

ГАЗЕТА
РЕЧНИКОВ
ЕНИСЕЙСКОГО
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ
С 24 АПРЕЛЯ
1931 ГОДА

www.e-river.ru

РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

» ГЛАВНАЯ ТЕМА

ИНТЕРВЬЮ
ГЕНЕРАЛЬНОГО
ДИРЕКТОРА ОАО «ЕРП»
стр. 1, 2

» КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

В ПАРОХОДСТВЕ
СОЗДАН СОВЕТ
КОМАНДИРОВ
стр. 1

» СОТРУДНИЧЕСТВО

ЕРП НАМЕРЕНО
ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ
В КРАСНОЯРСКОМ
ЭКОНОМИЧЕСКОМ
ФОРУМЕ
стр. 2

» ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ

«ПАССАЖИРРЕЧТРАНС»
ПОДВЁЛ ИТОГИ
И НАМЕТИЛ
ПЕРСПЕКТИВЫ
стр. 3

» БЛАГОДАРНОСТЬ

РЕЧНИКИ ПРИШЛИ
НА ПОМОЩЬ
стр. 3

» СПАРТАКИАДА ПЛАВСОСТАВА

ОПРЕДЕЛЕНЫ
ЛУЧШИЕ СПОРТИВНЫЕ
ЭКИПАЖИ
стр. 4

» ИСТОРИЯ ФЛОТА

РАССКАЗ КАПИТАНА
О ТЕПЛОХОДАХ-
«БОГАТЫРЯХ»
стр. 4

ИНДИКАТОР ЭКОНОМИЧЕСКОЙ АКТИВНОСТИ ИНТЕРВЬЮ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО»



– Александр Борисович, в последний период времени, после того как с поста руководителя Енисейского речного пароходства ушёл Иван Булава, вы возглавляете предприятие самый длительный срок среди других генеральных директоров – ваших предшественников. У вас было желание что-то изменить, переделать?

– Енисейское речное пароходство – организм большой, сложный и хорошо отлаженный годами. Пароходству везло, что с самого начала его существования им руководили довольно грамотные, инициативные люди. Поэтому предприятие было одним из самых лучших в речной отрасли страны, начиная с советского времени, когда его возглавляли Назаров Иван Михайлович, Фомин Степан Иванович, Печеник Александр Афанасьевич – люди легендарные, которые верой и правдой проработали здесь не один десяток лет, пройдя путь от рядового сотрудника до руководителя пароходства. Тогда предприятие имело много подразделений, насчитывало 12 тысяч человек.

Конечно, за последние годы, с момента перестройки и акционирования, пароходство ужалось. Некоторые подразделения ушли из его состава, но и сегодня ОАО «ЕРП» – самая мощная структура в речном флоте России. Мы единственное пароходство, которое настолько сохранило свою мощь и инфраструктуру. Предприятие потеряло только какое-то количество флота. Тем не менее, у нас почти 800 судов осталось, есть свой технологический, спасательный и экологический флот.

В состав пароходства по-прежнему входят порты, районные управления, участки. Есть судостроительная верфь, что для нас представляет особую важность, есть базы флота, ремонтные предприятия и целый ряд других подразделений, которые необходимы для

Незадолго до IX Красноярского экономического форума генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Александр Иванов встретился с журналистами. Центральной темой беседы были достижения последних лет, работа в условиях кризиса и в посткризисный период, перспективы и возможности участия пароходства в глобальных инновационных проектах Красноярского края.

того, чтобы пароходство могло полноценно существовать и работать. Оно осуществляет свою деятельность на 7 тысячах километров водных путей – на реке Енисей и 11 его притоках, таких, как Ангара, Подкаменная и Нижняя Тунгуска, Большой Пит, Большая Хета, Сым, Кас, Елоугуй и др.

Когда я пришёл на должность руководителя в самом начале 2009 года, пароходство работало стабильно, его главным акционером было уже ОАО «ГМК «Норильский никель».

– Но в это время как раз набирал обороты мировой экономический кризис, начавшийся в конце 2008 года...

– Действительно, был тяжёлый кризис. В 2009 году речная отрасль страны потеряла большие объёмы перевозок – от 40 до 60 процентов грузооборота. Енисейское пароходство его практически не потеряло. Более того, нам удалось добиться приумножения показателей. Так, доходы пароходства за год составляли 2,5 миллиарда рублей, за три года они существенно возросли – до 3,5 миллиардов рублей в 2011 году. Это если говорить об эффективности работы.

– За счёт чего пароходство пережило кризис? Появились какие-то новые грузы?

– Значительную роль сыграл менеджмент. Без хорошо налаженной работы менеджмента сложно было бы удержаться на плаву. Мы перестроили работу, «перенацелили» приоритеты, начали более плотно и гибко взаимодействовать с клиентурой. Встретились практически с каждым, кто обладал грузовой базой, конкретно рассмотрели каждый груз, каждый маршрут. Предложили договорные условия, от которых заказчики не смогли отказаться, потому что эти условия были более выгодными, чем в других судоходных компаниях. Пересмотрели схемы доставки грузов, сделали их более эффективными, расширили комплекс оказываемых услуг. И клиентура к нам потянулась. В результате, если флот других компаний практически простоял половину навигации, а в некоторых случаях и больше, то мы работали всю навигацию и добились в 2009 году весомых результатов.

