

Обь-Иртышский ВОДНИК



№ 10 (30) 30 ноября 2018 г. * * * ФБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ «ОБЬ-ИРТЫШВОДПУТЬ» * * * Выходит с января 2016 г.

ПОСЛЕСЛОВИЕ К НАВИГАЦИИ

ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ

Для землесоса «Ямал» финской постройки, базирующегося в городе Тобольске, навигация началась с прохождения ледовых явлений на реках и водотоках Ямало-Ненецкого автономного округа сразу же по прибытии в район города Салехарда. Все объекты, в руслах которых землесос разрабатывал в 2018 году судовые ходы, расположены за Полярным кругом. Дноуглубление осуществлялось в целях обеспечения безопасного подхода транспортных судов к причальным сооружениям, расположенным в устьевых участках северных рек Ямала, и на которых происходила интенсивная работа по погрузке-выгрузке грузов, необходимых для жизнеобеспечения нефтегазовых месторождений, вахтовых посёлков и населения, проживающего на полуостровах Ямал и Гыданский.

Одной из таких выполненных работ являлось углубление дна на заходе из Обской губы в акваторию портопункта Ямбург, при этом глубина разработки захода (подходного канала в акваторию) составила более 7 метров от «О» графика БС, при ширине подводного канала 70 метров. Общая протяжённость разработанного участка подходного канала составила 800 метров, объём разработанного грунта – более 41,0 тысячи метров кубических. Работа выполнялась в целях обеспечения безопасного захода в акваторию портопункта самоподъёмной плавучей буровой установки «АМАЗОН» и её отстоя в условиях долгой полярной зимы.

Общий объём грунта, разработанного землесосом

в судовых ходах северных рек Ямала, составил более 360 тысяч метров кубических. Все работы осуществлялись в суровых условиях Заполярья, в периоды сильных ветровых и волновых явлений, часто возникающих на открытых водных акваториях Обской и Тазовской

губ. Но, несмотря на трудности погодных явлений и климатические особенности Заполярья, экипаж землесоса под руководством баггермейстера-капитана П.Ф. Ларина успешно справился со всеми заданиями. Немалая заслуга в этом и машинной команды под управлением главного механика В.А. Юркова, усилиями которой обеспечивалась бесперебойная работа машин и механизмов.

По возвращении домой в г. Тобольск экипаж подготовил землесос к зимнему отстоя и проведению судового ремонта в межнавигационный период для обеспечения безотказной работы в 2019 году.

*Алексей КАРГИН,
заместитель начальника
Тобольского РВПиС*



ИЗ ПЕРВЫХ РУК

РЕЗУЛЬТАТЫ ОБНАДЕЖИВАЮТ

При подготовке к навигации 2018 года в АО «Омский речной порт» была произведена смена днищевой обшивки 3 единиц несамоходного флота, на 3 теплоходах устаревшие дизель-генераторы заменены на новые, после длительного отстоя восстановлен и сдан в эксплуатацию плавучий кран грузоподъёмностью 5 тонн.

Навигация на Иртыше для АО «Омский речной порт» началась в апреле и закончилась в середине ноября. Пассажирские теплоходы «Москва» этим летом работали в Омске и Тобольске на прогулочно-экскурсионных рейсах и с мая по август перевезли более 50 000 человек.



В.В. Степченко, капитан-сменный механик теплохода «РТ-681»

Суда Омского порта эксплуатировались на местных и транзитных перевозках. На местных перевозках были задействованы два комплекса по добыче песка. Результат их работы порадовал – порт добыл более одного миллиона тонн песка! Хорошие показатели достигнуты

благодаря слаженным действиям экипажа плавкрана «ПК-5-89» во главе с командиром Александром Александровичем Зыковым. Плавкран ежегодно даёт более 50% от всего добытого песка за навигацию. Из экипажей, работавших на местных перевозках, стоит отметить экипажи «РТ-363» (капитан Павел Владимирович Генкель и «Юрий Зинченко» (капитан Сергей Иванович Шанцев). На протяжении последних лет они являются лидерами по перевозкам песка.

Транзитные перевозки осуществлялись в Павлодаре, Тобольске, Ханты-Мансийске и в северных районах Омской области. Основными грузами были ЖБИ, уголь, щебень и песок. На перевозках транзитных грузов работали экипажи теплоходов «РТ-681» (капитан Владимир Витальевич Степченко), «Анатолий Павельев» (капитан Олег Михайлович Мельник), «Владимир Теренин» (капитан Кайрат Шайдешевич Куатов), «РТ-622» (капитан Михаил Николаевич Пронин).

С окончанием расстановки судов в затоне порта на зимний отстой одновременно началась на-

пряженная работа по дефектации и ремонту флота. Усилиями ремонтно-эксплуатационных, технических служб, экипажей судов уже ведется подготовка флота, плавмеханизации, порталных кранов к следующей навигации

На грузовых комплексах продолжают погрузочно-разгрузочные работы. Ежедневно перерабатывается свыше 2000 тонн грузов.

