НАВСТРЕЧУ ВЕКОВОМУ ЮБИЛЕЮ..

В 2020 году исполняется 100 лет Омскому командному речному училищу имени капитана В.И. Евдокимова. История училища – это судьбы не одного поколения иртышских речников, внесших большой вклад в развитие экономики Сибири. За время своего существования училище зарекомендовало себя как одно из лучших учебных заведений Министерства транспорта Российской Федерации.

далеком 1920 году в Омске была открыта профессиональнотехническая школа водного транспорта по подготовке речных судоводителей и судомехаников. Это

было первое в Сибири учебное заведение водного транспорта, созданное для подготовки командного состава судов.

Через два года, 7 февраля 1922, школа была переименована в рабочий техникум водного транспорта. А в 1944 году учебное заведение было реорганизовано в речное учи-

лище, как имеющее военную кафедру. В 1956 году был открыт Опорный пункт Новосибирского института инженеров водного транспорта по подготовке инженерных кадров для отрасли, который в 1991 году приобрел статус

Е.А. Заславская

омского филиала. Особая веха в истории вуза – 2007 год: объединение омского филиала Новосибирской государственной академии водного транспорта с Омским командным речным училищем имени капитана В.И. Евдокимова в единый профессиональный образовательный

Сегодня институт является уникальным для региона образовательным учреждением по подготовке специалистов водного транспорта.

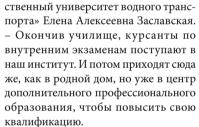
В вузе готовят специалистов по пяти направлениям и трем специальностям, а в училище по четырем специальностям. В училище на данный момент обучается 1062 курсанта, в институте 1017 студентов. Порядка тысячи человек ежегодно проходят обучение на курсах повышения квалификации и профессиональной переподготовки, тренажерной подготовки плавсостава в Центре дополнительного профессионального образования.

Здесь готовят рулевых, мотористов, матросов на речные суда. Специалисты среднего профессионального звена обучаются по специальностям «Эксплуатация внутренних водных путей», «Эксплуатация судовых энергетических установок», «Судовождение» и

«Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики».

- Наш вертикально интегрированный комплекс интересен тем, что ребята, поступив в 15 лет на ступень

> среднего профессионального образования, в первые два года получают профессию рулевого-моториста и работают на штатных должностях во время производственных практик, - рассказала директор Омского института водного транспорта (филиала) ФГБОУ ВО «Сибирский государ-



Выпускники смело идут работать на флот, так как к концу обучения имеют определенные навыки, приобретенные на практике, работают на штатных должностях в судоходных компаниях и стабильно получают достойную заработную плату. Проблем с трудоустройством практически нет. И еще один немаловажный момент – среднее профессиональное образование ориентировано на практику и дает много реальных навыков, а грамотные, высокопрофессиональные специалисты всегда востребованы.

В штате образовательного учреждения трудятся высококвалифицированные преполаватели. Так, в училище сегодня работает 49 преподавателей, а в высшей школе - 36 человек профессорско-преподавательского состава. Коллектив здесь стабилен, люди работают по 40 лет.

Институт занимает в регионе прочную нишу, поскольку его выпускники востребованы. Учредителем учебного заведения являются Министерство транспорта РФ, Федеральное агентство речного и морского флота РФ, которые стабильно выделяют квоты на прием.



Омский институт водного транспорта

Из стен училища вышли адмирал А.Е. Орел, вице-адмирал В.Ф. Дорогин, Герой Советского Союза Н.Я. Клыпин, профессора Д.К. Земляновский, А.В. Шухов, И.И. Яновский, А.П. Моргунов, писатели А.П. Токарев и И.А. Булава, поэт Т.М. Белозеров, художники П.А. Тышкевич, братья Сургутсковы, а также прославленные капитаны В.И. Евдокимов, В.А. Вронский, В.П. Рожков, отец и сын Ланьковы, А.В. Тращенко, А.И. Лоров, М.П. Листопадов, А.И. Шульман.

В традициях учебного заведения обязательное ношение форменной одежды, у курсантов должна быть аккуратная стрижка, форма должна быть опрятной и наглаженной. Это объяснимо, потому что флотская дисциплина необходима, и привыкать к ней, соответствовать требованиям курсанты должны с первых дней учебы.

На втором курсе начинается специализация с учебной практикой. Курсанты направляются на Ремонтно-эксплуатационную базу флота ПАО «Иртышское пароходство» ООО «Омский речной порт», ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», ОАО «Северречфлот» и в другие организации и компании, которые входят в попечительский совет института.

Учебные занятия в институте проходят с использованием современных образовательных технологий в уникальном тренажерном центре, учебных лабораториях с интерактивными методами обучения, максимально приближающими к реальной профессиональной деятельности, где курсанты получают практические навыки.

Свои творческие способности курсанты и студенты реализуют, занимаясь художественной самодеятельностью. Духовой оркестр хорошо известен в городе, его приглашают на многие праздничные мероприятия. Развита сеть спортивных секций, студенты являются участниками и победителями многих городских и региональных спортивных состязаний.

Надо заметить, что Омский институт водного транспорта живет очень мощной поддержкой попечителей. Попечительский совет был создан в 2015 году, в него вошли не только представители региональных организаций и компаний (ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», АО «Омтранснефтепродукт», ООО «Судоходная компания», ОАО «Омский речной порт», ПАО «Иртышское пароходство»), но и другие судовые компании. Благодаря поддержке попечителей систематически развивается материально-техническая база института.