Кроме того, я всегда это подчёркиваю, Енисейское пароходство – очень надёжный партнёр. То есть оно гарантированно завозит любой груз в любую точку территории, примыкающей к Енисею и его судоходным притокам. Надо сказать, что притоки, по которым мы работаем, – довольно сложные водные пути: подводные камни, скалы, пороги, перекаты, шивера... Таких сложных

участков нет ни в одном бассейне. Поэтому наши капитаны, которые десятилетиями приобретают здесь громадный опыт, – это люди особого склада, особой подготовки, и каждый из них, придя в другой бассейн, сможет там работать, а вот если кто оттуда придёт к нам, вынужден начинать с нуля, как это уже бывало.

Что такое пройти по Подкаменной Тунгуске, где пороги Большой, Мирюгинский, Паналик, Мучной, Дедушка, Бабушка, Щёки представляют собой очень серьёзные преграды? Чтобы их преодолевать, мало иметь знания, нужен ещё достаточный опыт. И мы посылаем на притоки капитанов, которые там уже поработали не один год.

– Какие бы важнейшие достижения пароходства вы отметили за последние три года, в течение которых являетесь генеральным директором?

– Это, конечно же, Ванкор. Енисейское пароходство обеспечило выполнение важной государственной задачи по своевременному запуску в эксплуатацию Ванкорского нефтегазового месторождения. В августе 2009 года, когда произошло это событие, в Игарке мы докладывали руководству страны, что перевезли практически 70 процентов от всего объёма грузов для «Ванкорнефти». И перевозки в этом направлении наш флот продолжает. Причём каждый год их объём становится рекордным. Если в 2008 году для ЗАО «Ванкорнефть» завезли 176 тысяч тонн, то в 2011-м было уже 614 тысяч. И в навигацию 2012 года мы нацелены на новый успех по Ванкору.

(Окончание на стр. 2).



Флот Енисейского пароходства готов доставить любые грузы в любую точку бассейна. Суда с оборудованием для Ванкорского нефтегазового месторождения на реке Большая Хета.

В ПАРОХОДСТВЕ СОЗДАН СОВЕТ КОМАНДИРОВ

По решению Правления в ОАО «Енисейское речное пароходство» создан Совет командиров. Его целями являются: приумножение и сохранение флотских традиций, подготовка и воспитание молодых капитанов, рассмотрение вопросов транспортной безопасности, трудовой дисциплины на флоте, охраны труда.

Совет командиров осуществляет деятельность в соответствии с Уставом пароходства, законодательными и нормативными актами РФ, а также локальными актами предприятия.

Много лет в Енисейском бассейне действует Клуб капитанов, который объединяет, в основном, ветеранов пароходства и имеет целью работу с ветеранами-капи-

решении производственных задач, рассмотрении транспортных происшествий, случаев нарушения трудовой дисциплины, правил охраны труда, выработке конкретных мер и предложений, направленных на устранение последствий происшествий и их предупреждение, и так далее.

В состав Совета войдут опытные капитаны, руководители управлений, капитаны-наставники, представители общественных и ветеранских организаций пароходства.

Планируется привлечение Совета командиров и к назначению кадров – это будет своеобразная экзаменационная

» КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

квалификационная комиссия.

– Когда опытные капитаны примут решение о том, что по каким-то профессиональным или личным качествам кандидат на должность не подходит, я прислушаюсь к мнению такого авторитетного органа, – отметил Александр Иванов. – Новая структура будет жёстко спрашивать за допущенные ошибки и в то же время учить, как необходимо сделать, какое решение принять. Такой орган нужен, и, я думаю, он будет полезен как для плавсостава, так и для руководства предприятия.

Пресс-служба ОАО «ЕРП»

» ПАРТНЁРЫ

**ТЕРМИНАЛ
СТРОИТСЯ**

» Мурманский транспортный филиал ОАО ГМК «Норильский никель» внесён в Реестр владельцев складов временного хранения (СВХ). В декабре минувшего года было получено письменное уведомление об этом из Мурманской таможни.

Это значит, что «Норильский никель» получил возможность снять все возникшие из-за отсутствия СВХ в Мурманском морском торговом порту проблемы, связанные с перевалкой оборудования, техники и других грузов, закупаемых по импорту.

СВХ Мурманского транспортного филиала состоит из крытого склада площадью 720 кв. метров и открытой складской площадки площадью 2650 кв. метров, оборудован всеми средствами контроля и наблюдения, необходимыми для размещения и хранения импортных грузов на период их таможенного оформления. Создание СВХ осуществлено в рамках реализации проекта строительства в Мурманске собственного перегрузочного терминала компании.

