

Общественный совет

НАВИГАЦИЯ: ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Второе в этом году заседание Общественного совета Обь-Иртышского бассейна прошло в августе в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть». Участие в нем принимали специалисты различных ведомств, судовладельцы, представители надзорных органов, в том числе и по видео-конференц-связи.



Одним из основных вопросов, которые обсуждались на совете, был прогноз по водности рек. Как было отмечено руководителем ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Романом Александровичем Чесноковым, существует вероятность, что в ближайшие несколько лет на реках бассейна наступит маловодный цикл, который может продлиться несколько лет. Однако специалисты Обь-Иртышского УГМС пока не дают точных прогнозов в цифрах, подчеркивая, что о маловодном или многоводном периоде можно будет говорить только по окончании навигации. Вместе с тем, в августе на реках бассейна низкие уровни ожидалось, в основном, близкими к норме или ниже на 0,2-0,9 метра. А вот на некоторых участках

Оби и на Иртыше у Тобольска прогнозировались уровни ниже среднемесячных значений на 1-1,4 метра.

Говоря о государственном задании, поставленном перед ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», первый заместитель руководителя учреждения Константин Олегович Жулин напомнил, что 62 обстановочные бригады филиалов учреждения проводят работы по содержанию ВВП и обеспечивают безопасность судоходства на 14 627 км внутренних водных путей бассейна. Для поддержания гарантированных габаритов судовых ходов в навигацию 2021 года на реках бассейна проводились дноуглубительные работы, общий объем извлеченного грунта составил 741,1 тысячи кубометров на транзитных

работах и 191 тысячу кубометров – на внутранзитных. Шесть русловых партий учреждения в нынешнюю навигацию проводят мониторинг состояния водных путей и судовых ходов. Их изыскания затем лягут в основу внесения своевременных изменений при составлении и корректировке карт. Вся собранная информация размещается в путевых листах.

Кроме того, в рамках контроля качества состояния судовых ходов проводятся тральные работы.

– По данным на август, тральные работы были проведены на 310,1 квадратного километра водных путей. Если при осмотре пути обнаруживаются препятствия для судоходства, работы по их удалению организуются незамедлительно, – подчеркнул Константин Олегович.

Помимо вышеназванных вопросов, на заседании Общественного совета рассмотрели моменты, связанные со вступлением в силу основополагающих нормативных правовых актов о государственном контроле и надзоре.

Следующее заседание Общественного совета Обь-Иртышского бассейна планируется провести по окончании навигации для подведения ее итогов.

Ирина Барауля

Примите поздравления

ВМЕСТЕ ЗА РОССИЮ И ФЛОТ!

Омский институт водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ» поздравляет Михаила Петровича Ненашева с 20-летием возглавляемого им Общественного движения поддержки флота.



Учрежденное в сентябре 1991 года Общероссийское движение поддержки флота (ДПФ) сегодня объединяет более 50 тысяч человек в 64 региональных отделениях и представительствах. Представители ДПФ также активно работают в республиках СНГ и Прибалтики.

Движение активно, творчески работает над укреплением морского, речного, океанского вектора национального развития, системно ведет просветительскую патриотическую работу с молодежью. Председатель Движения, офицер-североморец, капитан 1-го ранга запаса, кандидат политических наук, депутат Госдумы 5-го созыва М.П. Ненашев также является заме-

стителем председателя Общественного совета при Федеральном агентстве морского и речного транспорта. За эти десятилетия Михаил Петрович посетил с рабочими визитами практически все морские и речные вузы, пообщался с курсантами и администрациями вузов, нашел точки развития движения в регионах.

В Омске движение возглавляет капитан дальнего плавания, выпускник Омского командного речного училища Егор Константинович Герасимов. Омский институт водного транспорта вместе с региональным отделением активно ведет работу по патриотическому воспитанию молодежи, приобщению её к литературному творчеству писателей-маринистов. В стенах института совместно с региональным движением поддержки флота проходят интересные встречи и диспуты о флоте России, его подвижниках и героях. Официальный девиз Движения, под которым оно действует все 30 лет с момента создания, – «Вместе за Россию и Флот!» – объединяет единомышленников и неравнодушных к проблемам флота людей.

С днем рождения, Общественное движение поддержки флота!!!

