

Официально

## ИТОГИ НАВИГАЦИИ ПОДВЕДЕНЫ

**Итоги работы ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» в навигационный период 2020 года обсудили на заседании Общественного совета, который состоялся в октябре.**

На заседании также шла речь об исключении из гарантированных габаритов со 2-й категорией СНО участка реки Пур от истока до г. Уренгоя протяженностью 138 километров. Причина – значительное снижение (практически отсутствие) грузоперевозок. Кроме того, рассмотрели вопрос о внесении участка протоки Юганская Обь от 1513 километра реки Оби до 70 километра протоки Юганская Обь протяженностью 140 км, о чем неоднократно просили судовладельцы, осуществляющие перевозки по этой протоке в Нефтеюганск и в обратном направлении.

Как отметил в своем докладе первый заместитель руководителя ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» К.О. Жулин, нынешний навигационный период отличался низким уровнем воды в Иртыше, что привело к раннему наступлению межлетнего периода. Также К.О. Жулин рассказал об объемах перевозок грузов и пассажиров в 2020 году: в пункты назначения доставлены 606,2 тысячи пассажиров и перевезено 7180, 4 тысячи тонн различных грузов.

Говоря об итогах навигации, первый зам уточнил, что 62 обста-

новочные бригады обслуживали 10 102 единицы навигационных знаков на более чем 8700 км пути. Судходная обстановка, согласно государственному заданию, освещалась с 1 августа. Сверхгосзадания также освещались береговые знаки на участке длиной в 582 км. А на водных путях, обслуживаемых Омским РВПиС, на затруднительных для судоходства перекатах уже в июне была освещена плавучая обстановка. Транзитные дноуглубительные работы за текущий период навигации были произведены на 30 перекатах. Общее количество разработанного грунта составило порядка 700 000 куб. метров. Силами обстановочных бригад производилось траление судовых ходов. Общая площадь протраленных участков составила более 400 кв. км.

Важная работа была проведена по сбору и обновлению баз данных электронных навигационных карт на реках, включенных в перечень внутренних водных путей РФ, общей протяженностью 1175 км. Кроме этого, были выполнены работы по оплавыванию материалов карты реки Конда, переиздание этой карты намечено к началу навигации 2021 года.

Помимо итогов навигации, на заседании Общественного совета был поднят вопрос по возобновлению пассажирских перевозок в Омской области. Такое поручение в своем послании Законодательному собранию озвучил губернатор Омской области А.Л. Бурков. Как отметил гендиректор АО «Омский речной порт» С.Г. Сандулов, разрабатывается план пассажирских перевозок на будущий год. Он уточнил, что планируется восстановить пассажирскую линию Омск-Большеречье на теплоходе «Заря», садовую линию в полном объеме остановок, а также прогулочную линию.

Что касается прогнозов погоды на ближайшее время, то, по словам руководителя Гидрометцентра по Омской области Н.И. Криворучко, появление плавучего льда на реках бассейна ожидается позже установленных сроков на 1-6 дней. Долгосрочные прогнозы обещают зиму с температурным режимом около или выше нормы в зависимости от региона, а температуру в марте 2021 года – выше среднеевропейских значений.

Ирина Барауля

Зачистка флота

## С ЗАДАЧЕЙ СПРАВИЛИСЬ!

**С возвращением флота к родным омским берегам работы у коллектива нефtezачистного комплекса ПАО «ИРП», безусловно, прибавилось в разы. И если за летний период было зачищено 38 судов различного класса, то в период массового захода судов в затон до конца навигации промывается практически столько же.**



Слева направо: механик котельной Н.И. Жетыбаев, оператор Т.С. Лазанчук, сменный механик С.Н. Шабалин

Массовая осенняя промывка флота на нефtezачистном комплексе началась, как обычно, в начале октября. Первыми на пропарку встали танкеры, перевозившие сырую нефть. В этом году 4 октября первым подошел ТН-739 – теплоход северной группы судов из числа тех, что были задействованы на доставке сырой нефти. Следом вернулась к родным берегам еще целая группа су-

дов, и так, согласно графику, вплоть до 10 ноября, в течение месяца цех зачистки обеспечен бесперебойной работой по подготовке флота к будущей навигации и для производства ремонтных работ в зимний период.

– Нынешняя навигация для работников зачистного цеха отличалась от сложившегося за многие годы стереотипа, – рассказывает начальник комплекса Юрий Владимирович Пестов. – Впервые за всю историю существования цеха нам пришлось изменить подходы к методике зачистки большегрузных танкеров. Если всегда мы пропаривали «Ленанефти» осенью, выскребали все остатки – тяжелые фракции, песок, парафинистые масла – зимой и на чисто промывали грузовые танки весной, то в этом году перед нами поставили задачу промыть четыре теплохода проекта Р-77 как можно быстрее и настолько качественно, чтобы они смогли после перевозки сырой нефти переключиться на доставку авиационного керосина. Мало того, что это нужно было сделать в сжатые сроки, чтобы не сорвать договорные обязательства перед заказчиками, это надо было сделать так, чтобы не пострадало качество светлых нефтепродуктов, под которые готовились танкеры.

К чести зачистников надо сказать, что с поставленной задачей они успешно справились. И каждый танкер подготовили под смену груза за 6 суток – своеобразный рекорд!

Коллектив нефtezачистного комплекса долгие годы отличался стабильностью и постоянством кадров. В этом году началось омоложение коллектива. Перемены произошли в цеховой котельной. Сюда пришел старший механик Н.И. Жетыбаев и операторы Т.С. Лазанчук и Л.И. Гордова, прошедшие специальное обучение на курсах подготовки. Молодежь под неусыпным оком ветеранов флота и старейших работников цеха сменных механиков котельной С.Н. Шабалина и А.Ф. Коростылева со всей ответственностью выполняет не только свои прямые должностные обязанности, но операторы еще и следят за санитарным состоянием цеха. А по-другому и быть не может! Когда 7 лет назад коллектив цеха был сокращен более чем на треть, оставшимся пришлось помимо эксплуатации оборудования взять на себя обязанности уборщиц и сторожей. За эти годы люди к неожиданно появившимся обязанностям привыкли и достойно справляются.

Если говорить о ветеранах цеха, то стоит отметить стабильную работу коллектива нефtezачистой станции. Это старший механик НЗС-3 Н.Н. Дроздов, сменные механики С.А. Долженко и В.А. Беккер, помощники механика А.Ф. Ведерников и А.П. Гутенев. Нельзя не отметить качественную работу сменных лаборантов И.В. Сулеймановой и Т.В. Утехиной, выполняющих к тому же обязанности по охране цеха. Большой вклад в работу цеха вносит машинист насосных установок-водитель-бульдозерист К.Е. Шаймерденов, при необходимости оказывающий слесарные работы на НЗС и в котельной.



Сменный механик НЗС-3 С.А. Долженко и помощник механика А.Ф. Ведерников

За октябрь практически весь транзитный флот Иртышского пароходства зачищен и подготовлен для зимнего отстоя. В ноябре промываются теплоходы, последними вырвавшиеся из ледового плена Арктики. Основываясь на многолетнем опыте, скорее всего, в конце первой декады будет промыто последнее судно – судно-сборщик СКПО, а затем наступит черед самой НЗС.

Нина Олениченко



Сменный лаборант И.В. Сулейманова



Машинист насосных установок – водитель-бульдозерист К.Е. Шаймерденов



## Капитальный ремонт

## «ШС-39» ПРОШЛА ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ

В последний календарный день сентября в присутствии эксперта Обь-Иртышского филиала Российского Речного Регистра прошли ходовые испытания теплохода «ШС-39», состоящего на балансе ЯНОУВПиС.