В целом по состоянию на конец 2011 года в строительство терминала в Мурманске инвестировано 996 млн. рублей. В результате осуществлена частичная реконструкция морского причала общей длиной 159 метров и глубиной 10,3 метра. На причале смонтированы и запущены в эксплуатацию два порталных крана типа «Кондор» грузоподъемностью 40 тонн, перебазируемых из Заполярного транспортного филиала. Выполнены работы по бетонированию тыловой площадки причала общей площадью 10 тыс. кв. метров. Закуплена необходимая перегрузочная техника, в том числе погрузчик-ричстакер для работы с крупнотоннажными 20- и 40-футовыми контейнерами. В конце декабря к модернизированному причалу на обработку грузов встало первое судно – дизель-электроход «Талнах».

Завершены также работы по прокладке и вводу в эксплуатацию внешних и внутриплощадочных электрических сетей, предназначенных для электроснабжения объектов перегрузочного терминала. Введены в эксплуатацию блочная распределительная трансформаторная подстанция (БРТП) общей мощностью 2590 кВт и две блочные трансформаторные подстанции (БТП-1 и БТП-3) общей мощностью 2140 кВт. И теперь все объекты терминала запитаны через собственные сети электроснабжения.

На обеих площадках терминала введены в эксплуатацию здания контрольно-пропускных пунктов. КПП площадки № 1 представляет собой двухэтажное здание общей площадью 266,1 кв. метра и предназначено для организации охраны, контроля и пропуска на территорию терминала. В связи с предстоящим созданием на терминале пункта пропуска через Государственную границу РФ в здании КПП оборудованы помещения для пограничного наряда и проведения процедур пограничного контроля.

На площадке № 2 введены в эксплуатацию многорукие железнодорожные пути общей протяженностью 1834 метра. На путях могут разместиться 67 40-футовых или 47 60-футовых железнодорожных платформ. Пути соединены с железнодорожной станцией Мурманск и позволяют принимать и отправлять вагоны с грузами компании. Для осуществления погрузочно-разгрузочных работ смонтированы и введены в эксплуатацию подкрановые пути общей протяженностью 150 метров. На них установлен и запущен в эксплуатацию порталный кран «Кондор» грузоподъемностью 40 тонн, также перебазируемый из Заполярного транспортного филиала. Территория площадки № 2 выложена асфальтобетонными плитами, которые сформировали складскую площадку для размещения и хранения грузов компании.

На терминале завершаются работы по строительству внешних и внутриплощадочных сетей водопровода, хозяйственной и ливневой канализации, установок оборудования очистных сооружений. Началась реконструкция семиэтажного административно-бытового корпуса, ведется разработка рабочей документации по другим объектам.

Пресс-центр
ОАО «ГМК «Норильский никель»

К КРАСНОЯРСКОМУ ФОРУМУ ГОТОВЫ

» 16-18 февраля 2012 года в Красноярске состоится IX Красноярский экономический форум, в котором намерено принять участие ОАО «Енисейское речное пароходство».

Главной темой обсуждения форума станет: «Время стратегических инициатив». Традиционно участие в форуме примут представители Правительства РФ, региональные власти, главы субъектов страны, а также ру-

ководители крупнейших российских и зарубежных компаний.

ОАО «Енисейское речное пароходство» участвует в Красноярском экономическом форуме ежегодно. Генеральный директор предприятия

Александр Иванов в середине декабря подтвердил своё участие и в IX форуме. Он отметил, что столь масштабное экономическое событие для компании очень важно, ведь работа Енисейского пароходства – это часть программы социально-экономического развития региона.

– Енисейское речное пароходство готово участвовать в реализации

» СОТРУДНИЧЕСТВО

инвестиционных проектов, которые будут представлены на форуме, – сказал Александр Иванов. – У предприятия достаточно флота, профессиональных кадров и производственной базы для того, чтобы быть партнёром таких проектов.

Пресс-служба ОАО «ЕРП»

**ИНДИКАТОР ЭКОНОМИЧЕСКОЙ АКТИВНОСТИ
ИНТЕРВЬЮ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРХОДСТВО»**

(Окончание. Начало на стр. 1).

С нескольких десятков тысяч до полумиллиона тонн в год увеличили перевозки грузов для ОАО «Полюс Золото». В этой работе задействована Ангарская группа флота. По заказу ЗАО «Полюс» мы везём уголь с Кокуйского месторождения, в основном, в Назимово. Схема перевозок отработана: вывозим уголь по Ангаре до Лесосибирска мелкосидящим флотом, так как река мелководная. В Лесосибирске перегружаем на крупнотоннажные суда и доставляем до места назначения. Расстояния небольшие, но работа довольно сложная и требует очень хорошей слаженности и взаимодействия многих структур и подразделений.