Немаловажным фактором, способствующим повышению интереса к обучению в данном учебном заведении, является тесная связь преподавателей, кураторов с родителями студентов. Для вузов это не столь характерно. Но в Омском институте она есть, притом существует уже не одно десятилетие. Тем более что есть много потомственных линий и династий. Усилия преподавателей на первых курсах состоят в том, чтобы помочь адаптироваться молодым людям в новой для себя ситуации и раскрыть свой потенциал.

Быстрые темпы научно-технического прогресса на речном транспорте предъявляют высокие требования к подготовке кадров для флота России. Суда оснащаются современными техническими средствами навигации, автоматики, спасения человеческой жизни на реке и на море. В этих условиях коллектив Омского института водного транспорта проводит огромную работу по обучению молодого поколения речников, закрепляя прочные знания, высокое профессиональное мастерство, ответственное отношение к избранной специальности.

Елена Бондаренко

коротко о важном



Новый год - новые планы. Стр. 2

ГОТОВИМСЯ К СПАРТАКИАДЕ



Зимние соревнования путейцев.

Стр. 3

ДЕЛАЕМ ВЫВОДЫ



Перечень транспортных происшествий за 2019 г

Стр. 3

С ДНЁМ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА!



Поздравляем коллектив мужчин!

Стр. 3





КОРОТКО О ВАЖНОМ

БАЛАНСОВАЯ комиссия в омске

С 11 по 13 февраля в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» прошли заседания балансовых комиссий по вопросам подведения итогов производственно-хозяйственной деятельности филиалов Администрации за 2019 год.

По итогам заседаний была дана оценка деятельности структурных подразделений Администрации и филиалов. Государственное задание выполнено на 100%.

СОВЕЩАНИЕ В ХАНТЫ-МАНСИЙСКЕ

27.01.2020 в г. Ханты-Мансийске состоялось совещание руководителя ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Романа Чеснокова и директора департамента дорожного хозяйства и транспорта ХМАО-Югры Константина Гребешка по вопросам обслуживания водных путей, обеспечения безопасности судоходства, а также проведения необходимых дноуглубительных работ на боковых и малых реках в границах Ханты-Мансийского автономного округа-Югры.

По результатам встречи был составлен план мероприятий по выполнению комплекса путевых работ по обеспечению безопасных условий судоходства на боковых и малых реках в границах Ханты-Мансийского автономного округа-Югры в навигацию 2020 года.

отдых с пользой

06.02.2020 года в спортивном зале Омского института водного транспорта состоялась товарищеская встреча по флорболу между командами ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» и филиалом «Омский РВПиС».

ИРТЫШСКОЕ ПАРОХОДСТВО БЛАГОДАРИТ ЗА ПРОДЕЛАННУЮ РАБОТУ!

- экипаж РТ-675 (капитан Алексин Дмитрий Степанович);
- крановую механизацию КПЛ-5 (старший механик-шкипер Лебедев Николай Евгеньевич);
- крановую механизацию КПЛ-6 (старший механик Вахминцев Виктор Михайлович);
- крановую механизацию СПГ-43/83 (старший механик-шкипер Барышников Евгений Николаевич, Новый Порт);
- крановую механизацию ПГ 4-87 (старший механик Кузнецов Илья Владимирович, пункт Лескино (Готовкино));
 - экипажи судов:
- «ТН-733», капитан Лыбенко Андрей Александрович; «ТН-736», капитан Запорожец Евгений Валерьевич; «ТН-741», капитан Яловец Олег Михайлович; т/х ТНМ-31, капитан Бойко Евгений Константинович; ОТА-978 (Васильев Евгений Владимирович); РТ-837 (Школа Николай Григорьевич);
 - экипажи танкеров:

ЛН-2033 (Петров Николай Николаевич); Т. Белозерев (Бутько Александр Борисович); ЛН-2006 (Бадакин Владимир Иванович); ЛН-2010 (Саков Александр Геннадьевич); Н. Животкевич (Ильин Николай Васильевич); П. Шухов (Белоусов Геннадий Геннадьевич); С. Манякин (Зюськин Константин Сергеевич); Г. Усиевич (Печкуров Юрий Александрович); ЛН-2025 (Белоусов Виталий Геннадьевич); ЛН-2026 (Игнатьев Сергей Сергеевич); Д. Гусихин (Калемин Александр Андреевич);

• пассажирские теплоходы: «Родина» (Агаки Николай Георгиевич), «Механик Калашников» (Утышев Вячеслав Анатольевич).

новогодний сюрприз...

Вот уже в полном разгаре трудовые будни 2020 года, а в памяти до сих пор свежи воспоминания о новогоднем празднике... Главный сюрприз ждал всех сотрудников 27 декабря. Это новогодний корпоратив, который собрал вместе и коллектив Иртышского пароходства, и коллектив Омского ССРЗ, и экипажи судов. Это было впервые за всю историю пароходства.



Праздник проходил в ресторане, который порадовал красивым интерьером и своей кухней. Корпоратив получился очень веселым и дружным, несмотря на большое количество гостей, которых было более 150. Непростая задача была у ведущей вечера. Такую аудиторию надо было взбодрить и настроить на правильный лад, с чем она замечательно справилась и сумела выстроить вечер так, чтобы быть на волне со всеми гостями.

Атмосфера вечера была легкой и непринужденной: различные конкурсы с подарками, тосты, песни, порадовали своими выступлениями танцевальные ансамбли и многие другие выступления. Сотрудники получили невероятный заряд позитива и море положительных эмоций.

Но и здесь многих ждали еще сюрпризы. Новогодний вечер открыл поздравительной речью председатель совета директоров Смоляженко А.А., после него подхватили новогоднюю поздравительную эстафету исполнительные директора ПАО «ИРП» и ООО «Омский ССРЗ» Бабичев А.Г. и Комаров А.А.