*Елена Заславская,
директор ОИВТ*

Из первых рук

МЫ ДОЛЖНЫ УСПЕВАТЬ ЗА ПЕРЕМЕНАМИ

Если посмотреть на карту Обь-Иртышского бассейна, становится понятно, где наиболее интенсивно работает флот, – в районе Ханты-Мансийска, поэтому логично, что именно в Среднем Приобье расположено предприятие, которое занимается ремонтом судов. Сегодня мы беседуем с генеральным директором АО «Сургутское судоремонтное предприятие» С.Ф. ЛЕОНОВЫМ.



– Сергей Фёдорович, история вашего предприятия началась почти полвека назад...

– Да, его основы были заложены ещё в 60-е годы прошлого века, когда началось освоение нефтяных и газовых месторождений и основная нагрузка легла на речники. Тогда были построены речные порты в Сургуте, Нефтеюганске, Нижневартовске и для флота понадобилась ремонтная база. В 1967 году появился в Сургуте уникальный судоподъемный комплекс Слип Г-150. В 1973 году началась забивка

свай под Слип под началом Сургутского речного порта. В 1978 году он был сдан в эксплуатацию, а с 1981 года был издан приказ о выделении Сургутской РЭБ флота ОИРПА в самостоятельное предприятие. В 90-е годы, уже после акционирования, Сургутское судоремонтное предприятие за 30-летнюю историю прошло нелегкий путь, пережив и процветание, и банкротство. Но, несмотря на разные перипетии, ССП выжило и продолжает делать

свое дело. Благодаря этому многие теплоходы и баржи до сих пор в строю и бороздят воды Оби.

– Основные объемы у вашего предприятия по-прежнему за счет судоремонта?

– Да, в основном мы выполняем средний и текущий ремонт судов.

– Сколько единиц флота ремонтируете в течение года?

– Ежегодно АО «Сургутское судоремонтное предприятие» возрождает

к жизни порядка 30 судов. Это суда разной модификации, грузоподъемности и водоизмещения: танкерный, буксирный, пассажирский, несамостоятельный флот. Согласно правилам Российского Речного Регистра, раз в пять лет каждое судно проходит процедуру очередного освидетельствования. В остальные периоды суда предъявляются на ежегодные освидетельствования, в рамках которых проводится текущий ремонт. Наи-

большой объем работ приходится на средний ремонт. Также мы занимаемся модернизацией флота.

– Модернизацию судов вы согласовываете с заказчиком?

– Безусловно. Все работы мы проводим по проектам, которые разрабатываются в конструкторских бюро с согласованием с Российским Речным Регистром.

Окончание на с. 2.



РУСЛОВЫЕ ПАРТИИ ПРОВЕДУТ ОКОЛО 200 СЪЕМОК

Шесть русловых изыскательских партий работают в навигационный период 2021 года на участках Обь-Иртышского бассейна. Изыскательские работы выполняются по техническим заданиям, составленным производителями путевых работ на основании заявок путевых мастеров.



Всего в навигацию запланировано проведение 189 русловых изыскательских съемок, протяженность промеров составит порядка 9500 погонных километров. Как поясняют специалисты службы картографии ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», русловые изыскания являются основой всех путевых работ и для их организации очень важно иметь наиболее полную и актуальную информацию о русловых переформированиях, происходящих на участках рек Обь-Иртышского бассейна ВВП РФ. В настоящее время на выполнении работ задействованы все РИП филиалов, специалисты выполняют русловые изыскания на перекатах с целью соблюдения гарантированных габаритов на сложных участках рек.

Кроме того, специалисты русловых изыскательских партий обеспечивают плановым материалом дноуглубительный флот учреждения, делают контрольные съемки после окончания работы дноуглубительной техники, а также выполняют гидрологические работы, направленные на мониторинг русловых процессов: измерение скоростей течения, расчет расхода воды, однодневные связи уровней воды и т.д.

Помимо прочего, важной составляющей работы РИПов является оплавывание бумажных карт и ячеек электронных навигационных карт. В частности, в этом году в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» готовятся к выпуску бумажной карты реки Оби (от Салехарда до устья). В рамках этой работы запланировано проведение оплавывания собранного для будущей бумажной карты материала. Вместе с тем, в навигацию 2021 года изыскательские партии Тобольского района водных путей и судоходства собрали плановый материал, и в ближайшее время начнется создание ячеек ЭНК рек Туры и Тобола.



