

Обь-Иртышский ВОДНИК



№ 10 (84) ОКТЯБРЬ 2023 г. * * * ФБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ «ОБЬ-ИРТЫШВОДПУТЬ» * * * Выходит с января 2016 г.

Производственная деятельность

ОБЪЕМ ТРАНЗИТНОГО ДНОУГЛУБЛЕНИЯ ОБЬ-ИРТЫША ПРЕВЫШАЕТ ПЛАНОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Более пяти миллионов кубометров грунта разработали землесосы и земснаряды ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» только на транзитных работах. По данным на первую декаду октября объем разработанного грунта составляет 5 миллионов 326,5 тысячи кубометров, тогда как плановый показатель – 5 миллионов 300 тысяч кубометров.



В навигацию 2023 года на дноуглубительных работах было задействовано 13 земснарядов и землесосов, среди которых «Иртышский-504», «Иртышский-727», «Казым», «Обский-1006», «Обский-307», «Николай Асанов» и другие. Вместе они разработали 118 перекатов, чтобы обеспечить безопасные условия судоходства для флота.

По внутренним водным путям Обь-Иртышского бассейна, безопасность судоходства на которых обеспечивают речники Обь-Иртыша, за прошедший период навигации 2023 года было перевезено более 11 миллионов тонн грузов. Большая часть из них – сухогрузы и нефтеналивные грузы, а к местам следования доставлены более полутора миллионов пассажиров.



В настоящее время почти весь дноуглубительный флот учреждения поставлен на разоружение. Так, готовятся к зиме «Иртышский-727», «Ямал», «Обский-720», «Обский-1006», «Казым», «Аган», «Георгий Петров» и другие. Планируется, что 16 дноуглубительных снарядов пройдут в межнавигационный период 2023-2024 годов ремонт – текущий или средний.



В ЭТОМ НОМЕРЕ:



Вахтенный матрос –
стартовая должность
Стр. 2



Студенты на шлюзе!
Стр. 3



«Мы наш, мы новый мир
построим...»
Стр. 4

МАЛОВОДНЫЙ ПЕРИОД ПРОДОЛЖАЕТСЯ НА РЕКАХ ОБЬ-ИРТЫШСКОГО БАССЕЙНА

Минимальные уровни воды в реке Иртыше в октябре ожидаются ниже нормы на 0,3-1,6 метра. Предварительный прогноз по водности рек на оставшийся период навигации 2023 года на Общественном совете Обь-Иртышского бассейна озвучила начальник ГМЦ Обь-Иртышского УГМС Людмила Литовкина. Она уточнила, что в истекший период навигации практически на всех реках Обь-Иртышского бассейна наблюдался спад уровней воды различной интенсивности.



В связи с низкой водностью на реках бассейна речники-путейцы для поддержания гарантированных габаритов судовых ходов выполняли большой объем дноуглубительных работ. За истекший период навигации транзитные дноуглубительные работы были выполнены на 118 перекатах.

Помимо дноуглубления, путейцы проводили тральные и берегоочистительные работы. В их рамках из русел обслуживаемых рек были удалены затонувшие карчи и другие препятствия, которые попадают в воду из-за подмыва берегов паводковыми водами. Общая площадь протральных участков пути составила 755 квадратных километров.

«Навигация 2023 года почти завершена, путейцы Обь-Иртышского бассейна, несмотря на все ее сложности, связанные с малой водностью рек, эффективно справились со своей главной задачей по обеспечению безопасности судоходства и поддержанию гарантированных габаритов судовых ходов», – отметил председатель Общественного совета Обь-Иртышского бассейна, руководитель ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Роман Чесноков.

До конца 2023 года планируется проведение заседания еще одного Общественного совета Обь-Иртышского бассейна, на котором будут подведены итоги навигации 2023 года и озвучены планы на 2024 год.

ПРИНИМАЙТЕ НОВИЧКОВ!

В ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» взят курс на обновление флота. Новый земснаряд проекта Ц490ДА стр. № 143 спустили на воду в Ямало-Ненецком окружном управлении водных путей и судоходства – филиале ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть». Это несамостоятельное мелкоосидающее судно сборно-разборного типа с гидравлическим разрыхлителем, с классом судна «Р 1.2А».

Земснаряд был построен в 2023 году на Цимлянском судостроительном заводе. По проекту глубина разработки – от 1 до 12 метров. Длина судна – 45,6 метра, ширина – 9,46 метра, мощность главного двигателя – 746 кВт. Насосный агрегат земснаряда рассчитан на извлечение 500 кубометров грунта в час.

В утепленной рубке управления расположены кресло-пульт с бортовым компью-

тером для управления механизмами судна, пожарная и другие сигнализации. Кроме того, для комфорта сотрудников рубка оборудована сплит-системой. На судне имеются дежурная каюта, мастерская и санузел. Все эти помещения также выполнены в соответствии с современными требованиями безопасности.

Работать новый земснаряд сможет, в том числе, и в суровых погодных условиях Крайнего Севера.

Напомним, что это не единственный новый земснаряд, который поступил в этом году на вооружение ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть». Уже в навигационный период 2024, после прохождения всех необходимых документационных процедур, к работе приступят два новых именных земснаряда «Тобол» и «Евгений Плескевич».



ВАХТЕННЫЙ МАТРОС – СТАРТОВАЯ ДОЛЖНОСТЬ

Навигация почти завершена. В этом году курсанты Омского института водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ» традиционно проходили учебную и производственную практику в компаниях отрасли водного транспорта Омского региона. Своими впечатлениями от производственной практики делятся курсанты речного училища Алина Гартвих и Анастасия Калинина.

– Девчонки, расскажите немного о себе и о том, где вы проходили практику.

– Я, Гартвих Алина, курсант 3-го курса специальности «эксплуатация внутренних водных путей». Производственную практику я проходила на теплоходе «Москва-112». Это был мой первый трудовой опыт – первая производственная практика. Моим наставником стал капитан теплохода «Москва-112» Шевченко Алексей Анатольевич.

– Я, Калинина Анастасия, курсант 4-го курса специальности «эксплуатация внутренних водных путей». В этом году я проходила производственную практику в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» на земснаряде «Иртышский-504». Капитаном земснаряда был



Макаренко Виктор Николаевич. Он был моим наставником весь навигационный период. Я благодарна ему и всей команде за то, что помогли мне осваивать на практике все полученные в процессе обучения теоретические знания, касаемые устройства судна, двигателей.

– С какими мыслями и эмоциями вы шли в свой первый рабочий день?

Алина: Мысли были позитивные. Я уже сказала, что это моя первая практика. Конечно, я переживала и даже испытала страх, пока шла трудоустроиваться. Я думала о том, смогу ли я поладить с командой и капитаном. Какой будет капитан? Добрый или не очень? А вдруг он не любит в команде девушек? А вдруг я что-то сделаю не так, как надо? А вдруг будут разногласия с командой? Эти вопросы роились в моей голове. Но все оказалось намного проще. Мне повезло с капитаном и командой. Мне кажется, наша команда самая лучшая! Алексей Анатольевич встретил меня по-доброму. Все подробно рассказывал и объяснял. Распорядок рабочего дня, план на день. Все выходило четко и без срывов. Особое внимание наш капитан уделял вопросам, относящимся к устройству судна, использованию спасательных средств, распределению задач каждому члену команды.

Анастасия: В прошлом году я проходила производственную практику в ООО «Транспортная компания» на теплоходе «СТ-2004». Набравшись опыта в первой навигации, я без



страха пошла работать в навигацию 2023 года. В этом году я работала на земснаряде. Практика на земснаряде соответствует моей будущей специальности. Также я шла на эту практику с большим желанием набраться именно профессионального опыта, желала понять суть профессии гидротехника и воочию увидеть дноуглубительные работы.

