую воду.

## Главный тренд — СПГ

— **Атомный ледокольный флот выполняет несколько задач, в том числе обеспечивает транзит коммерческих грузов СМП, перевозку полезных ископаемых. Какие из этих направлений растут быстрее всего?**

— Я считаю, что растет быстрее всего, конечно, направление «Ямал СПГ» — сжиженный природный газ. Очень большое количество судозаходов, интенсивная работа в Обской губе.



— **Какие, по вашему мнению, наиболее значимые факторы будут влиять на рост грузопотока?**

— Тенденции мировой экономики, потребность в углеводородном сырье. Это было, есть и наверняка на долгое время еще останется главным фактором.

— **Атомный флот также используется для проведения коммерческих круизов и исследовательской работы. Насколько важны эти направления, нужно ли их развивать? Почему?**

— Круизные рейсы, так же как и исследовательская работа, нужны для того, чтобы люди, население России, знали, что атомный ледокольный флот есть, что он помимо основного своего предназначения по проводке судов по трассе Северного морского пути еще выполняет научную поддержку и возит туристов. Это тоже характеризует атомный флот с положительной стороны.

— **Государство реализует программу переоснащения флота ледоколами нового поколения. Что, по вашему мнению, можно сделать еще для развития отрасли?**

— Если будут реализованы планы по строительству ледоколов, в том числе и на газотурбинном ходу, я думаю, что ледоколов нам будет достаточно. А дальше уже покажет время.

## Работа приносит позитив

— **Кто ваши учителя на флоте вообще и в капитанской профессии в частности?**

— Своим наставником я считаю капитана Александра Юрьевича Лембрика, с которым я проработал довольно много, научился у него всему, что я сейчас умею. За это ему большое спасибо.

— **Расскажите о собственных планах на будущее? Где и кем вы себя видите?**

— В перспективе я себя вижу также капитаном атомного ледокола, пока ничего менять не хочу, меня моя работа устраивает, нравится.

Надеюсь, она будет приносить только положительное для нашего предприятия и отрасли в целом.



капитан

## ОЛЕГ ЩАПИН

Капитан атомного ледокола «50 лет Победы» (с 2014 года, в 2005-2014 годах был капитаном ледокола «Россия»). Но в ближайшее время он возглавит экипаж нового ледокола «Сибирь». Потребность в новых ледоколах, по его словам, острейшая.

«Объемы перевозок  
растут сумасшедшими  
темпами!»



ТЕКСТ Антон БУРСАК

## Из Арктики — на «Арктику» через Таллин

— **Олег Михайлович, как вы попали на атомный флот?**

— Родился в Челябинской области. Отец — шахтер. Потом судьба забросила нашу семью в Якутию: отец работал на шахте Джебарики-Хая на Алдане — это приток Лены.

— **То есть ваша малая родина — один из арктических регионов?**

— Получается, что так. В поселке Джебарики-Хая окончил восемь классов и пошел в Якутское речное училище. В 1979 году я его окончил. Но, поскольку военной кафедры не было, отработал навигацию на Лене и ушел в армию: три года служил в морских частях погранвойск.

В учебке был в Анапе, из Анапы меня отправили служить в Таллин — на пограничные катера. Закончил службу в 1982 году и в Якутск больше не вернулся. Вышел из ворот части — и через час меня взяли на работу в Эстонское морское пароходство.

Я отработал там восемь лет, и меня отправили учиться в Ленинградское инженерное морское училище имени С. О. Макарова. В 1990 году я его окончил.

Однако случился развал Советского Союза, и не только меня, а всех русских назад в Таллин не вернули. А я восемь лет стоял в очереди на трехкомнатную квартиру.

Что делать? Подписал заявление о приеме на работу на ледокол «Арктика». И, как видите, до сих пор работаю.

— **Жилищный вопрос решить удалось?**

— И жилищный, и не только жилищный. Атомный флот — это материальное благополучие и очень интересная работа.

## Три ледокола за 28 лет

— **А с чего начинали на атомном флоте?**

— Начинал с должности четвертого помощника на «Арктике». Я начал работу в 1990 году в Мурманском морском пароходстве — в 2008-м мы перешли под управление ГК «Росатом».

Один четырехмесячный рейс я отработал на ледоколе «Арктика». А с 1991 года я на ледоколе «Россия». И отработал там

24 года подряд — начинал с должности третьего помощника, а заканчивал капитаном.

В 2005 году мой тогдашний руководитель Валентин Давыдьянц поехал в Санкт-Петербург принимать «50 лет Победы», а я остался на «России» — был старпомом. С 2005-го до 2014-го я на «России» отработал капитаном, до завершения его работы.

В 2010 году впервые в истории произошла проводка танкера СКФ «Балтика» (двухкорпусный танкер «Балтика» — самое большое судно, которое когда-либо появлялось в Северном Ледовитом океане): проводка на восток. До сих пор водили 20-тысячники, а это был 120-тысячник. Я впервые провел судно такого тоннажа, меня наградили за этот переход званием «Заслуженный работник транспорта».

А в 2013 году я на «России» работал в Балтийском море: за 85 суток мы провели там 355 танкеров. С 2009-го работаем безаварийно.

В 2012 году на «России» на Северном полюсе мы опустили православный крест из нержавеющей стали. С нами был епископ Нарьян-Марский и Мезенский Иаков. У креста восемь граней, на каждой грани были надписи, одну хорошо запомнил: «От христиан вся Русь водрузить в точке географического Северного полюса». На «50 лет Победы» владыка Иаков тоже был.

— **А с 2014 года вы на «50 лет Победы»?**

— Да. С 2014 года ледокол «Россия» перестал работать, меня поставили работать на атомный ледокол «50 лет Победы».

Сменщик у меня Дмитрий Лобусов. По-моему, он побил все рекорды по посещению Северного полюса.

## Ямал дает работу

— **Какие направления перевозок по СМП растут быстрее других?**

— Самое большое количество грузов завозилось в 1986–1987 годах. Это был в основном северный завоз в Арктику: кирпич и т. д. плюс топливо. А сейчас мы переориентируемся на вывоз полезных ископаемых.

В 1990-е годы было затишье, вплоть до 1 млн т, и теперь начинается такой расцвет вывоза углеводородов — просто капитальный: 15–17 млн т планируют вывозить из Сабетты — с Обской губы, 7 млн — это нефть из южной части Обской губы — мыс Каменный, и 30 млн т угля собираются вывозить. Это выше Диксона, полуостров Чайка. И традиционно 1 млн т полезных ископаемых из Дудинки, произведенных на Норильском комбинате.

— **То есть объемы растут?**

— Да, объемы растут, причем сумасшедшими темпами.

— **В основном заказы от российских компаний?**

— Прежде всего заказы по проекту «Ямал СПГ».

Проект состоит из завода по производству сжиженного природного газа мощностью около 16,5 млн т в год на базе Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения и морского порта Сабетта для погрузки продукции на СПГ-танкеры.

— **Если говорить все-таки про другие виды грузов, в том числе доставку промышленного оборудования из Китая в Европу и т. д., вот эти вещи будут расти? Или там пока что все сложно?**

— Они будут расти, потому что сегодня одну-две линии открыли, на противоположном берегу Обской губы еще открывается ветка, также в рамках проекта «Ямал СПГ».

Будут строиться новые платформы. Если Сабетту построили на земле, то следующие заводы планируется строить на воде. В Мурманске, в Кольском заливе, строится завод по сборке блоков, и уже в дальнейшем заводы на воде будут строиться — в прибрежной части. Это направление развивается, процветает.

## Ледокольный флот удваивается

— **Учитывая эти показатели роста, трех новых ледоколов, которые должны стать частью флота, достаточно?**

— Два ледокола нового проекта уже на плаву — «Арктика» и «Сибирь». «Урал» будут спускать в мае 2019 года на воду, и еще в проекте два новых ледокола. То есть будет всего пять новых ледоколов.

Потом появится два или три практически таких же ледокола, только работающих на газу. У них автономность меньше, но они будут все время работать в Обской губе, с газовой системой движения.

И еще «Лидер» закладывается в 2019 году, который будет иметь мощность 150 тыс. лошадиных сил и проходимость льда до 4 м.

— **Если эти планы осуществляются в запланированные сроки, то ледокольный флот сможет обслуживать тот объем заказов, который возникнет в перспективе?**

— Да, конечно.

— **По вашему мнению, в какие еще направления нужно инвестировать?**

— Под крыло ФГУП «Атомфлот» отдается вся территория Севморпути. В нее войдет вся гидрография, все атомные ледоколы, все дизельные ледоколы, взаимодействие с подразделениями МЧС.

На всей трассе установят точки МЧС для оперативной работы в Певеке, в Диксоне, в Тикси и т. д.



В 2012 году на «России» на Северном полюсе мы опустили православный крест из нержавеющей стали. С нами был епископ Нарьян-Марский и Мезенский Иаков. У креста восемь граней, на каждой грани были надписи, одну хорошо запомнил: «От христиан всея Руси водрузить в точке географического Северного полюса».

## Почему атомный флот только российский

— **Насколько вероятен сценарий, что собственный ледокольный флот создадут, например, китайцы? Нужно ли это? Возможно ли, что такое произойдет в какой-то обозримой перспективе?**

— Вопрос, конечно, интересный. Если бы им было надо, они бы давно построили.

Я вам рассказал о наших перспективах, поскольку у нас в стране 40% добычи полезных ископаемых идет за полярным кругом. К примеру, у американцев или в канадском секторе нет ни таких производственных предприятий, как наш «Норильский никель», ни такой добычи, которая требовала бы круглогодичной навигации.

У них этого нет, поэтому зачем им такой мощный, как у нас, ледокольный флот? Для того чтобы ходить по нашей трассе, они могут, конечно, построить, но зачем, если есть российский ледокольный флот?

— **То есть он выполняет международные задачи?**

— Именно так.

## Федор Конюхов купил билеты

— **Еще одно направление — исследовательские экспедиции, геологоразведка. Они развиваются?**

— Когда я работал на «России», в последние годы, вплоть до 2013-го, мы ежегодно высаживали полярные станции, хорошо помню 39-ю, 40-ю и т. д. Эти ребята высаживались в районе острова Врангеля и месяцев девять дрейфовали вплоть до выхода в Атлантику. Одну экспедицию завернуло в канадский сектор, мы ее оттуда снимали уже. Артур Чилингаров, советский и российский ученый-океанолог, исследователь Арктики и Антарктики, доктор географических наук, был несколько раз с нами на съемке станций.

— **А объемы туризма растут у вас? Количество туристов, которые хотят посетить Северный полюс, увеличивается?**

— Насколько мне известно, билеты на эти круизы продаются за два года вперед. Федор Конюхов должен ехать с сыном: на 2019 год он взял билеты. Круизы пользуются огромным спросом.

## Капитан будущего

— **Ваши планы на будущее?**

— Насколько я знаю, Александр Михайлович Спирин назначен капитаном на головной ледокол проекта 22220 — «Арктику».

А я на второй, на новую «Сибирь». Экипаж «Арктики» будут собирать в конце 2019 года. Примерно через два года соберем экипаж новой «Сибири».



Строящийся второй ледокол проекта 22220 — «Сибирь»

У нас в стране 40% добычи полезных ископаемых идет за полярным кругом. К примеру, у американцев или в канадском секторе нет ни таких производственных предприятий, ни такой добычи, которая требовала бы круглогодичной навигации.



капитан

## ДМИТРИЙ ЛОБУСОВ

С 2007 года капитан атомного ледокола «50 лет Победы». В 2005–2007 годах был капитаном ледокола «Арктика», и под его управлением «Арктика» совершила поход на Северный полюс во второй раз в истории этого ледокола.

«Трудно было удержаться  
и не посетить макушку  
планеты»



ТЕКСТ Антон БУРСАК

## Сквозь внешние льды

— **Дмитрий Викторович, расскажите, как вы попали на атомный ледокольный флот?**

— С 1981 по 1987 год я учился в ЛВИМУ имени адмирала С. О. Макарова. Первый раз попал в Арктику в 1983 году практикантом на лесовозе Литовского морского пароходства «Василий Поленов». Мы возили лес из Игарки в Европу.

После окончания пятого курса был направлен на практику в Мурманское морское пароходство учеником штурмана, но попал в штат матросом на дизель-электроход «Наварин». Это было судно усиленного ледового класса, которое доставляло грузы на большое количество полярных станций, раскинувшихся на побережье СМП. Сдружился с экипажем, который в 1987 году практически полным составом должен был быть направлен на приемку нового судна финской постройки «Капитан Данилкин». Планировалось, что я приду к ним четвертым помощником капитана. Судно как раз планировали принять в мае 1987-го, когда я оканчивал ЛВИМУ.

В Мурманское морское пароходство распределяли исключительно на атомные ледоколы — в то время на атомоходы штурманский состав брали только с ЛВИМУ. Я пошел в Мурманское морское пароходство с надеждой перебраться на транспортный флот. Судоводителей в отличие от механиков и электромехаников не учили специально на ледоколы.

Мы, конечно, мечтали возить грузы по всем морям и океанам. Однако приемка теплохода задерживалась, и меня направили на атомный ледокол «Арктика». Скорее, я даже напросился. Я еще ничего не знал про атомоходы. А в самолете со мной рядом оказался старый знакомый, тоже выпускник Макаровки, но уже год работавший. И хотя коллега работал на ледоколе «Ленин», порекомендовал мне проситься на «Арктику», сказав, что там самый лучший экипаж.