ПУТЕЙЦЫ ПОМОГАЮТ УЧЕНЫМ

В июле группа ученых, которую возглавил профессор Р.С. Чалов, проводила русловые изыскания на Оби. Для того чтобы проведение исследований стало в принципе возможным, профессор Чалов, заведующий научно-исследовательской лабораторией эрозии почв и русловых процессов им. Н.И. Маккавеева, обратился с письмом к руководителю ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Р.А. Чеснокову. В ведомстве нашли возможность помочь ученым, а наш корреспондент с ними пообщалась и узнала подробнее о важности проводимой работы.

– Роман Сергеевич, расскажите, пожалуйста, о сути вашего исследования.

– Начать, наверное, стоит с того, что несколько лет назад наша лаборатория выиграла грант Российского научного фонда. В рамках выполнения этого гранта мы и сотрудничаем с ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть». В течение 7-10 дней мы проводим исследование по выявлению наиболее проблемных участков на Оби и Иртыше, подробно их изучаем, а затем на основе наших измерений и руслового анализа даем рекомендации по работе с этими участками, для того чтобы они вышли из числа проблемных.

– А можно, что называется, на пальцах объяснить, о чем идет речь?

– Например, есть у вас участок реки, который абсолютно не удовлетворяет условиям безопасного судоходства: только зайдя в этот участок, надо тут же повернуться на 180 градусов. Мы изучили этот участок всесторонне, измерили там скоростной поток, пробы отобрали, и у нас уже есть определенные предложения, как можно исправить эту ситуацию, сделать этот участок более безопасным.

– А почему был выбран участок реки именно от Ханты-Мансийска до Тобольска?

– Грант, о котором я сказал в самом начале, связан с разветвлениями речных русел: три года мы работали на Оби, на участках от Нижнеартковска до Салехарда. Тогда ваше предприятие тоже выде-



Сотрудники НИИ им. Маккавеева за работой на теплоходе «Аргус»

ляло нам теплоход для проведения изысканий. Сейчас разрабатываем этот участок – на нем достаточно много разветвлений. Наша работа – это, скорее, гидродинамика, мы измеряем скоростное поле потока: например, работали на перекате Кориковском (Тобольский район водных путей и судоходства – прим. ред.), мы покрыли его галсами через каждые 250 метров на протяжении 5 км. На выходе получается русловый анализ.

– А что в конечном итоге?

– Затем собранный нами материал мы сравним с данными лоцманских карт, которыми пользуются в «Обь-Иртышводпути» и которые фиксируют состояние русла рек в разные временные интервалы, а также с космическими данными, которые у нас имеются, со съем-

ками русловых изыскательских партий, и выдадим конкретные рекомендации, которые затем смогут использоваться в вашей работе.

– Роман Сергеевич, Иртыш, на ваш взгляд, интересная река?

– На мой взгляд, неинтересных рек нет. Все реки очень изменчивы, и там где, кажется, русло стабильное, есть другие проблемы, например наличие скальных выступов.

– Спасибо вам за интересную беседу, желаем удачи в ваших дальнейших научных изысканиях!

Ирина Барауля

P.S.: За помощь в сборе информации и подготовке материала редакция выражает благодарность производителю путевых работ Тобольского РВПИС О.И. Мурашовой.

Из первых рук

МЫ ДОЛЖНЫ УСПЕВАТЬ ЗА ПЕРЕМЕНАМИ

Продолжение. Начало на с. 1.



– Не секрет, что возраст наших судов оставляет желать лучшего. Абсолютное большинство из них пришли в бассейн ещё в советские времена, а это, на минуточку, 40, а то и все 60 лет. Старое судно можно переделать практически в новое?

– Можно. Сегодня некоторые детали дешевле восстановить. И если судно отработало несколько десятков лет, то после обновления оно может еще лет 20 эксплуатироваться.

– Ваше предприятие – узкой направленности, а у судоремонта ярко выраженная сезонность. Абсолютное большинство судов готовится к предстоящей навигации зимой. Как удаётся равномерно распределить нагрузку на ваш коллектив?

– Удаётся. Примерно 15 единиц флота мы ремонтируем в межнавигационный период, с осени до весны, и еще порядка 15 единиц в период навигации.

– Насколько ССП сегодня загружено относительно его возможностей?

– Судоремонт мы загружены на сегодняшний день вполне достаточно. Иногда даже привлекаем для выполнения работ сторонних подрядчиков. Другой вопрос – сезонность. Когда начинается навигация, флот уходит. Хотелось бы, конечно, иметь дополнительные заказы на летний период. И, может быть, даже не судоремонт, а что-то другое, чтобы загрузить простаивающий летом станочный парк, в основном токарей и фрезеровщиков. У нас есть котельно-сварочный цех, деревообрабатывающий участок, слесарный участок, который занимается судовыми механизмами, специалисты по металлообработке. Часть работников уходит летом в отпуск. У сварщиков работа есть и в период навигации.



