

ГАЗЕТА
РЕЧНИКОВ
ЕНИСЕЙСКОГО
БАСЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ
С 24 АПРЕЛЯ
1931 ГОДА

gazeta.e-river.ru

РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

» ГЛАВНАЯ ТЕМА

**В ЕРП СОЗДАНА
И РАБОТАЕТ КОМИССИЯ
ПО ИНСПЕКТОРСКОМУ
ОСМОТРУ ФЛОТА**

стр. 1

» НАВИГАЦИЯ-2011

**РЕКОРДНЫЙ ОБЪЁМ
ГРУЗОВ ДЛЯ ВАНКОРА**

стр. 1

**РЕПОРТАЖ
С ПАРОМНОЙ ПЕРЕПРАВЫ**

стр. 2

» СУДОСТРОЕНИЕ

**СДАНА НОВАЯ БАРЖА
ДЛЯ ПАРОХОДСТВА**

стр. 2

» СОБРАНИЕ

**КЛУБ КАПИТАНОВ
ДЕМОНСТРИРУЕТ
ДЕЛОВОЙ ПОДХОД**

стр. 2

» ПАРТНЁРЫ

**РЕЙС ИЗ МУРМАНСКА
В ШАНХАЙ ЧЕРЕЗ ДУДИНКУ**

стр. 2

» БАСКОМФЛОТ ИНФОРМИРУЕТ

**ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА
И ПЛЕНУМ ЦК ПРОФСОЮЗА**

стр. 3

**ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ
ДЕЙСТВИЙ**

стр. 3

» ПРАЗДНИК

**1 ОКТЯБРЯ – ДЕНЬ
ПОЖИЛЫХ ЛЮДЕЙ**

стр. 3

ПАРОХОДСТВО ИНСПЕКТИРУЕТ СУДА

» В навигацию 2011 года Енисейское пароходство ввело практику контрольной проверки судов на линиях. С этой целью специально была организована Мобильная комиссия для проведения инспекторских осмотров. Наш корреспондент беседует с председателем комиссии – начальником отдела технической эксплуатации флота производственно-технического управления ОАО «ЕРП» Владимиром Автушко.

– Владимир Владимирович, когда начались проверки флота, и каковы первые результаты?

– Мобильная комиссия для проведения инспекторских осмотров была создана в июне 2011 года, и мы сразу начали проверять суда. На линию выезжаем на теплоходе «Заря-360». Если проверка проводится в акватории Красноярска, берём разъездной катер или теплоход «Ангара-93»,



Маневровые работы на реке Большая Хета. Теплоход «Николай Копцев» оценён инспекторской комиссией на «отлично».



Председатель Мобильной комиссии Владимир Автушко.

или «Наладчик». С транспортным обеспечением комиссии проблем не возникает.

Провели проверку на 50 судах, из них три получили оценку «отлично», 33 – «хорошо», 14 – «удовлетворительно». На «отлично» оценены теплоходы «Николай Копцев» – капитан Абольянин Андрей Анатольевич, «Ангара-77» – капитан Шлеттер Станислав Валерьевич, несамостоятельное судно «Бункерстанция-13» – механик-шкипер

Михайлов Михаил Леонидович.

– По каким критериям оцениваете суда, что вызывает наибольшее нарекание со стороны комиссии?

– Есть положение, которое регулирует такие проверки, в том числе определяет критерии оценки, и этим документом мы руководствуемся. Осматриваем состояние корпуса и механизмов, содержание судна в целом, наличие и ведение документации – технической, нормативной, пожар-



Теплоход «Ангара-77» всегда содержится в образцовом порядке.

ной. Контролируем также дисциплину, порядок на судне, ношение формы, наличие жилетов у вахтенных.

Замечания, в основном, бывают по нормативной и технической документации, наличию нового документа, вступившего в силу практически недавно, – положения о транспортной безопасности. Имеются недостатки по содержанию судов.

– Как инспекторские проверки воспринимаются экипажами?

– Когда начинали проверять первые суда, нам говорили, что вот, надо заранее предупреждать и прочее в таком же духе. На это мы отвечали: «Положение было разработано, отправлено циркуляром на суда, и все должны знать, что в любой момент может нагрянуть проверка». Сейчас таких разговоров нет. Экипажи стараются соблюдать порядок, делать так, чтобы всё на судах было как можно

лучше, и с каждым разом замечаний становится меньше.

– Кто ещё, кроме вас, работает в составе комиссии?