И вот через несколько дней я в новенькой из ателье форме прибыл на причал базы атомных ледоколов, а «Арктика» уже отходила от причала. Расстояние от причала до спущенного парадного трапа составляло метр-полтора. Третий помощник капитана Александр Ерпулёв, вероятно, совсем недавно сошел с борта, сменившись, и провожал ледокол в море. Он и помог мне — нашел какую-то доску на причале, перекинул на ниж-

нюю площадку трапа, и я, как канатоходец, перешел с берега на трап ледокола.

На «Арктике» работал экипаж капитана Григория Алексеевича Улитина, который и стал моим первым учителем, обучавшим меня и штурманскому делу, и ледокольному, и, наверное, капитанскому. Потом были капитаны Василий Александрович Голохвастов, Андрей Алексеевич Смирнов, у которых я также учился быть человеком, моряком, ледокольщиком.

Рейс был ранний, экспериментальный: в середине мая мы начали движение в сторону Певека. Я проводил восемь часов на мостике на вахте и после еще много времени торчал головой в иллюминаторе, восхищенно наблюдая, как ледокол пробивается сквозь весенние льды Арктики, круша многометровый лед. И потом, когда меня звали перейти на транспортный флот, я уже не смог уйти с ледоколов.

## Встреча на полюсе

— **Какие моменты запомнились больше всего?**

— Арктика — тяжелое, напряженное место для судоходства, посему часто после успешного завершения сложной задачи испытываешь яркие положительные эмоции.

Для капитана, думаю, любого, это первый рейс. Яркий момент, когда в 2005 году, будучи капитаном ледокола «Арктика», я привел этот ледокол на полюс второй раз в его истории. Мы шли навстречу с научным судном «Академик Федоров» и должны были работать в приполюсном районе. Однако, пройдя в нескольких милях от полюса, трудно оказалось удержаться и не посетить макушку планеты. Это, конечно, вызвало бурю эмоций экипажа.

Интересный рейс был в 2017 году. И опять связан с ледоколом «Арктика». Рейс на а/л «50 лет Победы» к полюсу посвящался 40-летию прихода атомного ледокола «Арктика» на полюс. Тогда впервые, воплотив многовековую мечту человечества, судно самостоятельно дошло до точки Северного полюса. Во время рейса проходила конференция, посвященная этому событию, присутствовало много интересных специалистов, связанных с Арктикой и производством ледоколов: конструкторы, строители, наука. Проходили семинары, лекции, встречи.

## Легкая навигация скоротечна, трудная — постоянна

- **Случались ли за время вашей работы какие-то опасные ситуации?**
- Мореплавание в Арктике — это одна сплошная сложная и опасная ситуация. Конечно, бывают периоды легкой навигации, но они скоротечны. Естественно, были ситуации и выше по накалу, чем среднестатистическая работа.

Однажды в рейсе на полюс с туристами вертолет, вывозя с берега туристов, повредил лопасть винта. При взлете вертолет испытывал сильную вибрацию. Пришлось срочно эвакуировать туристов судовыми плавсредствами с не очень для этого подходящего берега, однако все обошлось.

Но вертолет тоже не оставишь на берегу. Мы подвели корму ледокола, где находится посадочная площадка для вертолета, к самому мысу, чуть не цепляясь винтами за грунт. Командиру осталось пролететь несколько десятков метров. Когда вертолет успешно остановил винты, находясь на палубе ледокола, все выдохнули.

В декабре 2016 года мы вели самый поздний караван в истории арктического мореплавания с Берингова пролива в Обскую губу. Караван состоял из судов совершенно разных габаритов и возможностей. До недавних пор в Арктике ледоколы работали с судами меньше или такими же по измерениям, и ледокол в большинстве тяжелых ледовых условий мог взять на буксир судно и протолкнуть через тяжелый участок.

Но в последние годы в Арктику пришел флот, значительно превосходящий по размерам атомные ледоколы. В нашем караване таких насчитывалось два. Только мастерство, опыт и терпение старших помощников капитана ледокола позволили осуществить этот переход благополучно. А буквально через несколько дней, после того как мы привели этот караван в Обскую губу, случился, пожалуй, самый сложный момент в моей карьере.

На выход из Обской губы в рождественские праздники стояли четыре судна. Дул западный ветер 20 и более м/с. Пока мы выводили одно судно к западному берегу Обской губы, другие дрейфовали в сторону не доступных для нас глубин к восточному берегу. Чтобы поднять караван севернее опасных берегов Обской губы в открытое Карское море, следовало преодолеть порядка 70 миль на север. Сквозь полярную ночь, дикую пургу мы выводили караван трое суток.

- **В чем состоит специфика работы капитана на атомном ледоколе?**

- На судне вертикаль власти. Это жизненно необходимо. Отсюда и отношения в экипаже сильно зависят от качеств капитана и старшего комсостава. Каждый экипаж имеет свой характер, сложившийся в период становления и, конечно, немного меняющийся со временем в связи со сменой людей. На ледоколах достаточно стабильные экипажи. И, разумеется, на отношениях сказывается длительное нахождение в море без контактов с берегом, зависимость жизни и здоровья друг от друга.

Тот способ, которым капитан решает поставленные перед ним задачи, каждый выбирает сам. Однажды я прочитал: «Молодой капитан выберет новое надежное судно и наберет экипаж, какой получится, опытный же возьмет свой слаженный экипаж и на любом судне выйдет в море». Я как-то до этой мысли дошел раньше, чем отработал много лет капитаном.

Капитан должен полагаться на опыт и знания подчиненных, доверять им и лишь в сложных ситуациях принимать ответственность за решения на себя. Забитые железной волей руководителя подчиненные не смогут принять правильного или вообще решения в стрессовой ситуации, не смогут указать руководителю в сложный момент на его ошибку или неправильно воспринимаемую ситуацию. А как сказал Виктор Викторович Конецкий (советский и российский писатель, киносценарист, капитан дальнего плавания): «На трассе Северного морского пути экипаж любого судна в течение многих месяцев находится



Арктика — тяжелое, напряженное место для судоходства, посему часто после успешного завершения сложной задачи испытываешь яркие положительные эмоции.

На судне вертикаль власти. Это жизненно необходимо. Отсюда и отношения в экипаже сильно зависят от качеств капитана и старшего комсостава. Каждый экипаж имеет свой характер.

на грани аварийной ситуации. Посему слаженные, профессиональные, доверительные отношения — это залог безопасности».

— **Если говорить о видах задач, которые вы выполняете, какие направления сейчас растут быстрее?**

— Вывоз СПГ с Обской губы — это самое быстроразвивающееся направление. Вообще значимы все направления. Каждое дает что-то для развития.

Проекты рождаются и воплощаются, тянут за собой развитие смежных отраслей. Тут наука, производство, судостроение, береговая инфраструктура, метеорология, гидрография. И, соответственно, они тянут за собой отрасли, необходимые для развития.

— **Как и когда возникла идея туров на Северный полюс?**

— Круизные рейсы начались в 1991 году. Первый круиз с туристами прошел на а/л «Россия». Откуда взялась эта идея, я не в курсе. В это время как раз находился в Санкт-Петербурге на приемке а/л «Ямал». Про историю с вертолетом я уже упоминал. Могу лишь добавить к тому: на вертолете был поврежден оголовок лопасти, который в процессе рейса специалисты изготовили заново, а когда в порт привезли фирменную запчасть, летчики и менять не стали, так как судовая была лучше. Тут надо учесть, что оголовок имел сложную форму и, конечно, требовал точного соответствия по весу.

Однажды во время высадки туристов на льдине в районе Северного полюса из-за торосов вышел белый медведь. Пришлось быстро заводить туристов на борт ледокола, хорошо, что все официальные мероприятия уже прошли.

Однажды ледокол «Ямал» сломал лопасть гребного винта по дороге в бухту Провидение. Взяв туристов в бухте Провидения, он встал на якорь в Тихом океане у острова Аракамчечен, что в Беринговом проливе. Меняли несколько дней. Как-то полетели на вертолете в Провидение за запчастью и там встретили еще одну туристку. Это была дама глубоко пенсионного возраста. Она опоздала на самолет со всеми туристами и наняла легкий самолет в Анкоридже, собираясь догонять ледокол. Нас всех

это очень поразило, ведь она не знала, что мы не ушли, а стоим недалеко и ремонтируемся.

Появление коммерческих круизных рейсов в 1990-е годы было вызвано снижением активности судоходства в Арктике, необходимостью финансовой поддержки атомного флота. Сейчас ситуация изменилась. Ледоколов стало меньше, а работы — больше, поэтому в скором времени, я думаю, ледокол совершит последний коммерческий рейс на полюс. Лето — самое подходящее время для ремонта ледоколов в Мурманске.

Если построят все, что задумано, — пять УАЛ (универсальных атомных ледоколов), четыре ледокола на сжиженном природном газе и три ледокола класса «Лидер», то по существующим прогнозам, как ледовым, так и экономическим, этого должно хватить. Когда стройка будет в разгаре, могут появиться новые горизонты.





капитан

# АЛЕКСАНДР СКРЯБИН

Капитан ледокола «Вайгач» (с 2007 года).  
В 2019 году исполняется 27 лет, как он  
работает на атомном флоте. А пришел  
он на ледокол из ВМФ после развала  
Советского Союза. И буквально влюбился  
в работу ледокольщика.

«Задачи в Арктике решают  
ледоколы, но ледоколами  
управляют люди»



ТЕКСТ Антон БУРСАК

## С военного флота — на атомный

— **Александр Витальевич, как вы оказались на атомном флоте?**

— Родился я в городе Пушкин под Санкт-Петербургом. Там же учился в школе. Никто из моих предков флотскую профессию не выбирал. Оба моих дедушки были летчиками.

А я мечтал о флоте. И в 1982 году поступил на штурманский факультет Высшего военно-морского училища имени М. В. Фрунзе, сейчас это Военно-морской институт Петра Великого. В 1987 году надел лейтенантские погоны и пять лет после училища прослужил на Военно-морском флоте, конкретнее — в Научно-испытательном центре Министерства обороны. Два года — штурманом, три года — командиром опытного судна.

Центр занимался научной деятельностью по испытанию новых образцов оружия и техники. Располагался он на Ладожском озере под Приозерском. Я выходил в море, на полигоны, испытывали технику, оружие. Довольно-таки интересный период.

Потом наступил 1992 год: страна в беспорядке, все мечутся, на флоте полно проблем, перспективы не вырисовываются. Материальное положение семьи оставляет желать лучшего — и я решил уйти.

В это время на Балтийском заводе строился атомный ледокол «Ямал», и судьба свела меня с его капитаном Андреем Алексеевичем Смирновым. Ныне он — директор по судоходству Росатомфлота. Я заручился его поддержкой. Со скрипом, но уволился, уехал в Мурманск, трудоустроился, сдал все экзамены, и с декабря 1992 года начал работать на атомном ледоколе в Мурманском морском пароходстве.

— **С чего началась ваша карьера на атомном ледоколе?**

— Прошел весь путь: от четвертого помощника, потом был третьим, вторым помощником капитана, старпомом. В 1998 году стал старшим помощником капитана на ледоколе «Ямал». Тогда ледокол «Ямал» как был востребован для ледокольных проводок, так и совершал каждое лето круизы на Северный полюс.

Круизные рейсы в те годы были интересные. То есть ледокол не стоял на линии Мурманск — Северный полюс — Мурманск, и каждый рейс чем-то отличался. Начиная с маршрута плавания. Мы могли из Мурманска через полюс пойти в Певек, с Певека

на Аляску или в бухту Провидения, оттуда — опять на полюс. Маршруты были продолжительностью от двух до трех недель.

Так сложилась судьба, что в 1999 году с «Ямала» я перешел на ледокол «Вайгач», то есть с линейного ледокола двухреакторного на мелкосидящий, однореакторный, финской постройки. Осенью 2019 года исполняется 20 лет, как я работаю на ледоколе «Вайгач». Начинал старшим помощником капитана, в 2007 году стал капитаном.

«Вайгач» построен для обеспечения круглогодичной навигации на линии Мурманск — Дудинка. В двух словах: это работа на Норильский комбинат по обеспечению вывоза продукции комбината — редкоземельных металлов — на европейские рынки.

Енисей зимой замерзает, и возникает припай протяженностью 300 морских миль. Ледокол прокладывает канал по реке Енисей и в Енисейском заливе и поддерживает его, для того чтобы суда могли ходить или под проводкой ледокола, или самостоятельно, сохраняя эффективную скорость движения — порядка девяти-десяти узлов, так как при более низкой скорости перевозки становятся нерентабельными.

Также ледокол «Вайгач» в последние годы активно привлекается и для работы на морских участках в дрейфующем льду. Зима-весна — это Карское море в направлении Обской губы. А летом это рейсы по всей трассе Севморпути, будь то транзитные или по программе северного завоза — доставка грузов на Чукотку, в частности, в порт Певек.

В 2008 году атомный ледокольный флот из доверительного управления Мурманского морского пароходства был передан во ФГУП «Атомфлот» Госкорпорации «Росатом», и более десяти лет ледоколы находятся в новой структуре. Надеюсь, навсегда.