А вот объем работы для токарей и фрезеровщиков резко снижается в июне и только-только начинает увеличиваться к концу сентября, поэтому мы сейчас стараемся искать сторонние заказы, не относящиеся к нашей отрасли.

– У вас есть постоянные заказчики?

– Да, флот судовладельческих предприятий ХМАО и ЯНАО составляет примерно 90% нашего годового объема. Нашими постоянными заказчиками являются как крупные предприятия, так и частные судовладельцы. Судходные компании охотно обращаются к АО «Сургутское судоремонтное предприятие», т.к. здесь работают высококвалифицированные профессионалы, предлагающие отличное качество, строго выдержанные сроки и гораздо меньшие расценки. Для выполнения этих задач на предприятии есть практически все: необходимая производственная база, оснащенный всеми необходимыми механизмами Слип, который позволяет поднять из воды и одновременно разместить на ремонте до 20 единиц флота различной грузоподъемности. Имеющиеся сварочное оборудование и станочный парк позволяют производить любые виды сварочных, токарных и слесарных работ.

– Сколько у вас работающих? Сколько из них производственных рабочих?



– Среднесписочная численность – 65 человек, производственных рабочих 45.

– Любое предприятие не может развиваться без технического перевооружения...

– Пока мы можем направить на эти цели только 1–2% от годовой выручки.

– У ССП есть конкуренты?

– Конкуренты есть, конечно, это судоремонтные заводы, которые расположены в Обь-Иртышском бассейне. Но мы занимаем свою нишу в судоремонтной отрасли и горды тем, что работаем с одними и теми же заказчиками в течение долгих лет. Такое сотрудничество проверено временем и подтверждено качеством выполнения работ нашими специалистами.

– Кстати, о них. Не испытываете нехватку людей?

– Нельзя сказать, что нам остро требуются какие-то специалисты,

но от квалифицированных профессионалов своего дела никогда не откажемся. Особенно, если это будут молодые специалисты, поскольку одной из проблем становится возраст коллектива. На сегодняшний день средний возраст работников завода – 50 лет. Большинство отработало здесь по несколько десятков лет.

– Ну, это же хорошо! Значит, люди ценят и свою работу, и коллектив, значит, их всё устраивает.

– Наверное. Но вокруг меняется всё стремительно, а значит, и мы должны успевать за переменами. Будущее всегда за молодёжью!

– Спасибо, Сергей Федорович. Успехов вам и вашему предприятию!

**Беседу вела
Нина Олениченко**



На службе у реки

НА КОНТРОЛЕ – РАЗВИТИЕ СУДОХОДСТВА С КАЗАХСТАНОМ

В августе в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» провели 43-е заседание рабочей группы Совместной Российско-Казахстанской комиссии по использованию и охране водных ресурсов реки Иртыша. Заседание проходило в гибридном формате: специалисты казахстанской стороны принимали участие в режиме онлайн.

В рамках совета были обсуждены различные вопросы по использованию трансграничного участка реки Иртыша. Самыми важными стали качество воды в реке, а также развитие судоходства на ней. Что касается первого вопроса, то после докладов двух сторон выяснилось несоответствие

бота ведется в том числе в рамках федерального проекта по развитию внутреннего водного транспорта. В частности, как рассказал министр природных ресурсов и экологии Омской области Илья Алексеевич Лобов, в рамках этой работы в регионе создается концепция развития внутреннего во-

Олегович Жулин, ежегодно объем перевозок речным транспортом между Республикой Казахстан и Омской областью составляет около 150 тысяч тонн. Основной экспортимый груз – лес, импортимый – щебень.

– В навигацию 2021 года из Республики Казахстан перевезено чуть более 40 тысяч тонн щебня, в обратном направлении – чуть более 8 тысяч тонн леса. Это лишь малая часть того грузооборота, который существовал между Казахстаном и РСФСР в 80-е годы. Тогда объем грузоперевозок исчислялся миллионом тонн в год, – привел цифры эксперт.

