

Обь-Иртышский ВОДНИК



№ 6 (6) 26 июля 2016 г. * * * ФБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ «ОБЬ-ИРТЫШВОДПУТЬ» * * * Выходит с января 2016 г.

АКТУАЛЬНО

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

ГЛАВНОЕ – ОПРЕДЕЛИТЬ ПРИОРИТЕТЫ

О судоходстве в бассейне и Стратегии развития водного транспорта беседуем с заместителем начальника службы пути ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Юрием Ивановичем ТУКИШЕМ.



Корр.: — Юрий Иванович, прежде вы возглавляли службу эксплуатации флота и безопасности судоходства ОАО «Иртышское пароходство». Сейчас вы – у путейцев. Я вас поздравляю с обретением нового коллектива.

– Спасибо.

Корр.: – В этом году необычайно теплые первые весенние месяцы спровоцировали ранний ледоход, и, как следствие, – раннюю навигацию. Как это сказалось на

работе путейцев?

– Благодаря раннему, на 8-10 суток от средних многолетних сроков, освобождению магистральных рек и притоков бассейна ото льда, уже с начала 3-й декады апреля первые тысячи тонн грузов были отправлены из Омска потребителям приречных районов Омской и Тюменской областей.

В связи с этим руководство, служба пути ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» с целью обеспечения безопасности судоходства в начальный период навигации приняли решение выставить плавучую обстановку на Омском рейде и на отдельных участках бассейна на несколько дней раньше даты, указанной в Программе категорий СНО и сроков их работы на 2016 год.

В условиях высоких уровней воды, обстановочные бригады филиалов наряду с выставлением навигационного оборудования на магистральных реках и их притоках в соответствии с Программой вели сложнейшую работу по содержанию и сохранности НОСХ, а также по осуществлению мероприятий и действий, предотвращающих снос плавучих, подмыв и обрушение береговых знаков судоходной обстановки.

Корр.: – Одной из основных функций нашего учреждения является обеспечение судоходителей и судовладельцев информацией о путевых и гидрометеорологических условиях плавания судов. Это необходимо для безопасности судоходства в бассейне в соответствии с действующими нормативными документами.

Окончание на с. 2.

РАПОРТУЮТ ПОРТОВИКИ

В апреле омские портовики открыли 182-ю навигацию на Иртыше. Усилиями ремонтно-эксплуатационных, технических служб, экипажей судов к работе подготовлены порталные краны, флот и плавмеханизация.

С начала навигации флотом порта перевезено свыше 400 тысяч тонн грузов. Переработано почти 1000 млн. тонн грузов. Теплоходы выполняют рейсы в населенные пункты Тюменской и Омской областей.

На добыче песка работают плавкран ПК-5-89, землесос «Механик Шубин». Плавкран ПГ-2-75, гидроперегрузатель ПГР-6 установлены на выгрузку песка. Плавкраны МКК-2, ПГ-1-75, ПГ-3-81 работают в транзите на выгрузке барж. Теплоходы порта: РТ-211, РТ-363, РТ-365, РТ-681, «Анатолий Павельев», «Владимир Теренин», РТ-674, РТ-622 обеспечивают перевозку песка собственной добычи с месторождений на Иртыше.

В порту идет напряженная работа по ремонту и восстановлению флота и плавмеханизации. С каждым годом ужесточаются требования контролирующих органов, что приводит к дополнительным затратам. Но, несмотря на финансовые трудности, увеличение стоимости топлива, материалов производственно-технического назначения, мы ремонтируем баржи, теплоходы, плавкраны.

Сибирская навигация короткая, необходимо успеть выполнить намеченные планы, чтобы обеспечить социально-трудовые гарантии своим работникам, оказывать посильную помощь ветеранам порта, продолжать развитие производства.

Наши пассажирские суда совершают прогулочные рейсы по Иртышу, которые дав-



но полюбили омичам. Кроме того, один теплоход «Москва-144» занят обслуживанием социально-значимой садовой линии, на которой сохраняются все льготы, предусмотренные действующим законодательством РФ.

Сейчас, в разгар навигации, у всех подразделений порта работы хватает: проводится ремонт инженерных сетей и коммуникаций, зданий и сооружений. Ведется подготовка котельных к отопительному периоду 2016–2017 года. Трудятся сварщики, токари, слесари.

В перспективных планах порта: восстановление теплоходов проекта 1741 и 911, несамходных барж проекта Р-89. В предстоящий межнавигационный период планируется сменить более 2000 кв. метров корпусов барж и теплоходов. В плане восстановления и модернизации флота прогнозируется отремонтировать теплоход «Москва-97».