– Есть у флотских поговорка, что женщина на корабле – к беде...

Алина: А у меня на этот счет есть продолжение поговорки: «Не возьмем ее – будет хуже». На самом деле мне кажется, что эта поговорка морально устарела. Можно привести отличные примеры женщин-капитанов в отрасли водного транспорта, в гражданской авиации. Те отрасли экономики и народного хозяйства, которые раньше были закрыты по гендерному признаку, сейчас постепенно становятся доступными для слабого пола. Здесь не важен гендерный признак, а важно то, что готов ли человек работать на совесть. Работая вахтенным матросом, я ни разу не видела удивленного лица пассажиров нашего теплохода, ко мне никто не подходил, не спрашивал, легко ли мне работается. Значит, общество нормально воспринимает женский труд в нашей отрасли.

Анастасия: Поговорка «Женщина на корабле – к беде», по-моему мнению, это суеверие, не имеющее ничего общего с нашей современной действительностью. Моя команда считает также, потому что главное в работнике – это его профессиональные качества, а не его гендерная принадлежность.

– Если вам выпадет шанс в следующем году пойти в другую компанию, как вы поступите?

Алина: Я бы хотела и в следующем году работать в этой команде вместе с Алексеем Анатольевичем.

Анастасия: В следующем 2024 году я стану дипломированным специалистом. Планирую поступать в институт, чтобы получить высшее образование, получить рабочий диплом и работать по своей специальности.

– Алина, вопрос к вам. Вахтенный матрос – это история про...

– Позитивного человека. Почему я так считаю? На прогулочный теплоход люди приходят отдыхать. Кто-то с семьей, кто-то с друзьями. Компании всегда разные, и ситуации бывали в навигацию разные, поэтому вахтенный матрос должен быть всегда веселым и улыбчивым, умеющим решать не всегда стандартные ситуации. Например, многие детки боятся идти по мостику к теплоходу, и моя задача улыбаться детям, хвалить за смелость, помогать вселять уверенность. Любить людей – это главное, мне кажется, в любой профессии.

– Как начинался ваш рабочий день?

Алина: Мой рабочий день начинался в 7.45 утра с утренней планерки в порту. Далее мы следовали до причала. Пока шли до причала, моей задачей было навести порядок на теплоходе, чтобы пассажирам было приятно отдыхать. Физическая подготовка очень важна оказалась. Нужно было успевать подготовить в течение 5-10 минут судно к следующему рейсу. Посчитать обязательно всех пассажиров, во время прогулочного рей-



са я несколько раз проходила по теплоходу, следила за порядком, за спасательными средствами. И в таком ритме ты работаешь несколько рейсов. Я поначалу очень сильно уставала. Мы же привыкли, что мы полдня учимся в училище, а потом у нас свободное время. Но, когда ты работаешь, твой дневной режим совершенно другой.

Анастасия: Мой рабочий день начинался в 8.00 с постановки задач на день. Работала я по 12 часов. В течение дня в мои обязанности в должности матроса входили уборка жилых помещений, стирка и глажка постельного белья. В свободное время я занималась изучением устройства земснаряда и его рабочих механизмов.

– Нескромный вопрос. Зарботная плата устроила?

Алина: Вполне. Тем более, что это была производственная практика. И здесь самое главное было для меня получить навыки и проверить себя как будущего специалиста. Моя первая производственная практика прошла успешно. Работа в должности вахтенного матроса – это стартовая должность, которая позволила мне углубить знания, полученные во время учебы. Понять теорию и сопоставить ее с практикой. Это для меня наиболее ценно.