Для того чтобы вернуться к этим цифрам или хотя бы немного к ним приблизиться, сделать придется немало. Первым шагом станет создание экспертного совета, в который войдут представители всех сфер хозяйствования на реке. Этот совет будет призван коллегиально решать вопросы реки, будь то качество воды, увеличение объемов перевозок грузов и пассажиров, дотация таких перевозок и многое другое.

На заседании было отмечено, что практика создания таких советов приветствуется на федеральном уровне, так как позволяет всесторонне рассмотреть возникающие вопросы и выработать рекомендации для представителей власти тех субъектов, в которых осуществляют свою деятельность бассейновые управления внутренних водных путей.

Ирина Барауля



результатов отбора проб воды. Так, российские специалисты оценивают воду Иртыша как загрязненную и присваивают ей третий класс по международной классификации, тогда как по результатам исследования отбора проб в Казахстане вода в Иртыше – чистая, пригодная для использования в различных целях, и по той же международной классификации ей присваивается первый класс. Для того чтобы в будущем избежать таких разночтений, предлагается осуществить совместный забор проб воды в сентябре, а потом скоррелировать используемые методики и прийти к общему знаменателю.

Что касается развития судоходства на Иртыше, то здесь ра-

дного транспорта. В этом направлении планируется исследовать вопросы повышения конкурентоспособности водного транспорта Омской области, сформировать перечни совпадающих направлений, где перевозка грузов может осуществляться как водным, так и наземными видами транспорта, определить критерии разработки механизмов мультимодальных перевозок.

В части развития грузоперевозок по Иртышу у реки есть огромный потенциал. Сейчас судоходные пути и пункты разгрузки загружены разве что на треть. В частности, как рассказал первый заместитель руководителя ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Константин

Секреты карьеры

РЕКА, СТАВШАЯ СУДЬБОЙ!

Свой 65-летний юбилей 6 августа отметила Людмила Юрьевна Казакова, главный диспетчер по движению флота Сургутского РВПиС. Почти 40 лет она, уроженка Поволжья, посвятила работе на сибирской реке.



На водный транспорт Людмила пришла в 19 лет матросом брандвахты. Выбор профессии был не случаен – её родители работали на Волге, на большом самоходном судне грузоподъемностью 2000 тонн. Работа матроса для молодой девушки оказалась довольно тяжелой, и вскоре она поступила в ГИИВТ, чтобы учиться заочно и одновременно работать инженером ОТЗ на Чистопольском судоремонтном заводе.

В 1984 году Людмила приехала в Сургутский техучасток. Вначале работала в должности инженера-диспетчера пути, в 2011 году была переведена на должность главного диспетчера по движению флота. Основной её задачей является обеспечение связи с путевым флотом для информирования судоводителей о путевых условиях. На её диспетчерский пульт стекается вся информация о движении судов в бассейне, порой она располагает крайне важными сведениями и умеет ими оперативно распорядиться, оповестить тех, кому эта информация по долгу службы предназначена. Она обеспечивает безопасность движения флота, контролирует выполнение судами графиков движения и планов перевозки грузов, следит за состоянием судоходной

обстановки и габаритами судового хода, что позволяет выполнять плановые задания по перевозкам и обслуживанию флота в установленные сроки. Благодаря ее работе судоводители получают оперативную и своевременную информацию об обстановке на реках, глубинах, метеорологических условиях и состоянии водных объектов, тем самым обеспечивается безаварийная и бесперебойная работа судов на закрепленном за филиалом участке.

В работе Л.Ю. Казакову отличает целеустремленность, настойчивость, компетентность и профессионализм. За вклад в обеспечение безопасности судоходства и высокое качество выполнения производственных заданий Людмила Юрьевна неоднократно поощрялась почетными грамотами и благодарностями учреждения, была награждена юбилейным нагрудным знаком «В память 200-летия управления водными и сухопутными сообщениями», ей объявлена Благодарность министра транспорта Российской Федерации, награждена Почетной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации.

Ольга Борцова, документовед Сургутского РВПиС

Поздравляем юбиляров августа!

С 80-летием

Тимомееву Сафарчатку Мухамедовну, ветерана труда Омского РВПиС.

С 75-летием

Михайленко Анатолия Никитовича, ветерана труда Омского РВПиС.