Эдуард БЕРЕЗОВСКИЙ,
начальник службы грузовой
и коммерческой работы

ВСТРЕЧИ НА РЕЙДЕ

ПУТЕЙСКИЕ БУДНИ ФОТОРЕПОРТАЖ

Пропустив несколько навигаций, я, наконец-то, опять на реке! На путейском «Фениксе» объезжаем закрепленный за ним участок. Отрадно было отметить, что за мое четырехлетнее отсутствие на линии появился новый судовой экипаж путейцев, к тому же на самом напряженном участке – Омском. Возглавил его Александр Анатольевич Андреев, студент 4-го курса Омского института водного транспорта. Капитанский стаж свой он только-только набирает, но, по словам главного диспетчера Константина Олеговича Жулина, «человек он толковый, думающий, перспективный».

До прихода на «Феникс» Александр пять лет отработал в Заполярье на бензоаправ-

щике «Нарым», принадлежащем АО «Транснефть – Западная Сибирь».



Станислав Новосёлов



Капитан Александр Андреев

Вторым «новеньким» членом команды, четко выполняющим все приказы командира, был представлен Станислав Николаевич Новосёлов. Надо заметить, что члены команды очень хорошо дополняют друг друга: Александр – медлительный, вдумчивый, про таких говорят – если режет, то наверняка. Стас – более подвижный, обладает организаторскими способностями, хорошо поёт, играет на гитаре, пишет стихи, одним словом, парень – душа коллектива. Стас на флот пришел не с улицы – выпускник ПУ № 15.

Вышли на речной простор, и разговоры только о ней – о реке:

– Ледоход в этом году прошел спокойно, весна небывало ранняя, – рассказывает Александр Анатольевич. – Первый выход на лёд

был, можно сказать, прогулочным: лёд шуршал, неспешно, без заторов, уходил на Север, по крайней мере, так дела обстояли на моём участке. А вот второй рейс, оказался тяжёлым, особенно для Стаса.

А дело вот в чём. У путейцев появилась новинка – пластмассовые буи. В прошлом году пробная партия показала хорошие результаты. А вот нынче уже первый рейс принёс неутешительные: у пластмассового буя «тонкая шея» и груз обрывается. У Новостановского острова такой лопнувший бакен мы и подняли.

– Не беда, – говорит капитан, – бакен легко восстанавливается, «шею» можно приварить, если сможем найти утерянный груз. Но это не так-то просто по большой воде. Сейчас отметки на карте сделали – найдём в межень!

У Стаса впечатления от рейсов складываются в свои поэтические формы:

«Наступила летняя пора,
И на спад пошла в реке вода,
Солнце обжигает теплотой,
Вышел теплоход на судовой.
Брызги отлетают от борта,
Мягко разрезается волна,
Чайки пролетают в вышине,
Появился корпус вдалеке.
«Левым бортом!», «Принял», – говорит,
И немного рация шипит.
Крутятся колёса БТК,
Мимо – белоснежная «Дрофа».
До чего ж прекрасные места
Видим на участках и с моста.
Наша омская красавица-река!
К нам течет она издалека».

Окончание на с. 4.

С НАГРАДАМИ!

ВАШ ВКЛАД ОЦЕНЕН

В связи с профессиональным праздником Днем работников морского и речного флота руководитель ФБУ «Обь-Иртышводпуть» подписал приказ о материальном вознаграждении всех работников учреждения. А в канун праздника в управлении, а также во всех филиалах учреждения состоялись торжественные собрания, на которых были подведены промежуточные итоги работы путейцев в навигацию 2016 года и названы имена лучших работников водных путей Обь-Иртышского бассейна. Многим путейцам были вручены почетные грамоты и благодарности с вручением денежных премий. Сегодня мы знакомим читателей с их именами.

Благодарственным письмом Министерства промышленности, транспорта и инновационных технологий Омской области награждены: Бердюгина Е.Л., Вирютин Э.В., Вяткин С.А., Данченкова Н.А., Румянцев Е.П.

Почетной грамотой ФБУ «Обь-Иртышводпуть» награждены в управлении: Верещак И.В., Келле Е.А., Савин А.М., Скиба М.А., Смирнов А.В., Статных С.В., Суслев Т.Н., Шнейдер С.В.;

в Омском РВПиС: Олейник Н.Н., Кориков В.Я., Василенко А.В., Титов К.В., Муратов Р.Р., Денисов А.А., Шелепов А.В., Черопита Н.А., Жулин К.О., Горлов А.С.;

в Тобольском РВПиС: Ганихина О.А., Гурьянов С.В., Новицкая Л.Г., Петров А.Ю., Плотников В.А., Руковишников В.И., Стёпина О.В., Токмаков А.К., Ушаров А.Д., Юшков Н.М.;

в Сургутском РВПиС: Ашихмин Е.В., Голубева Н.А., Ибрагимов Ш.Ш., Кожемякин А.П., Кузьмин Е.П., Левкин Н.В., Пендюр А.Ф., Пешин В.М., Фуфаев В.Н., Шувалов А.И.;

в Ханты-Мансийском ОУВПиС: Вокуев Е.Н., Гейнрих В.Р., Гринкеева Л.В., Захаров В.А., Зольников А.В., Ивойлов В.Н., Ильин С.В., Климишин Е.В., Нежданов В.В., Щербина А.А.;

в Ямало-Ненецком ОУВПиС: Безделов Н.С., Бойченко М.А., Вахминцев В.М., Гречишников А.В., Истомин Е.П., Коротков В.А., Кулаков А.В., Поляков Ю.А., Романчук С.Н., Рубан А.В.