Руководители поблагодарили всех речников за проделанную работу и лучших работников наградили грамотами и премией, а милые дамы

получили оригинальные новогодние букеты.

Без внимания не оставили отдыхающих и любимые сказочные герои Дед Мороз и Снегурочка. Взрослые с большим удовольствием поучаствовали в забавных конкурсах, води-

ли хороводы и даже получили подарки от Деда Мороза.

Тот эмоциональный заряд, который был получен на корпоративном празднике, непременно отразится на уровне эффективности работы сотрудников, преданности людей своей компании,

ведь не зря говорят, что правильно проведенный корпоратив способствует хорошему экономическому результату! От лица всех сотрудников благодарим организатора новогоднего вечера Корневу Светлану Сергеевну и наше руководство!



НОВЫЙ ГОД – НОВЫЕ ЗАДАЧИ

Ежегодно судовладельцы традиционно подводят итоги прошедшей навигации: подсчитывают объёмы перевезённых грузов, оценивают свои успехи, анализируют. Вот и ПАО «Иртышское пароходство» завершило 173-ю навигацию подведением итогов на рабочей встрече с плавсоставом.



Исполнительный директор ПАО «Иртышское пароходство» Бабичев А.Г.

На совещании с плавсоставом в составе президиума выступили генеральный директор ООО «Межрегионфлот» Томаш Л.Я., заместитель генерального директора ООО «Межрегионфлот» Болотов Г.Ю., советник генерального директора ООО «Межрегионфлот» Мухутдинов И.А., председатель совета директоров ПАО «Иртышское пароходство» Смоляженко А.А., исполнительный директор ПАО «Иртышское пароходство» Бабичев А.Г. Также со своими докладами ознакомили коллег директор по ЭФ, главный инженер, главный бухгалтер и начальники отделов (служб). Представителями плавсостава были озвучены все наболевшие за навигацию вопросы, которые были внесены в протокол совещания для решения и выполнения.

Флот отработал хорошо, с соблюдением всех сроков по доставке грузов, несмотря на то, что прошедшая навигация была для нас непростой. Свои обязательства перед заказчиками мы выполнили, задержек по контрактам нет. И это самое главное. Все трудности были преодолены благодаря профессионализму плавсостава и слаженной работе всего коллектива пароходства. Если говорить о цифрах, в 2019 г. объем перевезенных грузов увеличился более чем в два раза, а грузооборот почти на 50% по сравнению с 2018 г. Это позволило организации повысить уровень доходов от перевозки грузов на 55% по сравнению с 2018 г. Увеличение объёмов перевозок нефтеналивных грузов достигнуто за счет привлечения новых контрагентов: ГУП ЯНАО «Ямалгосснаб», ООО «ПетроТрейд», ООО «Спецмостконструкция» и др.

Увеличение объёмов перевозки нефтепродуктов вызвало увеличение потребности во флоте, а в некоторые периоды навигации – его дефицит. Были предприняты все меры для решения данной проблемы: была увеличена скорость движения, флоту давались повышенные обороты, под буксировку барж к месту погрузки танкерами «Ленанефть» по максимуму использовалась грузоподъёмность судов, существенно сократились межрейсовые стоянки в Омске, велась оперативная работа с получателями по своевременной выгрузке груза в пунктах назначения.

Увеличение объёмов перевозки сухогрузов достигнуто за счет перевозок песка.

Доходы от аренды флота и плавкранов увеличились на 6,5%. Прочие доходы от основной деятельности увеличились на 26,6% за счет договоров аренды имущества, буксировки стороннего флота, оказания услуг судовой радиотелефонной связи.

Расходы на топливо выросли на 36,5% за счет увеличения расхода топлива и роста цен. Расходы на ремонт флота увеличились на 27%. Расходы на оплату труда увеличены на 32,7% за счет увеличения продолжительности эксплуатационного периода, индексации заработной платы плавсоставу на 10%, увеличения суммы премии по итогам навигации 2019 г., изменений в штатном расписании и положении об оплате труда. Расходы на рацион питания экипажей увеличились на 25%.

Таким образом, в 2019 году сохранилась тенденция устойчивого роста транспортной работы и выручки предприятия. Ожидаемый положительный финансовый результат от всех видов деятельности Иртышского пароходства свидетельствует о финансовой устойчивости и крелитоспособности общества, что подтверждается кредиторами, желающими сотрудничать с пароходством.

Прошедшая навигация была сложной и насыщенной. Так, завоз грузов в пункты ЯНАО был связан с особыми сложностями: основной развоз осуществлялся по малым рекам, а также в повышенные районы плавания. В ПАО «ИРП» были отмечены за слаженную и профессиональную работу в сложных путевых условиях экипажи судов «ТН-733» (капитан Лыбенко Андрей Александрович), «ТН-736» (капитан Запорожен Евгений Валерьевич), «ТН-741» (капитан Яловец Олег Михайлович), т/х ТНМ-31 капитана Бойко Евгения

Константиновича на паузке большегрузного флота ОТА-978 (Васильев Евгений Владимирович), РТ-837 (Школа Николай Григорьевич), выполнявших завоз грузов в пункты ЯНАО.

Хорошо отработала группа танкерного флота, находящегося в аренде у АО «Ритэк». В начальный период навигации танкеры выполнили завоз груза для Ямалгосснаба, отработали в аренде и опять вернулись на перевозки светлых нефтепродуктов. Стоит отметить экипажи судов: Г. Усиевич (Печкуров Юрий Александрович), ЛН-2025 (Белоусов Виталий Геннадьевич), ЛН-2026 (Игнатьев Сергей Сергеевич), Д. Гусихин (Калемин Александр Андреевич), выполнившие в кратчайшие сроки зачистку флота после сырой нефти.