С 70-летием

Баркову Людмилу Васильевну, ветерана труда управления ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

С 65-летием

Казакову Людмилу Юрьевну, главного диспетчера по движению флота Сургутского РВПиС;

Волкова Сергея Владимировича, заместителя главного инженера по охране труда, пожарной безопасности, экологии АО «Омтранснефтепродукт»;

Частоступова Владимира Александровича, ветерана труда Обь-Иртышского филиала Российского Речного Регистра;

Чекризова Владимира Ивановича, старшего инспектора ГПК Тобольского РВПиС;

Мирошникову Лидию Григорьевну, ветерана труда Тобольского РВПиС;

Яковенко Анатолия Дмитриевича, капитана т/х «Улар» ХМОУВПиС;

Моисеенко Людмилу Петровну, ветерана труда управления ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

С 60-летием

Сосновенко Юрия Юрьевича, начальника отдела надзора по Омской области Обь-Иртышского УГМРН Ространснадзора;

Сенченко Александра Анатольевича, слесаря-электрика Тобольского РВПиС;

Юлдашева Ильяса Айтмухаметовича, кузнеца ручнойковки ремонтно-механической базы ЯНОУВПиС.

С 50-летием

Толпыгина Аркадия Сергеевича, начальника Омского РВПиС;

Гучину Анну Вячеславовну, ведущего бухгалтера по учету товарно-материальных ценностей АО «Омский речной порт»;

Лямова Георгия Владимировича, начальника службы теплоэлектрообеспечения АО «Омский речной порт».

С 40-летием

Жулина Константина Олеговича, первого заместителя руководителя ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

Наши люди

ПРИМЕР ДЛЯ МОЛОДЕЖИ

25 июля исполнилось 70 лет ветерану АО «Омский речной порт» Петру Константиновичу Теразу, который трудится на нашем предприятии без малого пятьдесят лет!

В порт Петр Тераз пришел после демобилизации из рядов Советской армии в феврале 1972 года, после курсов рулевого-матроса работал на плавучем кране «ПК-3-60». Через два года, окончив школу командного состава по специальности «судовой механик», был направлен сменным электромехаником плавучего крана «ПГ-1-75», на котором отработал 28 лет. За долгие годы Петр Константинович в совершенстве овладел профессией судового механика, освоил смежные специальности: слесарь-наладчик 5-го разряда и крановщик плавучего крана. Имея большой стаж и богатый практический опыт, он стал прекрасным специалистом, с готовностью и удовольствием передающим свой опыт молодому поколению.

В 2003 году Петр Константинович перешел работать на берег, где приложил свой большой опыт в заплётке тросов для плавучей и береговой механизации.

За многолетнюю почти полувековую работу в порту, безупречное выполнение должностных обязанностей П.К. Тераз снискал уважение и авторитет среди коллег и руководства порта. Его отличают невозмутимость характера, подтянутость, уверенность в себе, преданность делу, во многом благодаря этим качествам он остается примером для молодежи.



Генеральный директор АО «Омский речной порт» С.Г. Сандулов и коллектив предприятия поздравили юбиляра. Пожелали ему крепкого здоровья, бодрости, счастья, любви родных и друзей, благополучия. А ещё выразили уверенность в том, что жизнь состоялась, поскольку юбиляр остаётся нужным людям и востребованным в родном коллективе. **Олег Бурносков, председатель совета ветеранов АО «Омский речной порт»**

Учения на реке

ОТУЧИЛИСЬ НА ОТЛИЧНО!

В Омском районе водных путей и судоходства прошли учения по ликвидации разлива нефтепродуктов (ЛАРН). По легенде, которую озвучили участникам мероприятия, при заходе в затон танкер «Залив» коснулся подводного препятствия и получил пробойну левого борта среднего трюма ниже ватерлинии, что обусловило высокую вероятность попадания нефтепродуктов в акваторию затона и реки.



Последствия разлива нефтепродуктов в рамках учений устраняли экипажи трех судов Омского РВПиС – танкера «Залив», теплоходов «Дрофа» и «65 лет Победы» при участии профессионального аварийно-спасательного формирования

ООО «Днепр». Кроме того, участие в учениях принимали и другие сторонние организации, в частности, были задействованы бензовозы для сбора нефтепродуктов, а также сотрудники отдела полиции на транспорте, которые обеспечивали общественный порядок, поскольку учения проходили на территории несанкционированного городского пляжа.

– Для того чтобы не допустить попадания нефтепродуктов в реку, во время учений были выставлены три рубежа боновых заграждений. Первый из них перекрыл заход в затон «Путеец», второй был выставлен вокруг танкера «Залив». После этого к правому борту танкера подали баржу «НТ-6», которая выполняла роль нефтесборщика, а затем выполнили постановку третьего рубежа боновых заграждений: они локализовали танкер вместе с баржей. Одновременно с этим на нефте-

платно внутри боновых заграждений распыляли сорбент, – рассказал заместитель начальника по путевым работам Омского РВПиС Артем Сажин.