Благодарностью ФБУ «Обь-Иртышводпуть» награждены в управлении: Мельникова О.О., Подпругина А.В., Руденко А.Н., Санникова Н.А., Суслев И.В., Сысолятина Е.С., Тиницкая Л.В., Федоткина А.В.;

в Омском РВПиС: Ситников В.А., Старикович А.С., Кукоба Н.А., Проворов С.А., Бурак С.В., Медведев В.С., Маев М.О., Юргов Д.И., Литвинова С.В., Тажбулатов А.В.;

в Тобольском РВПиС: Букаринов С.И., Воронцов В.А., Закревский В.А., Карбаев А.В., Коваль С.А., Маркштердер А.К., Мокроусов Н.С., Шестакова Н.С., Юрков В.А., Юшков А.Н.;

в Сургутском РВПиС: Дубс В.В., Ефремов А.С., Заболотский Г.С., Казанцев В.В., Пинаев И.А., Погудин А.В., Тюменцев Д.А., Седов Д.А., Сосновский В.А., Ткаченко В.Н.;

в Ханты-Мансийском ОУВПиС: Алешков А.А., Варламов А.В., Закиров И.Г., Исаков А.Б., Кондрашов А.А., Кориков Е.Г., Новьохов С.Г., Петьшин С.В., Подловкин В.И., Яценко Л.В.;

в Ямало-Ненецком ОУВПиС: Атаев Д.Д., Беляевских Н.Н., Дмитриенко С.В., Ершов В.А., Лобанова А.А., Рыжих Д.В., Сидоренко С.Ю., Цеханович О.Г., Щепина С.С.

Согласно постановлению Президиума Обь-Иртышского баскомфлота в связи с профессиональным праздником – Днем работников морского и речного флота Почетными грамотами с выдачей денежных премий награждены также профсоюзный актив баскомфлота:

в Омском РВПиС: Терешенко Н.Н., Семенов Ю.В., Юзан Р.С.;

в Тобольском РВПиС: Степина О.В., Ганихина О.А., Бутченко Ю.Е.;

в Сургутском РВПиС: Сосновский В.А., Блинова О.К., Пендюр О.Ф.;

в Ханты-Мансийском ОУВПиС: Бисс Т.А., Климишин Е.А.; Мачуло А.В.;

в управлении ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»: Макеев М.А., Мозжерина Ю.В., Цирик А.В.;

в ОАО «Омский речной порт»: Калиничева В.И., Хмельев Г.А., Шандер С.И., Ткачук П.Ф.;

в ООО «Судоремонт Сумкино»: Блялкина О.Н., Угрюмова Н.А., Попов В.И., Долгушина Н.М., Вановская И.Б.



АКТУАЛЬНО

ГЛАВНОЕ – ОПРЕДЕЛИТЬ ПРИОРИТЕТЫ

Окончание. Начало на с. 1.

– Да. При этом суда, совершающие рейсы по внутренним водным путям Обь-Иртышского бассейна, должны быть оснащены средствами радиосвязи и навигационным оборудованием в соответствии с Правилами классификации и постройки судов внутреннего плавания, устанавливаемых Российским Речным Регистром.

Организация надёжной радиосвязи на внутренних водных путях региона, передачи на суда гидрометеорологических, циркулярных, других навигационных сообщений, в том числе сигналов бедствия, а также связи между работниками судовладельца и экипажем судна в случае возникновения аварийных и нештатных ситуаций, предусмотренной Системой управления безопасностью судов, является одним из важнейших средств обеспечения безопасности плавания, охраны человеческой жизни на водных путях, оперативного сбора данных о дислокации флота и мониторинга грузопотоков в Обь-Иртышском бассейне.

Корр.: – Кстати, о нём. Мониторинг движения судов в Обь-Иртышском бассейне осуществляется в соответствии с установленными нормами и в целях повышения безопасности судоходства, планирования и прогнозирования показателей работы внутреннего водного транспорта. Но, к сожалению, как показывает практика, не все судовладельцы готовы предоставлять информацию о своих грузопотоках, мотивируя это коммерческой тайной.