Для проведения капитального ремонта «тридцать девятой» был проведен ряд документальных процедур. В частности, технический отдел ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» разработал проект по замене главных двигателей на самоходной шаланде проекта 903А с последующим согласованием в Российском Речном Регистре, а финансисты разработали сметно-финансовый расчет стоимости с получением экспертного заключения. Документы прошли необходимое согласование в Федеральном агентстве морского и речного транспорта, документация была размещена на электронной площадке. После того, как был определен победитель, заключили контракт с подрядной организацией. В рамках капитального ремонта на судне заменили выработавшие свой ресурс главные дизель-редукторные агрегаты на базе 6ЧСП18/22 на более современные и экономичные ДРА марки WD10C190-15 производства КНР. В настоящий момент работы завершены, проведены ходовые испытания и получен акт внеочередного освидетельствования.

Кроме того, на «ШС-39» ведется средний ремонт согласно разработанной и утвержденной ведомости: ремонт общесудовых систем и электрооборудования, обслуживание рулевой гидравлической машины, изготвление и установка носовой мачты, ремонт муфты отбора мощности, ремонт и замена защитных кожухов механизма открытия-закрытия створок. После завершения всех вышеперечисленных работ «ШС-39» предьявят ко II этапу очередного освидетельствования, чтобы затем ввести в эксплуатацию.

## Инновации

## ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПУТИ

Более трех десятков фонарей с системой удаленного мониторинга, так называемые «умные головы», установлены на реках, обслуживаемых четырьмя филиалами ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

В частности, путейцами Омского РВПиС установлено 20 таких фонарей, по пять штук работают на реках в границах Тобольского, Сургутского РВПиС и на водных объектах Ханты-Мансийского ОУВПиС. Впервые такие фонари стали устанавливать в навигационный период 2018 года. «Умные головы» способны передать реальную картину состояния буя и фонаря: дать представление о местоположении (координаты), крене, сносе, ударе первого и работоспособности, напряжении – второго. Возможность получить данные о состоянии навигационного оборудования (в данном случае – буя и фонаря) в режиме реального времени позволяет сократить временные затраты на обслуживание плавучих знаков и фонарей, что, в свою очередь, приводит к уменьшению расходов на обслуживание водных путей.

Кроме того, в Сургутском филиале введены в эксплуатацию новые навигационные створные фонари «БЭПА-9». Они предназначены для береговых навигационных знаков в период освещения. В состав «БЭПА-9» входит проблемный аппарат со встроенным датчиком освещенности, поворотный кронштейн с возможностью использования фонаря в

двух плоскостях, кроме того, есть защитные козырьки и крепежи. Как рассказали в Сургутском РВПиС, эти створные фонари гораздо современнее своих предшественников, обладают более высокой дальностью видимости, отличаются надежностью сборки и долговечной работой. Специалисты отмечают также ударопрочный пластиковый корпус, низкое энергопотребление, защиту от перенапряжений и возможность регулировки по горизонту и углу места. Сейчас в Сургутском районе водных путей и судоходства действует более двух десятков навигационных створных фонарей «БЭПА-9».

В настоящее время во всех филиалах ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» действует 1805 современных технологичных фонарей. Работа по внедрению этого важнейшего для безопасности судоходства оборудования будет продолжаться до полного обновления морально устаревших осветительных приборов. Важно отметить, что современные технологичные фонари надежны, компактны и имеют оперативную функцию переключения режима свечения огня согласно ГОСТу 26600-98 (знаки навигационные внутренних судоходных путей) без конструктивных изменений или замены фотоавтомата.



В учебных заведениях отрасли

## ТРЕНДЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

24-го и 25 сентября директор Омского института водного транспорта Е.А. Заславская по приглашению ректора Сибирского государственного университета водного транспорта Т.И. Зайко стала участником третьего форума «Транспортное образование и наука», который проходил в Москве.

Сегодня мы беседуем с Е.А. Заславской о прошедшем форуме и о будущем транспортного образования в РФ.

– Елена Алексеевна, поделитесь своими впечатлениями от форума с нашими читателями.

– Форум был очень интересным. На нем присутствовали знаковые лица, представители органов государственной власти, транспортных организаций и компаний, ректоры транспортных вузов России и общественные деятели, неравнодушно относящиеся к развитию отрасли в стране. Интересна конференция была тем, что во время ее проведения проходили прямые включения со студентами и курсантами отраслевых вузов. Студенты имели возможность рассказать большой публике о своем вузе, о тенденциях в обучении, поделились мнением об организации дистанционного обучения.

– Одним из спикеров на форуме был первый заместитель министра транспорта Иннокентий Алафинов...

– Да, все верно. Обращаясь к участникам форума, Иннокентий Алафинов подчеркнул, что развитие нашей отрасли невозможно без качественного образования, и Минтранс России уделяет этому должное внимание. Вузы сейчас должны перестраивать свою работу – быть драйверами в экономике, понимать, как должна происходить цифровизация и образование будущего. Внешние вызовы говорят о том, что мы уже перешагнули в новый этап развития вуза. Сейчас некогда обсуждать плюсы и минусы дистанционного обучения. Задача управленческих команд вузов – плавный переход в новую цифровую действительность. Поиск платформ для реализации идей, поиск новых форм и методов преподавания. Дистант показал, что многие вузы не готовы к изменениям в сжатые сроки.

Заместитель министра транспорта затронул тему дистанционного образования. По его мнению, такой формат может применяться и при очной форме обучения, например, для того чтобы студент мог вернуться к пройденному материалу в процессе подготовки к экзамену. Был приведен пример Российского университета транспорта, в котором имеются специальные боксы, которые позволяют записывать объемные лекции. Очень

интересный опыт, который нужно брать на вооружение.

– Опыт развития интересный, но ведь все упирается в финансирование?

– Несомненно. Сегодня государство осознает эту проблему. Целевые субсидии на развитие и обеспечение организации дистанционного обучения в вузах будут. Первые лица заявляли об этом смело и уверенно. Я думаю, что в ближайшей перспективе наш вуз тоже сможет создать на своей базе звукозаписывающую студию, которая позволит создавать профессиональные лекции. Сегодня глобальные вызовы стали толчком к революционным изменениям. Понятно, что все решения должны быть взвешенными и продуманными, но эти решения должны быть направлены на позитивные изменения, а не на то, чтобы вспоминать о том, как было.

– Елена Алексеевна, вы настроены решительно и оптимистично.

– А по-другому я не умею, да и не хочу! Идеи, обсуждаемые на форуме, мне импонируют. Бывают трудности, но мы с вами люди флотские и понимаем, что трудности – это возможности для дальнейшего развития, а не застой. Коллектив нашего института не привык жаловаться на трудности. Мы достаточно гибкие, и это показала сама жизнь. В марте мы за несколько дней организовали безболезненный процесс перехода на дистанционную форму. Задел для реализации такой формы обучения у нас был.

– Хорошо, что у вуза есть информационные платформы для реализации дистанционного обучения. Но встает вопрос о роли преподавателя в современном мире.