Несмотря на финансовые трудности, увеличение стоимости топлива и материалов производственного-технического назначения, мы выполнили намеченные планы, чтобы обеспечить социально-трудовые гарантии своим работникам и продолжить развитие производства.

*Дмитрий ДАНИЛОВ,
заместитель генерального
директора по безопасной
эксплуатации флота*



С.И. Шанцев, капитан-сменный механик теплохода «Юрий Зинченко»

ПОДВОДИМ ИТОГИ

Навигация на водных путях Обь-Иртышского бассейна, общая протяжённость водных путей которого составляет 14 627 км, завершилась согласно срокам, установленным на навигационный период 2018 года.

НАВИГАЦИЯ ЗАКРЫТА

В первой декаде октября по традиции и в соответствии с климатическими условиями, первыми были убраны плавучие знаки в Обской и Тазовской губах, последними – на участке Иртыша от Тобольска до границы с Республикой Казахстан, которые действовали по 4 ноября включительно. А в первой декаде ноября обстановочный флот Омского РВПиС зашел в затон и занял установленные места зимовки для проведения судоремонтных работ.

Всего в течение навигации судходными знаками обслуживались 8750 км водных путей, из которых на 6192 км установлены гарантированные габариты судовых ходов. В работе по содержанию водных путей в безопасном для судоходства состоянии были задействованы 62 обстановочные бригады, 6 дноуглубительных земснарядов, 7 русловых партий, обслуживающий и вспомогательный флот.

По итогам инспекторских осмотров содержания водных путей, выполненных в течение

навигации, срывов гарантированных габаритов судовых ходов не допущено, аварий и транспортных происшествий по причине неудовлетворительного содержания обслуживаемых водных путей не зафиксировано.

Содержание обслуживаемых водных путей Обь-Иртышского бассейна в безопасном для судоходства состоянии позволило транспортному флоту выполнить на 100% государственный заказ «северного завоза» грузов в приречные населённые пункты Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов и, согласно оперативным сведениям, своевременно доставить в пункты назначения 866 673 пассажира, что на 148 218 человек больше, чем в 2017 году, перевезти 8105,8 тысячи тонн народнохозяйственных грузов – более чем на 1,5 млн. тонн в сравнении с аналогичным объёмом 2017 года.

*Галина КУЛИМАНКОВА,
начальник службы пути
ФБУ «Администрация
«Обь-Иртышводпуть»*

ПОСЛЕСЛОВИЕ К НАВИГАЦИИ

«КАК ВЫ СУДНО НАЗОВЕТЕ, ТАК ОНО И ПОПЛЫВЕТ»

Помните строки из всеми любимого мультика? Простим создателей мультфильма за то, что судно у них не «ходит», как принято говорить у моряков и речников, а «плавает», и расскажем об истории переименования одного из наших судов. 31 августа 1981 г. в Перми был выпущен буксировщик проекта 758 Б – «ОТА-979», в последующем переименованный в т/х «Торос». 10 июня 1996 г. приказом № 12 Обь-Иртышского ГБУВПиС на основании ходатайств коллектива ЯНОУВПиС, Администрации г. Салехарда и Администрации Ямало-Ненецкого округа и разрешения Федеральной службы речного флота России теплоходу «Торос» присвоено новое имя «Анатолий Байданов» в честь Анатолия Аркадьевича Байданова, который работал вначале производителем путевых работ, а с 1981 по 1996 гг. – начальником Салехардского техучастка.

Анатолий Аркадьевич был профессионально грамотным, требовательным руководителем, активным общественником, избирался депутатом Салехардского горсовета. Его не стало внезапно – при возвращении из служебной командировки в самолете отказало сердце.

Теплоход, названный его именем, – один из самых мощных на Ямале. Учитывая возможность и оснащенность судна, ежегодно, с ранней весны (середина мая) и до поздней осени (середина ноября), находится в эксплуатации. Судно с возможностью плавания по водным путям разряда «М-ПР» имеет все необходимое радионавигационное оборудование, неоднократно выполняло буксировки в другие бассейны, привлекалось и к путевой работе в разряде плавания «М».

Экипаж теплохода «Анатолий Байданов» – это сработавшийся, сплоченный и преданный своему делу коллектив под руководством капитана Юрия Борисовича Пашиева, его верных и надежных помощников Дмитрия Петровича Третьякова (старшего помощника капитана-помощника механика, трудится на теплоходе с 2004 г.), Игоря Александровича Евсеева (III помощника капитана-III помощника механика, работает с 2002 г.). На сегодняшний день команда состоит из семи человек. За исправностью дизелей, чистотой машинного отделения и палубой следят Михаил Станиславович Лащевский и Валерий Степанович Сумаренко (рулевые мотористы, первый на судне трудится 9 лет, а второй ровно в два раза дольше).