– Действительно, надо отметить, что отчёты в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» предоставляют не более 30% судовладельцев бассейна, а ОАО «Обь-Иртышское речное пароходство», осуществляя перевозки в Обь-Иртышском бассейне, отчёты об объёмах перевезённых грузов и пассажиров, грузообороте и т.п. направляет в Администрацию Московского бассейна. Распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта создана единая система отраслевого мониторинга, в связи с чем ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» обязана предоставлять в Агентство аналитические материалы по интенсивности использования водных

путей бассейна. Не думаю, что информация о количестве груза в судне и пункт назначения его являются такой уж страшной коммерческой тайной. Судовладельцам необходимо уяснить, наконец, что по интенсивности использования внутренних водных путей, напряжённости перевозок грузов, Федеральным Агентством морского и речного флота устанавливается категория средств навигационного оборудования, сроки их работы. А это в конечном итоге увеличивает провозную способность флота, повышает уровень безопасности судоходства на водных путях Обь-Иртышского бассейна и главное, от этих показателей зависит выделение необходимых объёмов финансовых бюджетных средств по нормативам, утвержденным Минтрансом России по согласованию с Минфином России на содержание и обслуживание инфраструктуры ВВП.

Корр.: – А как обстоят дела с диспетчерским регулированием движения судов? В этом вопросе тоже порой возникает непонимание с некоторыми судовладельцами?

– Для обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях Обь-Иртышского бассейна в соответствии с действующими нормативными документами ФБУ «Администрация Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей» совместно с филиалом – Ямало-Ненецким окружным управлением водных путей и судоходства принимает на себя обязательство в период навигации представлять услуги для судовладельцев по диспетчерскому регулированию движения судов на участке 300 км р. Обь – Тазовское, имеющем ограничения по условиям плавания. Обязанностью судовладельцев является осуществление взаимодействия с диспетчером контрольного пункта (Салехард) при заходе на регулируемый участок, с передачей необходимой информации, запросом на движение по участку, сообщениями об остановке на рейде, продолжительности стоянки, времени продолжения рейса, других сведений, по запросу диспетчера. При подходе судна к участку внутреннего водного пути («О», «М») капитан судна обязан сообщить диспетчеру об установленных судно ограничений по ветро-волновому режиму и запросить разрешение на продолжение движения. Навигационный сбор взимается за предоставление услуг (работ) по диспетчерскому регулированию движения судов и составов, обеспечению судов путевой и гидрометеорологической информацией, предупреждение о стихийных явлениях и передаче других сведений, необходимых для обеспечения безопасности судоходства, обеспечению радиосвязи с судами. Несмотря на постоянную, планомерную работу соответствующих служб ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», филиала ЯНОУВПиС отдельные судовладельцы отказываются заключать договоры на диспетчерское регулирование движения судов, а если и заключают, то не рекомендуют, а то и запрещают капитанам судов выходить на радиосвязь с диспетчером при прохождении контрольного пункта, или выходе в повышенные районы плавания. Эти действия приводят к невозможности осуществления требуемого нормативными документами радиообмена судно-берег, отсутствию на судне информации о путевых условиях, в том числе об опасных явлениях и ограничениях, действующих на участке обязательного диспетчерского регулирования, негативно влияют на безопасность плавания в акватории Обской и Тазовской губ, чему имеются поучительные примеры.

Корр.: – Понимание судовладельцами того, о чем мы с вами сегодня говорим, очень важно. Это те глобальные вопросы, которые должны превалять над сиюминутной коммерческой выгодой и лечь в основу развития судоходства в нашем бассейне?

– Да, сегодня главное – определиться в приоритетах. Что важнее для судовладельца – любой ценой получить прибыль здесь и сейчас, либо работать ещё и на перспективу развития флота и судоходства в своем бассейне? Одной из важных задач Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации, принятой на период до 2030 года, обеспечивающей достижение долгосрочных целей, является повышение пропускной способности внутренних водных путей, как необходимое и основное условие роста объёмов перевозок внутренним водным транспортом. В Стратегии отмечается, что для решения этой задачи необходимо осуществление следующих мероприятий:

– улучшение качественных параметров внутренних водных путей;

– переход к 2018 году на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации;

– разработка комплекса мер, направленных на системное использование транспортного потенциала Северного морского пути и внутренних водных путей Сибири для обеспечения роста объёмов перевозок;

– обновление судов технического флота.

В результате реализации Стратегии предусмотрено приоритетное развитие внутреннего водного транспорта как экономичного, энергоэффективного, экологичного и безопасного вида транспорта. Это приведет к снижению грузонапряженности автомобильных и железных дорог на параллельных направлениях доставки массовых грузов в период навигации, росту объёма завоза грузов внутренним водным транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности. Стратегия предусматривает увеличение объёмов речных перевозок в восточных бассейнах к 2030 году в 2,4 раза относительно аналогичного показателя 2010 года.

Кардинальное улучшение параметров внутренних водных путей приведет к существенному росту валовой производительности работы флота за счет сокращения времени непроизводительных простоев, наиболее полного использования грузоподъемности судов, и обеспечит повышение рентабельности перевозок при снижении времени доставки грузов. Реализация комплекса мер государственной поддержки российского судоходства и судоходства позволит создать современный грузовой флот, средний возраст которого в 2030 году составит 25,4 года, производительность труда на внутреннем водном транспорте к 2030 году возрастет в 2,9 раза, прогнозируется высокая техническая и технологическая безопасность объектов транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях.