Продолжается плодотворное сотрудничество с нашим основным клиентом и главным акционером пароходства – Горно-металлургической компанией «Норильский никель». Перевозки в Норильский промышленный район в структуре грузов и грузооборота пароходства занимают до 50 процентов. Туда мы до последних дней навигации доставляем самую разную продукцию, которая необходима для компаний Группы и промышленного района в целом.

Мы завезли тяжеловесные турбины и трансформаторы на Ангару для строящейся Богучанской ГЭС, причём часть оборудования доставили своими судами непосредственно с мест его изготовления в Азово-Черноморском и Балтийском бассейнах. В 2011 году пароходство успешно завершило эту ответственную транспортную и погрузочно-перевозочную операцию, которая продолжалась в течение четырёх навигаций.

Пароходство приняло активное участие в ликвидации последствий аварии на Саяно-Шушенской ГЭС. Более 20 дней наш специально оборудованный флот собирал разливы трансформаторного масла ниже плотины. Была проделана большая работа. И необычная для нас, потому что агрессивная жидкость оказалась не такой, на которую все рассчитывали: при большом течении реки трансформаторное масло имеет свойство аккумулироваться в небольшие капельки и уходить до 50 сантиметров под воду. Боновые ограждения оказались малоэффективными. Перестраиваться приходилось на ходу. И эту ответственную задачу мы выполнили, за что много добрых слов услышали в свой адрес. А в общем, сделали то, что должны были сделать.

К числу основных вех я бы отнёс и строительство флота. Три года назад Красноярская судостроительная верфь была на грани закрытия, ставился вопрос о неперспективности её работы, отсюда ушло много людей. Но предприятие сохранили, доказав, что его нельзя сохранять. И сейчас год от года верфь налаживает свой потенциал, набирает обороты. Только для ОАО «ЕРП» за последние годы было построено 25 новых судов.

Кроме строительства флота для па-

роходства, Заполярного транспортного филиала ГМК «Норильский никель» и Красноярского края, верфь перешла на изготовление специальных контейнеров для транспортировки продукции «Норильского никеля». В этом году ожидается размещение заказа на контейнеры ещё одной модификации, а также на современные паромы для нужд края.

Важным фактором является то обстоятельство, что в 2011 году, несмотря на продолжающийся кризис, нам удалось увеличить объёмы перевозок. За три года мы повысили заработную плату наших работников на 30 процентов и довели среднемесячный заработок с 23 тысяч рублей в 2008 году до 33 700 рублей в 2011-м. Увеличили также социальные выплаты, ежеквартальные доплаты к пенсиям ветеранов, шефскую помощь школам, музеям, профтехучилищам, организациям здравоохранения и культуры.

За три года значительно изменился технический облик флота. Привели в надлежащее состояние и покрасили все суда. Только по программе среднего ремонта было отремонтировано 270 судов, 19 единиц флота, которые ранее не эксплуатировались, восстановлены, на 71 судне заменили на новые дизель-генераторы, на 36 судах – главные двигатели.

На судоремонтных предприятиях модернизировали цеха, значительную часть оборудования поменяли на современное, реконструировали слип. Навели порядок на территориях заводов и ремонтно-эксплуатационных баз. Разобрались и упорядочили имущественный комплекс пароходства.

И, что важно, удалось изменить отношение людей, особенно управленцев, к принятию решений. Повысилась степень ответственности, укрепилась трудовая дисциплина. И как результат – сокращение количества происшествий, нарушений и аварийных ситуаций, в первую очередь, на флоте. Сегодня у нас этот показатель один из лучших в отрасли.

Словом, к своему 80-летию юбилею пароходство пришло с достойными результатами, получив, ко всему прочему, и Национальную премию «Золотая Колесница» – как лучшее транспортное предприятие речной отрасли России.

– Государство исключило ОАО «Енисейское речное пароходство» из списка стратегических предприятий. Александр Борисович, на ваш взгляд, для пароходства это хорошо или плохо?

– Для нас ничего не поменялось. Хотя пароходство и исключили из списка стратегических предприятий, оно как было стратегически важным для Красноярского края, так и осталось.

Было бы хуже, если бы у пароходства не было такого мощного акционера, как «Норильский никель», который по-государственному ведёт политику сохранения и развития речного транспорта в Восточной Сибири. Это продуманная, взвешенная, долгосрочная и

перспективная политика. Практически все средства, которые пароходство зарабатывает, уходят на модернизацию производства, ремонт флота и строительство новых судов, социальное развитие предприятия, повышение жизненного уровня его работников и ветеранов. Например, в 2012 году только на ремонт флота выделено 420 миллионов рублей – колоссальная сумма. Всё это поддерживает стабильную работоспособность предприятия.

Купили бы акции ОАО «ЕРП» какие-нибудь сомнительные бизнесмены, тогда пришлось бы краю задуматься, ведь ему в части жизнеобеспечения огромных северных территорий без Енисейского пароходства не прожить. Это надо себе чётко представлять. И экономически, и социально мы там связаны, поскольку дальше Подтёсово дорог практически нет. По зимникам идёт не перевезёшь, основной завоз идёт по реке, во время навигации.