Анастасия: Производственная практика не измеряется заработной платой. Это бесценный опыт, который мы приобретаем в реальных навигационных условиях. Мы учимся работать. Работать в команде, работать с техническим оснащением судна. Производственный опыт невозможно получить по картинкам из учебников и лекций преподавателей в училище. А то, что нас трудоустроивают на период прохождения практики и выплачивают заработную плату, – это очень приятный бонус. Именно в этом ключе надо рассматривать прохождение производственной практики. Как курсант выпускного курса я бы хотела пожелать всем нашим первокурсникам все свое время и силы отдать учебе, участвовать активно во всех мероприятиях института и идти на учебную и производственную практику не с желанием обогащения, а с желанием получения трудовых навыков и закрепления тех знаний, которые они получили от наших преподавателей.

Беседовала Татьяна Никишкина, зам. директора по РМИ ОИВТ

Некролог

УХОДЯТ НАШИ ВЕТЕРАНЫ...



В октябре ушёл из жизни пенсионер Ханты-Мансийского окружного управления водных путей и судоходства **Геннадий Владиславович КОРЕПАНОВ**, проработавший в учреждении 36 лет. Начал свою трудовую деятельность в Ханты-Мансийском техникуме Геннадий Владиславович в 1974 году в должности шофера 3-го класса, затем был переведен на должность матроса-моториста теплохода «Перевал». В 1977 году окончил вечерне-заочное отделение филиала Омского речного училища по специальности «судоходство на ВВП с правом ССУ» и был назначен старшим техником 14-го прорабского участка, а в 1981 году стал помощником производителя путевых работ. Последние 17 лет трудового стажа Геннадия Владиславовича прошли

под знаком должности производителя путевых работ 9-го прорабства. Это был грамотный и опытный руководитель, пользующийся уважением коллег и подчинённых.

За свой многолетний труд Геннадий Владиславович неоднократно награждался благодарностями и почётными грамотами ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», в 2002 году награждён Почётной грамотой мэра г. Ханты-Мансийска, в 2011 году – благодарностью министра транспорта РФ.

Коллектив Ханты-Мансийского окружного управления водных путей и судоходства выражает соболезнование родным и близким Корепанова Геннадия Владиславовича. Светлая память о нём сохранится в наших сердцах.

Омский речной порт

ПЕРЕДОВИК ПРОИЗВОДСТВА – ПЛАВКРАН «МКК-2»

Один из первых механизмов АО «Омский речной порт» плавкран «МКК-2» начал работу по добыче песка с 21 апреля на месторождениях порта. Выполняя плановые задания, экипаж плавкрana «МКК-2» работает в течение навигации на разных производственных участках. С июля плавкран установили на погрузку донного грунта. Экипаж успешно справляется с заданием, выполняет судо-часовые нормы на 101,2%, обеспечивает составы флота своевременной погрузкой, не допуская простоев флота. За период навигации на сегодняшний день экипаж плавкрana «МКК-2» под руковод-

ством шкипера Дениса Валерьевича Тишкина переработал более 200 тысяч тонн грузов. Это на 112,4% больше, чем за прошлую навигацию 2022 года, и почти в 2 раза больше, чем другие плавкраны порта. В сентябре плавкран вновь работал на добыче песка. Качественный среднезернистый песок, добытый плавкраном, востребован строительными организациями и заводами по изготовлению ЖБИ Омской области, а также отправляется по железной дороге в другие регионы РФ. Погрузку песка выполняют опытные специалисты Д.В. Тишкин и Г.Г. Самошкин.

Денис Валерьевич Тишкин знает флотский порядок и своевременно сдает судовую отчетность. А ведь это не одна страница рукописного текста. Но помогает и компьютер, и электронная почта, поэтому табель учета рабочего времени, отчет о расходе топлива, месячный отчет работы судна поступают в отделы и службы порта своевременно и без замечаний.

Под чутким руководством Дениса Валерьевича экипаж крана работает слаженно, безаварийно, выполняет качественно и в кратчайшие сроки поставленные перед экипажем задачи, что позволяет из года в год выходить в работу одними из первых, а завершать навигацию в числе последних. Особую атмосферу на теплоходе создает повар Татьяна Анатольевна Косенко. В кают-компании всегда пахнет свежей выпечкой – хлебом, пирожками, ароматным чаем, свежесваренным борщом, а команда говорит: «Спасибо большое! Было очень вкусно».