Корр.: – Спасибо, Юрий Иванович, будем надеяться, что так и будет.

Беседа велла Нина ОЛЕНИЧЕНКО

ОФИЦИАЛЬНО

ОБЩАЯ ЦЕЛЬ РЕЧНИКОВ – ПЕРСПЕКТИВНОЕ РАЗВИТИЕ ВВП

24 июня в кабинете руководителя ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» состоялось очередное заседание Общественного Совета Обь-Иртышского бассейна.

Повестка дня, как и всегда, была насыщенной. Первым обсудили вопрос комплексного мониторинга и анализа состояния внутренних водных путей бассейна. Руководитель ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» А.А. Сажин призвал присутствующих судовладельцев высказывать предложения по их содержанию и перспективному развитию по информации, полученной от органов исполнительной власти субъектов РФ и других участников транспортного процесса, совместно определить наиболее затруднительные участки ВВП бассейна, а также выработать решения по улучшению условий судоходства на этих участках. Предложил определить объём путевых работ и финансовых затрат на их проведение (по необходимости). Сказал о расширении географии перевозок пассажиров и грузов, включая боковые и малые реки, в целях увеличения их объёма.

О ходе выполнения государственного задания по содержанию судовых ходов Обь-Иртышского бассейна, а также об обслуживании боковых и малых рек доложил первый заместитель руководителя Э.В. Вирютин и

начальник службы пути Г.В. Кулманакова.

А начальник отдела надзора на транспорте и санитарной охраны Управления Роспотребнадзора Т.А. Шахова проанализировала санитарно-техническое состояние и качество подготовки судов к навигации 2016 года и озвучила с новыми требованиями, установленными в области санитарно-технического состояния судов.

Об организации совместных действий Госморречнадзора с Госпортконтролем по обеспечению безопасности судоходства в бассейне рассказал начальник Обь-Иртышского управления – Главный государственный инспектор Госморречнадзора В.А. Васильев.

Поделится информацией о создании рабочей группы при Общественном Совете Обь-Иртышского бассейна, ее целях и проделанной работе председатель рабочей группы С.Г. Сандулов.

В заключение заместитель руководителя М.И. Дмитрачков довел до сведения присутствующих судовладельцев информацию о том, что недопустимо принимать к перевозке и перегрузке грузы без ветеринарных сопроводительных документов, или с документами, выданными с нарушением законодательства РФ. Эти требования обязательны для предупреждения распространения и ликвидации вируса африканской чумы свиней на территории РФ.

О НАВИГАЦИИ, ЭКОНОМИИ И ПРОФСТАНДАРТАХ

В течение двух дней 23-24 июня проходило совещание руководителя ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» А.А. Сажина с начальниками всех служб и отделов, а также филиалов учреждения. В ходе совещания присутствующие обсудили принципы деятельности учреждения в нынешнюю навигацию и вопросы на перспективу.

Открывая совещание, руководитель учреждения А.А. Сажин вначале представил присутствующим В.А. Сигиду, назначенного на должность начальника Ямало-Ненецкого ОУВПиС, и М.А. Макеева, назначенного на должность начальника технического отдела управления. Затем, прежде чем приступить к обсуждению повестки, сказал о необходимости подготовки материалов по содержанию и состоянию внутренних водных путей РФ к заседанию Госсовета, намеченного к проведению в августе текущего года в Астрахани. Проинформировал о ходе уровней воды на реках Обь-Иртышского бассейна и в предгорьях Алтая; о плановых сроках проведения транзитных дноуглубительных работ; о необходимости рассмотрения материалов по согласованию тральных работ в районах расположения причалов и необорудованных для выгрузки-погрузки грузов местах; об организации строгого учёта навигационных знаков в филиалах.

Особо Алексей Анатольевич остановился на необходимости экономии финансовых

средств. Констатируя общую тенденцию снижения годовых объёмов перевозок грузов и пассажиров по водным путям Обь-Иртышского бассейна, он призвал исключать из практики случаи необоснованных финансовых трат и усилить работу по ликвидации всех видов задолженностей в филиалах и учреждении в целом. При этом сделал акцент на необходимости сохранения в филиалах уровня средней заработной платы в 2016 году на уровне не ниже 2015 года и соблюдении сроков её выплат.

Затем началась работа совещания по повестке дня. Обсуждались следующие вопросы:

- выполнение судоремонта и разворот навигации;
- выполнение Государственного задания по обслуживанию водных путей;
- выполнение плана финансово-хозяйственной деятельности. Обеспеченность плана по предпринимательской деятельности договорами;
- дебиторская и кредиторская задолженность;
- исполнение плана закупок;
- работа по оформлению прав собственности на имущество и землю.
- внедрение профстандартов.