В крае понимают значимость пароходства для региона. И для нас северный завоз является одним из важней-

шего пароходства проявилось и в отношении ликвидации последствий аварии на Саяно-Шушенской ГЭС, о чём я уже упоминал, и при доставке грузов нефтяникам на Большую Хету. Это важные государственные задачи.

– По объёмам грузоперевозок планируете расти? С какими инвестиционными проектами края связываете дальнейшее развитие Енисейского пароходства?

– Мы завязаны на развитии экономики края. Если на Ангаре будет построен большой деревообрабатывающий комбинат, мы готовы предложить услуги по транспортировке его продукции. Для этого у нас есть теплоходы, которые мы специально держим в резерве и можем привести в надлежащий порядок, затратив определённые суммы. Мы сохраняем этот флот, потому что у нас есть понимание, что такое Восточная Сибирь и какое стратегическое значение имеет регион для страны, для деловых связей с Европой.

Наша работа в перспективе может быть востребована в связи с освоением



Вместе с грузовыми судами к месту выгрузки следуют плавучие краны.

ших приоритетов: мы осуществляем перевозки более 90 процентов грузов по программе северного завоза для края, его районов и отдельных населённых пунктов. Это самый тяжёлый завоз. Он проводится только по высокой воде и весной. На сентябрь-октябрь остаётся не более пяти процентов грузов северного завоза, да и то не каждый год природа даёт возможность пройти флоту по притокам, тем более сейчас, когда вот уже два года наблюдается спад уровня воды в Енисейском бассейне.

Мы идём с подстраховкой, при необходимости перегружаем грузы в пути, пробиваемся через мелководье, но завозим. Пусть 20 или 30 человек живут в населённом пункте, но их жизнь зависит от того, дойдут до них суда или нет. Это надо просто видеть, когда приходит теплоход в какой-нибудь населённый пункт, и как его там встречают. Тогда понимаешь, что речной флот – важнейшая структура на нашем Севере.

Система северного завоза достаточно отработана, и мы с этой задачей справляемся – завозим всё до последней тонны.

Стратегическое значение Енисей-

Юрубчено-Тохомского нефтегазового месторождения. Ближайшие наши перспективы – транспортное обслуживание Сузунского месторождения на Большой Хете, которое уже развивается и будет развиваться, и Байкаловского месторождения на Енисее, на котором сегодня очень интенсивно работают геологи. Намечается и ряд других программ с большими объёмами перевозок, и, я думаю, мы с ними справимся.

– Получается, Енисейское пароходство – индикатор экономической активности Красноярского края?

– Выходит, что так. Развивается экономика края – развивается пароходство.

– Александр Борисович, очень часто руководителей пароходства называют адмиралами. Вы чувствуете себя адмиралом?

– Ещё в 1950-е годы речники носили погоны. Читаешь документы той эпохи, и там написано: «инженер-капитан», «механик-лейтенант», моя должность называлась «генерал-директор речного флота третьего ранга».

Эти звания отменены, но сейчас, ещё с советских времён, действуют разряды, которых на речном флоте 13. Должность генерального директора пароходства соответствует 12-му разряду. Если ориентироваться по таблице рангов и наружным шевронам, это равнозначно званию адмирала. Поэтому так оно и идёт – адмирал. Думаю, ни один руководитель не обидится за это почётное звание.

В ходе беседы был обсуждён ряд других вопросов. В заключение журналисты поблагодарили генерального директора ОАО «ЕРП» Александра Иванова за интервью и открытость.

Фото Алексея БУРАВЦОВА, Валентина КУЗЬМИНА



Пароходство располагает мощными судоремонтными базами. Замена двигателей на одном из теплоходов в КСЦ.



Новые суда для ЕРП строятся на Красноярской судовой верфи. Баржа грузоподъемностью 3000 тонн перед спуском на воду.

В ОАО «ПассажирРечТранс» подведены итоги навигации 2011 года, намечены перспективы развития пассажирских перевозок и паромных переправ. Рассказывает генеральный директор предприятия Леонид Фёдоров:

В навигацию 2011 года ОАО «ПассажирРечТранс» осуществляло перевозки пассажиров: в рамках краевой программы – по четырём маршрутам (Красноярск – Дудинка, Енисейск – Бор, Красноярск – Бор, Торговый центр – Усть-Мана); в рамках программы Енисейского района – по трём маршрутам (Ярцево – Майское, Ярцево – Кривляк, Лесосибирск – Высокогорск). Всего по пассажирским маршрутам перевезено 99 260 пассажиров, что составляет 100 процентов к уровню 2010 года.

Кроме обслуживания этих маршрутов, оказывались услуги по перевозке пассажиров и автотранспорта на семи паромных переправах: было пе-

ИТОГИ РАЗВИТИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РОСТА

ревозено 297 680 пассажиров и 9600 автомобилей.

Общее число перевезённых пассажиров и единиц автотранспорта в 2011 году по сравнению с 2010 годом выросло на 13,4 процента.