## «Вайгач» идет на помощь

— **Какие события из вашей работы вам запомнились больше всего?**

— Из ярких событий вспоминается сразу весна 2011 года, когда ледокол «Вайгач» пришел из арктического рейса на смену экипажа на трое суток, планировалась работа в Белом море, экипаж поменялся, а я остался дальше работать.



Поступила команда идти на Балтику. В ту весну в Финском заливе сложилась аномально тяжелая ледовая ситуация: весь лед, намерзший за зиму, не вытаивал по весне, как это обычно происходит при потеплении. Северо-западными ветрами в эту трубу Финского залива напессовало лед, блокировало порты.

Дизельные ледоколы ФГУП «Росморпорт» справиться самостоятельно с ситуацией не смогли. В итоге «Вайгач» пошел на Балтику.

Изначально работа планировалась в течение десяти суток, но из-за того что судоходство там было активное и бесперебойное, «Вайгач» работал с 26 февраля до 10 апреля на Балтике. Еще три раза продлевался срок аренды ледокола.

На момент прихода ледокола «Вайгач» на Балтику зажатými, застрявшими на подходах к порту Санкт-Петербурга скопилось порядка 150 судов. Эти полтора месяца приходилось практически в бесперебойном, безостановочном режиме работать по вызволению судов из этого плена, по проводке судов, выполнению

всех ледокольных операций. С работой справились, все оценили эффективность работы атомного ледокола.

В последующие годы еще трижды нас привлекали к задачам в Финском заливе. Помимо порта Санкт-Петербурга есть еще порты Усть-Луга, Приморск, Высоцк, Выборг. На Балтике работали ледоколы «Россия» и «50 лет Победы».

Из последних событий запомнилось освоение угольного месторождения в районе поселка городского типа Диксон на полуострове Таймыр. Прошлой весной был экспериментальный вывоз угля. Заказчик арендовал балкера-сорокатысячники, и вот в стесненных условиях, в необорудованном во всех отношениях месте «Вайгач» успешно работал.

## Газовая магистраль

— Одно из основных направлений — перевозки СПГ?

— Да. В 2013 году начали активно развиваться транзитные рейсы. Первая проводка: из Норвегии шел крупнотоннажный газовоз Ob River. На борту этого газовоза, зафрахтованного ОАО «Газпром маркетинг и трейдинг», находилось около 135 тыс. м<sup>3</sup> сжиженного природного газа. Это был первый рейс по проводке судна с такими габаритами, с таким количеством груза.

Понятно: чем больше судно, тем больше груза за разовый проход. Это гораздо рентабельнее, чем перевозить небольшими партиями на таких протяженных участках — две-четыре тыс. миль.

Также «Вайгач» занимался проводкой газовоза от начала до конца, взял его под проводку в проливе Карские ворота и отпустил его уже на востоке — у мыса Дежнева в Беринговом проливе. На самом сложном участке — в проливе Вилькицкого и до Чукотки — помощь «Вайгачу» оказывал сначала ледокол «50 лет Победы», затем — ледокол «Россия».

С 2012 года началось строительство порта Сабетта в Обской губе. Там уже были давно найдены, разработаны месторождения, решался вопрос по транспортировке углеводородов. Этим, в частности, займутся 15 газовозов, которые сейчас активно строятся в Кореи, восемь уже на ходу. Речь идет о ледоколах для обеспечения бесперебойной работы этих газовозов.

В последние годы идет и активизация по вывозу углеводородов с Сабетты, кроме того, работает Новопортовское месторождение. Оно находится южнее Сабетты, сутки хода на юг, в районе мыса Каменный. Построены и крупные танкеры-челноки, которые берут по 40 тыс. т сырой нефти в терминале и вывозят на нако-



В 2008 году атомный ледокольный флот из доверительного управления Мурманского морского пароходства был передан во ФГУП «Атомфлот» Госкорпорации «Росатом», и более десяти лет ледоколы находятся в новой структуре. Надеюсь, навсегда.

пители. В Кольском заливе стоят танкеры-накопители, 300 тыс. т на них загружаются танкерами арктического класса, а дальше уже идет перевалка судами неарктического класса.

Работа на Оби также интересна: там лед непростой, его со льдом Енисея не сравнить. Он более тяжелый в отношении ледопроеходимости. Есть участок мелководного бара на выходе с Обской губы, где в течение четырех лет прокопан морской канал длиной 50 км и шириной около 300 м. Габариты газовоза: 300 — длина, 50 — ширина. Понятно, что если ледовая обстановка непростая плюс неблагоприятные гидрометеорологические факторы, то напряженность в отношении обеспечения навигационной безопасности на том участке предельная.

- Приходилось ли вам проводить военные корабли?
- Летом, когда Арктика и Севморпуть освобождаются ото льда, остаются узкие перемычки ледовые, Северный флот выходит осваивать, оборудовать, восстанавливать свои базы на островах арктических архипелагов, и, естественно, в целях безопасности атомные ледоколы сопровождают военные караваны. Обычно это соединения порядка десяти единиц.

## Хобби связано с работой

- Насколько мы знаем, вы увлекаетесь историей освоения Арктики и ледокольного флота.
- Да, это так. Много изучал материалы экспедиций на ледокольных пароходах «Вайгач» и «Таймыр» с 1910 по 1915 год. Тогда под руководством Бориса Вилькицкого был открыт архипелаг Северная Земля. Офицеры все были императорского флота. Большинство из них уехало из Советской России. Командовал «Вайгачем» Петр Алексеевич Новопашенный, заслуженный человек. В моих онлайн-дневниках на блог-платформе «Живой Журнал» опубликованы архивные материалы, все мои расследования.

Увлекаюсь также историей Великой Отечественной. Один из моих дедов — Виктор Иванович Скрябин — летчик-истребитель, герой Великой Отечественной. Он не вернулся из жесточайшего воздушного боя на Кубани, даже обломков самолета найти не удалось. Много лет я занимался изучением его судьбы, работал в Главном военном архиве Министерства обороны.

Увлекаюсь фотографированием ледокольных проводок, арктических пейзажей. Свои исследования и фото публикую в социальных сетях.

## Люди прежде всего

- Справляются ли существующие ледоколы с теми объемами задач, которые теперь возникают?
- Нагрузка растет. С нетерпением ожидаем прихода новых ледоколов для пополнения состава, поскольку четыре атомных ледокола, конечно, справляются со своей работой, но, учитывая, что растет грузооборот, растет количество судов, такими силами мы не сможем обеспечить задачи, стоящие по увеличению грузооборота.

Если сейчас мы, работая на полной мощности как по количеству ледоколов, так и по всем другим параметрам, обеспечиваем перевозку порядка 20 млн т грузов в год, то интенсивность увеличивается с каждым годом. Стоит задача довести объемы грузоперевозок до 40 млн т. К 2024 году, а это всего через пять лет, речь идет уже о цифре 80 млн т. Для этого необходимо иметь мощный атомный ледокольный флот, по количественному составу чем больше, тем лучше.

Минимум трудно просчитать, в голове такая красивая цифра — десять атомных ледоколов. Помимо действующих ледоколов, которые используют свой ресурс на протяжении двух, а то и трех десятилетий, флот должен пополняться новыми ледоколами.



Действующие ледоколы проработают еще несколько лет на прежнем уровне эффективности, дальше могут использоваться в качестве вспомогательных ледоколов. Если раньше мы лидировали, и нам в придачу давались ледоколы вспомогательные, например дизельные, то с приходом новых, более мощных ледоколов мы будем помогать им.

Также важны укомплектованность и подготовка экипажей ледокола. Все задачи, стоящие в Арктике, выполняют ледоколы, но ледоколами управляют люди.

Если мы читаем об успехах где-нибудь в сельском хозяйстве, то говорят, что комбайнер такой-то больше всех собрал

зерна — с помощью комбайна. То же самое и здесь. Эффективность выполнения задач зависит от экипажей: их компетентности, стремления, профессионализма, желания. Экипаж — это единая команда, сплоченная. Все понимают, что от ошибки каждого человека зависит и судьба всего экипажа, и эффективность работы ледокола.

Тот, кто связал свою работу с морем, работает с любовью, где-то на энтузиазме, все стремятся повышать свой уровень.

Естественно, важный момент — зарплатная составляющая, социальная. Тут все должно быть гармонично: от каждого по способностям, каждому по труду.



В первом ряду: С. Б. Шмидт, первый капитан ледокола «Вайгач» В. И. Шестопалов, Г. А. Улитин  
Во втором ряду: Д. В. Лобусов, А. А. Сивков, В. В. Голохвастов, А. В. Скрыбин

## «Лидер» для лидерства

— **Что изменится на атомном флоте после ввода в эксплуатацию ледоколов нового поколения?**

— Сейчас ледоколам приходится обходить самые сложные участки льда, а за счет мощностей, которые заложены в проекте ледокола «Лидер», движение будет прямолинейное, по маршруту из точки А в точку В. Сегодня маршрут ледокола из одного пункта в другой с караваном представляет собой змейку.

В зависимости от сложности маршрута, перехода ледовой ситуации эта змейка может быть более крутая, с большим количеством зигзагов. Чем больше мощности, чем больше опыта у экипажа, тем дорога прямолинейнее. Естественно, проводимые суда тоже испытывают больший комфорт в прямом канале за ледоколом, а не петляя за ним.

Если сейчас мы, работая на полной мощности как по количеству ледоколов, так и по всем другим параметрам, обеспечиваем перевозку порядка 20 млн т грузов в год, то интенсивность увеличивается с каждым годом.



капитан

## АНДРЕЙ ТЕНИЦКИЙ

Стал капитаном в этом году — руководит ледоколом «Вайгач». На гражданский атомный флот пришел с военного — уже опытным моряком. Пришлось начинать с нуля хотя и в близкой к прежней, но новой профессии. И, судя по всему, он об этом не жалеет.

«Капитанов атомных  
ледоколов меньше, чем  
КОСМОНАВТОВ»



ТЕКСТ Антон БУРСАК

## Новая жизнь на гражданке

— **Андрей Васильевич, как вы попали на атомный ледокольный флот?**

— Я служил в Вооруженных силах: 18 лет — на надводных кораблях Северного флота. Уволился в 1998 году в звании капитана второго ранга и пришел на гражданский атомный флот. В то время за атомный флот еще отвечало Мурманское морское пароходство.

С самого начала попал на ледоколы. Первый мой ледокол — «Арктика», и я, уже будучи взрослым — в 35, начал карьеру с нуля. Как будто только пришел из училища. Поблажек никаких не было.

А в 2001 году я перешел четвертым помощником капитана на ледокол «Вайгач». И в этом году стал капитаном «Вайгача» — 17 лет на одном ледоколе.

— **Что вам запомнилось из периода вашей работы на «Арктике»?**

— Я начинал работать четвертым помощником капитана — с самой низовой должности, поэтому на первом этапе просто разбирался, как все устроено. Когда работаешь на маленькой, первичной должности, еще не очень понимаешь, что творится вокруг.

Тем не менее на ледоколе «Арктика» у нас произошло знаменательное событие: ледокол отработал больше года в Арктике, то есть экипаж менялся, не заходя в порт Мурманска.

— **А сложность состояла в том, что не было возможности пополнить запасы?**

— Нет, просто был уже конец кампании по топливу, и не было необходимости гнать ледокол в порт. Поэтому экипаж меняли, а ледокол вырабатывал топливо.

Если прийти на базу с недоработанным топливом, то потом тяжело «заводиться» в конце кампании.

— **Как вам «Вайгач» после «Арктики»?**

— «Вайгач» работает везде. Основное место работы — это устья рек, Обская губа, Енисей: работа на мелководье.

В летний период, когда реки вскрываются и льда нет, мы работаем как линейный ледокол на всей трассе:

от Новой Земли до Берингова пролива, на самом востоке нашей страны.

— **Сколько в среднем длятся смены для членов команды?**

— По-разному бывает, но все мы трудимся в режиме 4/4: четыре месяца плюс один мы активно работаем, а потом четыре месяца плюс-минус неделя отдыхаем.

На каждом ледоколе по два экипажа. Всего десять действующих капитанов — это меньше, чем действующих космонавтов.

Конечно, бывали варианты, когда нет смены. Особенно когда я работал на младших должностях, такое случалось: заболел сменщик или учится. И приходилось работать семь-восемь месяцев.

Сейчас от такой практики уходят, стараются четко менять сотрудников.

## Задачи коммерческие и оборонные

— **Можете рассказать о стандартных задачах, которые вы обычно выполняете?**

— Стандартная задача — работа на востоке, проводка транзитных судов, как правило, большегрузов, из Китая и обеспечение северного завоза. В летнюю навигацию у нас по государственной программе идет северный завоз — обеспечение всех населенных пунктов, которые располагаются по побережью акватории Северного морского пути. Идет завоз нефти, продуктов, угля — всего, что угодно.

На восточном участке, то есть от Новосибирских островов и дальше на восток, до района Певека, острова Айон, лед стоит постоянно. Там практически нет такого периода, чтобы была чистая вода.

А значит, суда нуждаются в нашем сопровождении. Также мы решаем задачу обеспечения прохода транзитных судов, которые просто идут из Европы в сторону Китая, Кореи и Японии, перемещения грузов из Китая в Европу, из Европы в Китай. В эту навигацию у нас было пять китайских пароходов, которые в принципе без нашей помощи не проходят.