– Этот вопрос обсуждался на форуме. Как-то спонтанно возникла дискуссия по поводу фигуры современного преподавателя. Дискуссия была достаточно интересной. Кто-то придерживается традиционной точки зрения, говоря о том, что преподаватель для студентов «истина в последней инстанции», кто-то уже давно пропагандирует идеи тьюторства и наставничества. Мне близка идея, которая сочетает в себе образ преподавателя-наставника, обладающего высоким уровнем знаний в своей предметной области. Помимо этого,



Слева направо: Е.А. Лаврентьева, председатель Федерального УМО, г. Санкт-Петербург, Т.И. Зайко, ректор СГУВТ, г. Новосибирск, Е.А. Заславская, директор ОИВТ, г. Омск

если раньше вуз прислушивался к пожеланиям работодателей, относящихся к уровню подготовки будущих специалистов, то сегодня, наоборот, образовательное учреждение должно работать на опережение и готовить специалистов, имеющих не только набор профессиональных компетенций.

– А какие еще компетенции должны быть у конкурентного специалиста?

– Сейчас это можно называть soft skills – надпрофессиональные навыки, которые не относятся к должностным обязанностям и знаниям. Это умение быть гибким, бесконфликтно решать вопросы, связанные с технологическими циклами, умение правильно выстраивать коммуникации, это эмоциональный интеллект.

– Помимо этого, специалист должен обладать социальной ответственностью?

– Совершенно верно и актуально в разрезе отрасли водного транспорта. Ответственность специалистов сегодня колоссальная. Это ответственность по сохранению экосистемы рек и морей, это ответственность за живучесть судна, за груз, который оно перевозит. Ответственность за команду, за людей, у которых на берегу остались дети, родители. Сейчас только ленивый не говорит о том, что нужно создавать бережливое производство. Но нам еще

предстоит понять суть бережливости. Это все должно воспитываться в вузе, прививаться будущим специалистам. Нужно уже сейчас разрабатывать в рамках учебных планов дополнительные курсы, в которых бы эти вопросы обсуждались со студентами и курсантами.

– Для этого нужны не только преподаватели, но по большому счету наставники, имеющие опыт работы в отрасли.

– Вы правильно это подметили. Проблема наставничества на форуме затрагивали несколько раз. Наставник – это лицо, которое может передать профессиональные знания и жизненный опыт. Особо остро тема звучит в условиях прохождения производственной практики. Молодые парни приходят на флот и сталкиваются со многими проблемами и вопросами, ответы на которые они не знают. Это касается, прежде всего, отношений внутри коллектива. И вот тут-то наставник приходит им на помощь. Прежде, чем ребята пойдут в навигацию, с ними нужно проработать многие вопросы, в том числе настроить на позитивный лад, объяснить, что они теперь несут ответственность и сойти на берег во время навигации – это значит подвести капитана, подвести свое учебное заведение. Если говорить высокопарно, то подвести свою страну,

которая вкладывает бюджетное финансирование в то, чтобы курсант, студент получили достойное образование, бесплатное питание, обмундирование в процессе обучения. Это колоссальные затраты государства на подготовку кадров для региона и страны в целом. В направлении развития наставничества нашему учебному заведению совместно с работодателями нужно проработать механизм реализации. Мы работаем над этим вопросом вместе с попечительским советом.

– В последнее время мы наблюдаем спрос на получение среднего профессионального образования...

– И это не случайно. Сегодня на уровне государства говорят о том, что нужно развивать систему среднего профессионального образования. Обновлять лабораторную базу. На форуме много рассказывалось о движении «Worldskills» и о тех возможностях, что оно дает. Были обозначены тренды в развитии движения.

– Елена Алексеевна, что стало итоговым документом форума?

– Концепция транспортного образования до 2035 года. Видение развития транспортной отрасли на перспективу есть. Нужно расширять концепцию отдельных программ по отраслям транспорта. Мне импонирует то, что на уровне органов исполнительной власти есть понимание того, что сидеть сложа руки не получится. Вузы должны стать лидерами изменений, драйверами в своем регионе, настраивать работодателей на изменение подходов к прохождению практики курсантами, студентами, внедрять систему наставничества. Несмотря на то, что Омский институт водного транспорта небольшой, мы должны быть готовыми к изменениям, быть готовыми внедрять новую лабораторную базу в учебный процесс. Профессорско-преподавательский состав – это наши лидеры изменений, и от того, насколько они готовы отвечать внешним вызовам, настолько успешен будет выпускник Омского института водного транспорта.

– Елена Алексеевна, спасибо за содержательную и интересную беседу. Беседовала Татьяна Никишкина, заместитель директора по РМИ ОИВТ



Поздравляем с юбилеем!

## МЫ ЖЕЛАЕМ СЧАСТЬЯ ВАМ!

Работа бухгалтера сложна и невероятно ответственна, хоть зачастую и остается незаметной. Она требует большой отдачи, скрупулёзности, аккуратности, находчивости, внимательности и обширных знаний. Не каждый способен справиться с такими объемами работы и с таким объемом ответственности. Нужно действительно любить свое дело и обладать невероятным трудолюбием, чтобы работать бухгалтером.



Яркий пример человека, который сочетает в себе все эти качества и достоинства, – Лариса Николаевна Попова. Она посвятила своему любимому делу 32 года. В этом году Лариса Николаевна отмечает двойной юбилей – 60-летие и 25 лет работы в должности заместителя главного бухгалтера.

Высококласный профессионал, знаток своего дела, чуткая и отзывчивая коллега. Её труд многократно отмечался почетными грамотами и благодарностями. Она щедро делится опытом с молодыми специалистами и сама не перестает учиться и познавать новое. Лариса Николаевна невероятно душевный человек, потрясающая мама двоих сыновей, уникальная бабушка пяте-

рых внуков. Бок о бок со своим мужем Поповым Павлом Ивановичем уже много лет трудятся на одном предприятии – в Иртышском пароходстве. Их долгий и верный союз служит примером многим из нас.

Бодрость и энергия Ларисы Николаевны заразительна и не перестает удивлять, а ее девиз «Неприятность эту мы переживем» не раз помогала справиться с трудностями и проблемами не только на работе, но и в жизни. Она никогда не остается равнодушной и всегда готова прийти на помощь. В 2003 году Лариса Николаевна была награждена нагрудным знаком «Почетный донор».

13 сентября Лариса Николаевна отметила свой юбилей. Руководство и коллектив ПАО «ИРП» сердечно поздравили юбиляру и пожелали ей дальнейших успехов в профессиональной деятельности, крепкого здоровья и благополучия!

**Олеся Бакланова,**  
ведущий бухгалтер ПАО «ИРП»

Биография успеха

## СЕКРЕТЫ КАРЬЕРЫ – В СЛУЖЕНИИ ДЕЛУ

25 сентября бывший начальник Ханты-Мансийского окружного управления водных путей и судоходства Алексей Егорович Барышников отметил 80-летний юбилей.

Алексей Егорович проработал в сфере речного транспорта 50 лет! Начав свою трудовую деятельность после окончания Новосибирского института водного транспорта в 1963 году помощником прораба, в 1965 году он уже был назначен главным инженером техучастка. На этой должности Алексей Егорович проработал 16 лет, непосредственно руководил техническим перевооружением путевого хозяйства, внедрением передовых методов труда на обслуживаемых водных путях и в 1981 году был назначен начальником техучастка.

В 1987 году А.Е. Барышников был переведен в Иртышское бассейновое управление пути главным инженером. Проработав на этой должности 6 лет, в 1993 году Алексей Егорович вернулся в Ханты-Мансийское окружное управление водных путей (созданное на основе бывшего техучастка) на должность начальника и проработал еще 20 лет вплоть до выхода на заслуженный отдых в 2013 году.