Навигация 2011 года была очень напряжённой. В связи с аварией на реке Волге дизель-электрохода «Булгария» контролирующими органами проводили внеплановые проверки. Экипажи наших судов, хорошо подготовившие флот к навигации, все проверки прошли достойно, без замечаний и навигацию закончили безаварийно.

В навигацию 2012 года ОАО «ПассажирРечТранс» намерено сохранить все пассажирские линии и паромные переправы. Кроме того, дополнительно планируется открыть линию Бор – Верхнеимбатск – Турханск (перевозки будут осуществляться теплоходом «Заря»), а также

паромную переправу Лесосибирск – Высокогорск.

За последние пять лет Правительством Красноярского края было выделено для обновления и модернизации флота около 500 миллионов рублей. На эти средства были построены четыре новых скоростных теплохода, три судна на воздушной подушке, приобретены теплоход для перевозки пассажиров на 20 мест и несамоходный паром, модернизированы два буксира-толкача для паромных переправ.

В ближайшие четыре-пять лет для улучшения качества обслуживания пассажиров и обеспечения транспортной доступности населения в северных районах Красноярского края планируются масштабные мероприятия по обновлению флота: объём инвестиций по краю составит около 2 миллиардов рублей.



Одно из современных судов «ПассажирРечТранса» – скоростной пассажирский теплоход «Красноярск».



Вездеход на воздушной подушке «Арктика-10» передвигается как по суше, так и по воде.

ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ

Так, в феврале 2012 года администрация Игарки планирует объявить конкурс на постройку самоходного парома для этого города.

В первом квартале 2012 года на Инвестиционном совете Красноярского края будут рассмотрены вопросы выделения инвестиций на оборудование пассажирских судов системами электро-радионавигации по технологии ГЛОНАСС, покупки и последующей модернизации буксира-толкача на линию Епишино – нулевой километр Северо-Енисейского тракта, проектирования и строительства несамоходного парома, трёх теплоходов для замены устаревших водоизмещающих судов «М. Ю. Лермонтов», «А. Матросов» и «В. Чкалов», а также теплохода типа «Таймыр» для Таймырского муниципального района.

За основу концепции замены устаревших водоизмещающих теплоходов взят проект пассажирских судов катамаранного типа на 120 пассажирских мест, со скоростью хода до 35 километров в час. За счёт высокой скорости круговой рейс на линии Красноярск – Дудинка будет составлять около пяти суток. На указанных теплоходах, согласно проекту, все пассажирские каюты будут оборудованы санузлами, предусмотрен уютный ресторан на 30 мест, в носовой части – выдвигной трап. Имея небольшую осадку, эти суда могут подходить к необорудованному берегу.

В настоящее время в ОАО «ПассажирРечТранс» ведётся ремонт флота, выполняются организационные работы по подготовке к пассажирской навигации 2012 года.

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:

Лидию Даниловну ПОНКРАТЕНКО – с 70-летием (12 января).

В 1961 г. начала трудовую деятельность матросом теплохода «Куйбышев», в навигацию того же года была переведена на теплоход «Дунай». С 1963 г. – моторист-матрос теплохода «Дунай», с 1972 г. и до ухода на заслуженный отдых в 1995 г. – моторист-матрос теплохода «ОТА-915». Стаж в ЕРП – 34 года. Присвоено звание «Специалист высшего класса». Награждена медалями «За доблестный труд». В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, «Ветеран труда».

Людмилу Семёновну ВОСТРИКОВУ – с 75-летием (30 января). Трудовую деятельность в ЕРП начала в 1967 г. поваром теплохода «МБВ-172».

С 1969 г. и до ухода на заслуженный отдых в 2003 г. работала рулевым-мотористом теплоходов «ТН-663», «ОТА-916», кассиром-матросом теплохода «Заря-59», мотористом-матросом теплохода «НовосибирскГЭС», матросом «СПК-1». Стаж в ЕРП – 37 лет. Награждена медалью «Ветеран труда».

Желаем уважаемым юбилярам доброго здоровья, долгих лет жизни, благополучия.

Администрация, профком Ермолаевской РЭБ флота поздравляют:

Петра Петровича ДОРОЖКИНА – с 55-летием (1 января).

Трудовую деятельность на предприятии начал слесарем. В дальнейшем работал шкипером, электрогазосварщиком, судокорпусником-ремонтником. Продолжает трудиться электрогазосварщиком. Стаж – 29 лет.

Марию Александровну ПИНАЕВУ – с 65-летием (8 января).

Работала проводницей дизель-электроходов, мотористом-матросом, техником-технологом, бухгалтером, лаборантом Нефтезачистой станции № 1, заведующей магазином, инженером по технике безопасности. Стаж в системе ЕРП – 39 лет.

Галину Петровну ЧЕРНОВУ – с 65-летием (12 января).