– Всего пять человек. Специалисты по всем направлениям, по которым оценивается судно и его экипаж, в комиссии представлены. От службы безопасности судовождения сначала с нами ездил капитан-наставник Алексеев Сергей Валентинович, сейчас в комиссии работает заместитель начальника этой службы Косяченко Сергей Валерьевич.

Пожарную безопасность и охрану труда проверяют начальник отдела безопасности труда Селиванов Сергей Аркадьевич и ведущий инженер отдела Ускова Людмила Павловна. Транспортную безопасность на начальном этапе контролировал начальник отдела режима, защиты информации и транспортной безопасности Голубков Александр Николаевич, сейчас этим занимается его заместитель Гергенрейдер Александр Александрович.

Все участники комиссии по проведению инспекторских осмотров хорошо знают своё дело и оценивают суда и работу экипажей довольно объективно.

Сергей ИВАНОВ

Фото Алексея БУРАВЦОВА

ВАНКОРСКИЙ РЕКОРД

» ОАО «Енисейское речное пароходство» перевыполнило план по доставке грузов на Ванкорское месторождение.

Всего в 2011 году предприятие планировало перевезти для ЗАО «Ванкорнефть» почти 400 тысяч тонн грузов, однако эта цифра уже увеличилась до рекордных 600 тысяч тонн – столько было завезено по состоянию на 28 сентября. Причём навигация продолжается, и ежедневно в порты для транспортировки на Ванкорское месторождение доставляется около двух тысяч тонн грузов.

– В 2006 году объёмы перевозок грузов для Ванкорского нефтегазового месторождения казались нам грандиозными, – вспоминает начальник управления грузовой и коммерческой работы ЕРП Владимир Клименков. – Тогда непосредственно до Ванкора мы доставили около 20 тысяч тонн и около 100 тысяч тонн до Прилук. В навигацию

2010 года общая цифра завезённого груза для «Ванкорнефти» составила уже порядка 405 тысяч тонн. А в этом году речники так вошли во вкус, что просто жалеют о близком окончании навигации.

Значительную часть грузов составляют песок и щебень. Также пароходство перевозит трубы, контейнеры с оборудованием, современные вагончики для жизни нефтяников на Севере. Партнёру пароходства песок и щебень необходимы для отсыпки причалов и подъездных путей, строительства в условиях вечной мерзлоты. Ими отсыпают грунт высотой около полутора метров, в некоторых местах пропитывают специальной жидкостью, и только потом приступают к строительству и монтажу площадок и вышек. Не сделай этого – ледяная почва начнёт таять, сооружения отклонятся на несколько градусов, и безопасность будет под угрозой. Кроме того,

такая технология позволяет сохранить вечную мерзлоту в том виде, какой она была сотни тысяч лет назад, и такой же останется после прекращения работ по нефтедобыче.

– Проект по добыче нефти на Ванкорском месторождении ещё не реализован в полном объёме, – говорит Владимир Николаевич. – Но даже когда ЗАО «Ванкорнефть» выведет его на про-



Суда пароходства с грузами для «Ванкорнефти» на реке Большая Хета.

» НАВИГАЦИЯ-2011

ектную мощность, для работы ему всё равно будут нужны сотни тысяч тонн материалов. У пароходства есть возможности, силы и желание работать в этом направлении. К тому же доставка грузов к месторождению автотранспортом по зимнику обходится в четыре-пять раз дороже, чем по Енисею и его притокам.

Любовь КАТЕРЕНЮК

ДЕЛОВОЙ ПОДХОД КЛУБА КАПИТАНОВ

» СОБРАНИЕ

16 сентября состоялось заседание Совета Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов». В мероприятии приняли участие почётные члены Клуба – генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Александр Иванов и руководитель ФБУ «Енисейречтранс» Владимир Байкалов.

Открыл заседание президент Клуба Иван Булава, который проинформировал собрание о поездке представителей Клуба капитанов, Совета ветеранов управления ОАО «ЕРП», Енисейского баскомфлота в Подтёсово, встречах в Подтёсовской РЭБ флота и учебных заведениях, расположенных в посёлке речников. Были отмечены достижения РЭБ в ряде областей, в том числе в диспетчерском управлении флотом, слиповом хозяйстве, благоустройстве территории, производственной культуре в цехах, оглашены вопросы, которые волнуют подтёсовских ветеранов флота. Удовлетворение делегации вызвало содержание посёлка, его внешний вид. Вместе с тем критике было подвергнуто состояние местного кладбища, где покоятся многие заслуженные капитаны, механики, специалисты флота – люди, которые делали историю Подтёсова, судоремонтного завода.