Вся его трудовая деятельность была неразрывно связана с интенсивным развитием путе-



вого хозяйства бассейна, вызванного освоением нефтегазовых месторождений Тюменской области.

За вклад в развитие водных путей Обь-Иртышского бассейна Алексей Егорович включен в шестую энциклопедию «Лучшие люди России», имеет государственные и ведомственные награды: медали «За трудовую доблесть» и «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», нагрудные знаки Министерства транспорта Российской Федерации «Почетный работник речного флота», «Почетный работник транспорта России», почетные звания «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» и «Заслуженный работник транспорта Ханты-Мансийского автономного округа-Югры».

Руководитель ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Р.А. Чесноков лично поздравил юбиляра и вручил медаль «За заслуги перед флотом». На страницах газеты еще раз от души поздравляем Алексея Егоровича и желаем здоровья, долгих лет жизни, счастья и удачи во всех начинаниях!

**Коллектив Ханты-Мансийского ОУВПиС**

Репортаж

## ОДИН ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ

Утро нового дня. В Омском районе водных путей и судоходства начинается рабочий процесс. И если сотрудники большинства служб только включили компьютеры, встали за штурвалы или станки, то для диспетчерской службы это время пересменки.



Главный диспетчер по движению флота Ю.В. Ленинг выходит на связь

**8-00.** За компьютер садится главный диспетчер по движению флота Ю.В. Ленинг. Ее задача на ближайшее время – проверить и внести правку в информацию, которая уже в 9-00 должна уйти в диспетчерскую службу управления. В сводке сведения об отметках уровней воды по опорным гидрологическим постам; о наименьшей глубине и ширине судового хода с указанием лимитирующих перекатов; об открытии и закрытии дополнительных судовых ходов или отдельных участков пути и многое другое. Эту информацию собирает дежуривший ночью диспетчер, а Юлия Вадимовна проверяет, вносит при необходимости корректировки, добавляет информацию о работе стороннего флота: перевозимых грузах, добыче песка и др. Параллельно с этим главный диспетчер общается с инспекторами государственного портового контроля, отправляет в рейс теплоходы.

В должности инженера-диспетчера по движению флота Юлия Вадимовна Ленинг отработала 12 лет. А последние три месяца занимает должность главного диспетчера по движению флота, сменив на этом ответственном посту Константина Олеговича Жулина, ставшего первым замом руководителя Учреждения.

Всего в диспетчерской Омского района водных путей и судоходства

трудится 5 человек. Однако работы настолько много, и она настолько многолика, что порой кажется, и 10 было бы мало.

**9-00.** Сводки переданы, флот отправлен к местам дислокации, проведены все проверки.

**10-00.** Инженер-диспетчер по движению флота Е.Б. Попова выходит на радиосвязь. Это самый надежный канал связи: он не зависит от возможного обрыва проводов, потери спутников и других неприятностей. Собирается информация о ЧС, посадках на мель и других рабочих вопросах. Следующий сеанс связи в 13-00. К нему нужно собрать и подготовить информацию. Екатерина Борисовна в сложнейшей, казалось бы, аппаратуре ориентируется как рыба в воде: шутка ли, отработала диспетчером более двух десятков лет.

– В нашей работе самое важное – внимательность и ответственность. Слишком дорого может обойтись несобранность, – уверена Екатерина Борисовна.

Вечером на связь выйдет уже дежурный в ночную смену, он будет передавать и собирать данные в 18-00 и 22-00.

– Чаще всего неприятности происходят ночью: например, столкнулись два судна в границах наших водных путей. И неважно, наши это суда или сторонние: дежурный диспетчер при-

нимает информацию, доносит ее до руководителей, а утром она обязательно попадет ко мне в сводку, – рассказывает Юлия Вадимовна.

Тот факт, что в диспетчерской Омского РВПиС умеют работать оперативно, доказывает молниеносная реакция сотрудников на какие-то внештатные ситуации. Недавний пример: в 13-45 воскресенья (27 сентября) в диспетчерскую сообщили о наличии масляного пятна на Иртыше в районе села Троицкого. Уже в 17-00 чуть ниже по течению были установлены боновые заграждения. Всего за несколько часов сотрудники приняли информацию, отправили на место специалистов, установили боны.

Впрочем, рутинной работы тоже хватает.

**14-00.** На связь выходит теплоход «Орлан». Он выполняет рейс по про-

на время рейса, выдать диспетчерское распоряжение.

– Первое время, когда только начинаешь работать, – очень сложно. Информации много, она разная, а ты еще не во все вник... Но поблажек никто не даст, внимательность должна быть на высоте: от информации, которую передает и принимает диспетчер, без преувеличения зависит безопасность экипажей судов, – говорит Ю.В. Ленинг.

**15-30.** Раздается очередной телефонный звонок. На том конце провода запрашивают информацию об ушедших в рейс теплоходах, остатках топлива, количестве сотрудников на местах.

Свои коррективы в работу диспетчерской пути в этом году внесла пандемия коронавируса. Помимо всего прочего, диспетчеры собирают информацию от всех филиалов о количестве заболев-



Инженер-диспетчер по движению флота Е.Б. Попова и Ю.В. Ленинг обсуждают рабочие моменты

верке судов с инспекторами государственного портового контроля. Диспетчер принимает информацию о местоположении судна, остатках топлива, решает рабочие вопросы. А перед тем, как выпустить «Орлана» в рейс, нужно было собрать данные о готовности судна, обеспечении топливом, снабдить капитана данными о погоде

ших сотрудников, составляют сводную таблицу, направляют руководству.

**16-00–17-00.** Рабочий день близится к завершению. Самое время составить план на следующий день, оставить задачи пришедшему на смену дежурному диспетчеру...

**Ирина Барауля**

Навигация завершена

## ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ



В самом северном филиале ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» – Ямало-Ненецком окружном управлении водных путей и судоходства – в рамках выполнения государственного задания в конце октября происходило полное снятие средств навигационного ограждения и завершение навигации. Обстановочные суда переходят в режим зимнего отстоя. После снятия навигационных знаков на реке Надьме разоружён теплоход «А. Шалгин», а на крупных боковых реках Пур и Таз разоружились теплоходы «Колпица», «Феникс», «Сойка», «Цесарка», «Снегирь». Снято СНО в Обско-Тазовской губе, в дельте реки Оби с боковыми притоками и на реке Оби до города Салехарда. Весь путевой флот от Салехарда и ниже находится в местах плановых отстойных пунктов. На верхнем прорабском участке завершили работу теплоходы «Луток», «Фламинго», «Журавль», «Сова», «Буревестник».





## Кадровая политика

## К ОБОЮДНОЙ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТИ

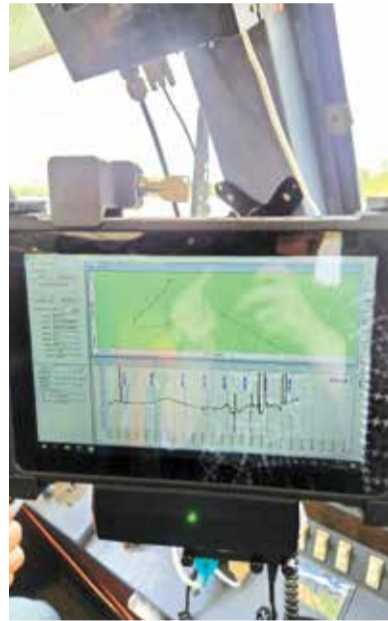
**Для студента производственная практика – неотъемлемая часть учебного процесса, помогающая сориентироваться и найти себя в профессии. Для предприятия производственная практика хоть и связана с рядом трудностей, однако является прекрасной возможностью присмотреть себе молодых специалистов заранее и привлечь ценные молодые кадры.**

С 1 сентября АО «Омский речной порт» открыло двери своего предприятия для прохождения производственной практики для курсантов Омского института водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта» и Бюджетного профессионального образовательного учреждения Омской области «Омский региональный многопрофильный колледж».