В результате позднего освобождения ото льда порта Сабетта сроки завоза сдвинулись почти на 20 дней, это существенно сказалось на осуществлении завоза всего объема груза в данном направлении.

Осуществление оперативной выгрузки и предъявление службам порта позволило в срок выполнить все договорные обязательства.

В завершающий период навигации в ледовых и плохих погодных условиях Обской губы при содействии ПАО «ОИРП» была осуществлена поставка 2,0 тыс. тонн нефтепродукта в пункт Салмановское. Умелые и слаженные действия экипажа танкера «Пр. Шухов» помогли осуществить подход к причалу и оперативную выгрузку груза, что обеспечило своевременный возврат судна в пункт зимнего отстоя.

Как всегда стабильно отработал пассажирский флот - теплоходы «Родина» (Агаки Николай Георгиевич), «Механик Калашников» (Утышев Вячеслав Анатольевич), ими обеспечивалось регулярное сообщение между пунктами Обь-Иртышского бассейна.

Хорошие эксплуатационные показатели были бы невозможны без серьезной подготовки судов к навигации. За период судоремонта ремонтные работы были выполнены более чем на ста самоходных и несамоходных судах. Кроме работников ССРЗ на подготовке своих судов к эксплуатации были задействованы и работники плавсостава. Была выполнена сложная и трудоёмкая работа по модернизации судов.

Согласно плану модернизации выполнены следующие работы:



Исполнительный директор 000 «Омский ССРЗ» Комаров А.А.

- установка второго дна на т/х «Ле-

- установка станции очистки сточных вод «СТОК-10» на т/х «Ленанефть-2026» и т/х «Ленанефть-2034» для увеличения автономности пла-

– дооборудование 4 барж типа «НБ» (НБ-2,5,6,14) двумя автономными грузовыми насосами и дизель-генератором для перекачки груза с укомплектованием их на класс «М-ПР»;

- переклассификация плавучего крана «ПГ 4-87» на класс «М-ПР»; – дооборудование т/х «РТ-837» для

буксировки барж с опасными грузами. План судоремонта за прошедший

период выполнен в полном объеме. Работники берегового состава и экипажи судов были премированы по

итогам навигации. В судоремонт 2019-2020 гг. планируется провести большой объем мо-

дернизационных и ремонтных работ как на судах среднего, так и текущего ремонта. В том числе модернизация T/x «PT-683», «PT-689», «TH-702», «PT-837» с заменой главных и вспомогательных лвигателей. В межнавигационный период идет подготовка к навигации 2020 года:

переговоры с клиентами, поиск новых грузопотоков, нелегкая работа по зимнему судоремонту и модернизации флота. Ведь от того как подготовим суда, во многом будут зависеть итоги следующей навигации. В предстоящую навигацию планируется увеличить грузооборот и улучшить финансовые результаты, что даст возможность для дальнейшего развития иртышского пароходства.

> Секретарь-референт ПАО «Иртышское пароходство» Лукина Е.А.



новости отрасли

ГОТОВИМСЯ К СПАРТАКИАДЕ

С 22 по 23 февраля 2020 г. состоится XIII Зимняя спартакиада «ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть». Спартакиада, посвященная «Дню Защитника Отечества», пройдет на спортивных объектах, расположенных на территории Омского института водного транспорта – филиала ФГБОУ ВО «СГУВТ».

В соревнованиях примут участие 7 команд – это представители трудовых коллективов управления ФБУ «Администрация «Обь-Иртьшводпуть», пяти его филиалов и учащиеся Омского института водного транспорта. Состав каждой спортивной сборной команды 10 человек (8 мужчин и 2 женщины).

Ежегодная зимняя спартакиада проводится в целях пропаганды здорового образа жизни, популяризации физической культуры и спорта! В ходе проведения спартакиады работники речной отрасли будут соревноваться в следующих видах спорта: лыжные гонки, флорбол, настольный теннис, футбол, прыжки в длину с места, дартс, метание лёгости, стритбол, поднятие гири, подтягивание, а завершится спартакиада традиционным перетягиванием каната! Кроме этого в финальный день соревнований для детей работников предприятий, участвующих в спортмассовом мероприятии, состоится развлекательная часть с вручением подарков: будут приглашены аниматоры, организован сладкий стол и различные игры для детей.

Проведение спартакиады стало уже одной из традиций спортивной жизни нашего предприятия. Первая спартакиада трудового коллектива Омского района водных путей и судоходства прошла в 2006 году на территории предприятия между работниками его цехов и подразделений. Начиная с 2007 года в спартакиаде стали принимать участие предприятия и учебные заведения речного транспорта.

«Спартакиада является важным показателем уровня спортивно-массовой работы на предприятии, способствует формированию командного духа, сплочению коллектива и укреплению связей между предприятиями», – рассказывает председатель ППО Омского РВПиС Константин Олегович Жулин.

От лица редакции нам остается пожелать участникам соревнований успехов, выносливости и целеустремленности, а всех мужчин отрасли поздравить с наступающим 23 Февраля, пожелать им мужества, крепкого здоровья и прекрасного настроения!



новости отрасли

ДЕЛАЕМ ВЫВОДЫ

Обь-Иртышское УГМРН Ространснадзора предоставило перечень транспортных происшествий за 2019 год. Есть над чем задуматься: 4 из 12 происшествий закончились авариями, в том числе с причинением тяжкого вреда пассажиру.