Трудовую деятельность на предприятии начала аппаратчиком очистки сточных вод на Очистой станции № 1, работала матросом станции. Автор пяти книг стихов и прозы, в том числе книги «Ермолаевские жизненные истории» – о Ермолаевской РЭБ флота, речниках и людях других профессий, живущих в посёлке Ермолаевский Затон и селе Ермолаево.

Валентину Ефимовну МОРОЗОВУ – с 70-летием (13 января).

Работала поваром, заведующей хозяйством в детском саду, заведующей хозяйством Ермолаевской РЭБ флота. Стаж в системе ЕРП – 25 лет.

Валентину Васильевну ДЕРЕВЦОВУ – с 60-летием (16 января).

Трудовую деятельность на предприятии начала воспитателем детского сада. В дальнейшем работала матросом, бухгалтером-кассиром, поваром. Стаж – 31 год.

Желаем уважаемым юбилярам здоровья, благополучия, долгих лет жизни.

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:

Николая Ивановича РУДЕНКО – с 50-летием (17 января).

Работает такелажником слипа.

Владимира Владимировича ЛАПТЕВА – с 60-летием (19 января).

Машинист энергоблока.

Виктора Васильевича ПОПОВА – с 55-летием (22 января).

Капитан – сменный механик теплохода «Виктор Астафьев».

Георгия Ивановича ШАДРИНА – с 75-летием (22 января).

Работал старшим электромонтёром.

Стаж – более 35 лет. Награждён медалью «Ветеран труда», знаком «Ударник коммунистического труда».

Татьяну Стахеевну ФЁДОРОВУ – с 70-летием (23 января).

Работала матросом, прачкой. Стаж – более 30 лет.

Валентина Михайловна БУСОРИГИНА – с 65-летием (24 января).

Работал слесарем, судокорпусником.

Стаж – более 20 лет.

Нину Григорьевну ПОПОВУ – с 80-летием (27 января).

Работала табельщиком, кладовщиком.

Стаж в ЕРП – более 45 лет.

Присвоено звание «Ветеран труда».

Наталью Александровну АТАНОВУ – с 60-летием (28 января).

Работала поваром, кондитером, сторожем. Стаж – более 30 лет.

Ивана Петровича КАЛАЧИКОВА – с 80-летием (28 января).

Работал начальником ТЭЦ, электромонтёром.

Стаж – более 45 лет. Награждён медалями «За доблестный труд».

В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, «Ветеран труда».

Желаем уважаемым юбилярам здоровья и бодрости, долгих лет жизни, семейного благополучия.

Руководство ОАО «Енисейское речное пароходство», Красноярского судоремонтного центра, советы ветеранских организаций поздравляют:

Алексея Васильевича и Любовь Прокопьевну СТЕПАНЬКОВЫХ – с 60-летием совместной жизни – бриллиантовой свадьбой (17 января).

Желаем уважаемым Алексею Васильевичу и Любови Прокопьевне прекрасного здоровья, благополучия, долгих лет жизни.

РЕЧНИКИ ПОМОГЛИ ПОСЁЛКУ

С конца декабря и до крещенских морозов Подтёсово испытывало бездорожье: паромная переправа закрылась, и ещё не вставший Енисей полностью отрезал жителей посёлка от «большой земли». Лишь на экстренный случай действовало вертолётное сообщение.

Ситуация сама по себе сложная, но вдобавок к этому 10 января вышла из строя хлебопекарня, снабжающая хлебом не только пятитысячный посёлок, но и близлежащие деревни. К счастью, форс-мажорная ситуация продержалась недолго – посёлок выручила Подтёсовская РЭБ.

В 11 часов вечера мне позвонили и сказали, что пекарня сломалась и наладить её в ближайшее время невозможно, – по минутам помнит тот напряжённый период из жизни посёлка глава местной администрации Анна Лейбович. – Вечером мы обратились к директору Подтёсовской РЭБ Николаю Губаревичу за помощью.

За сутки пекарня Подтёсово выпускает две тысячи булок хлеба, которые расходятся не только по тор-

говым точкам, но и в детские сады, школу, больницу.

При разговоре с инженерами Подтёсовской РЭБ выяснилось, что в пекарне установлен судовой редуктор, который и вышел из строя. А кто его знает лучше сотрудников ремонтно-эксплуатационной базы флота?

С утра в РЭБ решали, как и чем заменить сломанные детали, – рассказывает Анна Матвеевна. – И вскоре в пекарню приехала бригада. Причём ребята пришли со своим сварочным аппаратом и другими инструментами. К делу подошли оперативно и с инженерной смекалкой, сделали новый ремень и подставку. Я для себя заново открыла этих людей. На работы ушло всего четыре часа, и уже вечером запустили пекарню. Это настоящий пример слаженной работы и высочайшего профессионализма. Огромное спасибо речникам от всех жителей посёлка! Имена этих людей: Михаил Александрович Урбан – главный инженер, Валентин Васильевич Долженко – главный механик, Константин Владимирович Безруких – мастер, слесари Роман Дмитриевич Ломакин, Валерий Фёдорович Марков, Александр Анатольевич Сорокин, Юрий Константинович Шабуров, электросварщик Владимир Владимирович Блинов, шлифовщик

БЛАГОДАРНОСТЬ

Сергей Рычков, токари Игорь Михайлович Смирнов, Георгий Корякин и Сергей Борисович Сидорук. Сердечные слова благодарности им за помощь посёлку.