На фото слева-направо: И.А. Евсеев, Ю.Б. Пашиев, Л.В. Засухина, Г.С. Кудрявцева, Д.П. Третьяков, М.С. Лащевский

Уют на теплоходе в течение последних семи навигаций создает матрос Людмила Васильевна Засухина. А вкуснейшими завтраками, обедами, ужинами и, конечно, вечерними чаями кормит и поит повар Галина Степановна Кудрявцева, не изменяющая своему экипажу вот уже долгих 18 (!) лет. На протяжении многих лет сплоченной совместной работы команду можно уже с полным правом назвать единой флотской семьей, работающей на одну задачу.

Вторую навигацию подряд местом дислокации для т/х «Анатолий Байданов» становится восточная часть Обской губы Карского моря в районе Сабетты и Салемальского месторождения. В эти далекие места теплоход уходит с командой морских инженеров из компании «Фертоинг». Компания «Фертоинг» занимается гидротехническими, глубоководными, гидрографическими, инженерно-геологическими изысканиями, навигационным обеспечением и еще многими другими техническими работами. Эта питерская компания в нынешнем году вела работы по экологическому мониторингу естественных

условий природной среды в районах нахождения ликвидированных и законсервированных подводных скважин нефти и газа на акватории морского шельфа. Также специалистами компании «Фертоинг» был выполнен комплекс инженерно-геологических работ в Обской губе Карского моря с целью обеспечения данными о физико-механических свойствах грунта дна в районах предстоящего проведения дноуглубительных работ.

Много преград встречается на пути при выполнении поставлен-

ных задач: погодные условия – ветер, достигающий скорости 28 м/с, волна – 1,5-2,0 метра в высоту. К тому же тяжело психологически не иметь возможности выйти на берег и ощутить под ногами землю в течение 2,5 месяцев. Но для сплоченной командой, которая состоит из отличных высокопрофессиональных специалистов, хорошо знающих и любящих свое дело, эти трудности ничем!

Екатерина КОПСАКОВА,
начальник РИП № 20



ОФИЦИАЛЬНО

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ
В ОБЬ-ИРТЫШСКОМ БАССЕЙНЕ

За навигацию 2018 года в Обь-Иртышском бассейне зарегистрировано 12 происшествий, в том числе расследовано 2 инцидента.

2 июня 2018 г. во время разгрузки у причала ООО СФ «Новострой» в г. Сургуте баржи-площадки «АРТП-3001», принадлежащей ООО «СК Аганречтранс», возникла деформация корпуса в районе 63-64 шпангоутов. В результате в местах сжатия днища баржи образовались разрывы обшивки, через которые в корпус стала поступать забортная вода. При затоплении части трюмов у баржи-площадки «АРТП-3001» возник значительный крен – около 45° на правый борт, что явилось причиной смещения груза (ЖБИ), находящегося на палубе, и его дальнейшего схождения за борт в воду. Согласно расчетам, произведенным владельцем груза, в воде находились железобетонные изделия различной номенклатуры в количестве 484 шт., общей массой 1104 т. Правый борт по всей длине баржи и часть палубы от диаметральной плоскости до правого борта находились в затопленном состоянии. Погибших и пострадавших в результате транспортного происшествия нет. Загрязнения окружающей среды нет.

Выводы, причастные лица и оценка их действий: ООО СФ «Новострой» допустило разгрузку баржи-площадки «АРТП-3001» методом, не обеспечивающим сохранность корпуса судна, чем нарушило требование п. 270 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением

Правительства РФ от 12.08.2010 г. № 623. ООО «СК Аганречтранс» допустило при эксплуатации баржи-площадки «АРТП-3001» нарушение положений разработанной судовладельцем системы управления безопасностью судов, чем нарушило требование п. 1 ст. 34.1 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, что привело к отсутствию должного контроля со стороны судовладельца за проведением грузовых работ.

3 сентября 2018 г. т/х «ТРБ-8», буксирующий аппаратную баржу-площадку «ТК-600-5», груженную автомобильной, строительной техникой и строительными вагонами (бытовками), двигался вниз в районе 1163,0 км р. Оби, выполняя рейс по маршруту: г. Сургут – 555,0 км р. Тавды. В то же время в районе 1163,0 км на р. Оби на моторной лодке с бортовым номером «Р25-44» (тип «Казанка 5М3») ловили рыбу И.И. Люшков и Г.В. Кривицкий. После подъема рыболовной сети лодка начала движение вверх. В 22 часа 45 минут произошло столкновение лодки с буксирным т/х «ТРБ-8». Моторная лодка получила повреждения носовой части и затонула. Находящиеся в ней люди оказались за бортом. Г.В. Кривицкий, получивший повреждение здоровья легкой степени тяжести, был извлечен из воды другими рыбаками, находившимися поблизости от места столкновения, и доставлен на борт т/х

«ТРБ-8», где экипажем судна ему была оказана первая медицинская помощь. Моторная лодка найдена и поднята из воды 7.09. И.И. Люшков пропал без вести. Т/х «ТРБ-8» и аппаратная баржа-площадка «ТК-600-5» повреждений не получили. Загрязнения окружающей среды не выявлено.