АРКТИКА-2

С 11 по 14 апреля 2019 года ледоколами «КРАСИН» и «ВАЙГАЧ» осуществлялась ледовая проводка т/х «АРКТИКА-2» при сложных ледовых условиях в Карском море и северной части Обской губы. 20 апреля 2019 года во время стоянки т/х «АРКТИКА-2» у причала № 3 морского порта Сабетта экипажем т/х «АРКТИКА-2» обнаружены повреждения обшивки корпуса в носовой части судна. Инцидент.

Повреждение носовой части корпуса теплохода «АРКТИКА-2» произошло в результате механического воздействия носовой части т/х «АРКТИКА-2» на кормовую часть ледокола «КРАСИН» во время ледовой проводки в связи со сложными ледовыми условиями.

Выводы: ледовая проводка т/х «АРКТИКА-2» осуществлялась в сложных ледовых условиях, особенно при форсировании тяжелых перемычек льда и при входе в сплошной лед, когда суда подвергаются дополнительным нагрузкам, из-за которых возможны повреждения корпусов.

ICE CONDOR

Танкер «ICE CONDOR» в Обской губе в ледовых условиях осуществлял движение на коротких буксирных тросах за а/л «50 ЛЕТ ПОБЕДЫ». 06.05.2019 в 03 час. 24 мин. после обрыва буксирных тросов произошел навал танкера на кормовой кранец ледокола. Инцидент.

Повреждение носовой части корпуса танкера «ICE CONDOR» возникло по причине навала на корму ледокола во время движения в ледовом канале в сложных ледовых условиях. Выводы: при движении в ледовых условиях на минимальной дистанции между судами необходимо постоянно быть готовым к возможному навалу в целях оперативного принятия мер для уменьшения повреждения судов.

ОТА-961, МЕХАНИК КРАСОТКИН

09.07.2019 г. в 9 час. 00 мин. на 36 км р. Надымская Обь т\х «ОТА-961» с буксируемым составом из двух барж (МП-3420, МП-3314) в кильватер допустил удар МП-3314 о баржу 2708 из состава т/х «Механик Красоткин», стоящего на якоре. Инцидент.

Судоводительская ошибка.

Выводы: старший помощник капитана, управляя составом т/х «ОТА-961», идущим вниз по течению, не учёл действия внешних факторов, влияющих на управляемость (ветер, течение), инерционные характеристики состава, неправильно выбрал курс движения состава, своевременно не обнаружил опасность удара, не принял правильное решение, что не соответствует хорошей практике судовождения.

БТМ-501

31.07.2019 года в 18 часов 10 минут произошел удар правым бортом баржи «МП-510» из состава т/х «БТМ-501» с разводной частью (понтон ТС-3, понтон ТС-4) наплавного моста, расположенного на 252-м км реки Пур. Инцидент.

Выбор неудачного маневра судоводителем, управлявшим составом при заходе в судоходный пролет наплавного моста, недостаточный учет внешних факторов (боковой ветер), влияющих на управляемость состава.

Выводы: капитан при проводке со-

става через судоходный пролет наплавного моста допустил судоводительскую ошибку, что привело к удару состава о понтон TC-3 и понтон TC-4.

METEOP-115

29.08.2019 г. теплоход «Метеор-115» выполнял пассажирский рейс по маршруту птт. Березово – г. Салехард – п. Мужи. В 09 часов 20 минут на 512,6 км р. Малая Обь теплоход вышел за правую кромку судового хода и встал на мель. Авария, причинение тяжкого вреда пассажиру.

Судоводительская ошибка (ошибка в ориентировке).

Выводы: старший сменный капитан теплохода «Метеор-115» при выборе курса судна проявил недостаточное внимание за окружающей обстановкой. Не учел указания для плавания в листе № 34 карты реки Оби, которые рекомендуют держаться левой кромки судового хода во избежание навала на затопляемую косу, отходящую от правого берега. При выборе курса теплохода использовался нештатный автомобильный навигатор с ранее наложенными треками движения теплохода.

ЧАУС

31.08.2019 г. в 02 час. 00 мин. у левого берега на 246-м км р. Оби произошло частичное затопление т/х «Чаус», а в 03 час. 00 мин. затопление несамоходного судна «МП-632». Инцидент.

Невыполнение командным составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства.

Выводы: вахтенные начальники т/х «Чаус» в нарушение правила 121 Правил плавания судов по внутренним водным путям не вели постоянное

визуальное наблюдение за состоянием несамоходных судов в составе во время движения, что не позволило своевременно обнаружить появление дифферента на нос баржи «МП-625» и выявить причину его появления с принятием надлежащих мер по спасению судов и груза.

METEOP-282

14.09.2019 г. теплоход «Метеор-282» выполнял пассажирский рейс по маршруту следования: птт. Березово – г. Ханты-Мансийск. В 11 часов 20 минут на 828,0 км р. Малая Объ теплоход под управлением капитана-механика вышел за правую кромку судового хода и встал на мель. Авария, причинение тяжкого вреда пассажиру.

Невыполнение командным составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности сулохолства.

Выводы: капитан-механик, являясь вахтенным начальником и лично управляя скоростным пассажирским т/х «Метеор-282», осуществляя движение вверх против течения реки Малая Обь в неводоизмещающем положении, в нарушение требования п. 121 и п. 112 Правил плавания судов по внутренним водным путям (утв. Приказом Минтранса РФ от 19.01.2018 г. № 18) не вел постоянное визуальное наблюдение, а также наблюдение с помощью штатных судовых технических средств и бинокля, применительно к существующим обстоятельствам и условиям, полностью не оценил ситуацию, в которой находилось судно, допустил выход т/х «Метеор-282» за пределы судового хода с последующей его посадкой на мель.