Сейчас активно идет строительство новых ледоколов. Существующие суда устаревают и выводятся из эксплуатации, им на смену должны приходиться новые. По расчетам «Атомфлота», пять-шесть ледоколов должно быть на трассе, потому что районов, из которых приходится транспортировать груз, становится больше и больше. Запасы полезных ископаемых у России колоссальные!

— **Соприкасаетесь по работе со своими бывшими коллегами с Северного флота?**

— Да, конечно. Сейчас активизировалась деятельность кораблей Северного флота, вообще Военно-морского флота в Арктике. В рейсе, который был с июля по октябрь, мы выполняли обеспечение прохода группировки Северного флота. Она прошла по Карскому морю самостоятельно, а дальше находилась под проводкой сначала «50 лет Победы», а потом ледокола «Вайгач».

Сначала отряд боевых кораблей шел с запада на восток, а затем с востока на запад. Кроме того, с востока на запад проходила маленькая группировка кораблей: корабли «Перекоп» и «Академик Ковалев». На них было больше 200 курсантов из тихоокеанских военно-морских училищ. Они совершили переход от Владивостока через Берингов пролив в Североморск. Мы обеспечивали безопасное прохождение через льды Восточно-Сибирского моря.

— **Каково соотношение задач, решаемых в интересах Вооруженных сил, российских коммерческих компаний и зарубежных заказчиков?**

— Основные клиенты — российские компании, в первую очередь «Норильский никель». Это обеспечение вывоза руды и уже готовой продукции из Дудинки на Норильский горно-металлургический комбинат. Идет работа на Обской губе: «Ямал СПГ», «Газпром», «Роснефть». Суда, которые мы проводим, принадлежат разным компаниям: есть собственный флот и «Роснефти», и «Газпрома».

Иностранные компании привлекали нас прежде всего, когда строилась инфраструктура нефтегазовых предприятий. Мы обеспечивали завоз из Китая больших конструкций для газопереработки. Сейчас в мурманском

терминале будет строиться завод по производству таких конструкций.

А транзитники — в основном «китайцы»: суда, работающие на Китай, которые без захода в порты следуют из Европы через акваторию Севморпути. Но их мало, они ходят только в летний период. С российскими компаниями мы работаем круглогодично, поскольку нефтегазовая продукция с Обской губы и металлопродукция из Дудинки идут круглый год.

## Без ледокола нет скорости

— **Можно ли сказать, что транзит добытых ископаемых для «Норникеля» и «Роснефти» и других компаний — это уникальный канал, единственный в своем роде, через который они могут доставлять свою продукцию?**

— Да. Без нас они могут работать в летний период. Летом Обская губа, река Обь, Енисей и Карское море вскрываются, и там



могут ходить обычные пароходы. С июля по конец октября — начало ноября льда практически нет. Где-то с ноября там идет уже активное льдоформирование, становление льда, и наши ледоколы «Таймыр», «Вайгач», «Ямал» привлекаются в эти районы.

У добывающих компаний, конечно, есть собственные мощные пароходы, но, как показывает опыт «Норильского никеля», отказаться от помощи атомных ледоколов не получится.

Честно говоря, они хотели избавиться от ледоколов: нам же нужно платить, просто так никто не работает, ледоколы тоже должны зарабатывать деньги. Однако позднее они отказались от этого, потому что такая модель оказалась менее эффективной.

Исходя из логистических моделей перевозка выгодна при скорости 10–12 узлов и более. При самостоятельном движении такая скорость не обеспечивается.

Перевозки становятся малоэффективными, разваливается вся логистика, которая заложена береговыми подразделениями тех же «Газпрома», «Норникеля» и «Роснефти». Ледокол там способен ходить 10–15 узлов по льду.

Конечно, в сложных льдах и мы медленно идем, но по крайней мере мы обеспечиваем коммерческую скорость движения всех судов, какими бы они ни были: газовозы огромные, суда, которые нефть возят, типа «Штурман Альбанов». Шесть судов хороших, мощных, хотя они все равно идут «под нами», так как за нами легче ходить.

Важен расход топлива. Если судно движется самостоятельно, у него расход больше 150 т топлива, если оно идет за ледоколом, расход у него меньше 100 т. Это же все считается.

## Море полезных ископаемых

- **Поговорим об экономике. Насколько сегодня вы загружены? Вам хватает заказов?**
- Заказов нам вполне хватает. Ледоколы работают в полную силу, и наших мощностей не всегда достаточно, в том числе



из-за того, что растут объемы вывоза нефтегазовых продуктов с Обской губы.

Поэтому сейчас активно идет строительство новых ледоколов. Существующие суда устаревают и выводятся из эксплуатации, им на смену должны приходить новые. По расчетам «Атомфлота», пять-шесть ледоколов должно быть на трассе, потому что районов, из которых приходится транспортировать груз, становится больше и больше. Запасы полезных ископаемых у России колоссальные!

Сейчас на атомфлоте четыре действующих ледокола плюс лихтеровоз «Севморпуть», следовательно, десять действующих капитанов. Это меньше, чем действующих космонавтов.



— Рост транзита грузов по Северному морскому пути связывают с перспективами ряда крупных месторождений...

— Да. На Обской губе три мощных месторождения. В северной части Обской губы газовые месторождения, а с юга вывозится еще и нефть.

Потом район Диксона — там месторождение угля, высококачественный антрацит. Уже пробные партии были, мы участвовали и в прошлом году, и в позапрошлом. Говорят, очень ценный уголь, высокого качества.

Ну и дальше — все море Лаптевых. «Роснефть» его обследовала — в нем много залежей нефти. Возможно, и оттуда кто-то что-то будет вывозить. Поэтому объем вывоза полезных ископаемых и на восток, и на запад большой. Так как период открытой воды довольно короткий, придется строить ледоколы.

## Новые ледоколы для суровых условий

— Сейчас атомный ледокольный флот обеспечивает круглогодичную навигацию в Арктике?

— Мы работаем круглый год на участке Западной Арктики: от пролива Бориса Вилькицкого и на запад, к Новой Земле. С приходом более мощных ледоколов типа «Арктики» нового проекта, а также «Лидера», возможно, будет круглогодичная навигация и на восток. Восточная Арктика гораздо суровее по льду, по опасностям, чем Карское море.

— Ледоколы нового поколения сильно отличаются по техническим характеристикам?

— В первую очередь по мощности. Мощность «Вайгача» — 36 мегаватт, «50 лет Победы» — 50. Ледоколы нового поколения будут обладать мощностью 60 МВт — это очень много. А планируемый ледокол «Лидер» — под 120 МВт.

Также важна ширина судна. Мы делаем во льду канал 30 м. «50 лет Победы» — 31 м, а пароходы идут шириной 34, 45 м, газозовы — 50 м.

Поэтому, естественно, для них нужно строить уже ледоколы, которые шире нас. Новый ледокол будет шириной 34 м, длиной 180, «Лидер» — 50 м шириной. Он специально строится под газозовы, которые сами шириной в два раза больше нас.



## Почему Севморпуть, а не Суэцкий канал

— **Насколько активны теперь международные компании, занимающиеся морскими транзитными перевозками?**

— На пути из Китая или Японии в Европу Северный морской путь является альтернативой Суэцкому каналу. При маршруте через Суэцкий канал судно идет по очень длинному маршруту, пролегающему в том числе через Красное море и Персидский залив, где развито пиратство.

Поэтому и судовладельцам, и грузоперевозчикам безопаснее отправить судно по Северному морскому пути. Это выгоднее экономически и безопаснее, поскольку тут никто не нападет.

На сегодня Китай активно использует СМП, и не только он. У нас был первый проход в этом году компании Maersk. Это всемирная компания контейнерных перевозок. Судно этой компании шло с востока на запад, везло контейнеры в Петербург.

— **Это потребительские товары или оборудование?**

— В первую очередь оборудование, например запчасти для ветряных электростанций из Китая. В Европе достаточно давно растет интерес к альтернативным источникам энергии, и китайцы активно продают связанную с этим продукцию.

## Капитанская вахта

— **Как изменилась ваша работа после назначения на пост капитана «Вайгача»?**

— Должность капитана — это высокая должность. Он все равно остается судоводителем, но уже нужно управлять всем коллективом, который плюс-минус насчитывает 100 человек. Тут взаимодействие не только на уровне судоводителей, тут управляешь всем ледоколом, всем экипажем в целом: и механиками, и палубной командой, и судоводителями. Становишься администратором и наставником.

А задачи все разные, но важно иметь в виду главную: обеспечивать постоянную работу ледокола.

— **Какие перспективы для себя видите в будущем?**

— Капитан — это самое высокое звание на флоте, потому что штурманов много, старпомов тоже, а капитаном становится один.

Капитанов с удовольствием берут в управление, так как это люди, уже имеющие опыт руководства большим коллективом, причем в особых условиях. Однако мне еще не надоело быть капитаном.

Конечно, в сложных льдах и мы медленно идем, но по крайней мере мы обеспечиваем коммерческую скорость движения всех судов, какими бы они ни были: газозовы огромные, суда, которые нефть возят.



капитан

# СЕРГЕЙ КИСЕЛЕВ

Капитан атомного ледокола «Таймыр»  
(с 2008 года). Пришел на атомный  
флот сразу после окончания училища.  
Главным в профессии моряка атомного  
флота считает особый склад характера:  
надежность и постоянную готовность  
к вызовам.

«Капитан атомного  
ледокола — творческая  
работа»



## Все ступени по порядку

- **Сергей Владимирович, как вы попали на атомный флот?**
- После окончания Ленинградского высшего инженерного училища имени адмирала С. О. Макарова (судоводительского факультета) в 1980 году я по распределению попал в Мурманское пароходство. Там была отдельная атомная группа, и в отделе кадров предложили сначала поработать на ледоколе «Арктика» — четвертым помощником. С тех пор работаю на ледоколах.
- **Какие были карьерные ступени? В каких должностях работали?**
- Сначала четвертым помощником, потом — третьим, вторым, старшим помощником. Сейчас капитан. Все ступени служебной лестницы по порядку.

После работы на «Арктике» немножко поработал на «России», после — на «Таймыре», немного поработал на «Севморпути» — буквально один рейс. Получается, что дольше всего работаю на «Таймыре».

## Когда капитан на мостике

- **Как можно описать ваш рабочий день? С какими проблемами вы можете столкнуться в течение дня? И как вы организуете команду?**
- Во-первых, рабочего дня нет. Я бы сказал, рабочие сутки, поскольку и днем, и ночью работаем: в любое время суток в случае необходимости.





Рабочего дня нет. Я бы сказал, рабочие сутки, поскольку и днем, и ночью работаем: в любое время суток в случае необходимости.

Причем в определенных ситуациях капитан просто обязан присутствовать на мостике. Ну и помимо этих ситуаций, когда сам чувствую, что нужно присутствие, естественно, нахожусь на мостике. Как и любой капитан.

- **А какие, например, случаи требуют непосредственного присутствия?**
- Что касается ледокольной проводки, это всякие тяжелые ситуации: где-то сложилась тяжелая ледовая обстановка. Допустим, надо выводить судно нестандартно: судно застряло, его околоти, оно пошло за нами. Не сказать, что ситуация редкая, но присутствие капитана обязательно.

## Творчество в судовождении

- **Происходили ли неординарные случаи, из которых приходилось находить неординарные выходы?**
- Неординарные случаи происходят регулярно. Первоначально, когда еще не было причалов при строительстве порта Сабетта, постановка судов к ледовым причалам. Там тоже свои сложности. ЧП это не назовешь, конечно, но операция незаурядная, нетривиальная. Приходилось изобретать способы поставить судно к ледовому причалу.  
Когда готовили ледовый причал, на берегу проводились замеры: ставили вешки такие, где ледоколу идти, куда ему идти, где нос, где корма должны быть. Размечали канал, где судно должно становиться, — до этого места прокладывали канал. Работа не сказать что ювелирная, но нужно очень аккуратно, очень внимательно ее выполнять.

Бывала нестандартная отбуксировка, отвод судов в Сабетте от ледового причала. Например буксировка за корму. Приходилось много чего придумывать, потому что суда разные,

для такой буксировки не приспособленные. Если не было таких случаев раньше, приходилось придумывать для одного судна одно, для другого другое. Творческая работа.

## Отношения в коллективе — забота капитана

- **Но для этого же надо и команду скоординировать.**
- Конечно. Это функции капитана.
- **При этом у вас большой коллектив...**
- Да, по штатному расписанию сейчас 82 человека плюс два медицинских работника — 84 человека.
- **Насколько сложно работать с большим коллективом? Может быть, у вас имелся опыт, вы работали с более маленькими командами?**
- Когда пришел на «Арктику», там экипаж доходил до 130 человек. На «Таймыре» меньше.  
Разумеется, люди разные. Представьте, четырехмесячный рейс провести бок о бок. Бывают всякие отношения — и не очень хорошие тоже. Бывали случаи, когда приходилось и списывать людей. Не массовые, но тем не менее такое происходило.  
Когда взаимоотношения налажены, то и работает нормально. Если какие-то напряженные отношения, то это вольно или невольно в какой-то мере сказывается на работе.



Поддержание рабочей обстановки — обязанность в первую очередь капитана. Есть еще начальники служб, но прежде всего за это отвечает капитан.

- **Какая обязанность капитана кажется самой сложной? И какие качества необходимы, чтобы управлять такой большой командой?**
- Затрудняюсь сказать, что сложнее, что проще. Случаются взаимоотношения с людьми несколько запутанные, так как один человек видит ситуацию со своей стороны, другой смотрит на ситуацию иначе. Каждый по-своему трактует, по-своему преподносит — разбираться надо в каждой ситуации.