Выводы, причастные лица и оценка их действий: Судоводитель маломерного судна «Р25-44ТИ»:

- в нарушение требования п.145 Правил плавания по ВВП РФ осуществлял движение по участку реки в пределах судового хода, заблаговременно не ушел с пути следования состава т/х «ТРБ-8», идущего в пределах судового хода, и не уступил ему дорогу;
- в нарушение требования п. 69 Правил плавания по ВВП РФ не обеспечил несение навигационных огней в темное время суток;
- в нарушение требований пп. «к» и пп. «т» п. 8 и пп. «а» п. 11 Правил пользования маломерными судами на водных объектах РФ, утвержденных Приказом МЧС РФ от 29.06.2005 г. № 502 пренебрёг Правилами плавания судов по ВВП РФ.

В процессе расследования выявлены также и нарушения со стороны должностных лиц ООО «Трансривер»:

П.Л. Попов, директор ООО «Трансривер» и судовладелец т/х «ТРБ-8», в нарушение требования п.1 ст. 27 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ допустил к назначению на должности и включению в

штат экипажа т/х «ТРБ-8» С.И. Сорокина и В.Г. Гарагину, не имеющих квалификационных документов на право занятия соответствующих должностей.

В.И. Кульшев, капитан-механик буксирного т/х «ТРБ-8»:

- в нарушение требования п.1 ст. 28 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ и п. 11, 22 Правил плавания по ВВП РФ согласовал назначение членов экипажа буксирного судна и допустил к работе на судне С.И. Сорокина и В.Г. Гарагину, не имеющих квалификационных документов на право занятия должностей;

- в нарушение требования п. 39 Правил плавания по ВВП РФ не известил в кратчайший срок ближайшее подразделение ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» и Обь-Иртышское УГМРН Ространснадзора;
- в нарушение требования п. 41 Правил плавания по ВВП РФ покинул место транспортного происшествия без разрешения Обь-Иртышского УГМРН Ространснадзора.

С.И. Сорокин, судоводитель буксирного теплохода «ТРБ-8», в нарушение требования п. 9 Правил плавания по ВВП РФ осуществлял управление судном при отсутствии документов, подтверждающих наличие необходимой квалификации.

Владислав ИВАНОВ,
начальник отдела надзора
за мореплаванием и судоходством
Обь-Иртышского УГМРН

БУДНИ СУДОРЕМОНТА

К ВЕСНЕ ГОТОВИМСЯ С ОСЕНИ

Закончилась ещё одна навигация для АО «Омский речной порт». Суда зашли в затон на зимний отстой и ремонт. Последние дни остаются для расстановки флота на запланированные места.

После разоружения начнётся дефектация двигателей и механизмов. В межнавигационный период 2018-2019 г. запланирован боль-



В.В. Кулагин, электросварщик ручной сварки РЭК

шой объём ремонта. Под руководством опытного докмейстера **Григория Афанасьевича Хмелёва** на слип подняты трехтысячные баржи для замены подводной части и надводного борта, 600-сильные РТ, в ДОК подняты 400-сильные толкачи: РТ-371 и «Юрий Зинченко» для ремонта ДРК.

В полном составе вышла на ремонт плавучая механизация: землесос «Механик Шубин», гидроперегрузчик «ПР-6», плавучие краны ПК-5-89, МКК-2, ПГ-2-75. На этих единицах будет осуществляться ремонт основных механизмов: грунтовые насосы, трубопроводы, главные ДВС, замена вспомогательных дизель-генераторов, а также улучшатся бытовые условия для экипажей: будет проведён ремонт кают-компаний, кам-



Докмейстер Г.А. Хмелев

бузов, заменена мебель. Также на Правобережном и Левобережном комплексах приступили к ремонту порталных кранов. К началу навигации запланировано отремонтировать 15 кранов.

С раннего утра до позднего вечера не останавливается станочный парк ремонтно-механических мастерских под руководством на-

чальника **Олега Викторовича Коломацкого**. Наплавкой гребных валов, токарной обработкой шеек гребных валов, винтов, реставрацией деталей грунтовых насосов занимаются высококлассные специалисты **Александр Николаевич Черницын, Василий Владимирович Кулагин, Александр Эдуардович Мачуло**.

В цехе по ремонту ДВС продолжается агрегатирование новых двигателей с генераторами. В зимний судоремонт запланировано заменить 4 главных двигателя на теплоходах проекта 911 и 2 главных двигателя на проект 1741 импортного производства, 10 новых дизель-генераторов будут установлены на теплоходы и плавучие краны.

Хочется выразить благодарность экипажам судов, ремонтно-обслуживающему персоналу, ИТР, руководителям служб и отделов за вклад в подготовку прошедшей навигации и пожелать экипажам су-

дов терпения, приложить немного усилий для завершения дефектации, выявить недостатки и пойти в заслуженные отпуска и межнавигационные отгулы.