Продолжение на стр. 4.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

23 февраля в России отмечается День защитника Отечества. Праздник зародился еще в СССР, тогда 23 февраля ежегодно отмечался как всенародный праздник – День Советской армии и Военно-морского флота. Сегодня 23 Февраля – это праздник мужчин, которые нас берегут.

У этого праздника было несколько названий: День Советской армии, День рождения Красной армии, День рождения Вооруженных сил и военно-морского флота. Сейчас этот праздник называется Днем защитника Отечества.

С 23 Февраля принято поздравлять всех мужчин от мала до велика. В первую очередь поздравляют всех военнослужащих, ветеранов Вооруженных сил и силовых структур, а также находящихся в запасе. Маленьких мальчиков приобщают к этому празднику, взращивая в них лучшие мужские качества. В этот день мужчинам уделяется максимум внимания и заботы.

ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВОСТИ

В 2019 году для нужд русловых изыскательских партий филиалов ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» было приобретено новейшее высокопроизводительное и высокоточное оборудование: защищенные планшеты, носимые нетонущие УКВ радиостанции и высокоточные GPS/ГЛОНАСС приемники. Все приобретенное оборудование российского производства.



CyberBook T116 – это защищенный планшетный компьютер с экраном 10.1 дюйма, с операционной системой Windows 10, который предназначен для работы с ресурсоёмкими приложениями как внутри помещений, так и на промерных катерах в любых погодных условиях.

Он позволяет объединить в единый комплекс высокоточный GPS/ ГЛОНАСС приемник, промерный эхолот и специализированное программное обеспечения для создания планов русловых изысканий и сбора и обработки данных для электронных навигационных карт.



Высокоточный GPS/ГЛОНАСС приемник – одночастотный спутниковый приемник ОС-101 предназначен для работы в автономном, кодовом или L1 RTK режиме. Он позволяет проводить русловые и геодезические изыскания с точностью до 0,4 м.



Носимая нетонущая УКВ радиостанция – радиостанция NavCom CPC-303 предназначена для организации радиосвязи при производстве русловых и геодезических изысканий (организация взаимодействия между промерным катером, проходящими судами, при

береговой съемке, согласовании действий). Данная радиостанция имеет положительную плавучесть и при попадании в воду не тонет, при этом на корпусе радиостанции загорается светодиод красного свечения, что позволяет быстро обнаружить устройство в ночное время. Обнаружение в дневное время при попадании радиостанции в воду обеспечивается ярко-желтым цветом корпуса устройства.





НОВОСТИ ОТРАСЛИ

Окончание. Начало на с. 3

ΛK-6

21.09.2019 года в 20 часов 25 минут местного времени при подходе к п. Новый Порт в координатах N67°39'196"; Е 073°01'584" произошел обрыв буксирного троса, поданного с теплохода «Габит Мусрепов» на состав теплохода «ЛК-6». В результате воздействия ветра и волнения состав т/х «ЛК-6» встал на мель. Инцидент.

Невыполнение судовладельцем требований нормативных документов, регламентирующих безопасность судоходства.

Выводы: являясь судовладельцем маломерного судна «ЛК-6», директор ООО «Ариадна» нарушила следующие требования «Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации»:

- 1. В нарушение требований п.2 статьи 34 КВВТ РФ должным образом не обеспечила укомплектование экипажа, судно не удовлетворяло требованиям обеспечения безопасности судоходства (не годное техническое состояние т/х «ЛК-6»).
- 2. В нарушение требований п.2 статьи 28 КВВТ РФ трудовые отношения с членами экипажа не оформлены в установленном порядке.
- 3. В нарушение требований п.1 статьи 27 КВВТ РФ допустила на должности командного состава судна и судовой команды лиц, не имеющих дипломов и квалификационных свидетельств.

плотовод-714

27.09.2019 в 13 час. 40 мин. при отходе т/х «ПЛОТОВОД-714» от причала в северо-западной части акватории № 2 (терминал «Утренний») морского порта Сабетта произошел удар днищем о подводное препятствие – якорь земснаряда «АМАЗОН». В результате удара т/х «ПЛОТОВОД-714» получил повреждения обшивки корпуса с последующим затоплением жилых помещений, находящихся в носовой части судна ниже главной палубы. АВАРИЯ.

Непринятие мер по обозначению используемых при выполнении дноуглубительных работ приспособлений, представляющих опасность для судоходства. Отсутствие должным образом организованного наблюдения на фрезерном землесосе «АМАЗОН». Выводы: 1. Вахтенный помощник капитана фрезерного землесоса «АМАЗОН»:

- в нарушение требований пункта 175 Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним (утв. приказом Минтранса России от 26.10.2017 г. № 463) не поднял красный флаг на приспособлении для дноуглубительных работ, папильонажном якоре № 2, что послужило скрытием его от визуального обнаружения как подводного препятствия, угрожающего безопасности плавания судов в этом районе, тем самым нарушив пункт 165 настоящих правил - заблаговременно не обеспечил безопасный проход подходящему судну т/х «ПЛОТОВОД-714».

- в нарушение положений пункта 14 части 4.1 Раздела А – VIII/2 «Принципы несения ходовой навигационной вахты» Международной конвенции о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (Конвенция ПДНВ) не вел постоянного должного наблюдения в соответствии с правилом 5 Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 года - не оценил обстановку и навигационную опасность для проходящих судов, не обнаружил опасность возможного удара т/х «ПЛОТОВОД-714» о папильонажный якорь землесоса.

2. Капитан т/х «ПЛОТОВОД-714» в нарушение пункта 163 Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним (утв. приказом Минтранса России от 26.10.2017 г. № 463) – при подходе к работающему фрезерному землесосу «АМАЗОН» не подал продолжительный звуковой сигнал (4-6 сек.) означающий запрос о возможности прохода.