По всем вопросам повестки докладывали начальники филиалов, затем с информацией, которую необходимо было донести до присутствующих, выступили начальники служб и отделов управления. По каждому вопросу совещания приняты решения.

КОМПЕТЕНТНО

КОНТРОЛЬ ЛИШНИМ НЕ БУДЕТ

Перед началом навигации на встрече с плавсоставом руководитель ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» А.А. Сажин проинформировал командиров флота о том, что в этом году на некоторых судах учреждения будет установлена специальная аппаратура, контролирующая расход топлива. С чем это связано и каков ожидаемый эффект от этого, рассказывает начальник службы судового хозяйства Алексей Михайлович САВИН.

– Алексей Михайлович, почему именно сейчас, в разгар кризиса, возникла необходимость установки системы контроля расхода топлива (СКРТ)?

– На самом деле необходимость регистрации параметров судовых двигателей на приписном флоте ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» возникла давно в связи с резким увеличением стоимости топлива, запасных частей

двигателей и прочего оборудования.

Попытки установить датчики расхода топлива были предприняты еще в начале двухтысячных годов с оборудованием и программным обеспечением российских и белорусских производителей. Большим минусом этой системы была лишь локальная регистрация параметров с непрерывным сохранением данных не более десяти дней, а также



отсутствие привязки к координатам. Для съёмки информации необходимо было непосредственно подключаться к оборудованию с помощью кабеля. Система не показала себя достаточно надежной. Оперативно снимать данные не всегда получалось – соответственно полной непрерывной информации не накапливалось. Кроме того, было ограничение по количеству подключаемых датчиков, а также наглядного представления и интерпретации данных.

– И все-таки главная причина установки контролирующей аппаратуры в человеческом факторе?

– Конечно, основной вопрос, решаемый установкой СКРТ – это резкое поднятие уровня дисциплины и ответственности экипажей судов. Кроме того, учитывая установку не просто датчиков

расхода топлива, а полноценной системы регистрации основных параметров двигателей и оборудования судна, резко облегчится работа по контролю не только за мерой ответственности экипажа, но и за эксплуатационными параметрами.

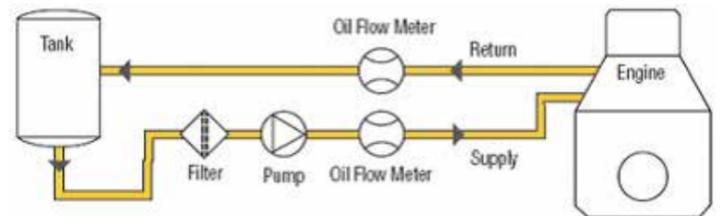
– Что ещё, помимо повышения ответственности экипажа, вы ожидаете от внедрения новой аппаратуры?

– Новая система контроля расхода топлива производства ООО «ГЛОНАСС Северо-Запад», которая будет установлена на шестидесяти восьми судах нашего учреждения, во многом лишена тех

– Когда и где начнется установка первых систем контроля?

– Начнем устанавливать СКРТ с Омского РВПиС ориентировочно уже в августе этого года. И далее на север – в Тобольске, Ханты-Мансийске, Сургуте и Салехарде. Более точные даты зависят от скорости разработки проектной документации и согласования её экспертами РРР.

– Надо полагать, приобретение и установка СКРТ почти на семь десятков судов – это удовольствие не из дешевых. И если всё-таки учреждение идет на дополнительные расходы, значит, они должны быть оправданы?



Принципиальная схема СКРТ

недостатков, о которых я сказал. Ожидаемый эффект от внедрения СКРТ – это резкое сокращение расхода топлива и повышение производственной дисциплины, увеличение скорости движения, так как экономия топлива в разрез с потребным временем в пути перестанет иметь смысл. Станет наглядным теплоконтроль, что облегчит работу механиков. Сдача и проверка топливных отчетов перестанет иметь скандальный характер. Появится возможность On-line мониторинга состояния судна.

– А как будет работать СКРТ?

– Система контроля расхода топлива и мониторинга транспорта состоит из датчиков проточного типа производства Швейцарии, датчик признан Российским Речным Регистром) и контроллеров GPS/Glonass, собирающих и передающих информацию о состоянии подключенного оборудования и маршруте движения (по каналу GPRS) на оперативный диспетчерский пункт в режиме On-line.