## Управление по плану

- **Я правильно понимаю, что перед вами всегда есть какой-то план работы?**
- Да, план в целом есть. Он разбит примерно по суткам: такого-то числа такое-то судно выходит, такого-то такое. План без привязки по часам, поскольку это просто невозможно в ледовом плавании, однако плюс-минус сутки-двое — план существует, да.
- **То есть у вас такая стратегия, а тактику уже необходимо продумывать на месте?**
- Да. То, что возникает в процессе проводки, приходится решать на месте.

## Ледокольные особенности

- **В чем специфика работы атомного ледокола?**
- У экипажа транспортного судна отношение такое: допустим, при проходе в ту же Сабетту или в Дудинку, куда мы водим их, им главное — просто пройти, и желательно поскорее. А ледокольник смотрит, как провести это судно и потом использовать проложенный канал, поскольку его затем вывести надо, потом и другие суда заводить, то есть на перспективу, потому что ледокол постоянно здесь работает. Естественно, надо создать такие условия, чтобы обеспечить многократную проводку судов по проложенному ранее каналу. Но, например, в дрейфующих льдах канал, конечно, не сохраняется.
- Задача транспортного судна — быстрее прийти, выгрузить все, уйти. А ледоколу при проводке приходится «просматри-



вать» обстановку вперед. Допустим, отдать буксир, проложить канал, снова на буксир — для судна это задержка, а для ледокола — тактика проводки. Чтобы, во-первых, безопасно провести данное судно, а во-вторых, какой-то задел для будущих проводок оставить, чтобы в следующий раз уже побыстрее пройти это тяжелое место.

— **Какие места могут быть наиболее сложными?**

— Самое сложное — это всегда меняющаяся ледовая обстановка. Бывает, одно судно ведем: и жмет, и начался дрейф льда, каналы затерло. Судно тоже затирает, удары по корпусу. А через неделю возвращаемся с другим судном — там совершенно другая обстановка. Место, где застревали, свободно проходим.

Например сейчас нам надо идти в Обскую губу, в Сабетту. И есть необходимость идти строго по глубоководному каналу, невзирая на то, легкая там ледовая обстановка или тяжелая.

— **А вы много там работаете, да?**

— Зимняя работа — вся там. Есть еще Енисей, но там меньше работы. Самое главное — обеспечение Обской губы. Сейчас строится «Ямал СПГ-2».

Для вывоза газа строятся большие газовозы типа «Маржери». Их уже шесть, но большая партия еще будет строиться.

## Кто уходит с ледокола

— **Какие сегодня, на ваш взгляд, проблемы у атомного флота?**

— Одна из проблем — кадровая. Раньше, в советское время, что было? Придя работать на флот, получали возможность выйти за рубеж. Теперь с выездом за рубеж проблем нет.

Кроме того, работа довольно специфическая, и легкой, конечно, ее не назовешь, так как это отрыв от дома, отрыв от семьи. У нас несколько другие ценности.

Сейчас почти все основано на деньгах, и те же деньги, что мы зарабатываем, можно заработать, напряженно работая на берегу.

Причем гораздо меньше при этом теряя: в нашей работе есть моральные и психологические издержки.

— **Кто-то не выдерживает, уходит?**

— Да, конечно, случается и такое. Пришли, попробовали и ушли.

Но так было и раньше: не все мои сокурсники и коллеги, с которыми работал, остались в профессии.

— **Для работы на ледоколе нужен особый склад характера?**

— Да. Люди более целеустремленные. Это уже, скорее, склад характера. У кого-то, может быть, родители были моряками. У них с детства соответствующая психологическая обстановка.

— **Как решается кадровая проблема?**

— Наше предприятие — ФГУП «Атомфлот» — ей активно занимается. Отдел управления персоналом ездит по высшим заведениям, приглашает специалистов, рекламирует атомный флот. Это, естественно, дает свои плоды.

Есть специальности, где не нужно специальное морское образование. У нас операторы по обслуживанию ядерной установки приезжают сразу после профильного вуза.

А по морским специальностям у нас проходят практику ребята из Макаровки. Видят воочию, как мы работаем. Некоторые остаются — хоть и не все, конечно. Во ФГУП ведется активная кадровая работа, тем более скоро планируется поступление новых ледоколов, естественно, надо кадры привлекать.

— **То есть кадровый резерв — практиканты? У вас в команде люди какого возраста?**

— Основной костяк сейчас — люди среднего возраста. Молодых пока не слишком много. Думаю, по мере ввода в строй новых судов ситуация изменится.

Поддержание рабочей обстановки — обязанность в первую очередь капитана. Есть еще начальники служб, но прежде всего за это отвечает капитан.



капитан

## ПАВЕЛ ВОЛКОВ

Капитан атомного ледокола «Таймыр» (с 2016 года). Потомственный капитан дальнего плавания: пошел на арктические суда по стопам своего отца. Вся его работа на флоте прошла на «Таймыре».

«Капитан несет  
ответственность  
за жизни людей, ледокол  
и экологию»



ТЕКСТ

Антон БУРСАК, Александр ПОЛЯНСКИЙ

## Все ступени на одном ледоколе

— Павел Александрович, расскажите о своей трудовой биографии. Где вы учились, где начали работать, как попали на атомный флот?

— Получил профильное образование по специальности «инженер-судоводитель» в Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова, бывшем ЛВИМУ имени адмирала Макарова. Ныне это, как вы знаете, Санкт-Петербургский государственный университет морского и речного флота. А в 1998 году после службы в Вооруженных силах пришел работать в Мурманское морское пароходство, где ранее работал мой отец Александр Павлович Волков, капитан дальнего плавания.

Я изъявил желание работать на атомном ледоколе и после собеседования с капитанами-наставниками Службы безопасности мореплавания был направлен на атомный ледокол «Таймыр» — на должность четвертого помощника капитана. Прошел все ступени служебной лестницы, в 2016 году стал капитаном. И все на «Таймыре» — работаю на этом ледоколе уже 21-й год.

— Кто были ваши учителя на флоте вообще и в капитанской профессии в частности?

— Первый и главный мой учитель — мой отец Александр Павлович Волков, капитан дальнего плавания, десятилетия проработавший в Мурманском морском пароходстве. В дальнейшем наставниками были капитаны атомных ледоколов Александр Николаевич Ольшевский, Александр Александрович Хорьков, Сергей Прокофьевич Папко, Вадим Николаевич Иванов.

— Какие наиболее яркие, значимые моменты были в вашей работе в должности капитана?

— В капитанской должности все события очень значимые. Могу отметить несколько событий, особенно памятных.

В сентябре 2013 года участвовал в проводке по трассе Севмор-пути каравана из десяти военных кораблей Северного флота. Такая проводка военных кораблей была осуществлена впервые в XXI веке.

В декабре 2013 года под моим руководством впервые был проложен подходной канал на мелководном участке к причалам порта Сабетта проекта «Ямал СПГ» и осуществлена постановка к причалу теплохода «Юрий Аршеневский». Мы применили уникальный способ раскантовки и буксировки судов методом «корма к корме».

— Были, наверное, и экстраординарно сложные ситуации?

— Да. В августе 2016 года руководил поисково-спасательной операций в проливе Санникова. Результат операции — спасение человеческих жизней и ценного имущества.

Самое сложное в капитанской профессии — нести груз ответственности за жизнь людей, сохранность атомного ледокола и предотвращение загрязнения окружающей среды. Благодаря полученным знаниям, опыту, дисциплине и самоконтролю удается решать любые поставленные задачи.

Самое сложное в капитанской профессии — нести груз ответственности за жизнь людей, сохранность атомного ледокола и предотвращение загрязнения окружающей среды. Благодаря полученным знаниям, опыту, дисциплине и самоконтролю удается решать любые поставленные задачи.





На сегодняшний день мы имеем два линейных и два мелкосидящих атомных ледокола. А с учетом перспектив и объемов вывозимых ресурсов потребуется три линейных ледокола и четыре универсальных. Для развития отрасли необходимо строить больше ледоколов разного класса, что сейчас и делается.

## Многозадачный флот

— **Атомный ледокольный флот выполняет целый ряд задач: обеспечивает транзит коммерческих грузов по СМП, перевозку оборудования, полезных ископаемых, добытых российскими компаниями в Арктическом регионе. Какие из этих направлений растут быстрее всего?**

— Активно развивается отрасль по добыче и вывозу полезных ископаемых: сырой нефти с Новопортовского месторождения, сжиженного природного газа и газового конденсата из района порта Сабетта.

Востребованность энергоресурсов в мире довольно высока, поэтому наша задача — обеспечить круглогодичный вывоз ресурсов потребителям по всему миру и занять достойное конкурентное место на мировом рынке по их сбыту.

Основной фактор — это большой объем, низкая цена, бесперебойные поставки газа и нефти и, как следствие, огромный спрос на предлагаемый товар, который приведет к необходимости строительства новых танкеров ледового класса не ниже класса ARC5 и более мощных универсальных ледоколов.

— **Атомный флот также используется для проведения коммерческих круизов и исследовательской работы. Насколько важны эти направления?**

— В Арктическом регионе развитие любых направлений очень важно для России, в том числе тех, которые вы назвали.

Прочитую великих людей. В XVIII столетии впервые необходимость развития Арктического региона в своих трудах отметил Михаил Васильевич Ломоносов: «Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном».

В XIX веке о том же емко и точно сказал адмирал Степан Осипович Макаров: «Россия своим фасадом обращена к Ледовитому океану, и поэтому ни одна нация не заинтересована в ледоколах более нас. Природа заковала нас во льды, и чем скорее мы сбросим эти оковы, тем раньше дадим возможность развернуться русской мощи».

## Больше ледоколов

— **Государство реализует программу по переоснащению флота ледоколами нового поколения. Будет ли этого достаточно для решения того объема задач, который существует в Арктике? Что, по вашему мнению, следует еще сделать для развития отрасли?**

— На сегодняшний день мы имеем два линейных и два мелкосидящих атомных ледокола. А с учетом перспектив и объемов вывозимых ресурсов потребуется три линейных ледокола и четыре универсальных.

Для развития отрасли необходимо строить больше ледоколов разного класса, что сейчас и делается.

— **Расскажите о собственных планах на будущее. Где и кем вы видите себя в перспективе трех-пяти лет и далее?**

— План на будущее — продолжать работать на благо государства, своей работой укрепляя и развивая северные рубежи нашей Родины. В перспективе вижу себя на капитанском мостике новых ледоколов!



капитан

# ФАРИД ГАББАСОВ

Капитан атомного  
контейнеровоза-лихтеровоза  
«Севморпуть» (с 2007 года).  
Имеет большой судоводительский  
и капитанский стаж: работу  
на атомных судах считает  
вершиной своей морской карьеры.



ТЕКСТ  
Ольга ЛУКЬЯНОВА

## С дизеля — на атом

«Ни одно из транспортных  
судов не ходит во льдах так  
быстро, как мы»

- **Фарид Шамильевич, как вы пришли на атомный флот?**  
— После окончания Пярнусской мореходной школы был направлен в Мурманское морское пароходство, где работал на транспортных и пассажирских судах. Работал на судах типа «Норильск», «Дмитрий Донской», арктического снабженца «Иван Папанин». А атомные ледоколы осуществляли нашу проводку.  
В январе 2001 года меня направили на атомный ледокол «Вайгач», который занимался прокладкой ледового канала на Енисее и проводкой судов в порт Дудинка. А в конце этого же года был направлен вторым помощником капитана на «Севморпуть». В те времена лихтеровоз работал на линии Мурманск — Дудинка.

В 2004–2007 годах работал на дизельных ледоколах «Владимир Игнатюк», «Капитан Николаев», «Капитан Драницин», которые осуществляли проводку танкеров на Варандей и круизы по Арктике.

В 2007-м вернулся на АЛВ «Севморпуть» уже капитаном.

В апреле 2011 года был направлен в Италию на приемку нового теплохода «Россита», перевозчика ядерных отходов ОЯТ-3, и с 2011 по 2015 год работал на нем.

— **Какие служебные ступени вам довелось пройти, перед тем как вы стали капитаном?**

— Начинал матросом, после окончания ГМА имени С. О. Макарова работал третьим, вторым, старшим помощником, дублером, стажером капитана на разных судах и ледоколах. А капитаном стал в 2007 году на АЛВ «Севморпуть».

## Как бегать быстро

— **В чем особенности, достоинства «Севморпути»?**

— «Севморпуть» — транспортное судно, больше чем ледокол, и у него все ледокольные характеристики, атомный реактор в 40 тыс. лошадиных сил, и ледовая проходимость отличная.

Одно из важнейших достоинств — скорость. Не скажу, что самые быстрые в мире. Есть суда, которые развивают скорость более 25 узлов. Мы ходим 20 узлов, но наш плюс в том, что мы способны двигаться в сплошном льду толщиной до 1 м. Мы очень тяжелые, водоизмещение до 60 тыс. т, и мы способны двигаться во льдах благодаря нашей инерции.

Во льдах точно никто не ходит так быстро, как мы. Даже если кто-то сможет пойти, то чтобы пройти через Северный морской путь, понадобится дизельного топлива или мазута в сутки 100–150 т, представляете? Рядом будет идти целый танкер и снабжать топливом. У нас же топливо на пять лет рассчитано, так что мы можем спокойно пять лет туда-обратно бегать.