10. CT-795

01.10.2019 г. в 3 часа 40 минут у правого берега на 23 км протоки Большая Наречинская Обь произошло соприкосновение (удар) самоходного плавмагазина «СТ-795» с н/с «МП-476». Инцидент.

Невыполнение командным составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства.

Выводы: вахтенный начальник «СТ-795», управляя судном в тёмное

время суток в условиях ограниченной видимости, нарушил:

1) п. 120 Правил плавания по ВВП (Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью с тем, чтобы оно могло предпринять действия для предупреждения столкновения ...).

2) п.122 Правил плавания по ВВП (В случае неуверенности в оценке ситуации (сомнение в безопасности манёвра, потеря ориентировки) судоводитель должен уменьшить ход или прекратить движение судна до выяснения ситуации).

3) п. 166 Правил плавания по ВВП (При плавании в условиях ограниченной видимости на ходовом мостике, кроме лица, выполняющего обязанности рулевого, должны находиться два судоводителя, при этом одним из судоводителей должен являться капитан судна).

4) п. 167 Правил плавания по ВВП (При плавании в условиях ограниченной видимости на судне должно быть обеспечено постоянное визуальное, слуховое и радиолокационное наблюдения...).

5) п. 169 Правил плавания по ВВП (Судно должно немедленно остановиться при ухудшении видимости, наличии других судов, если условия плавания не обеспечивают безопасность дальнейшего движения судна).

Вахтенный начальник дежурного теплохода «РТ-636» нарушил:

1) п. 34 Правил плавания по ВВП (В составе или группе соединённых нескольких судов, стоящих на рейде или у берега, суда, находящиеся со стороны судового хода, и все суда переднего счала должны нести по одному белому круговому огню в носовой части, а все суда последнего счала –на кормовой части).

2) п. 182 Правил плавания по ВВП (На ВВП суда должны осуществлять стоянку у причалов, на рейдах, обозначенных на навигационных картах, атласах и/или знаком «Указатель рейда», а также за кромкой судового хода, если это позволяют осадка судна, характер грунта и фактические глубины с учётом возможного колебания уровня воды).

3) п. 183 Правил плавания по ВВП (Постановка судна на якорь на судовом ходу разрешена только при следующих условиях:

дальнейшее движение судна представляет опасность;

 судно вынуждено остановиться вследствие его технических повреждений;

 судовой ход закрыт другими судами.

МБ-1222

30 сентября 2019 года в 22 часа 57 мин. UTC (здесь и далее всемирное координированное время) в Обской губе произошло столкновение судна снабжения «OLYMPIC COMMANDER» с баржей «М-39», буксируемой т/х «МБ-1222». Инцидент.

Отсутствие надлежащего наблюдения и непринятие своевременных мер в целях избежания столкновения судов.

Выводы: вахтенный начальник т/х «OLYMPIC COMMANDER»:

– в нарушение правила 5 МППСС72 не вел надлежащее визуальное наблюдение, также как и наблюдение с помощью всех имеющихся средств применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем чтобы полностью оценить ситуацию и опасность столкновения,

– в нарушение правила 17 (ii) МППСС72 не предпринял соответствующих действий, чтобы избежать столкновения собственным маневром.

– в нарушение пунктов 15, 16, 17.1, 18.1, 18.2 части 4-1 раздела A-VIII/2, «Организация и принципы несения вахты» главы VIII Кодекса ПДНВ касательно обязанностей наблюдателя и рулевого, определения состава навигационной вахты не учёл состояние погоды, видимость, а также тёмное время суток.

Вахтенный начальник т/х «МБ-1222»:

– в нарушение правила 5 МППСС72 не вел надлежащее визуальное наблюдение, так же как и наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем чтобы полностью оценить ситуацию и опасность столкновения.

CT-775

05 октября 2019 года в 00 часов 00 мин. в Гыданской губе Карского моря в результате неучтенного ветро-волнового дрейфа т/х «СТ-775» вышел на отмель с последующей посадкой на мель. Авария.

Невыполнение судовладельцем и командным составом судна требова-

ний нормативных документов, регламентирующих безопасность мореплавания. Недостаточный учет судоводителями т/х «СТ-775» влияния сложившихся гидрометеорологических факторов на безопасность плавания судна. Выбор курса на близком расстоянии от отмели и неприятие своевременных мер в целях избежания посадки на мель.

Выводы: в ходе расследования выявлены следующие нарушения:

- 1. Судовладелец ООО «Транспортно-судоходная компания»:
- в нарушение п.4 ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания (Федеральный закон от 30.04.1999 №81-ФЗ, далее «Кодекс») допустил плавание судна в акватории Северного морского пути без соответствующего разрешения.
- в нарушение п. 2 ст. 53 «Кодекса» допустил плавание судна с экипажем менее установленного документом о минимальном безопасном составе экипажа судна.
 - 2. Капитан т/х «СТ-775»:
- в нарушение п. 2 Правил плавания в акватории Северного морского пути (утв. приказом Минтранса России от 17.01.2013 № 7) вышел в рейс в акваторию Северного морского пути без соответствующего разрешения.
- в нарушение п. 2 ст. 53 «Кодекса» вышел в рейс с экипажем менее установленного документом о минимальном безопасном составе экипажа судна.
- в нарушение п. 10 части 4 раздела A-VIII/2 «Организация и принципы несения вахты» главы VIII Кодекса ПДНВ не обеспечил надлежащую организацию ходовой вахты и не уделил особое внимание мерам по избежанию посадки на мель.
- в нарушение пунктов 14.2, 17.1, 18.2, 22.5.1 части 4-1 раздела A-VIII/2, «Организация и принципы несения вахты» главы VIII Кодекса ПДНВ
- не произвел всесторонней оценки обстановки и опасности посадки на мель;
- не учёл состояние погоды, видимость, а также тёмное время суток;
- не удостоверился в рабочем состоянии всего навигационного оборудования и оборудования, обеспечивающего безопасность.