Производственная практика для студента часто становится отправной точкой его профессиональной карьеры. Производственная практика в АО «Омский речной порт» – это практическая часть образовательного процесса, происходящая в организации

в режиме реальной рабочей недели. В период прохождения практики на студентов распространяются все правила внутреннего распорядка и общие правила охраны труда, что дает ребятам возможность почувствовать себя полноценными работниками предприятия. Будущие специалисты вместе с опытными наставниками попробовали себя в нескольких направлениях: в работе в цехах и подразделениях порта и на теплоходах. Курсанты на практике получили начальный опыт, которого так не хватает молодым специалистам при устройстве на работу после обучения.

**Татьяна Падалко, начальник отдела кадров АО «Омский речной порт»**

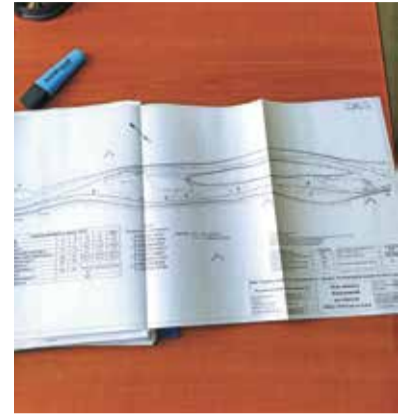


Всего в рамках навигационного периода 2020 года было запланировано оплавывание на участках рек бассейна общей протяженностью более 4000 км. Работа велась во всех филиалах учреждения. Главная ее задача – выявить и устранить недочеты и неточности, которые были допущены

при создании электронных навигационных карт (ЭНК).

Оплавывание выполнялось с использованием многофункциональной навигационной системы UniSailor MFD 12, которая отображает ЭНК и позволяет в полной мере оценить качество подготовленных ячеек. Данное оборудование получено в июле 2020 года в рамках договора на тестирование, заключенного с официальным дилером компании Транзас – ООО «Аларм-РНС».

По окончании оплавывания электронных навигационных карт в межнавигационный период специалисты проведут анализ полученных данных



и составят отчет. Он поможет оценить качество ранее созданных ЭНК.



## Будни судоремонта

## СТАВКА НА КАДРЫ

**Навигация подходит к завершению, и сейчас наступает время, когда судовладельцы должны определиться с выбором предприятия, на котором их суда будут отремонтированы и подготовлены к эксплуатации следующим летом. АО «Сургутское судоремонтное предприятие» – одно из них. И это закономерно.**

Как известно, в судоремонтном производстве не может быть случайных людей и рабочих низкой квалификации. Слишком специфичные задания приходится выполнять. Тут без знаний, опыта, мастерства не обойтись. Все работы жестко регулируются контролирующим органом – Российским Речным Регистром, и любое, самое незначительное расхождение с ним недопустимо, поэтому ставка на кадры является определяющей!

В АО «Сургутское судоремонтное предприятие» трудятся проверенные, надежные люди, не один десяток лет отдавшие этой организации. О некоторых из них – сегодняшний рассказ.

**Дулов Владимир Алексеевич**, начальник ремонтно-механических мастерских, всю жизнь работает в Сургуте. Трудовую деятельность в отрасли начал в Сургутском речном порту Иртышского речного пароходства в 1973 году. В 1981 году из состава порта была выделена Сургутская РЭБ флота, которая в результате множества преобразований с июля 2004 года стала АО «Сургутское судоремонтное предприятие», где В.А. Дулов так и продолжает трудиться.

Трудолюбивый, исполнительный, энергичный, он постоянно повышал свой профессиональный уровень, начав когда-то с рулевого-моториста, овладев специальностью газосварщика, дослужившись до начальника корпусно-сварочного участка, в настоящее время работает начальником ремонтно-механических мастерских, объединяющих корпусно-сварочный и слесарно-механический участки. Начав работу на предприятии с истоков,



В.А. Дулов, начальник РММ

он, не имея высшего образования, являясь теоретиком-практиком, своим умом и способностями овладел тонкостями работы. Познав азы специальности газосварщика, знает все нюансы этой работы, контролирует все технологические процессы. Технически грамотно производит производственные расчеты, хорошо разбирается в чертежах. Обоснованно отстаивает свою точку зрения в производственных вопросах.

Обладая большим опытом работы и практическими знаниями, будучи хорошим организатором, требовательным руководителем, он эффективно и грамотно планирует работу своих подчиненных, является наставником молодых рабочих. На IV Региональном чемпионате «Молодые профессионалы» (WorldSkills Russia), который проходил два года назад в Сургуте, представители

сургутских предприятий работали в качестве экспертов по всем компетенциям чемпионата. Одним из них был начальник ремонтно-механических мастерских В.А. Дулов. Его приглашали работать в качестве эксперта в компетенции «Сварочные технологии».

Его профессиональный опыт, высокий уровень трудоспособности, личные деловые и руководящие качества, умение планировать и контролировать работу всегда приводят к хорошим результатам и качественному своевременному выполнению работ. В.А. Дулов внес большой вклад в развитие отрасли: при его участии и под его руководством за 48 лет работы отремонтированы сотни судов. За до-



А.В. Гавшин. Устройство клюзов судна. Работы по замене корпуса баржи «МП-3057» пр. Р-56 с набором и подкреплением палубного пространства под наблюдением РРР. Заказчик – ООО «Сибгидропроект»

бросовестный труд и внесенный вклад он неоднократно поощрялся руководством предприятий почетными грамотами и благодарственными письмами. В 1985 году Постановлением коллегии МРФ РСФСР был награжден медалью «Ударник одиннадцатой пятилетки», имеет звание «Ветеран труда». Человек с открытой душой, с юмором, терпеливо объясняет технические задачи. Рабочие ему доверяют.

Впрочем, таким зубрам в деле судоремонта, как судокорпусники А.В. Гавшин и И.П. Станчак, и объяснять приходится по минимуму – схватывают все на лету! Сказывается многолетний опыт и профессиональное мастерство.

**Игорь Петрович Станчак** пришел на предприятие слесарем-судоремонтником 35 лет назад, постепенно повысил свой разряд, освоил квалификацию трубопроводчика, пять лет работал в должности мастера слесарного участка РММ. Последние 10 лет трудится слесарем-ремонтником 5-го разряда.

Специалист высокой квалификации, ответственный, имеет большой опыт работы на токарных, фрезерных, расточных станках. Его отличает умение принимать эффективные решения в сложных нестандартных ситуациях.

Имеет благодарственные письма и почетную грамоту «За добросовестный труд и верность избранной профессии».

**Гавшин Александр Васильевич** начал трудиться газосварщиком на предприятии еще в 1981 году. Затем после значительного перерыва вернулся уже более опытным и высоко-



И.П. Станчак. Правка гребного вала теплохода проекта Р-376

квалифицированным специалистом. В 2004 году принят в ремонтно-механические мастерские электросварщиком ручной сварки 5-го разряда. В настоящее время работает бригадиром газосварщиков. Опыт и ответственность позволяют выполнять ремонтные работы по сборке, сварке корпусов судов разных проектов на высоком профессиональном уровне. Учит и передает опыт начинающим сварщикам-судостроителям.