Важность объемов добычи и качества песка всегда стоит на первом месте предприятия, ведь реализация песка – это и загрузка объемами работы коллектива порта, получение доходов круглый год, в том числе в зимний период, когда большая часть производственных мощностей стоит из-за сезонности работы, поэтому работа плавкранов играет огромную роль в деятельности Омского речного порта. Желаем плавучему крану «МКК-2» и дальше удерживать такой темп работы и увеличивать объемы добычи песка, доходы нашего предприятия и благополучия коллектива.

**Начальник отдела кадров
Татьяна Владимировна Падалко**



Производственная деятельность

СТУДЕНТЫ НА ШЛЮЗЕ!

Студенты Сибирского государственного университета водного транспорта 3-4 раза в год посещают с экскурсией сооружения Новосибирского судоходного шлюза. В октябре прошли сразу две такие экскурсии.



14 четверокурсников СГУВТа, получающих образование по специальностям «строительство» и «управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства», смогли на практике познакомиться со службой эксплуатации и системой мониторинга безопасности действующего Новосибирского шлюза. Еще одна экскурсия прошла для 22 курсантов НКРУ им. С.И. Дежнёва. Студенты изучили устройство земснаряда «Аган» проекта 1-517-03, мотозавозни, плавучего ДОКа проекта 801.

Все это для будущих речников стало новинкой: техническое оснащение земснаряда, принцип работы оперативных лебедок, состав и внешний вид грунтонасосной установки. Особое внимание было уделено резиноканевому грунтопроводу Ду700 (более современному и долговечному), который пришел на смену устаревшему стальному. Новый грунтопровод успешно отработал в нынешнюю навигацию.



Кира Сергеева

Иртышское пароходство

УЧЕНИЯ ПО ЛИКВИДАЦИИ РАЗЛИВА НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ ПРОШЛИ УСПЕШНО

Осень 2023 года выдалась богатой на события – различного рода учения для Иртышского пароходства. Так, в сентябре на внутренних водных путях Обь-Иртышского бассейна ПАО «Иртышское пароходство» совместно с аварийно-спасательным формированием ООО «ДНЕПР» провели комплексные учения по ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов. Легенда учения гласила: из-за разгерметизации 2 смежных танков максимального объема несамоходной нефтеналивной баржи проекта 16802 в воду попали более 510 тонн дизельного топлива. Авария произошла из-за судоводительской ошибки. Капитан допустил смещение состава за корму судового хода, и, как следствие, произвел навал на подводное препятствие, что привело к разгерметизации корпуса и грузовых танков нефтеналивной баржи.

Участие в комплексных учениях принимали 6 единиц флота ПАО «ИРП»: РТ-683, РТ-790, ОС-2, НСКПО-2, СБ-1, НЗС-3 и их экипажи. Организацию и подготовку учений на реке осуществил директор по эксплуатации флота В.С. Рубанников. Оценивая проведенные учения, межведомственная комиссия Омской области при Главном управлении МЧС России по региону поставила удовлетворительную отметку. ПАО «ИРП» признано готовым к действиям по локализации и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, получено положительное заключение с правом на утверждение Плана предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов для внутренних водных путей Обь-Иртышского бассейна ПАО «Иртышское пароходство».

В этом же месяце прошли и морские учения. Так, в районе участка № 3 акватории морского порта Сабетта (мыс Каменный) ПАО «ИРП» совместно с аварийно-спасательным формированием Северного филиала ФГБУ «Морспасслужба» провели аналогичные тренировочные учения. По сценарию при подготовке к перекачке нефтепродукта с несамоходной нефтеналивной баржи типа «НБ» на берег порывом ветра состав сорва-



ло с якоря, что привело к посадке на мель. В воду попали нефтепродукты. В этих учениях были задействованы транспортный толкач (буксир) «РТ-837» в составе с несамоходной нефтеналивной баржей НБ-6 и транспортное самоходное нефтеналивное судно «Ленанефть-2026». Учениями в качестве уполномоченного представителя ПАО «ИРП» руководил начальник службы безопасности судовождения и мореплавания С.Г. Горячевских.