ОТДЕЛ НАДЗОРА ЗА МОРЕПЛАВАНИЕМ И СУДОХОДСТВОМ ОБЬ-ИРТЫШСКОГО УГМРН РОСТРАНСНАДЗОРА

ПОЗДРАВЛЯЕМ С КРУГЛОЙ ДАТОЙ!

90 лет

Подоксенов Александр Константинович, пенсионер Омского РВПиС.

85 лет истор И

Петрачук Виктор Иванович, пенсионер ЯНОУВПиС.

75 лет

Сидоренко Василий Куприянович, электросварщик ручной сварки грейферного участка, АО «Омский речной порт»;

Самохина Валентина Васильевна пенсионер Омского РВПиС.

70 лет

Хмелев Григорий Афанасьевич, докмейстер ДОК № 4, АО «Омский речной порт»;

Колоколов Валерий Григорьевич, пенсионер Тобольского РВПиС; Главацкий Анатолий Александро-

вич, пенсионер Омского РВПиС; Лиль Николай Павлович, пенсионер

Омского РВПиС. **65 лет**

Шумейко Валерий Федорович, начальник участка радиотелефонной связи ПАО «ИРП»;

Комлевой Виталий Петрович, инженер по радионавигации, радиолокации и связи, Сургутский РВПиС;

Подпругина Антонина Валентинов-

на, главный специалист (по русловым изысканиям) службы картографии и изыскательских работ, ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»;

Маслов Валерий Иванович, охранник, АО «Омский речной порт»; Фирсов Иван Андреевич, пенсионер

Тобольского РВПиС; **Лебедева Нина Васильевна,** пенсио-

нер Тобольского РВПиС; Притужалова Валентина Петровна, пенсионер Омского РВПиС.

60 лет

Кондратенко Василий Владимирович, капитан т/х «Аргус», ХМОУВПиС;

Токмаков Андрей Константинович, групповой электромеханик по флоту, Тобольский РВПиС:

Биба Иван Васильевич, механикшкипер, ПАО «ИРП»;

Бутько Александр Борисович, капитан т/х «Тимофей Белозеров», ПАО «ИРП»;

Надыршина Факиза Мухамедьяровна, повар т/х «Чирок», ХМОУВПиС; Обадьянова Татьяна Викторовна,

пенсионер ХМОУВПиС; Ушаров Александр Данилович, механик т/х «Синица», Тобольский РВПиС; **Карабухина Галина Николаевна,** сторож АХО, Тобольский РВПиС;

Вишняков Юрий Алексеевич, водитель автотранспортного цеха, АО «Омский речной порт»:

Аверьянов Александр Викторович, старший государственный инспектор Ханты-Мансийского линейного отдела Обь-Иртышского УГМРН;

Куминова Ирина Владимировна, ведущий бухгалтер-экономист, ПАО «ИРП»;

Лисс Федор Александрович, капитан-первый помощник механика, ПАО «ИРП»;

Попов Павел Иванович, водитель, ПАО «ИРП»;

Истомин Евгений Прокопьевич, моторист-рулевой т/х «Фламинго», ЯНОУВПиС.

55 лет

Кальник Сергей Викторович, сменный помощник начальника Левобережного комплекса, АО «Омский речной порт»;

Деменковец Василий Васильевич, электромеханик линейный электроналадочного участка, АО «Омский речной порт»;

Жетписбаев Кайыргельды Хамидуллович, капитан-механик т/х «РТ-371», АО «Омский речной порт»;

Корчагин Сергей Викторович, электросварщик ручной сварки котельно-сварочного цеха, АО «Омский речной порт»;

Беккер Виктор Александрович, механик, ПАО «ИРП»; Семенихин Андрей Владимирович,

начальник участка электрорадионавигациии, ПАО «ИРП»; Потапченко Наталья Ивановна.

Потапченко Наталья Ивановна, кладовщик-уборщик производственных помещений, ПАО «ИРП»;

Руденков Сергей Алексеевич, механик плавкрана «СПГ-43/83», ПАО «ИРП».

Пустовая Светлана Адамовна, повар т/х «Владимир Теренин», АО «Омский речной порт»;

50 лет

Энтин Юрий Сергеевич, водительэкспедитор автотранспортного цеха, АО «Омский речной порт».

Сафина Жанна Олеговна, специалист внутреннего контроля службы

грузовой и коммерческой работы, АО «Омский речной порт»;

Унгефуг Олег Владимирович, главный государственный инспектор Ханты-Мансийского линейного отдела Обь-Иртышского УГМРН;

Приходько Сергей Петрович, старший помощник капитана т/х «Сойка», ЯНОУВПиС.

45 лет

Голенкова Светлана Владимировна, инженер погрузо-разгрузочных работ службы грузовой и коммерческой работы, АО «Омский речной порт».

35 лет

Чикунова Вера Николаевна, специалист по работе с клиентами службы грузовой и коммерческой работы, АО «Омский речной порт»;

Софьин Александр Александрович, начальник Левобережного комплекса, АО «Омский речной порт».

25 лет

Колегаев Артём Васильевич, слесарь по ремонту и обслуживанию погрузо-разгрузочных машин ремонтно-эксплуатационного комплекса, АО «Омский речной порт».



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

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 17.02.2020 г., время по графику – 12.00, время фактическое – 12.00, выход в свет 18.02.2020 г. Заказ 320762. Тираж 700.