Кирилл ГУТЕНЁВ,
заместитель главного инженера по механизации – начальник технического отдела



А.Н. Черницын, токарь ремонтно-эксплуатационного комплекса

НА ПУТИ К ЮБИЛЕЮ!

В 2020 году Омскому командному речному училищу им. В.И. Евдокимова исполнится 100 лет. В преддверии юбилейной даты мы начинаем публикацию о ранее неизвестных выпускниках училища, внесших вклад в развитие и становление нашей страны. Сегодня мы расскажем о выпускнике 1958 г. Викторе Александровиче СИМОНОВЕ.

ЧЕЛОВЕК ЧЕСТИ

В.А. Симонов родился в Омске 2 мая 1939 года. У Виктора были две старшие сестры. Сразу же после начала войны отец ушел на фронт и в июле 1941 г. был объявлен без вести пропавшим. Детство Виктора, как и многих детей войны, было тяжелое, голодное. Но это был возраст познания окружающего мира, поэтому детский смех и улыбки в доме были, а самое главное – у детей была материнская любовь. Мать умерла, когда Виктор окончил восьмилетку. Обе сестры были замужем, и ему нужно было самостоятельно принимать решение. Недолго раздумывая, Виктор поступил в речное училище, а после его успешного окончания и в Омский филиал Новосибирского института инженеров водного транспорта.

После многих испытаний в детстве судьба подарила ему семейное счастье. В 1962 г. он женился на девушке, с которой жили по соседству и общались, еще будучи подростками. В 1963 г. молодой специалист уехал с семьей на переподготовку в Ленинградское военно-морское училище, а после его окончания – на Дальний Восток, где стал служить на Тихоокеанском флоте.

В 1974 г. Виктор участвовал в военной операции по разминированию Суэцкого канала. 2 июля 1974 г. в советских газетах было опубликовано обращение правительства Арабской Республики Египет к СССР с просьбой о разминировании Суэцкого залива. Советская сторона согласилась безвозмездно удовлетворить эту просьбу. В Суэцкий залив отправились два отряда советских кораблей с Тихоокеанского и Черноморского флотов.

13 сентября в районе № 3 в 12.52 на донной мине подрывался тральщик «МТ-66» под командованием капитана III ранга В. Свиридова, проводивший в составе тральной группы контактное траление. Головным кораблём тогда шёл МТ «Сахалинский комсомолец» с флагом командира отряда. Через неконтактную мину прошёл он, затем второй корабль, а третий подрывался.

Получив более двадцати пробоин, лишённый управления (вышли из строя дизель-генераторы) и

освещения, корабль стал тонуть. Поступающая в отсеки вода вызвала большой крен. Командир не покинул мостик. Каждый член экипажа занимался своим делом, хотя многие получили ранения и ушибы. Старшина команды мотористов мичман И. Ефимов непосредственно руководил борьбой за живучесть в машинном отделении. Когда в румпельном отделении уже гуляла вода, командир отделения рулевых старшина 1-й статьи В. Шеногин перешёл на аварийное управление. С восстановлением систем пресной воды личному составу БЧ-5 капитана-лейтенанта В. Симонова удалось подать питание на распределительный щит. Это был большой успех. Появилась возможность использовать переносные пожарные насосы. Но и они не смогли спасти ситуацию. Через шесть пробоин вода вытекала топливом из цистерны. Обвязавшись страховочным концом, в цистерну спустился трюмный машинист старшина 2-й статьи Ю. Миронов, его страховал находившийся с ним в отсеке С. Костюченко. В кромешной тьме он на ощупь нашёл пробоины и заглушил их деревянными пробками. Вскоре к ним присоединились командир БЧ-5 капитан-лейтенант В. Симонов, старшина 1-й статьи П. Рыльский и матрос Б. Бадалов. С этого момента в борьбе за спасение корабля наступил перелом.

Два других тральщика, срочно отрубив тралы, подошли к борту аварийного корабля, хотя пришлось подходить по непрозрачной полосе. Сразу же у аварийного корабля оказалось множество акул, которые в этом районе встречаются часто. После частичного осушения отсеков из полуготоленной кают-компания освободили двух офицеров. Они не могли выбраться оттуда из-за заклинившей двери и уже писали на снятой с переборки морской карте прощальное письмо жёнам.

После выравнивания крена корабль был отбуксирован в Хургаду. Там за 10 суток моряки с помощью плавмастерской «ПМ-156» восстановили боеготовность корабля и снова приступили к тралению.

За героизм, проявленный во



время военной операции, капитан-лейтенант Виктор Симонов был награжден знаком «За разминирование Суэцкого канала» и орденом Красной Звезды.