— **Насколько быстро ходят атомные суда?**

— Когда я впервые увидел атомный ледокол, он шел в сплошном ледяном поле, мне показалось, что если его пустить в причал, он снесет причал, даже не остановится. Куски двухметрового

льда вылетают из-под штевня, треск стоит такой, будто все взрывается.

Провести судно в дрейфующем льду или сделать канал для проводки судов — это же целая наука, которую в Росатомфлоте довели до совершенства, и равных нет в мире.

## Линии отточены до блеска

— **А за счет чего наши специалисты на порядок выше?**

— У наших специалистов очень большой опыт. Все это еще с советских времен начиналось.

Мы в Арктике как работали, так и работаем. У нас линии постоянные. В Арктике всегда находится как минимум три ледокола круглогодично. Линии у нас отточены до совершенства.

Финны строят хорошие ледоколы. Работают они у себя в заливе и на Балтике, а для нас это лед несерьезный, у нас в таком льду ледокольно-транспортные суда ходят.

Это опыт, накопленный годами, и соответствующая природа. В канадской Арктике, конечно, есть места и похуже, но они там так много и не работают.

У проекта «Ямал СПГ» в ближайшее время в Обскую губу будет 240 суднозаходов в год — это газовозы, не говоря о танкерах. Суда «Норильского никеля» работают на линии Мурманск — Архангельск — Белое море — Дудинка — река Енисей.

До 2022 года наш флот пополнится тремя новыми ледоколами, которые строятся в Санкт-Петербурге, — по проходимости они намного выше. Они оборудуются реакторами нового типа «Ритм-200». Это шаг далеко вперед.

— **Насколько большой у вас коллектив? Расскажите о нем.**

— На нашем «Севморпути» экипаж сегодня — 59 человек. Он сложившийся, но и молодежь к нам идет. Они, как только приходят, сразу в коллектив вливаются.

У нас погрузки, выгрузки, самовыгрузки — все находится в движении. И условия у нас хорошие.

Провести судно в дрейфующем льду или сделать канал для проводки судов — это же целая наука, которую в Росатомфлоте довели до совершенства.



капитан

## ОЛЕГ МАРКОВ

Только что назначенный капитан  
лихтеровоза-контейнеровоза  
«Севморпуть», прошел уникальный  
путь на этом судне: от рядового матроса  
до капитана.

«Наш лихтеровоз —  
самое большое  
судно «Атомфлота»





ТЕКСТ  
Ольга ЛУКЬЯНОВА

## Путь на «Севморпути»

- Олег Анатольевич, как вы пришли на атомный флот?
- После мореходного училища я работал в одном из подразделений Мурманского морского пароходства, которое обеспечивало снабжение портопунктов Арктики. Когда начались лихие 1990-е, начались задержки зарплат, закрывались предприятия, я перешел в пароходство. Прием был только на суда атомного

флота. Это было в 1993 году. На «Севморпуть» пришел рядовым матросом, прошел все ступени.

Вообще я капитан вновь назначенный, и похвастать мне пока нечем, самостоятельных рейсов я еще не совершал. Причислять меня к ледовым асам нельзя.

Но похвастать своим судном и экипажем я могу и хочу. Сначала о судне. Атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть» — судно, уникальное во всех отношениях. Во-первых, единственное в мире атомное транспортное судно. Во-вторых, наш лихтеровоз — самое большое судно «Атомфлота». Размеры судна впечатляют:



## Когда-то люди, начинавшие осваивать Арктику, мечтали о том, чтобы сделать навигацию по трассе Севморпути круглогодичной. Теперь мы к этому близки.

длина — 260 м, ширина — 32 м, имеет шесть грузовых трюмов, может перевозить 1328 контейнеров ИСО-20.

Чтобы представить размер грузового трюма: в трюм можно опустить целый подъезд пятиэтажного дома. Такие страны, как США, Германия, Япония, тоже пытались сделать транспортные атомные суда, но у них не получилось. А наш «Севморпуть» уже 30 лет на ходу. И 30 декабря у нас юбилей — день поднятия флага страны на судне. Лихтеровоз работает, перевозит грузы, приносит пользу стране, как бы пафосно это ни звучало. Грузовые трюмы судна закрываются люковыми крышками размером 20 х 20 м и весом 146 т, которые может открыть только наш уникальный козловой кран фирмы КОНЕ.

Судно строилось как лихтеровоз для снабжения Арктики. Лихтеры должны были грузить и выгружать с воды нашим краном. За эти годы было всякое: после постройки судно пять лет работало на линии Владивосток — Вьетнам в лихтерном варианте. Летом совершало экспедиционные рейсы по снабжению портопунктов восточного сектора Арктики. С 1993 по 2006 год судно работало на линии Мурманск — Дудинка в контейнерном варианте.

Перевозили различные генеральные грузы «Норильского никеля»: медь, никель, гусеничную и автотехнику, контейнеры, вертолеты, тепловозы и многое-многое другое. Судно зарекомендовало себя только с лучшей стороны.

Но ядерное топливо на судне закончилось, и с 2007 по 2014 год судно находилось в отстое. А в 2014 году было принято решение о восстановлении судна для нужд Госкорпорации «Росатом».

## Экипаж собрали заново

— **А чем примечателен экипаж «Севморпути»?**

— Во время отстоя судна большая часть старого экипажа перешла работать на ледоколы или уволилась. После девяти лет стоянки экипаж мы собирали заново.

Экипаж не формируется за пять минут, люди притираются друг к другу не сразу. Кому не нравились работа, экипаж, уходили. Когда мы пришли на судно, нам было легче, мы учились на действующем судне. Несмотря на то что костяк экипажа сохранился, экипажу многое приходилось изучать заново. В итоге у нас есть достойный экипаж лихтеровоза-контейнеровоза.

— **Экипаж большой?**

— Сейчас 59 человек. Когда мы работали в Мурманском морском пароходстве, нас было 74 человека. Позднее оптимизировались, и сейчас со всеми обязанностями экипаж справляется, судно работает.

— **Какой средний возраст членов экипажа?**

— Про возраст экипажа трудно говорить, не ставил задачу определить средний возраст. Наверное, около 40 лет. Дело в том, что для подготовки специалиста по обслуживанию ядерной установки требуется несколько лет.

## Как перестали бояться груза

— **Команда, наверное, куется в рейсах?**

— Безусловно. Расскажу о двух знаковых рейсах судна, когда произошло становление экипажа. В мае 2016 года судно под проводкой атомного ледокола «Ямал» доставило груз на остров Котельный архипелага Новосибирские острова.

Плавание в восточном секторе Арктики обычно начинается на несколько месяцев позже. Выгрузка груза производилась на припайный лед. Номенклатура груза — контейнеры, автотехника, гусеничная техника, плиты, железобетонные трубы, различные конструкции, ящики, кирпич, стройматериалы. В грузовых работах принимал участие практически весь экипаж. В 70–80-х годах прошлого века, когда снабжение Арктики



осуществлялось экипажами судов Мурманского пароходства, работы на припайный лед считались наиболее сложными, требующими неукоснительного соблюдения правил, наличия опыта проведения грузовых работ. Раньше суда ММП постоянно ходили в Арктику, и экипажи судов опыт работ приобретали быстро.

Большая часть экипажа лихтеровоза — это ледоколы. В работу экипажей ледоколов грузовые работы не входят, и люди не имели опыта работы с грузом. Матросы по своему роду работы связаны с грузами, а вот электрики, «киповцы» — нет.

В начале рейса они выходили на смену, видели груз — железобетонные изделия, хрупкие трубы — и спрашивали: «Как их поднять?» Смотрели на груз с ужасом, но в процессе грузовых работ приобрели опыт и перестали бояться груза. Совместная работа в сложных условиях Арктики — мороз, ветер, работа в трюме и т. д. — сплачивала людей, позволяла им узнавать друг друга с разных сторон, доверять друг другу. Экипаж показал себя хорошо.

В итоге ни одного повреждения груза не было. Мы все привезли, потом еще и обратно вывезли, забрали с Котельного контейнеры, мусор — то, что раньше выбрасывали. А теперь мы вывозили, чтобы сохранить природу. Честно говоря, очень горжусь нашими людьми. Это был первый шаг к формированию Экипажа с большой буквы.

Второй рейс — на остров Земля Александры архипелага Земля Франца-Иосифа. Здесь условия работы были другие: выгрузка

производилась на судовые понтоны, которые буксировались к берегу катером-буксиром. Условия работы тоже изменились: открытый рейд, зима, полярная ночь, дрейфующий лед, штормовая погода, ветер и т. д.

Груз был похожий, но в основном аэродромные плиты: хрупкие, длинные и тяжелые. Выгрузка груза и погрузка нового прошла штатно. Простоев не было, рейсовое задание было выполнено.

Считаю, что члены экипажа лихтеровоза — это золотой фонд предприятия! Ведь кроме добросовестного исполнения своих должностных обязанностей люди умеют и выполняют дополнительные: участвуют в грузовых работах на борту судна, и на понтонах, и на припайный лед. А помощники капитана стали хорошими руководителями грузовых работ.

#### — А бывают в коллективе конфликтные ситуации?

— Конфликтные люди на флоте долго не задерживаются — уходят. Психологическая усталость в рейсе у людей накапливается, но моряки снимают ее в спортзале. У нас их два: в одном мы играем в футбол и баскетбол, второй — атлетический зал. Есть также судовая баня. У нас микроклимат на судне другой, не такой, как на ледоколе.

Мы все-таки чаще бываем дома, это чисто психологически разгружает людей. К тому же мы грузовик. У нас цель такая — груз взять и груз доставить фрахтователю.

А ледоколы должны лед колоть и обеспечивать проход судов через льды.



капитан

# АЛЕКСАНДР СПИРИН

Один из самых опытных капитанов  
атомного флота: был капитаном  
атомоходов «Россия»  
(в 2000 году, а затем с 2006-го по 2013-й),  
«Советский Союз» (2000–2006 годы)  
и «Вайгач» (2015 год).

Капитан головного универсального  
атомного ледокола «Арктика»,  
который в конце этого года выйдет  
на ходовые испытания.

«Работа «Арктики»  
обещает быть  
очень интенсивной»





ТЕКСТ

Иван ГИДАСПОВ, Александр ПОЛЯНСКИЙ

## С «Советского Союза» на «Россию»

- **Александр Михайлович, как вы пришли на атомный флот?**
- Стать моряком я решил еще в детстве. Приехал из своей родной деревни Пономари в Пермской области (ныне это Пермский край) в Ленинград — поступать в Высшее инженерное морское училище имени адмирала С. О. Макарова. Окончил его в 1982 году, получил направление в ледокольную атомную группу Мурманского морского пароходства четвертым помощником капитана на атомный ледокол «Арктика». Через четыре года, в октябре 1986-го, сдал экзамен на второго старшего помощника капитана.

До 1993 года я работал на ледоколе «Арктика», потом ледокол встал на длительный ремонт. Меня пригласили старшим помощником капитана на «Советский Союз». Работал семь лет, стал дублером капитана.

Еще в конце 1980-х мне предлагали пойти на атомоход «Вайгач», который строился в Финляндии. Но я отказался. «Вайгач» ходит в устьях рек, он не такой мощный и большой, как атомоходы, к которым я привык.

В марте 2000 года меня назначили капитаном ледокола «Россия». От первого рейса в роли капитана зависела моя карьера. К счастью, все прошло хорошо.

Осенью того же года я перешел уже как капитан на атомный ледокол «Советский Союз». А в феврале 2006 года вернулся



Вручение ордена «За морские заслуги». 2013 год



В 2007 году ледокол «Россия» обеспечивал ледовую проводку судна «Академик Федоров». Тогда впервые на Северном полюсе люди достигли дна на двух глубоководных обитаемых аппаратах «Мир». Оба аппарата спустились на глубину более четырех километров, на грунт был установлен флаг России из титанового сплава. Были взяты пробы грунта и воды.

на ледокол «Россия», где и работал до вывода атомохода из эксплуатации в 2013 году.

Мне повезло, что моим первым капитаном был арктический капитан Василий Александрович Голохвастов. Это уникальный человек с богатейшим опытом управления ледоколом и проведения ледокольных операций.

Непосредственным учителем, у которого я оттачивал увиденные приемы работы при проводке судов, был старший помощник капитана, в дальнейшем капитан Владимир Семенович Куликов.