Учения по ликвидации разлива нефтепродуктов продлились меньше часа, по их результатам



участники получили оценку «отлично». Это позволяет надеяться, что в случае возникновения такой угрозы в реальном времени все экипажи будут готовы также четко и слаженно ликвидировать аварию.

Ирина Барауля

УХОДЯТ ЗАСЛУЖЕННЫЕ ВЕТЕРАНЫ ФЛОТА

Администрация Омского института водного транспорта, професурско-преподавательский состав выражает глубокое соболезнование родным и близким в связи с кончиной 27 июля на 84-м году жизни

**Валерия Алексеевича
СМИРНОВА**



Валерий Алексеевич в 1958 году окончил Омское речное училище и был направлен на Омский судоремонтный завод, где работал в различных должностях: от помощника механика теплохода «Кама» до начальника механосборочного цеха. После окончания НИИВТ и получения квалификации «инженер-механик» в 1969 году был переведен в управление Иртышского речного пароходства на должность главного диспетчера по судоремонту службы промышленных предприятий, а через три года был назначен начальником отдела промышленных предприятий пароходства. С 1976-го по 1981 г. занимал должность директора Тобольского судоремонтного завода. Затем вновь вернулся в управление ИРП, где по 2003 год работал заместителем, а затем и начальником службы промышленных предприятий. С 1995-го по 2003 г. с работой в пароходстве Валерий Алексеевич совмещал педагогическую деятельность в Омском филиале НГАВТ. С 2004 г. по 2015 г. работал старшим преподавателем Омского института водного транспорта.

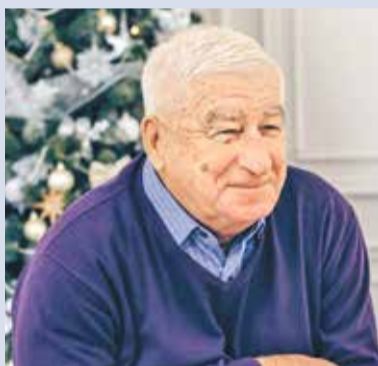
За трудовую деятельность Валерий Алексеевич был награжден орденом «Знак Почета», медалью «300 лет Российскому флоту», отраслевыми знаками «Отличник речного флота» и «Почетный работник речного флота».

Валерий Алексеевич всегда будет для нас примером безграничной преданности своей профессии. Мы помним его неумную жизненную энергию, высокие душевные качества. Светлая память о нем сохранится в наших сердцах.

Коллектив Обь-Иртышского УГМРН с прискорбием сообщает о потере двух своих ветеранов.

26 июля на 74-м году жизни не стало ветерана речного флота и государственной судоходной инспекции

**Михаила Алексеевича
ЛЕДЕНЁВА**



Михаил Алексеевич, окончив в 1968 г. Омское речное училище, всю свою трудовую жизнь отдал речному флоту, пройдя все ступени карьерного роста. Начиная с рулевого-моториста парохода «Степан Разин», работал штурманом на бачковых танкерах Иртышской РЭБ флота, профессионально вырос до капитана крупнотоннажного танкера Иртышского пароходства, в начале 80-х принял «Ленанефть-2014», а затем «Ленанефть-2002». Каждую навигацию нес вахту в Заполярье, осуществляя доставку топлива в самые отдаленные точки Крайнего Севера.

В 1995 году как высококвалифицированный судоводитель он был приглашен в коллектив судоходной инспекции, где активно вел контрольно-надзорную работу по предупреждению аварийности на транспортном флоте до 2005 года. Затем в его жизни начался новый этап. Он перешел капитаном-наставником в Службу безопасности судовождения Иртышского пароходства.

В разные годы за высокие производственные показатели и профессиональные качества М.А. Леденёву присваивались почетные отраслевые звания, он награждался многочисленными почетными грамотами, имел медаль «300 лет Российскому флоту», был награжден знаком «Почетный работник топливно-энергетического комплекса». Самой высокой награды – ордена Трудовой Славы III степени – был удостоен ещё в 1978 г., когда трудился на бачковых танкерах.