После выхода на пенсию в звании капитана III ранга в 1985 г. он с женой и дочерью переехал в Казань. В 2006 г. Виктора Александровича не стало. По воспоминаниям его жены Марии Ивановны, за 43 года, которые они прожили вместе, случилось всякое, но одно оставалось неизменным: любовь Виктора к своему речному училищу. Он всегда говорил о том, что именно училище и его преподаватели сделали из него настоящего мужчину, патриота своей страны. Он ни разу не пожалел о своем судьбоносном выборе. Мария Ивановна во время нашей встречи вспоминала, что муж был человеком чести, требовательным к себе и другим. Он достойно прожил свою жизнь, а во время болезни по-мужски переносил все тяготы, доставшиеся ему.

После общения с Марией Ивановной я в очередной раз убедилась, что дорогу в жизни мы выбираем сами, и если выбрали свой путь, то идти по нему нужно с достоинством и честью. А нам, нынешнему поколению преподавателей и курсантам Омского командного речного училища, нужно ежeminутно помнить о том, что мы учимся и работаем в легендарном учебном заведении. А легендарным оно становится благодаря подвигам наших выпускников!

Татьяна НИКИШКИНА,
начальник отдела по профориентации ОРУ

ПОЗДРАВЛЯЕМ
ЮБИЛАРОВ
ноября!

С 70-летием

Колчанова Евгения Петровна, дворника АО «Омский речной порт».

С 65-летием

Коршунова Сергея Васильевича, бывшего начальника Омского РВПиС, ветерана труда.

Клемикова Александра Ивановна, механика теплохода «Водопад» Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Обадынова Петра Викторовича, ветерана труда Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Булаева Геннадия Григорьевича, ветерана труда Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Копылова Владимира Николаевича, крановщика крана «ПК-7» Сургутского РВПиС.

С 60-летием

Гусева Сергея Николаевича, эксперта Тюменского участка РРР.

Запорожец Татьяну Евгеньевну, матроса нефтеналивной баржи «НТ-11» Сургутского РВПиС.

Фисунова Виктора Михайловича, плотника РММ АО «Омский речной порт».

С 50-летием

Жителеву Галину Анатольевну, старшего специалиста Омского линейного отдела Обь-Иртышского УГМРН Ространснадзора.

Воловика Сергея Ивановича, заместителя директора Обь-Иртышского филиала ФАУ «Российский Речной Регистр».

Черткова Александра Сергеевича, инспектора государственного портового контроля Сургутского РВПиС.

**Учебный комбинат
АО «Омский речной порт»
с 15.01.2019 г. объявляет набор на курсы:**

по специальностям:

- ✓ моторист-рулевой;
- ✓ крановщик порталных и плавучих кранов;
- ✓ помощник механика;
- ✓ повар судовой;
- ✓ матрос речных судов;
- ✓ шкипер.

Прием на курсы осуществляется при наличии:

- медицинского заключения на право работы в плавсоставе.

По окончании курсов:

- трудоустройство в порту;
- предоставляется общежитие.



**г. Омск, ул. 9-я Ленинская, 55
тел. 21-86-45, отдел кадров
e-mail: kadromport@mail.ru**

В ИНТЕРЕСАХ РАБОТНИКОВ

ЭТО НАШ ПРОФСОЮЗ!

Минувший год запомнился для профсоюзных активистов предприятий и организаций Обь-Иртышского бассейна тем, что исполнилось 100 лет Профсоюзу работников водного транспорта. В этом году первичная профсоюзная организация Ханты-Мансийского ОУВПиС отмечает 10-летний юбилей.

В 2008 году была создана первичная профсоюзная организация, включающая в себя на начальном этапе 20 человек. В настоящее время на учете организации состоит 113 работников филиала, что составляет более 50% от общей численности работников.

Сегодня хочется рассказать о работе нашего профкома и организации в целом. Минувший год был насыщен различными мероприятиями, возникали трудности, но они преодолевались совместными слаженными действиями профкома.

На заседаниях нашего профкома обсуждаются вопросы, охватывающие все направления деятельности филиала (контроль за соблюдением коллективного договора, вопросы информационной работы, охрана труда и оздоровление работников, культурно-массовая работа и т.д.). Регулярно рассматриваем вопросы выплаты материальной помощи членам профсоюза. Доброй традицией стали поздравления работников с профессиональным праздником и юбилейными датами. В такие дни для каждого находят

ся добрые слова и материальная поддержка.

Важным направлением в деятельности профкома является культурно-массовая работа, т.к. хороший отдых способствует работоспособности и поднятию жизненного тонуса. Традиционным стало празднование Дня работников морского и речного флота с проведением соревнований и приготовлением шашлыков, участие в торжественных мероприятиях, посвященных Дню Победы (возложение венков и цветов к памятнику героям Великой Отечественной войны), проведение новогодних мероприятий, приобретение новогодних подарков детям и взрослым. К Дню пожилого человека организуем чаепитие в кафе для ветеранов-пенсионеров, проработавших долгое время на предприятии и ушедших на пенсию из нашей организации. Большая часть членов профсоюза пользуется услугами бассейна-аквапарка за счет средств профсоюза, а также тренажерными и спортивными залами. В рамках культурного просвещения и развития члены профсоюза посещают кино, театры и цирковые представления.