В заключение Иван Булава сказал:

На Красноярской судостроительной верфи спустили на воду несамостоятельное судно нового проекта. Это уже вторая баржа-площадка грузоподъёмностью 1100 тонн проекта 0150/2907, построенная в этом году по заказу ОАО «Енисейское речное пароходство».

– Это была очень интересная поездка. Её полезность отмечена и в Подтёсовской РЭБ флота, и в школе, и в лицее. Подобные выезды на места нам надо проводить чаще.

Вице-президент Клуба капитанов, Герой Социалистического Труда Иван Марусев предложил на таком же представительном уровне посетить другие населённые пункты, где расположены предприятия Енисейского пароходства. Почётный член Клуба Виталий Козаченко обратил внимание капитанов на чрезвычайную важность встреч на местах, потому что они дают возможность оказывать ветеранам флота внимание, которое для них превыше всего, и пропагандировать среди подрастающего поколения престижность флотского труда, – обе эти задачи в ходе визита в Подтёсово были выполнены.

На заседании Клуба выступил генеральный директор ОАО «ЕРП» Александр Иванов. Он, в частности, отметил:

– Я хотел бы поблагодарить Клуб капитанов за ту поездку, которая состоялась, за то, что вы нашли для этого возможность и время. Нам приятно услышать мнение уважаемых капитанов о том, что они видели, какие оценки дали, что надо улучшить. Мы готовы оказать помощь, предоставить транспорт, чтобы эта работа продолжалась. Особенно важной является деятельность по профориентации молодёжи, поэтому должны быть поездки и в другие населённые пункты, где также необходимо встречаться с ребятами. Большое спасибо всем капитанам, вы – наш опыт, наш потенциал, и этот потенциал надо использовать.

Александр Иванов коротко рассказал о работе пароходства в современных условиях, о том, что в октябре при генеральном директоре компании будет создан Совет командиров, и попросил Клуб капитанов дать предложения по кандидатурам. Идея образования Совета командиров была предложена ветеранами флота на августовской встрече с руководством ОАО «ЕРП».

Руководитель пароходства также поддержал выступление члена Клуба капитанов Михаила Сизова о необходимости навести порядок и содер-

жать на должном уровне захоронения капитанов на поселковом кладбище и пообещал, что пароходство окажет помощь в благоустройстве, но всё же инициатива в этом деле должна исходить от администрации посёлка и Совета ветеранов.

Руководитель ФБУ «Енисейречтранс» Владимир Байкалов довел до капитанов информацию о новых аспектах в системе обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях, перспективах передачи части полномочий Госморречнадзора бассейновым управлениям водных путей и судоходства.

Об итогах деятельности организации за истекший период отчётного года, о финансовых вопросах рассказал исполнительный директор Клуба Анатолий Райков. Налажено сотрудничество Клуба с Советами ветеранов. Активисты организации посещали на дому не ходячих ветеранов. Клуб принял участие в праздновании 90-летия Профессионального училища № 2 (речников), 80-летия Енисейского пароходства, в подготовке празднования 105-летия со дня рождения начальника пароходства Назарова Ивана Михайловича.

Сергей ИВАНОВ

» СУДОСТРОЕНИЕ

ПАРОМНАЯ РАБОТА В ПОДТЁСОВО

Переправу через Енисей в районе Подтёсова обеспечивают два парома – государственный и паром Енисейского пароходства. Буксировку и толкание паромного судна ОАО «ЕРП» осуществляет теплоход «БТ-303», возглавляемый капитаном Михаилом Серёдкиным.

Михаил Пантелеймонович – капитан с более чем 30-летним стажем, и, кроме того, в 2011 году исполнилось 20 лет его капитанской работы именно на паромных судах.

Родился Михаил Серёдкин в Усть-Питу, одном из прибрежных сёл Среднего Енисея. С западной стороны села течёт Енисей, с восточной – его правобережный приток Большой Пит, в нижнем течении судоходный. Соседство двух рек издавна определяет судьбу уроженцев Усть-Пита – они зачастую становятся речниками. Так было и в семье Серёдкиных. Сначала на флот пошли старшие сестры Михаила: Вера Пантелеймоновна работала шкипером, Альбина Пантелеймоновна – помощником шкипера.

Школу Михаил заканчивал в Подтёсово, и здесь же в 1968 году начал свою трудовую деятельность матросом теплохода «Байкал» Подтёсовского судоремонтного завода. На другой год работал мотористом на буксире «Ямал». После того как без отрыва от производства по вечерне-заочной форме обучения Михаил Пантелеймонович окончил местный филиал Красноярского речного училища, его флотская карьера пошла в гору. Перед навигацией 1979 года он был назначен капитаном-механиком теплохода «ОМ-343», на котором в течение восьми лет осуществлял паромную переправу в Стрелке.