Морские учения также получили удовлетворительную отметку от комиссии, которая была создана Федеральным агентством морского и речного транспорта.



ПЕРЕИЗДАЕМ КАРТЫ

4 лоцманские карты Обь-Иртышского бассейна будут переизданы к навигации 2024 года. Отдел картографии и изыскательских работ сейчас трудится над переизданием четырех лоцманских карт. Среди них карта реки Иртыша от 2048 километра до города Омска, карта реки Северная Сосьва от устья реки Ляпин до устья, карта озера Телецкого и карта Новосибирского водохранилища. Предыдущие экземпляры этих карт были изданы в 2015, 2001, 1968-м и 2007 годах соответственно. В течение навигации все материалы карт прошли процедуру оплавывания, по результатам которого и будут внесены окончательные правки.

После этого подготовленные картографические материалы будут направлены в картографический центр ФБУ «Волго-Балт» на камеральную проверку. Планируется, что к началу навигации 2024 года переизданные карты поступят в филиалы учреждения.



ВИКТОР КАРАВАНОВ: «ФЛОТ И РЕКА – ЭТО МОЯ ЖИЗНЬ!»

Случайности не случайны, уверен герой нашего материала Виктор Альбертович Караванов. В этом году он отмечает два больших юбилея: 17 октября ему исполнилось 65 лет, а в ноябре будет 45 лет, как он работает в Ханты-Мансийском окружном управлении водных путей и судоходства ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть». Столь долгое время работы в одном месте не может не вызывать уважения. А ведь, как говорится, ничего не предвещало.

В 1978 году недавно отслуживший в армии Виктор Караванов шел устраиваться на работу на деревообрабатывающий комбинат. Но не дошел. «По дороге я встретил друга, который предложил попробовать поработать в Ханты-Мансийском техникуме, и я подумал: а почему бы и нет», – вспоминает Виктор Альбертович. Так случайная встреча на долгие годы определила судьбу человека.

Образование у Виктора Альбертовича среднетехническое, но, естественно, были потом курсы переподготовки. Вот уже 26-ю навига-

цию он встречает в качестве капитана теплохода «Водопад». Это небольшое с виду судно самым первым открывает навигацию, выходя на колку льда в затоне, и самым последним ее завершает, участвуя в расстановке судов на летний период. До капитанской должности Виктор Альбертович работал на обстановочном судне «Перевал», где и набирался необходимого опыта.

«Никогда не думал работать на флоте, не тянуло меня туда. Хотя воду и реку любил, поскольку вырос рядом с ней. Мама работала в торговле, папа был шофером, так что и

с этой стороны предпосылок не было. Но так вышло, и я ни капли не жалею. Работу свою очень люблю, наверное, за ее неоднозначность, необходимость принимать сложные решения. Флот и река – это моя жизнь! Да и привык уже за столько лет. Усталости нет, есть радостное ожидание следующей навигации», – говорит Виктор Альбертович.

Редакция поздравляет Виктора Альбертовича с прошедшим личным юбилеем и с наступающим профессиональным! Желаем здоровья и дальнейшего самосовершенствования!
Ирина Барауля

«МЫ НАШ, МЫ НОВЫЙ МИР ПОСТРОИМ...»

Стереотипы, прочно вошедшие в нашу жизнь, диктуют свои условия – на корабле женщине не место. А вот и нет – ответим мы. В навигацию 2023 года на земснаряде «Николай Асанов», который приписан к Томскому району водных путей и судоходства ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», в мужском коллективе работают две девушки. Должность лебедчика-моториста занимала Дарья Пучкова, а помощником командира в текущую навигацию работала Дарья Усова.