Работники нашего филиала за последние 10 лет привыкли к деятельности общественной организации, которая в минуты радости организует досуг, в минуты печали поддержит материально, устроит праздник детям и ветеранам, поможет с оздоровлением, встанет на защиту социально-трудовых интересов.

Татьяна БИСС,
председатель профкома первичной профсоюзной организации ХМОУВПиС



На фото слева-направо: О.В. Зарубина и Т.А. Бисс поздравляют с Днем пожилого человека Александра Ивановича Калинин, ветерана труда ХМОУВПиС

Профсоюзный комитет ведет большую работу по сохранению и вовлечению в профсоюз работников филиала. Вся свою работу профсоюзный комитет строит на принципах социального партнерства и сотрудничества с администрацией ХМОУВПиС, решая все вопросы путем конструктивного диалога в интересах работников. Основным инструментом социального партнерства между работодателем и профсоюзной организацией является коллективный договор. И очень важно, чтобы он не просто декларировал права трудящихся на бумаге, а был по-настоящему рабочим документом и «работал» на нас. Отрадно, что последний коллективный договор, принятый в сентябре прошлого года и утвержденный на 2018-2020 гг., намного улучшает условия труда и оплаты, а также предоставления льгот и гарантий работникам ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть». И это уже большая победа профсоюза, принимавшего непосредственное участие в подготовке новой редакции самого главного профсоюзного документа.



ХРОНОГРАФ

- 1.11.1959 – В Ленинграде в особняке Дервиза на Английской набережной открыт первый в СССР Дворец бракосочетания.
- 1.11.2000 – В первую субботу ноября отмечается Всемирный день мужчин.
- 3.11.1907 – Первый в мире полёт вертолёта.
- 4.11.1890 – В Лондоне открывается первая в мире подземная электрическая дорога – метро.
- 4.11.1967 – Введена в эксплуатацию Останкинская телебашня.
- 13.11.1805 – Венский мясник Йоганн Ланер изобретает сосиски.
- 14.11.1939 – На улицах Москвы прошел

большой автопробег, посвящённый выпуску миллионного советского автомобиля.

17.11.1869 – В этот день официально открыт Суэцкий канал, на строительство которого ушло десять лет. Он является одним из важнейших в мире искусственных водных путей. Пересекая Суэцкий перешеек, канал связывает Средиземное море с Красным морем.

17.11.1913 – Через Панамский канал проходит первое судно.

18.11.1870 – Первая официальная линия голубиной почты связывает Тур и Париж.

18.11.2000 – Моряки российского танкера «Вентспилс» спасли в Беринговом море матроса Ивана Шура, который более 20 суток находился на дрейфующей барже «Меридиан».

25.11.1735 – Отлит Царь-колокол.

25.11.1867 – Шведский изобретатель Альфред Нобель запатентовал динамит.

ОФИЦИАЛЬНО

КАК ПРЕДУПРЕДИТЬ КОРРУПЦИЮ

Омская транспортная прокуратура разъясняет, какие меры по предупреждению коррупции должны приниматься в организациях.

Статья 13.3 Федерального закона от 25.12.2008 № 273-ФЗ «О противодействии коррупции» обязывает организации разрабатывать и принимать меры по предупреждению коррупции.

Законодателем установлен примерный перечень таких мер: определение подразделений или должностных лиц, ответственных за профилактику коррупционных и иных правонарушений, сотрудничество организации с правоохранительными органами, разработку и внедрение в практику стандартов и процедур, направленных на обеспечение добросовестной работы организации, принятие кодекса этики

и служебного поведения работников организации, предотвращение и урегулирование конфликта интересов, недопущение составления неофициальной отчетности и использования поддельных документов.

Содержание антикоррупционной политики конкретной организации определяется профилем ее работы, производственной отраслью и другими особенностями условий, в которых она функционирует.

Екатерина МАЙЕР,
старший помощник Омского транспортного прокурора

ПОМНИМ, СКОРБИМ

24 ноября 2018 года ушел из жизни ветеран речного флота, почетный работник транспорта Российской Федерации АНАТОЛИЙ ИЛЬИЧ КОЛДАСОВ,



с 1983 по 2007 гг. возглавлявший Тюменский район водных путей и судоходства.

После окончания в 1983 г. Чарджоуского речного техникума Анатолия Ильича, молодого техника внутренних водных путей сообщения, направили в Сибирь, в Омский технический участок Иртышского БУП. За

14 навигаций им был пройден путь от техника до командира-наставника Иртышского БУП.

В бассейновом управлении трудолюбиво и грамотного специалиста заметили сразу и в 1972 году перевели в Тюмень на должность главного инженера технического участка пути. Более 11 лет А.И. Колдасов руководил техническим перевооружением путевого хозяйства, уделял большое внимание внедрению передовых методов труда. Так им было предложено и внедрено в производство жесткое тракторное устройство, повысившее производительность,

внедрено использование бுவ для обозначения кромки судового хода, что способствовало безаварийному и более эффективному заводу грузов в нефтегазовые районы Западной Сибири.