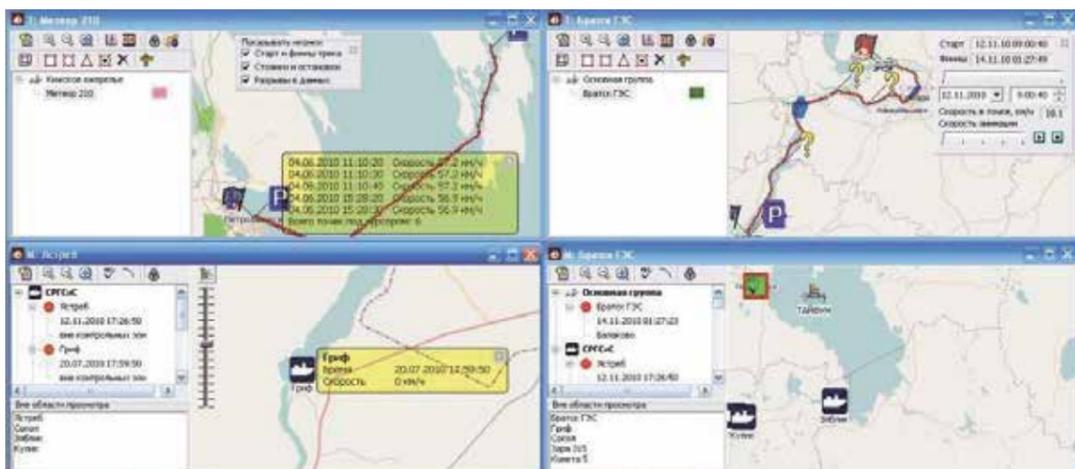
– Безусловно. И в этой связи хочу отметить оперативную работу сотрудников фирмы по установке, профилактике и ремонту оборудования СКРТ, т.е. по первому требованию. Вопросы по эксплуатации оборудования и автоматизированном рабочем месте, естественно, появятся, но будут решаться оперативно и в рабочем порядке.

– Спасибо за разъяснения.

Беседу вел
Нина ОЛЕНИЧЕНКО



Проточные датчики учета расхода топлива



Образцы отчетности поступающих данных

ВСТРЕЧИ НА РЕЙДЕ

ПУТЕЙСКИЕ
БУДНИ
ФОТОРЕПОРТАЖ

Окончание. Начало на с. 1.



...В тот день по графику мы шли вниз. Уже на выходе из затона поняли – рейс будет не простым. Первый же бакен «приветствовал» нас «кудлатой бородой» – деревья-карги крепко зацепились за буй. Таким же оказался и следующий буй.

Три часа пути до Усть-Заостровки против приличного течения прошли незаметно и удачно для меня. Я успел сфотографировать наш полноводный Иртыш, который год от года всё уверенней заполняется водой в межень, т.к. заполнены водой Бухтарминское водохранилище с её 70-метровым запасом. Заполнен Зайсан – его зеркало поднято на 10 метров – дальше просто некуда! Не грозит нам недостаток иртышской воды.

Виктор ЛЯПИН, фото автора

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛАРОВ
июня и июля!

С 70-летием
Заботина Виктора Марковича, сменного электромеханика дизель-электрического крана «ПК-7» Сургутского РВПиС.
Тигунову Марию Александровну, ветерана труда Тобольского РВПиС.

Грицфельдт Галину Трофимовну, ветерана труда Ханты-Мансийского ОУВПиС.

С 65-летием
Кирильчатенко Алексея Владимировича, капитана-механика-мастера пути теплохода «Дельта» Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

Куклина Анатолия Андрияновича, ветерана труда Ханты-Мансийского ОУВПиС.

С 60-летием
Рудакову Наталью Ивановну, уборщицу служебных помещений судоподъемного сооружения Омского РВПиС.
Лебедева Сергея Борисовича, начальника ПТО ОАО «Сургутское судоремонтное предприятие».

Резаву Ольгу Александровну, начальника службы дипломирования и паспортно-визового режима управления.

Айтбагина Магфура Мустафовича, ветерана труда Омского РВПиС.

Слинкина Николая Александровича, ветерана труда Тобольского РВПиС.

Селянина Николая Александровича, столяра Тобольского РВПиС.

Иванову Лидию Ивановну, сторожа прорабского участка № 20 Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

С 55-летием
Гутенева Ивана Павловича, инспектора государственного торгового контроля Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

Зяблицева Ивана Иосифовича, водителя РММ Сургутского РВПиС.

Нежданова Виктора Михайловича, моториста-рулевого теплохода «Связь» Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Манакова Юрия Александровича, моториста-рулевого теплохода «Турухан» Омского РВПиС.

Улитичева Александра Викторовича, электрогазосварщика КСУ Омского РВПиС.

Ахметшина Асляха Сабаховича, главного энергетика ОАО «Сургутское судоремонтное предприятие».

Смирнова Константина Николаевича, инженера-энергетика РММ Сургутского РВПиС.

Слесаренко Виктора Николаевича, механика теплохода «Баклан» Омского РВПиС.

Загаздина Владимира Анатольевича, ветерана труда Тобольского РВПиС.

С 50-летием
Потеряеву Светлану Анатольевну, повара теплохода «Быстрина» Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

Талипову Римму Анваровну, кладовщика Тобольского РВПиС.