Позже, начиная с 1987 года, в его капитанском послужном списке были теплоходы «Заря-7» и «Заря-288» – суда служебные. Так, теплоход «Заря-288» эксплуатировался в качестве плавучего продуктового магазина. В 2000 году Михаил Пантелеймонович вновь становится паромщиком – капитаном теплохода «БТ-303» и трудится на переправе в Подтёсово до сего дня.

– В этом году мы начали работать 9 апреля, – рассказывает капитан М. П. Серёдкин. – Хотя навигация 2011 года выдалась ранней, но были случаи ещё более раннего открытия переправы. Например, в 2002 году мы вышли в конце марта, тогда зима была тёплой, и льды прошли быстро. Самое позднее открытие переправы в Подтёсово в мою бытность произошло в конце апреля. Для всех лучше, когда открываем

» НАВИГАЦИЯ-2011

Михайловна, которая обеспечивает отменное питание команды. С одной стороны, нам проще, чем тем, кто работает на дальних грузовых линиях. С другой – сложнее в той части, что каждый раз



Капитан теплохода «БТ-303» Михаил Серёдкин.

рано и закрываем поздно, ведь переправа нужна очень многим – и жителям, и предприятиям.

Работа на пароме не из лёгких. С 7 утра до 10 вечера от одного берега до другого – всего 16 таких рейсов. Много бывает машин – от лёгких «Жигулей» до массивных бензовозов. А переправа бензовозов – ещё и очень ответственное, напряжённое дело, ведь это транспортировка опасных грузов. В целях обеспечения высокой степени безопасности, кроме основного капитана, на пароме работают два сменных.

– Карпов Иван Игнатьевич с самого начала здесь, как я пришёл на «БТ-303» капитаном. Пономарёв Николай Васильевич сменным капитаном у нас первый год. Оба работают хорошо, и претензий к ним нет, – отметил Михаил Пантелеймонович. – Также в составе экипажа пять мотористов, два матроса-кассира, повар – Зикунова Надежда

приходится иметь дело с разными людьми – пассажирами парома. Встречаются пассажиры, которые жалуются, что их высаживают из автотехники, когда она выезжает на паром и выезжает с парома. Но это требование мы предъявляем согласно инструкции. Нынче были две прокурорские проверки. Правда, недостатков больших не нашли, а те, что были, мы исправили.

Предположительно паром будет работать до начала декабря, но это – как позволит ледовая обстановка. Однажды, вспоминает капитан, переправа действовала до 11 января.

Поздней осенью теплоход «БТ-303» уступит своё место другому судну – теплоходу ледокольного типа. А пока он продолжает обеспечивать переправу в рабочие и выходные дни, согласно расписанию.

Сергей ИВАНОВ
Фото автора

ФЛОТ ПАРОХОДСТВА ПОПОЛНИЛСЯ БАРЖЕЙ

По традиции на берегу Енисея собрался коллектив судовой верфи, и о борт нового судна разбили бутылку шампанского. После чего баржу спустили на воду. Там же, на берегу, состоялся разговор руководства пароходства и судовой верфи с рабочими предприятия. После

от угля, леса, песка до оборудования, контейнеров, автотехники. Над её строительством трудился весь коллектив завода.

– В первом и третьем цехах занимались механизмами, шестой цех вёл корпусные работы, – рассказал об организации производ-



Красноярская судовой верфь. Спуск баржи «БП-1002» на воду.

ства главный строитель судов Максим Горбуль. – Сейчас, когда с каждым годом мы увеличиваем выпуск судов несамостоятельного флота, спуск баржи на воду становится для нас рядовым событием, но от этого не менее радостным.

Максиму 26 лет, на судовой верфи он пришёл сразу после окончания НГАВТ. Он один из представителей молодого поколения судостроителей, которых на заводе становится всё больше и больше.

– Работаю я по своей специальности, поэтому к делу отношусь с душой, – поделился главным строителем судов. – К тому же тенденции обновления предприятия налицо: заказы есть, старое оборудование меняем на новое, да и коллектив хороший.

Любовь КАТЕРЕНЮК
Фото Алексея БУРАВЦОВА



Паром к погрузке готов.



Маршрут «Берег левый – Берег правый». Пассажиры и весь груз у капитана перед глазами.