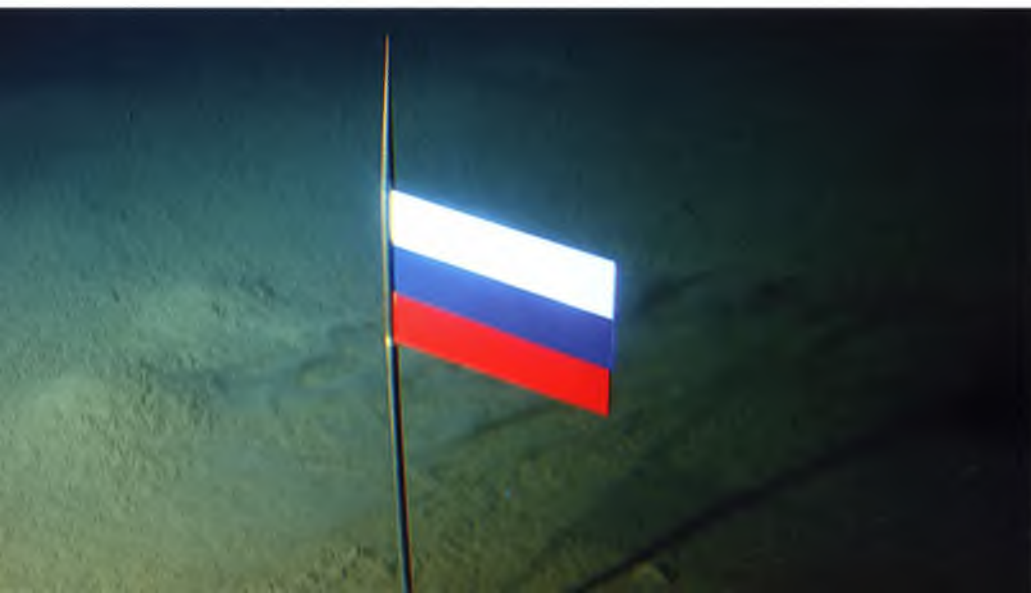
С большой благодарностью вспоминаю работу под командованием опытейших ледокольщиков — капитанов: Анатолия Алексеевича Ламехова, Григория Алексеевича Улитина, Станислава Борисовича Шмидта. От каждого я старался перенять частицу опыта ледокольного дела.

Капитан Василий Александрович Голохвастов говорил, что атомные ледоколы — это служба быта для транспортных судов. Этого правила я придерживаюсь в своей работе.

— **Какой рейс из вашей капитанской практики запомнился больше всего?**

— В 2007 году наш ледокол «Россия» обеспечивал ледовую проводку судна «Академик Федоров». Тогда впервые на Северном полюсе люди достигли дна на двух глубоководных обитаемых аппаратах «Мир».

Оба аппарата спустились на глубину более четырех километров, на грунт был установлен флаг России из титанового сплава. Были взяты пробы грунта и воды. В честь успешной экспедиции вблизи Северного полюса устроили небольшой пикник с купанием.



## Подготовка идет по плану

— **Расскажите о вашем рабочем дне.**

— Он 24-часовой. Обычно подъем в 7:00. Стараюсь до завтрака подняться на ходовой мостик, узнать, что было сделано за ночь, а потом в кают-компании с начальниками служб обсудить рабочие вопросы и планы на день.

Дальше по обстановке. Днем обязательно обхожу ледокол, посещаю ЦПУ, читаю вахтенные журналы, заглядываю на камбуз. Именно там находится самый главный котел, после реакторного, конечно. В течение дня работаю с документами, общаюсь с экипажем, контролирую смену вахты каждые четыре часа, анализирую ледовую и гидрометеорологическую информацию.

Если есть возможность, иду в спортзал играть в волейбол или гулять по открытой палубе. Отбой около часа ночи.

Быть в первом экипаже нового ледокола — это почетно и в то же время ответственно. Ни один из членов экипажа не направлялся на ледокол без согласования с капитаном.

Но по условиям работы ледокола могут в любое время вызвать на ходовой мостик.

— **Как вы готовились к работе на новом ледоколе?**

— Весной 2015 года работал капитаном на атомном ледоколе «Вайгач», чтобы своими глазами увидеть и понять условия работы на речном участке. Ведь ледокол «Арктика» предназначен для работы в открытом море и устьях рек. В 2016 году продлил рабочий диплом капитана, обновил сертификаты. С июля 2018 года по настоящее время нахожусь в группе технического наблюдения за строительством универсальных атомных ледоколов на Балтийском заводе.

## Испытания близки к завершению

— **На каком этапе сейчас испытания «Арктики»?**

— Сейчас, в феврале 2019 года, на ГУАЛ «Арктика» продолжаются швартовные испытания, проводится проверка качества постройки судна, опробуется под нагрузкой оборудование энергетической установки. Также проходят проверку системы и устройства жизнеобеспечения судна. Практически полностью сформирован внешний облик ледокола. Он впечатляет.

Не за горами ходовые испытания судна. Параллельно проводится подбор экипажа ледокола.

— **Как формировался экипаж?**

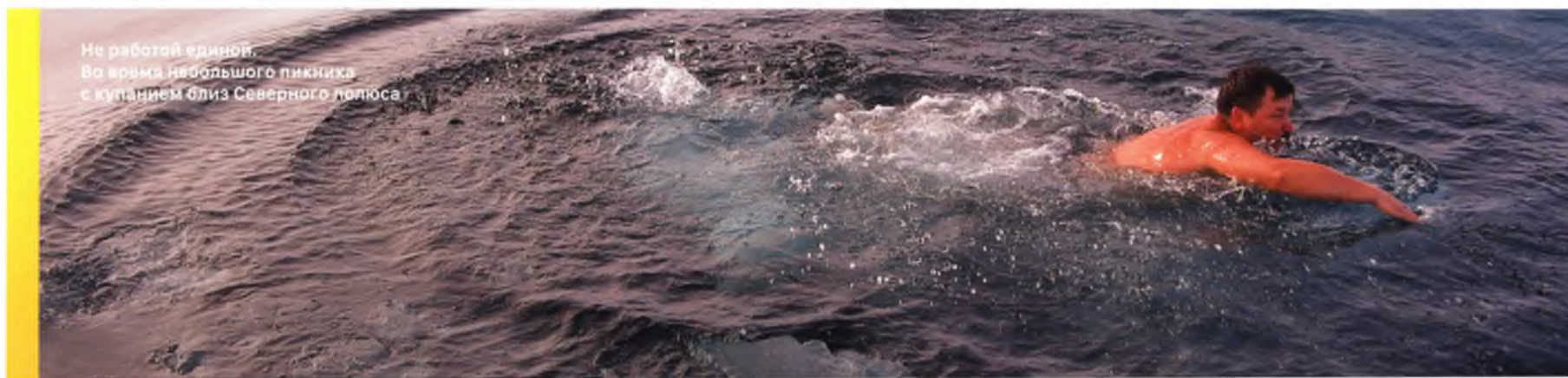
— Быть в первом экипаже нового ледокола — это почетно и в то же время ответственно. Ни один из членов экипажа не направлялся на ледокол без согласования с капитаном. Ключевые специалисты — это главный инженер-механик и начальники технических служб — уже назначены в экипаж, и мнение их в подборе кадров всегда учитывается.

Капитан без командного состава и судовой команды существовать не может. Теперь понятно, что это будет самоотверженный и сильный экипаж, готовый научить строительный заказ 05706 под названием ГУАЛ «Арктика» послушно ходить в арктических морях и успешно решать поставленные задачи.

— **Когда ледокол будет включен в состав флота?**

— В конце 2019 года ледокол выйдет на ходовые испытания, а в 2020 году будет принят в состав флота.

Работа УАЛ «Арктика» обещает быть очень интенсивной. По предварительным планам, каждые 36 часов из порта Сабетта должен выходить груженный газозов, которому нужно помогать пройти сложные ледовые участки из устья Оби до чистой воды.



Не работой единой.  
Во время небольшого пикника  
с купанием близ Северного полюса



# КАПИТАНЫ БУДУЩЕГО

Каким требованиям должен отвечать капитан атомных ледоколов нового поколения? Об этом размышляют кандидаты на капитанские должности и специалист отдела управления персоналом Росатомфлота.

ТЕКСТ  
Иван ГИДАСПОВ, Антон ПЕТРУНИН



**Василий Губкин** старший помощник капитана атомного ледокола «Ямал»:

— В 1998 году, сразу после окончания Мурманского мореходного училища, попал на атомный ледокольный флот. Это была любовь с первого взгляда. Огромные мощные корабли, которые сражаются со льдом и проводят через арктическую пустыню целые вереницы транспортных судов! И вот уже более 20 лет я здесь, и мне все по-прежнему нравится. Свою карьеру я начал на ледоколе «Советский Союз», потом работал на ледоколе «Арктика», с «Арктики» перевелся на «Россию», затем — на лихтеровоз «Севморпуть», оттуда — на ледокол «Вайгач», а после — на «Ямал». Работа на ледоколе специфичная, необходимо сопровождать транспортные суда в замерзающих морях Арктики.

На капитане лежит огромная ответственность. Он выбирает маршрут движения и реагирует на быстроменяющиеся условия. А эти условия экстремальные. Более того, в караване собраны огромные мощные суда — до 300 м длиной и 50 м шириной, что усложняет задачу. Цена ошибки очень велика. И капитан должен быть готов к любым неожиданностям.

При этом важно уметь делегировать свои задачи старпому, работать в связке. Именно старпом — главный администратор на судне. Он может решить более 90% задач. Но последнее слово всегда за капитаном. Капитан атомохода должен взаимодействовать с капитанами всех судов, входящих в состав каравана,

рассказывать им об особенностях маршрута и налаживать рабочие контакты.

Развитие «Ямал СПГ» и других больших проектов настолько интенсифицировало нашу работу, что порой приходится нелегко.

Сейчас усталость и стресс помогают снять бассейн, спортивный и тренажерный залы, сауны, которыми оснащены все ледоколы.

Я кандидат в капитаны нового ледокола, буду проходить стажировку. Она нужна мне, чтобы понять все технические характеристики и возможности нового ледокола. Это как с управлением машиной: перед тем как сесть за руль, надо повторить все правила и изучить матчасть и рычаги управления.

И еще очень важно понимать габариты. Для ледокольщика габариты — это очень важно.

Главное богатство ледокольного флота — это люди. В своей работе я постоянно взаимодействую с интересными, разносторонне образованными людьми. Они знают и любят свою работу. Любой экипаж — это семья, а капитан — глава этой дружной семьи. И всех нас объединяет чувство ответственности и за свой ледокол, и за все суда в составе каравана. И когда в конце проводки ты слышишь по связи человеческое спасибо за помощь в проводке, а моряки всегда благодарят искренне, ты понимаешь, что ты не зря проживаешь свою жизнь.

## Никита Боев

третий помощник капитана, специалист кадрового резерва, проходит подготовку для службы на ГУАЛ «Арктика»:

— Мой отец отдал 20 лет атомному флоту, и я знал, кем хочу быть. Кроме того, мне было интересно, как работает ледокол и чем он отличается от судна, которое передвигается по открытой воде.

На пути к мечте я окончил Мурманский государственный технический университет. Параллельно проходил практику на паруснике «Георгий Седов».

Затем в процессе обучения между курсами в летние отпуска ходил матросом на «Ямале» и «Советском Союзе».

И когда я попал в командный состав, став помощником капитана, меня опять пригласили на «Ямал». И я, конечно же, согласился, так как хорошо знал особенности этого судна и был знаком с командой. На судне отвечал за электронику.

Атомоход — единственное судно, которое управляется с помощью ядерной энергетической установки. Если устройство

обычного дизельного ледокола не вызывает вопросов, то здесь много вещей, которые совсем другие.

Во-первых, как я уже говорил, это лед. Совсем иная субстанция. На открытой воде управление судном доведено до автоматизма. Ледокол на автомат не поставишь, не получится.

Лед — это всегда большое количество препятствий на пути корабля, и они возникают постоянно. Надо постоянно изменять курсы, прокладывать маршруты, обходить тяжелые участки там, где и наш ледокол не справится — не пройдет. На маршруте встречаются айсберги и их обломки, а также районы со стамухами.

Стамуха — ледяной торос, который образуется из остатков берегового припая и льдин. Лед настолько толстый, что вмерзает до дна, как бы сидит на мели. Стамуха отличается от остальных торосов большей высотой (до 10 м и более) и крутыми склонами со стороны, куда дрейфовал лед. И если огромный ледокол столкнется со стамухой, эффект будет таким, как будто судно на полном ходу врезалось в причал...

Представьте себе, что ледовый маршрут — это МКАД, которую разделили на 100 полос, и каждую минуту ты должен решать, по какой из полос повести суда. Не стоит забывать и о полярной ночи с ее непроглядной мглой, когда дальность уменьшается.

Поэтому на ледоколах усиленная вахта: на мостике всегда находятся старший помощник капитана, вахтенный помощник



капитана, это моя должность, и рулевой матрос. Вахтенный помощник капитана отвечает за отметки на навигационных картах, навигационное оборудование и различной бумажной работой занимается.

У нас в стране на торговом флоте всего десять капитанов атомоходов. Конечно, они все знакомы друг с другом, но как-то специально не встречаются. Довольно часто, например, в районе Обской губы работает несколько ледоколов. А экипажи на таких судах до 100 человек, и мы все друг с другом знакомы. Так что, если переходишь с одного корабля на другой, проблем с адаптацией нет, мгновенно вливаемся в коллектив.

Автоматизация ледоколов — мечта управленца: самодостаточный атомоход, который может долгое время работать без заходов в порты и смены экипажа. А если без шуток, то вряд ли на нашем веку это произойдет. Хотя на новых судах численность экипажа уменьшилась.

Но пока даже на гладкой воде в спокойных морях не удастся апробировать полностью автоматическое судно. Чего уж говорить о льдах! Так что без квалифицированных капитанов и команд не обойтись.

## Диана Киджи

второй помощник капитана  
атомохода «50 лет Победы»:

— На флот я пришла целенаправленно. Еще в школе решила, что буду поступать в Университет имени Макарова. Мой первый заграничный рейс — почти полгода в море — прошел на борту парусного судна «Мир», затем работала на крупнотоннажных танкерах. Окончив университет, практически случайно попала на ледоколы. Не планировала здесь задерживаться, но, поработав пару месяцев, поняла, что специфика этой работы мне очень нравится.