Неоднократно награждался почетными грамотами и ценными подарками, пользуется авторитетом в коллективе, имеет почетную грамоту «За добросовестный труд» и благодарственное письмо администрации города Сургута «За многолетний добросовестный труд, большой личный вклад в развитие судоремонтной отрасли в городе».

**Нина Олениченко**



## ИГРАЯ С ВОЛНАМИ СУДЬБЫ

**Президент Российской Федерации В.В. Путин в одном из выступлений призвал изучать и применять советское наследие. СССР был страной со своими традициями и устоями. Патриотизм был не абстрактным понятием. Люди совершали трудовые подвиги и свято верили, что вклад каждого приведет к процветанию Родины и сделает жизнь лучше. История Иртышского пароходства в эти годы тоже была отмечена массовым трудовым энтузиазмом. Имена выпускников Омского речного училища – лауреатов Государственных премий В.И. Евдокимова, М.П. Листопадова, Ю.И. Шульмана, Н.П. Карнауха, А.И. Бутакова, Н.П. Максимова – заслуживают благодарности и не просто упоминания, а отдельного рассказа о каждом.**

Когда слушаешь рассказы лауреата Государственной премии Совета Министров СССР, специалиста высшего класса, победителя многих социалистических соревнований капитана Николая Павловича Максимова о работе на флоте, в воображении возникают картины северных рек и мощных большегрузных судов, покоряющих эти реки. Ну и, конечно, выносливые, трудолюбивые и суровые речники под руководством умелого и опытного, обветренного, как скалы, капитана. В такие минуты бывает жаль, что нет под рукой кисти и мольберта.

Представить можно и такую картину: скромный мальчик из сельской глубинки, из далекого Больше-реченского села Кирсанова сидит на берегу Иртыша и любуется величавой и могучей рекой. Он задумчиво провожает взглядом проходящие мимо теплоходы и в мечтах представляет себя за штурвалом, умело управляющим этими мощными судами.

Как известно, мечты должны сбываться, и Коля Максимов, окончив школу, поступает в Омское речное училище на судоводительское отделение. Начальником судоводительского отделения в 70-е годы был капитан третьего ранга Анатолий Павлович Лукин, по-военному строгий, но справедливый. Запомнилась групповая практика на теплоходе «ОТ-811», на котором шли до Усть-Ишима. Руководил практикой преподаватель спецлоции капитан Николай Яковлевич Петренко, профессионал, исключительно знающий реку, каждую перевалку на ней, все буи и створы. Его рассказы и объяснения теоретического материала были захватывающими. Курсанту Максиму преподаватель Н.Я. Петренко доверил штурвал, и это произвело неизгладимое впечатление на юношу. К тому же он тогда твердо запомнил: чтобы управлять теплоходом, нужно очень хорошо учиться и отлично освоить судоводительскую науку. А еще больше убедился в этом, когда перед Салехардом попали в шторм. Это был первый опыт борьбы со стихией. При северном ветре волна на Оби была такая, что рвало стальные тросы.

На третьем курсе начальник производственной практики Б.Д. Квасников организовал для ребят экскурсию на судоремонтный завод. Николай впервые увидел отстой судов. Надо сказать, что в 70-е годы это было впечатляющее зрелище. Если посмотреть глазами художника или фотографа, то с высоты птичьего полета картина напоминает ожерелье: дугообразная нить берега, а на ней, плотно прижавшись друг к другу, расположились стройные ряды «драгоценных камней» – огромное количество судов, поражающих своей мощью и красотой.

В 1973 году курсант Максимов проходил практику на новом теплоходе «ОТ-225» на линии Томск-Сургут. Четыре баржи по 12 тысяч тонн возили песчано-гравийную смесь. Механиком был известный в Иртышском пароходстве Л.И. Соколов. Вахты были по 4 часа. Леонид Иванович умело «натаскивал» молодых ребят на судовождение. Вот тогда понял Николай Максимов, что может управлять этой мощью, полюбить технику и по-настоящему влюбился в свою профессию.

В 1974 году окончил ОРУ с дипломами второго штурмана-второго помощника механика. При распределении был в первой десятке, так как успешно учился и отлично зарекомендовал себя во время прохождения практики.

Одну навигацию молодой специалист Николай Максимов отработал вторым штурманом на «СТ-138». Затем его призвали на срочную службу в армию. Служил в ГДР, в инженерных войсках, во взводе инженерной разведки. И здесь Николай проявил себя как грамотный специалист, хорошо разбирающийся в технике. За рядовым бойцом командование закрепилось звание. Задача состояла в его обслуживании, определении мест дислокации, наведении мостовых паромных переправ. Во время службы Николай с благодарностью вспоминал преподавателей речного училища. Армейская дисциплина, строевая подготовка, спортивная закалка – все, что получил во время учебы, пригодилось. А успешного проведения

инженерной разведки не могло бы быть без хорошего знания такого предмета, как черчение.

После службы в армии работал на теплоходах «ОТ-811», «ОТ-2019». Затем были две навигации с капитаном Л.И. Соколовым на «ОТ-2024». Зная жесткий и требовательный характер Соколова, Николай опасался: «Оправдаю ли доверие?», но сработались, наставник оценил упорство, трудолюбие, ответственность, грамотность первого штурмана. Ходили по линии Сургут-Надым. Работали самоотверженно, водили тяжеловесные толкаемые составы в районы Тюменского Севера. Николай Павлович всегда ответственно относился к выполнению поставленной перед экипажем задачи, приобретая бесценный опыт и профессионализм. Вскоре понял, что может управлять теплоходом самостоятельно. Л.И. Соколов дал рекомендацию в отдел кадров Иртышского пароходства. Так, в 26 лет Н.П. Максимов стал капитаном. Работал на теплоходах «ОТ-2017», «Ленанефть-2037». Шаг за шагом, от навигации к навигации добивался все больших успехов. В 1986 году ему было присвоено звание «Специалист высшего класса», в 1987-м вручили медаль



На встрече с курсантами. Н.П. Максимов – в центре

«За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири». А годом раньше была присуждена премия Совета Министров СССР за разработку и внедрение на речном транспорте большегрузных толкаемых составов.

В 1978 году капитан М.П. Листопадов провел состав методом толкания весом 27 тысяч тонн. Он разработал схему толкания большегрузных барж. Инициативу подхватил Н.П. Максимов. Толкали сразу шесть барж с грузом в 14-16 тонн. Чтобы пройти сложные участки реки, капитан должен обладать стальными нервами, железной волей, а главное – непревзойденным мастерством. Предприятиям вменялось в обязанность полностью готовить баржи к эксплуатации. Формирование составов шло около 6 часов. Чтобы ускорить процесс и сделать работу более эффективной, экипаж под руководством капитана Максимова одним из первых в пароходстве стал выполнять самостоятельно рейдово-маневровые работы.

О профессионализме и высокой ответственности Николая Павловича свидетельствует такой случай. В устье реки Конды возле пристани Тюли его экипаж гравил лес на Павлодар. Связали шесть барж. Груз был навален почти до стекол рубки. Капитанская вахта закончилась, нужно было хоть немного отдохнуть. Проснулся от сильной вибрации. На Кировском повороте было мощное вращение воды за счет перепада глубин по рельефу дна. На выходе была лагуна, а состав был на стремнине, его могло развернуть течением и прижать к отмели. Николай Павлович стремительно выскочил из каюты, даже не успев надеть верхнюю одежду, подбежал к штурвалу и вырулил так, что оташник пошел ровным, спокойным ходом. После этого случая старпом говорил: «Наш Палыч закрутит в любую сторону».