5 августа после продолжительной болезни на 77-м году жизни не стало заслуженного работника транспорта Российской Федерации, ветерана инспекции

**Геннадия Алексеевича
КАЧЕСОВА**



После окончания РУ-7 в 1961 году он прошел путь от рулевого-моториста Омского технического участка пути до капитана танкера северной группы судов Иртышского пароходства. На танкерном флоте Иртышской РЭБ он отработал без малого 30 лет. Омск-Салехард – привычные рейсы «Григория Усиевича», который он возглавлял, а во второй половине навигации танкер осуществлял перевозки топлива на Тазовской и Уренгойской линиях.

В 1995 году Г.А. Качесов поступил на должность государственного инспектора в Омский линейный отдел. Имея многолетний опыт судовождения, он мог успешно вести контрольно-профилактическую работу, поскольку ему было чему учиться судоводителей и он имел право очень строго спрашивать с них. Отличное знание людей, богатый опыт работы на флоте позволяли ему качественно и эффективно проводить контроль за безопасностью работы флота.

За многолетний добросовестный труд Геннадий Алексеевич был награжден орденом «Знак Почета». Указом Президента РФ ему было присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации». Геннадий Алексеевич награжден медалью «300 лет Российскому флоту», а в 2004 году, работая уже заместителем начальника Омского линейного отдела ГРСИ по Обь-Иртышскому бассейну, был награжден знаком «Почетный работник топливно-энергетического комплекса».

Руководство ФБУ «Администрация Обь-Иртышводпуть» и коллектив Омского РВПиС выражают соболезнования родным и близким в связи с кончиной 11 августа на 67-м году жизни ветерана водного транспорта

**Бориса Ивановича
КОЛОСА**



Борис Иванович окончил Омское речное училище по специальности «техник-судоводитель». В Омский технический участок был принят в 1979 г. на должность 2-го штурмана-2-го поммеханика т/х «ШС-19». С тех пор 36 лет отработал только на шаландах. В 1982 г. назначен на должность капитана-механика т/х «ШС-21», через 11 лет стал капитаном-механиком т/х «ШС-2», а спустя еще семь лет принял т/х «ШС-6». На последней шаланде отработал полтора десятка лет. В занимаемой должности капитана-механика зарекомендовал себя грамотным, инициативным специалистом-эксплуатационником и судоремонтником. За время работы теплоходы, находящиеся под руководством Бориса Ивановича, находились в исправном техническом состоянии и отличном внешнем эстетическом виде. Пользуясь заслуженным авторитетом в коллективе, воспитал из курсантов-практикантов много судоводителей, связавших свою дальнейшую жизнь с флотом. В 2015 г. по состоянию здоровья был переведен в караванную службу охраны. А еще через два года вышел на заслуженный отдых.

За многолетний добросовестный труд Борис Иванович был награжден Почетными грамотами ФБУ «Администрация Обь-Иртышводпуть», имел звание «Специалист высшего класса» и нагрудный знак «За безаварийную работу на речном транспорте 1-й степени».

Коллектив Сургутского РВПиС скорбит о невосполнимой утрате и выражает соболезнования родным и близким в связи с кончиной 21 августа на 62-м году жизни капитана теплохода «Сергей Чижов»

**Василия Михайловича
ПЕШИНА**



Василий Михайлович родился на Урале, в Пермской области. Будучи курсантом Пермского речного училища, побывал на практике не только на родной реке, но и в далекой Якутии на р. Лене. В 1979 году попал по распределению в Главтюменьнефтегаз, в г. Сургут, где на буксировщиках разных проектов отработал в общей сложности полтора десятка лет.

В Сургутский РВПиС пришел в 1993 году уже опытным специалистом на должность капитана-сменного механика т/х «Кардинал». Вскоре был переведен капитаном-первым помощником механика т/х «Зыбь». В 1997 году возглавил т/х «Прибой».

Профессиональная деятельность В.М. Пешина, его отношение к труду являлись примером для коллег. Он обладал множеством качеств, позволяющих доверять ему решение сложных производственных задач, благодаря которым в коллективе он пользовался заслуженным авторитетом.

За многолетний труд и заслуги в развитии водных путей был награжден медалями «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», «300 лет Российскому флоту», неоднократно поощрялся руководством филиала и ФБУ «Администрация Обь-Иртышводпуть», награжден нагрудными знаками отличия «За безаварийную работу на речном транспорте» IV, III, II и I степени и памятным знаком «10 лет Росморречфлоту», имел звание «Специалист высшего класса».

Светлая память о Василии Михайловиче навсегда сохранится в наших сердцах.