Люблю свою профессию за ее многогранность. Судоводитель не может ограничиваться одной навигацией. От нас требуются знания и умения в различных областях. Этим мне и нравится работа на ледоколах: здесь не получится ехать по заранее проложенному курсу.

Необходимо постоянно оценивать обстановку, возможности, свои и судна, достаточно быстро принимать решения. Я очень благодарна людям, которые меня обучают, в особенности капитану дизель-электрического ледокола «Иван Крузенштерн» Александру Ефимову, под чьим руководством я начинала свою работу на ледоколах в Финском заливе.



Помимо судовождения я занимаюсь научной работой. Она хоть и связана с навигацией в высоких широтах, но не имеет прямого отношения к ледоколам. Однако обучение в аспирантуре заставляет держать себя в тонусе, это сильно помогает в профессии.

После выпуска из университета большинство перестает учиться, «закисает». На мой взгляд, необходимо постоянно изучать что-то новое, постоянно анализировать и делать выводы.

Кроме того, учеба позволяет заявить о себе на берегу. Именно благодаря ей мы с коллегами победили в конкурсе Арктического молодежного центра компетенций и смогли пройти стажировку в НИЦ имени Крылова, которая вылилась в полноценное сотрудничество: меня привлекают к проектам центра, касающимся навигационного моделирования. Как правило, они связаны с развитием крупных арктических шельфовых проектов — тех мест, где мы выполняем непосредственную ледовую работу.

Очень хочется, чтобы диссертация получила применение в жизни (она имеет прикладную направленность). Это моя цель на ближайшие несколько лет.

Что же касается капитанской профессии, то, как сказал один умный человек, «ценности во все времена остаются неизменными». Несмотря на наличие современных навигационных приборов, упрощающих работу штурманского состава, требования к капитану, на мой взгляд, остались прежними: умение принимать решения и нести за них ответственность, глубокое знание своего дела, порядочность, честность и забота о людях и судне, которые тебе доверены.

## Егор Бармин

руководитель группы трудовых отношений ФГУП «Атомфлот»:

— Требования профессиональных стандартов за последние пять лет существенно изменились. И в первую очередь это связано с изменением приказа Минтранса о порядке дипломирования морских специалистов, повышением требований к профессиональным компетенциям морских специалистов.

Самые важные из этих изменений: для построения успешной морской карьеры необходимо высшее профильное образование. Атомные ледоколы — сложный технический механизм, и молодые специалисты, приходя к нам на работу, обеспечиваются всей необходимой информацией для своего карьерного роста, об изменениях оплаты труда, так как карьера напрямую связана с оплатой труда. Чем выше должность и степень ответственности в принятии решений, тем выше оплата труда. Другой важный момент для оценки персонала — поддержание требуемых компетенций, которые установлены Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты.

С учетом специфики работы атомных ледоколов во внутренних водах большое значение придается поддержанию определенных навыков в английском языке, который на флоте является международным. Для этих целей предприятие организует краткосрочные стажировки на судах под иностранным флагом — партнерах по проектам в акватории Северного морского пути.

Это хорошая практика, позволяющая снять языковой барьер и помогающая нашим специалистам поддерживать необходимый уровень владения иностранным языком. В дополнение к этому у нас проводятся различные обучающие программы для подтверждения уровня знания английского языка по соответствующим международным стандартам. Все эти требования лишний раз доказывают, что на атомном флоте работают профессионалы с высокими знаниями и навыками, которые непрерывно их совершенствуют, так как новая техника — это новые требования к компетенциям.

Мировой морской рынок труда постоянно испытывает дефицит в морских специалистах. Международная морская организация (ИМО) уделяет большое значение повышению привлекательности морских профессий. Мы тоже не оторваны от мирового рынка труда и для повышения привлекательности работы на атомных ледоколах проводим большую разъяснительную и просветительскую работу.

Школы, учебные заведения — это на сегодня наш плацдарм для привлечения в отрасль молодых специалистов, повышения ее привлекательности. Дух романтики до сих пор еще не иссяк у молодежи. Для вовлечения молодежи наши специалисты организуют различные мероприятия и сессии. На корпоративной площадке Росатома на постоянной основе проходит конкурс «Темп» среди студентов с последующим трудоустройством призеров. Большая работа проводится по повышению оплаты труда. Теперь можно сказать, что у предприятия есть все необходимое для обеспеченности персоналом.

Ускоренными темпами приходит цифровизация, и морская отрасль не исключение с ее сложными техническими механизмами. Пока человека можно заменить на рутинных процессах, но принятие решений в ближайшее время останется за человеческим фактором. Поэтому знания, опыт и профессионализм всегда будут иметь важное значение.







# СОДЕРЖАНИЕ

## Приветствия

- 5 Сергей Кириенко, первый заместитель руководителя Администрации Президента Российской Федерации
- 7 Алексей Лихачев, генеральный директор Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом»

## I Магистраль во льдах

- 10 Вячеслав Рукша: «Лучшим подарком на юбилей будет успешное выполнение ходовых испытаний новой «Арктики». Заместитель генерального директора Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» — директор Дирекции Северного морского пути — об этапах развития отечественного атомного ледокольного флота
- 18 Сила атома  
К 2030 году, по прогнозам экспертов, грузопоток на Северном морском пути вырастет в семь раз
- 24 Акватория Северного морского пути
- 26 Атомная отрасль: политика открытости  
Об одном из первых общественных советов в России

## II Флот: прошлое и настоящее

- 30 Мустафа Кашка: «Уверен, в ближайшем будущем нам предстоит открыть новую страницу освоения Арктики». Мустафа Кашка работает во ФГУП «Атомфлот» (Росатомфлоте) с момента создания предприятия в 2008 году. Создание и деятельность Росатомфлота, по его убеждению, дали возможность сохранить и развить атомный ледокольный флот страны

- 36 Арктический космос  
Работа атомных ледоколов сродни полетам в космос
- 40 Атомные ледоколы СССР и России
- 48 Владимир Кондратьев: «В Арктике нет ни заводов по ремонту, ни доков — все приходится делать своими руками». Бывший главный механик ледоколов «Советский Союз», «Арктика» и «Ленин» подчеркивает уникальность атомного ледокола как технологической системы
- 52 Как устроены и как работают атомные ледоколы
- 56 Ледокол изнутри (виртуальная экскурсия)
- 58 Универсальный атомный ледокол. Продольный разрез
- 65 Как проводится оковка судна

## III Знаменитые капитаны

- 68 Владимир Блинов: «На атомном флоте сложилась своя школа становления руководителей ледоколов». Историк флота рассказывает о наиболее известных капитанах и их вкладе в развитие флота
- 72 Борис Соколов, идеолог российского атомного флота. Был капитаном атомного ледокола «Ленин» почти 40 лет. Его идеи легли в основу развития российского ледокольного флота
- 76 Юрий Кучиев, горячий человек во главе ледокола. Легендарного капитана атомохода «Арктика», впервые достигшего Северного полюса, часто сравнивают по значимости его достижения с Юрием Гагариным

- 80 Александр Баринов: «Проводка каравана сквозь льды не полет в космос, а обычная работа». Один из наиболее авторитетных и опытных капитанов, руководивший тремя ледоколами, рассказывает о своем пути в профессии и взглядах на развитие атомного флота
- 88 Станислав Шмидт: «Главное качество капитана ледокола — терпение». Знаменитый капитан, ветеран отечественного атомного флота убежден, что атомный флот нуждается в обновлении и максимальной государственной поддержке

## IV Капитанская вахта XXI века

- 92 Александр Лембрик: «Получив новые ледоколы, флот с задачами справится». Один из опытейших капитанов ФГУП «Атомфлот» считает, что активная навигация по Севморпути требует скорейшего ввода новых ледоколов
- 102 Андриян Беликов: «Ямал» прежде всего работает на проекте «Ямал СПГ». Капитан Беликов пришел на ледокол с подводной лодки. Работа оказалась не менее сложной и увлекательной
- 104 Олег Шапин: «Объемы перевозок растут сумасшедшими темпами!» Этот капитан в ближайшее время возглавит экипаж нового ледокола «Сибирь». Потребность в новых ледоколах, по его словам, острейшая
- 108 Дмитрий Лобусов: «Трудно было удержаться и не посетить макушку планеты». Капитан атомного ледокола «50 лет Победы» несколько раз побывал на Северном полюсе — на трех разных атомных ледоколах
- 112 Александр Скрябин: «Задачи в Арктике решают ледоколы, но ледоколами управляют люди». Капитан ледокола «Вайгач» уже почти 20 лет работает на атомном флоте. А пришел он на ледокол из ВМФ после развала Советского Союза
- 118 Андрей Теницкий: «Капитанов атомных ледоколов меньше, чем космонавтов». Новый капитан ледокола «Вайгач» когда-то пришел на атомный ледокольный флот с военного уже опытным моряком. Пришлось начинать с нуля
- 124 Сергей Киселев: «Капитан атомного ледокола — творческая работа». Капитан Киселев главным в профессии моряка атомного флота считает особый склад характера: надежность и постоянную готовность к вызовам
- 130 Павел Волков: «Капитан несет ответственность за жизни людей, ледокол и экологию». Потомственный капитан дальнего плавания видит себя на капитанском мостике одного из строящихся ледоколов
- 134 Фарид Габбасов: «Ни одно из транспортных судов не ходит во льдах так быстро, как мы». Опытный капитан, работавший и на транспортных судах, и на ледоколах, считает работу на «Севморпути» вершиной своей морской карьеры
- 136 Олег Марков: «Наш лихтеровоз — самое большое судно «Атомфлота». Капитан убежден, что перспективы атомного флота связаны с особым отношением к ледокольщикам
- 140 Александр Спирин: «Работа «Арктики» обещает быть очень интенсивной». Капитан «Арктики» проекта 22220 рассказывает о подготовке судна к включению в состав флота
- 144 Капитаны будущего. Кандидаты в капитаны новых ледоколов и специалист кадровой службы — о том, каким требованиям должны отвечать капитаны XXI века

## Источники, использованные в книге:

### В статье «Сила атома» (с. 18)

Гагарский Э., Козлов С., Кириченко С. Севморпуть и перспективы его развития как альтернативной комплексной транспортной магистрали//Газета водного транспорта «Морские вести России». — № 2/2018.

Сигачёв С. Северный морской путь как национальная и международная транспортная коммуникация// Научно-практический журнал «Инженерная защита». — № 4(9)/2015.

Рукша В. В., Смирнов А. А., Головинский С. А. Проблемы Северного морского пути. Атомный ледокольный флот России и перспективы развития Северного морского пути//Арктика: экология и экономика. — № 1(9)/2013.

Официальный интернет-сайт Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом».

Официальный интернет-сайт Росатомфлота.

### В статье «Арктический космос» (с. 36)

«Советские атомные ледоколы». — М.: В/О «Мортехинформреклама», 1988.

Белкин С. Сокрушающие лед. — М.: Знание, 1983.

Блинов В. Атомные ледоколы: очерки истории и современности. Кн. 1. Стрелка компаса показывает на Север. — Мурманск: Дроздов-на-Мурмане, 2014.

Официальный интернет-сайт Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом».

Официальный интернет-сайт Росатомфлота.

### В материале «Атомные ледоколы СССР и России» (с. 40)

Официальный интернет-сайт Росатомфлота.

### В материале «Как устроены и как работают атомные ледоколы» (с. 52)

Официальный интернет-сайт и открытые материалы Росатомфлота.

Открытые материалы ЦКБ «Айсберг».

Практические заметки Александра Барина и Дмитрия Лобусова.

### В статье «Капитан Борис Соколов, идеолог российского атомного флота» (с. 72)

Алексеев Т. М. Особые случаи морской практики. — М.: Морской транспорт, 1959.

Портал «Морская библиотека» sea-library.ru.

Селиверстов Л. С. В Арктике на парусниках и атомоходах. — Мурманск: Мурманское книжное издательство, 2008. Гусев Е. Наш последний герой (статья в «Живом Журнале» Евгения Гусева), 2009.

Доценко В. Д. Морской биографический словарь. — СПб, 2009.

Портал «Мой город Мурманск» severnow.ru.

Портал «Герои страны» www.warheroes.ru.

### В статье «Капитан Юрий Кучиев, горячий человек во главе ледокола» (с. 76)

Блинов В. Ледокол «Ленин»: первый атомный. — М.: Европейские издания, 2009.

Электронный архив Русского географического общества.

Материалы газет «Северная Осетия», «Мурманский Вестник», «Молодежь Осетии».

Портал «Осетины» ossetians.com.

Портал «Полярная почта» polarpost.ru.

## Фотоматериалы, использованные в книге:

Личный фотоархив В. В. Баранова, в 2004–2017 годах старшего помощника капитана атомохода «Ямал», личный фотоархив А. Н. Барина, личный фотоархив Д. В. Лобусова, личный фотоархив А. В. Скрыбина, личный фотоархив блогера Олега Иванова, личный фотоархив блогера Сергея Никитского, фотоархив ФГУП «Атомфлот», фотобанк Depositphoto, фото портала Russia Beyond rbth.com, фото агентства «РИА-Новости» ria.ru, фото портала газеты «Аргументы недели» argumenti.ru, фото портала russia.travel.