С 45-летием
Жирова Олега Анатольевича, электрогазосварщика РМБ Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Уразалеева Эдуарда Сергеевича, моториста-рулевого теплохода «Лазоревка» Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

С 40-летием
Софьина Михаила Валерьевича, матроса теплохода «Связь» Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Третьякова Николая Ивановича, главного механика Тобольского РВПиС.

Мочернюк Наталью Владиславовну, сторожа Тобольского РВПиС.

Атева Динислама Дадаевича, моториста-рулевого-монтера обстановки теплохода «Буревестник» Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

С 35-летием
Ключарова Василия Александровича, капитана теплохода «П-21» Сургутского РВПиС.

Иженякова Игоря Валентиновича, II помощника капитана теплохода «Связь» Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Бойченко Михаила Александровича, капитана-механика теплохода «Грядя» Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

Волкова Александра Владимировича, плотника прорабского участка № 19 Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

Игнатенко Алексея Геннадьевича, моториста-рулевого теплохода «П-21» Сургутского РВПиС.

Петышина Сергея Владимировича, шкипера ББ-18 Ханты-Мансийского ОУВПиС.

С 30-летием
Телегину Тамару Юрьевну, экономиста по труду планово-экономического отдела Сургутского РВПиС.

Волокитина Алексея Леонидовича, слесаря-сантехника хозяйства Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Проскурину Татьяну Сергеевну, главного диспетчера по движению флота Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Киреева Александра Семеновича, старшего помощника капитана теплохода «Перевал» Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Бачурину Динару Мирсовну, инженера-технолога ОАО «Сургутское судоремонтное предприятие».

Бакелева Евгения Ильича, электрогазосварщика ОАО «Сургутское судоремонтное предприятие».

Абайдулина Александра Наильевича, машиниста ДВС ремонтно-механической базы Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

С 25-летием
Саламахина Евгения Евгеньевича, моториста-рулевого-монтера обстановки теплохода «Цесарка» Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

Сюткина Алексея Владимировича, моториста-рулевого теплохода «Заструга» Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Марганова Ильмира Ильдияровна, электрогазосварщика ручной сварки Тобольского РВПиС.

НА ПРИРОДЕ

КТО ПРАЗДНИКУ РАД

У каждой профессии есть своя история, специфика работы, свои ценности, свои достижения и свои герои. И, конечно же, практически у каждой профессии есть собственный праздничный день – профессиональный праздник! Профессиональный праздник – это признание значимости и заслуг данной профессии, повод собраться вместе и ощутить сопричастность к делам своего предприятия или целой отрасли, оценить результаты и важность проделанной работы. Общий праздник – это и подведение итогов, и обозначение основных направлений будущего развития, и награждение лучших в своем деле, ну, и, конечно, корпоративное мероприятие. Куда же без него?

Речники – народ бывалый, с традициями, а потому и свой профессиональный праздник привыкли отмечать традиционно – в дружной компании и на природе. Лучше, конечно, на реке, но если не получается или погода подводит, то и аквапарк подойдет. Так решили в Обь-Иртышском баскомфлоте и помогли членам профсоюза с организацией отдыха в День речника. В прошлом году профсоюзная организация Омского РВПиС вывезла работников предприятия на базу отдыха «Политотдел», а в этом – свой профессиональный праздник путейцы отмечали в комплексе загородного отдыха «Сказка». Туда же отправились и члены профсоюзной организации управления. К слову сказать, это была первая совместная поездка управленцев за город в День речника.

Кто на этот раз сменил свой офисный стул или домашний диван на однодневное путешествие в Чернолушинскую зону отдыха, нисколько не пожалел. От-

дыхавшие прогуливались по терренкуру, наслаждаясь тишиной, общением с почти ручными белками и вдыхая полной грудью настоящий сосновый воздух, испытывали экстрим, преодолевая препятствия в верёвочном парке «Джунгли». Кто-то посетил постоянно действующую экспозицию подводного мира, кто-то – зоовывавку – филиал Больше-реченского зоопарка. Ну и, конечно, все, без исключения, веселились, как дети, в аквапарке. Затем душевно посидели в беседах, пожарив шашлыки.

А в воскресенье, 3 июля, для работников управления, Омского филиала и членов их семей была организована поездка на теплоходе «Москва-112». Около 100 человек приняли участие в водной прогулке вверх по Иртышу. Прохладная погода не стала препятствием для общения и радостного настроения по случаю профессионального праздника.

Нина ОЛЕНИЧЕНКО



Речники и вода – понятия неразделимые



Приготовить шашлык для коллектива доверено знатоку



Во время прогулки на теплоходе



Всем коллективом – за город!

12+

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

Адрес редакции: г. Омск, 644024, пр. К. Маркса, 3.
E-mail: oivodnik@mail.ru, телефон: 79-66-76, 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 21.07.2016 г.,
время по графику – 12.00, время фактическое – 12.00,
выход в свет 26.07.2016 г. Заказ 270967. Тираж 800.