В июне 1986 года в День речника «ОТ-2017» шел из Надыма. Было холодное северное лето. Экипаж в фуфайках, в шапках-ушанках. Приходит радиogramма: «Н.П. Максиму срочно приехать в Москву». Капитана из Тобольска на АН-2 переправляют в Омск, а здесь жара – девушки ходят в сарафанчиках. Кассир в аэропорту безапелляционно отвечает: «Билетов

нет». Николай объяснил ситуацию, разговор случайно услышал начальник аэропорта и коротко отрезал: «Отправить первым же рейсом».

В Москве торжественно вручили диплом лауреата, радиоприемник советского производства, пригласительный билет в гостиницу «Россия» на вечер, посвященный Дню речника. Позже, уже в Омске, перечислили денежную премию. На собеседовании с чиновниками министерства можно было задавать вопросы и вносить предложения по организации более эффективной работы на речном транспорте. Николай Павлович, всегда занимающий активную жизненную позицию, спросил: «Нельзя ли внедрить на судах более современную радиосвязь?» (В то время эксплуатировались устаревшие радиостанции «Иртыш» и «Волна».) Руководство обещало рассмотреть этот вопрос.

В 90-е годы, когда грузопоток резко упал и ходили в основном по ближним рейдам, судам-двухтысячникам не всегда доставалось выполнять их прямую работу – буксировать тяжеловесные составы. Но даже в перестроечных условиях экипажу капитана Максимова удавалось выполнять план более чем на 100 процентов. Николай Павлович никогда не искал «пригретых» мест, самостоятельно прошел суровую школу жизни, приобрел колоссальный опыт. Его глубокие знания о большегрузных составах помогли успешно работать, даже когда прежнего размаха уже не было. Часто норма пребывания на капитанском мостике перекрывалась в несколько раз. Но свои заслуги Николай Павлович не считает, он больше говорит о флотском братстве, о том, как везло ему с людьми, которые работали в экипажах.

Н.П. Максимов за время работы на флоте побывал в каждом уголке Обь-Иртышского бассейна и за его пределами. В 1998 году он, имея огромный опыт работы на буксирных сухогрузных судах, поднялся на капитанский мостик теплохода «Ленанефть-2037». Работали в Заполярье на перевозках сырой нефти из поселков Андры и Нумги до Трехбугорного мыса. Груз с нетерпением ждали геологи, нефтяники, пограничники, моряки.

*– Работа была ювелирной, – вспоминает Николай Павлович, – река частенько преподносит сюрпризы, уровень адреналина так повышается, что не надо никакого экстрима.*

В 2008 году попробовал свои силы в международной судоходной компании «Палмали». Другой район плавания, условия, климат, люди... На теплоходе «Бразерс-7» из Волгограда возили дизельное топливо по Керченскому проливу в Грецию, Турцию, Болгарию. На Николая Павловича как будто обрушилась лавина – должность старпома подразумевала работу с огромным количеством документации, нужно было осваивать компьютер, учить английский язык. Условия в открытом море другие. И тут помогли усердие, трудолюбие, флотская смекалка. Правда, опять времени на отдых практически не было. До всего доходил самостоятельно, уединялся, штудировал литературу. Опыт, практика и обладание базовыми навыками, как всегда, пригодились, по плечу оказались и новые технологии.

Главное, Максимов в любой ситуации всегда остается честным и порядочным человеком не только перед друзьями, но и перед самим собой. Он прямолинеен, смел в своих действиях и поступках, не терпит безответственности и чинопочитания. Отважен и отзывчив, всегда придет на помощь товарищу. Экипажи старался подбирать под стать себе – честных, надежных, ответственных людей. И они относились к командиру с уважением, знали, что он строг, но справедлив.

У Николая Павловича крепкая семья. Сын Евгений тоже окончил Омское речное училище. Растет внук Дмитрий. Как и дед, увлекается спортом, делает первые успехи в лыжных гонках. И техникой интересуется – уверенно держит в руках паяльник, отвертку, другие инструменты. Кто знает, как сложится судьба, может, и штурвал захочет подержать...

Елена Бондаренко

## НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ОМСКОГО ПОРТА

**Акционерным обществом «Омский речной порт» в нынешний навигационный период традиционно было запланировано выполнение большого спектра услуг по перевозке, переработке и хранению грузов, добыче и поставке песка потребителям всеми видами подвижного состава.**



АО «Омский речной порт» на протяжении многих лет является надежным партнером в перевозках тарно-штучных и сыпучих грузов в разных направлениях Обь-Иртышского бассейна. В этом году портовики открыли для себя новое направление – перевозку щебня различных фракций. В навигационный период было запланировано переработать через собственные причалы, а также перевезти собственным флотом порядка 750 000 тонн щебня. Основными потребителями стали дорожно-строительные компании, областные ДРСУ, компании Ханты-Мансийского округа и другие.

К третьей декаде октября переработано и перевезено порядка 450 000 тонн щебня по маршруту Омск-Большеречье в рамках государственного контракта по ремонту автомобильной дороги Омск-Тара (или Тара-Большеречье).

Продолжается завоз щебня в населенные пункты севера Омской области (Знаменское, Тара, Тевриз, Усть-Ишим).

В 2021 году АО «Омский речной порт» запланировало переработать и перевезти 500 000 – 650 000 тонн щебня для различных клиентов. Для этого в конце нынешней навигации нами запланировано накопление 200 000 тонн щебня (с ж/д вагонов) на площадках порта, для того чтобы первые суда в следующую навигацию без задержек отправились в рейсы по запланированным маршрутам.

**Константин Коханов,**  
заместитель  
генерального директора  
АО «Омский речной порт»  
по грузовой коммерческой  
работе



## Наши юбиляры

**60 – ЭТО ОПЫТ, МУДРОСТЬ И ДОСТИЖЕНИЯ!**

**4 октября свой 60-летний юбилей отметил начальник цеха по техническому обслуживанию и ремонту радиосвязи Сургутского РВПиС Евгений Николаевич Мещеряков.**

Трудиться на речном транспорте он начал в 1980 году, после окончания Ейского морского рыбопромышленного техникума в качестве радиооператора Внепроизводственного предприятия «Орден Трудового Красного Знамени управления рефрижераторного и транспортного флота «Восток-рыбоходфлот». Работая там, начал постигать нелегкий труд радионавигационного ремесла и азов радиотехники. С того времени вот уже ровно 40 лет Евгений Николаевич так и трудится в области радиосвязи.



В Сургутском районе водных путей и судоходства работает с 2010 года и уже более 10 лет возглавляет цех по техническому обслуживанию и ремонту радиосвязи. В сложных условиях экономического кризиса Евгений Николаевич оперативно принимает решения для достижения поставленных производственных задач. Результатом высочайшего профессионализма является стабильное состояние радиотехники и связи предприятия, а это – залог выполнения поставленных задач по содержанию и обслуживанию водных путей в регионе.