Обе девушки имеют специальное образование. Но если для Дарьи Пучковой работа на «Николае Асанове» – это пока только производственная практика, пусть и вторая подряд, то Дарья Усова учебу окончила еще в 2021 году и должность помощника командира на земснаряде – это ее работа.

«В школе я занималась в военно-морском клубе, и, когда после девятого класса встал выбор куда поступать, тренер подсказал – в речное училище. Я подала документы и стала курсантом. Учеба давалась легко, а вот в первую навигацию пришлось побороться за свой авторитет как профессионала. Я работала и мотористом, и матросом. Должности не женские, тяжело было как морально, так и физически. А уж про работу помощником командира и говорить не приходится, команда приняла не сразу. Но через некоторое время после начала работы, когда показываешь свои командирские качества, когда срабатываешь с командой так, что удается понимать друг друга с полуслова, – радость не передать словами», – говорит Дарья Усова.

Коллегу поддерживает Дарья Пучкова. Для всех родных и друзей девушки ее профессиональный выбор стал сюрпризом и вызвал огромное удивление. А вот сама Дарья ни разу не пожалела о нем. «Сейчас я учусь в Томском техникуме водного транспорта и судоходства,

потом в планах поступить в СГУВТ. Да, я твердо решила связать свою судьбу с флотом. Во время практики на «Николае Асанове» поддержка команды была колоссальная. Они показывают, подсказывают, если что не так – помогают», – вспоминает Дарья свою практику.



Что ж, девушкам удалось с успехом развеять миф о том, что женщина на корабле – к беде! Пожелаем им дальнейших профессиональных успехов.

Ирина Барауля

Производственная деятельность



123 единицы технического флота ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» оборудованы системой контроля расхода топлива и мониторинга (СКРТ и М).

Данная система работает в совокупности с программным обеспечением «Галс», разработанным ООО «ТИСС».

Система позволяет оценивать количество фактически израсходованного топлива на работу главного и вспомогательного двигателя, на работу отопительного котла, учитывать и контролировать этот процесс, что в конечном итоге приводит к сокращению затрат на топливо. Функционал СКРТ и М постоянно обновляется и модернизируется с тем расчетом, чтобы не только сократить расходы на топливо, но и позволить контролировать выбросы отработанных газов в атмосферу. Уже к концу 2023 года в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» планируется оборудовать системой СКРТ и М еще 9 единиц флота.

Речники в беде не оставят

ВОДНИКИ ПОМОГЛИ ПОСТРАДАВШИМ ОТ ТАЙФУНА ЖИТЕЛЯМ ПРИМОРЬЯ

65 населенных пунктов Приморья пострадали от тайфуна «Ханун», который бушевал три дня. Он разрушил дороги, мосты, электросети, без малого 5000 домов оказались затоплены, с места бедствия эвакуировали почти 3000 человек.

Предварительный размер ущерба оценили в один миллиард двести миллионов рублей. Материальные убытки – колоссальные, однако еще обиднее то, что более 13 тысяч учеников Приморья не смогли в сентябре начать учебу.

Федерация профсоюзов Приморского края организовала сбор гуманитарной помощи и

денежных средств членам профсоюзов Приморского края, пострадавшим в результате наводнения. Обь-Иртышский баскомфлот ПРВТ по главе с Александром Никоновым одним из первых откликнулся на призыв о помощи. Всего из средств первичных профсоюзных организаций Ямало-Ненецкого и

Ханты-Мансийского окружных управлений водных путей и судоходства, Барнаульского района водных путей и судоходства, Новосибирского района водных путей, гидросооружений и судоходства, а также из Фонда солидарности было перечислено более 55 тысяч рублей.

«Моральная и материальная помощь является доказательством того, что сила Профсоюза в нашем единстве, стремлении оказать помощь, человеческом отношении друг к другу», – отмечает член ЦК Профсоюза, председатель Обь-Иртышского баскомфлота Александр Никонов.