В 1983 г. Анатолия Ильича назначили начальником Тюменского района водных путей. На этом этапе своей деятельности он большое внимание уделял развитию производственной базы, а также решению сложных проблем в социальной сфере. Несмотря на трудные годы переходного периода к рынку, коллектив тюменских путейцев под руководством Анатолия Ильича работал стабильно.

За безупречную и многолетнюю работу, преданность речному флоту Анатолий Ильич награждался медалью «300 лет Российскому флоту», знаками «Почетный работник транспорта Российской Федерации», «Почетный работник речного флота».

Большая жизнь пройдена Анатолием Ильичом и пройдена достойно!

Коллектив Тобольского РВПиС выражает глубокое соболезнование родным и близким по поводу преждевременной кончины Анатолия Ильича.

Светлая память о нем навсегда останется в памяти всех коллег.

УХОДЯТ ЛЕГЕНДЫ ИРТЫШСКОГО ФЛОТА

4 ноября 2018 г. на 90-м году жизни скончался капитан Иртышского пароходства заслуженный работник транспорта Российской Федерации НИКОЛАЙ ЕРЕМЕЕВИЧ ВЛАСЮК.



Николай Еремеевич родился в Украине, в селе Большая Цвиля, Городничского района, Житомирской области 23 марта 1929 года. Спустя год родители переехали в Амурскую область. В 1945 г. Николай поступил в Благовещенское речное училище на судоводительское отделение, в 1949 г., после его окончания, получил направление в Иртышское речное пароходство, где задержался и остался на всю жизнь.

Ему хорошо были знакомы причалы Надьма и Нового Порга, Тазовского и Уренгоя, Тамбея и Гыды, Ямбурга и Сабетгы. Ходил капитан Власюк и по Енисею, нес вахты в суровом Карском море. За его плечами 39 навигаций на реках Обь-Иртышского бассейна, на Крайнем Севере Тюмен-

ского Заполярья. Многие видел старый капитан. Пожалуй, нет в бассейне таких населенных пунктов, где бы он не побывал. В его трудовой книжке была лишь одна запись: «Принят на работу в Омский СРЗ». Но за ней – годы речных и морских вахт. Начинать свою флотскую биографию на пароходе «Измаил» в должности III штурмана. Затем были пароходы «Михаил Кутузов», «Сердоболь», теплоходы «Александр Суворов», «Беломорский-10», ледокол «Обь». Но самым памятным в его жизни оставался теплоход «Морской-5», на котором Николай Еремеевич отработал 21 навигацию.

Где только не бывал экипаж «Морского-5» под командованием Н.Е. Власюка! Именно на этом те-

плоходе в 1982 г. Николай Еремеевич стал лауреатом Государственной премии СССР. Эта высокая премия была присуждена иртышскому капитану за большой личный вклад в повышение эффективности использования водного транспорта. Но столь высокая награда у капитана Власюка не одна. В 1960 году он был награжден орденом «Знак Почета», а в 1974 году – орденом Трудового Красного Знамени. Особо гордился Николай Еремеевич медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири». В разные годы ему присваивались такие звания, как «Специалист высшего класса», «Лучший капитан МРФ», «Почетный работник речного транспорта». Он награжден медалью «300 лет Российскому флоту».

Но Николаю Еремеевичу было

чем гордиться помимо заслуженных наград и общепризнанного уважения. На его глазах в Западной Сибири строились города, порты, прокладывались нефте- и газопроводы, обновлялся и менялся флот. И в этом был весомый вклад капитана Власюка, его товарищей по иртышскому флоту, где работали и продолжают работать немало его учеников. Наставником молодых речников он был не по приказу администрации и не по воле общественных организаций, а от щедрого сердца, от неравнодушия к судьбам новичков на флоте. Учил он их не нотациями, а каждодневными поступками. И сегодня ученики Николая Еремеевича несут вахту и на речном, и на морском флоте. И это самая лучшая память о капитане, и самое лучшее наследство, которое он мог нам оставить.

12+

Учредитель:
Федеральное бюджетное учреждение
«АДМИНИСТРАЦИЯ ОБЬ-ИРТЫШСКОГО БАСЕЙНА
ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ»
Гл. редактор Н.И. Оленченко

Адрес редакции: г. Омск, 644024, пр. К. Маркса, 3.
E-mail: oivodnik@mail.ru, телефон: 76-66-79, доп. 2-03.
Факс: (8-38-12) 72-91-61 с пометкой «Для редакции».
Распространяется бесплатно

Отпечатано в типографии «Золотой тираж»,
644007, г. Омск, ул. Орджоникидзе, 34. Подписано в печать 27.11.2018 г.,
время по графику – 12,00, время фактическое – 12,00,
выход в свет 30.11.2018 г. Заказ 305178. Тираж 700.