Коллектив Сургутского РВПиС поздравляет Е.Н. Мещерякова с замечательной юбилейной датой, в которой так гармонично сочетаются жизненная мудрость, опыт пройденных лет, личностные достижения и реализованные цели. Искренне желает юбиляру сохранить молодость души, творческую активность и жизнелюбие, а также крепкого здоровья, счастья, семейного благополучия. Пусть его жизнь всегда будет наполнена уважением и поддержкой, теплотой и любовью родных и близких. Хотим на долгие годы пожелать Евгению Николаевичу уверенности в своих возможностях, успеха и отличного настроения!

**Коллектив Сургутского РВПиС**

Под знаком плюс

**«ОБРУЧАЛЬНОЕ КОЛЬЦО – НЕ ПРОСТОЕ УКРАШЕНИЕ...»**

**15 сентября Роман Александрович Хромов, начальник Речного комплекса АО «Омский речной порт», и его очаровательная избранница Александра вступили в законный брак.**

Генеральный директор АО «Омский речной порт» С.Г. Сандулов и весь дружный коллектив поздравили молодых с днем бракосочетания и пожелали, чтобы с этого дня у них началась счастливая семейная история, в которой будут только добрые моменты, чудесные праздники, яркие

сюжеты и нежные чувства. Молодоженам желали крепкой и дружной семьи, лада и достатка, благополучия, чтобы в семье не было ссор и недопонимания и чтобы каждый день дарил только радость. Пусть в новом статусе работать станет проще, а достигать успеха – легче.



Поздравляем юбиляров октября и ноября!

**С 80-летием**

**Авилова Валерия Петровна**, ветерана труда ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

**С 65-летием**

**Курманбакиева Александра Фаткулловича**, водителя Ямало-Ненецкого ОУВПиС;

**Татаркина Сергея Дмитриевича**, инспектора ГПК Тобольского РВПиС;

**Седелникову Наталью Константиновну**, ветерана труда Омского РВПиС;

**Кудряшову Нину Николаевну**, ветерана труда Омского РВПиС;

**Черепову Надежду Борисовну**, ветерана труда Омского РВПиС;

**Кулакова Владимира Ивановича**, плотника Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

**С 60-летием**

**Галеева Фазылжана Фаровича**, моториста теплохода «Лебедь» Омского РВПиС;

**Гутову Ирину Анатольевну**, ветерана труда Омского РВПиС;

**Винклера Геннадия Мейнардовича**, ветерана труда Омского РВПиС;

**Мещерякова Евгения Николаевича**, начальника цеха по техобслуживанию и ремонту радиосвязи Сургутского РВПиС;

**Окулову Светлану Гайнулловну**, повара теплохода «Михаил Кошкар» Тобольского РВПиС.

**С 55-летием**

**Ларионова Николая Юрьевича**, электрогазосварщика Сургутского РВПиС;

**Маймескула Анатолия Федоровича**, начальника караула АО «Омский речной порт»;

**Симанова Александра Юрьевича**, механика

теплохода «Анатолий Байданов» Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

**С 50-летием**

**Беляевских Николая Николаевича**, капитана теплохода «Фламинго» Ямало-Ненецкого ОУВПиС;

**Якуничева Валерия Анатольевича**, токаря АО «Омский речной порт»;

**Пятакова Евгения Владимировича**, крановщика Сургутского РВПиС;

**Волкова Виталия Анатольевича**, токаря АО «Омский речной порт».

Горячая новость

**ГРАНИЦЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РАСШИРЕНЫ**

В соответствии со свидетельством о признании № 11734 Российский Речной Регистр признает за ОИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ» возможность выполнять следующие виды работ:

– разработка технической документации на переоборудование, модернизацию и ремонт судов классом

Российского Речного Регистра (кроме корпусных конструкций);

– измерение вибрации на судах по технической документации, согласованной Российским Речным Регистром;

– проведение испытаний электрических установок судов классом Речного Регистра.

Омский институт водного транспорта приглашает судоходные компании к сотрудничеству!

За дополнительной информацией обращаться к заместителю директора по учебной и научной работе высшего образования, к.т.н., доценту **Калекину Владимиру Вячеславовичу**, тел. +7 (3812) 24-60-71; +7 (3812) 50-67-91.

В учебных заведениях флота

**ПОВЫШАЙТЕ КВАЛИФИКАЦИЮ!**

**Приемная комиссия Омского института водного транспорта приглашает к поступлению на специальности среднего профессионального и высшего образования.**

По словам ответственного секретаря приемной комиссии Т.Ю. Никишкиной, «сотрудники судоходных компаний мало осведомлены о возможностях получения образования в нашем институте. Многие решаются на поступление тогда, когда прием документов уже окончен, и, находясь в навигации, думают, что нужно специально приезжать и подавать документы лично».

Сегодня мы поговорим о сроках подачи документов и о том, как их можно подать, находясь в навигации.

Прием документов по заочной форме обучения на специальности высшего образования заканчивается 15 ноября 2020 года. При поступле-

нии в институт должен быть диплом об окончании техникума, училища, колледжа, вуза. Наличие диплома дает возможность поступить в институт по внутренним вступительным испытаниям (математика, русский язык, физика/информатика). Если же у абитуриента есть только аттестат за 11 классов, то поступать он может только по результатам ЕГЭ вне зависимости от года получения аттестата. Бояться вступительных испытаний не стоит. Институт организует и проводит консультации для поступающих.

Прием документов на специальности среднего профессионального образования заканчивается 25 ноября.

Прием ведется на базе аттестата за 11 классов либо диплома техникума, училища, колледжа, вуза. Вступительные испытания при поступлении нет. Достаточно только подать документы и заключить договор на обучение.

Подать документы на поступление можно в дистанционной форме, используя платформу: <http://abit.oivt-sguwt.ru/index.php>

Если возникнут вопросы по поступлению и подаче документов, то сотрудники приемной комиссии института всегда готовы ответить на них по телефону: 8 (3812) 23-75-28.

Ждем всех, у кого нет профильного образования, в Омском институте водного транспорта!

**ПАМЯТИ А.А. КАЛЕМИНА**

6 сентября на 69-м году жизни скончался ветеран речного флота, заслуженный капитан Иртышского пароходства

**Александр Андреевич Калемин.** Александр Андреевич родился 18 марта 1952 года в селе Саргатском, Омской области. Начал трудовую деятельность на флоте с 1970 года. А после окончания Омского речного училища в 1976 году занимал командные должности. В должности капитана проработал 40 лет. Одно время был капитаном на теплоходах «Артемовск», «Клин», «Кузнец», возглавлял экипаж «Беломорский-20», который стал последним сухогрузным судном в карьере капитана Калемина. Затем он познакомился с особенностями перевозок нефтепродуктов в Заполярье на «Ленанефти-2024». А после на протяжении 12 лет возглавлял теплоход «Федор Доронин», который был восстановлен и оборудован как рейдовый бункеровщик силами экипажа. Из 22 лет работы капитаном на нефтеналивных судах последние 8 были отданы танкеру «Дмитрий Гусихин». Команды А.А. Калемина всегда отличались стабильностью.

Сам Александр Андреевич был приверженцем здорового образа жизни. Всегда занимаясь спортом, не уставал пропагандировать его плавсоставу. А его экипажи не раз награждались



как лучшие спортивные экипажи пароходства.

За многолетний труд на речном транспорте Александр Андреевич награжден медалью «300 лет Российскому флоту».

Не стало еще одного уважаемого капитана, ветерана речного флота, внесшего большой вклад в развитие речных перевозок в Обь-Иртышском бассейне. Выражаем глубокое соболезнование родным и близким А.А. Калемина.

Светлая память об Александре Андреевиче останется в сердцах коллег, которые работали рядом с ним.