Любовь КАТЕРЕНЮК



Ремонтные работы на пекарне были выполнены в авральном режиме.

УШЛА В НЕБЫТИЕ МОРЗЯНКА

В середине прошлого века на 800-сильных судах постройки Чехословакии по настоянию Иннокентия Николаевича Черноморцева, как его неофициально называли речники – главного радиста Енисейского пароходства, были установлены мощные по тем временам передатчики «ЕРШУ».

Это было продиктовано тем, что теплоходы Ч-800 имели разряд «О» и планировались для работы в Заполярье, в условиях Арктики. Соответственно, и радисты на них после установки мощных передатчиков были подобраны высококлассные. На теплоход «Академик Туполев» назначен Мыльников-старший, на теплоход «Академик Шокальский» – Мыльников-младший, и на теплоход «Академик Тюрин» – автор этих строк.

Мы работали на самодельных виб-

ра-адмирала Григория Григорьевича Толстоуцкого, ушедшего в отставку в 1976 году. Однажды он заметил: «Полярные радисты Главсевморпути работают там по призванию и на всю страну славятся своим высоким мастерством. Многие из них работают на виброрезах, показывая огромную скорость ручной передачи и приёма на слух – 250-300 знаков в минуту». На судах и полярных станциях Главсевморпути начинали оттачивать своё мастерство.

Со мной на теплоходе «Академик Тюрин» некоторое время пребывал И. Н. Черноморцев, оценивая работу установленных на судах новеньких «ЕРШей». Мы с ним тогда же познакомились и потом крепко дружили, вплоть до его кончины в 1992 году.

ЛЕТОПИСЬ ЕНИСЕЙ

Иннокентий Николаевич благоволил радистам высокой категории. С большим уважением он относился и ко мне, особенно после того, как в 1960-х годах я, будучи в Болгарии на чемпионате мира, вошёл в пятёрку сильнейших радистов-скоростников и получил знак мастера спорта.

Сейчас на вооружении связистов, в том числе на судах Енисейского пароходства, находится новейшая, высокотехнологичная радионавигационная техника, и им приходится прикладывать гораздо меньше физических усилий для обеспечения стабильной связи. Ну а тогда всё решала в умелых руках морзянка, которая навсегда ушла в небытие.

Михаил ТРЕТЬЯКОВ

ЮБИЛЯРЫ

Администрация ОАО «Енисейское речное пароходство», Совет ветеранов поздравляют:

Анну Николаевну ЧИСТЯКОВУ
— с 85-летием (22 января).
В 1951 г. по окончании Новосибирского института инженеров водного транспорта поступила на работу в управление пароходства инженером пассажирского отдела. В дальнейшем работала старшим инженером планово-экономического отдела. Стаж в ЕРП — 35 лет.
Награждена медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «Ветеран труда».

Людмилу Сергеевну ЕРЕМЕЕВУ
— с 80-летием (23 января).
Трудовую деятельность начала в 1956 г. врачом-терапевтом Подтёсовской линейной больницы, в которой проработала 32 года. Прошла путь до главного врача больницы. Награждена орденом Дружбы народов, знаком и званием «Отличник здравоохранения».

С 1975 по 1987 г. избиралась депутатом Подтёсовского поселкового Совета народных депутатов, более 10 лет была председателем местных структур общества Красного Креста и общества охраны природы. Является членом общества «Краевед». Автор книги «Подтёсово — родной причал», участник ряда коллективных историко-краеведческих сборников.

Римму Александровну ЛИПКО
— с 70-летием (24 января).
Работать в управлении пароходства начала в 1966 г. секретарём-машинисткой службы судового хозяйства. Работала старшим инженером службы. Стаж в ЕРП — 33 года. Награждена медалью «Ветеран труда».

Лидию Григорьевну НАСЛИМОВУ
— с 80-летием (24 января).
Трудовую деятельность в управлении рабочего снабжения ЕРП начала в 1949 г. учеником счетовода и прошла путь до главного бухгалтера управления. Стаж работы в УРСе — 38 лет. Награждена медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», знаком «Победитель социалистического соревнования Министерства речного флота РСФСР».

Михаила Сидоровича ТОЛСТИХИНА
— с 85-летием (31 января). Участник Великой Отечественной войны. Работать в ЕРП начал в 1957 г. шофёром Красноярского речного порта. С 1970 г. — водитель ремонтно-строительного управления пароходства. Стаж в системе ЕРП — 34 года. Награждён орденом Отечественной войны II степени, медалями «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.», «За Победу над Японией», «Ветеран труда», медалью Жукова.

Желаем уважаемым юбилярам здоровья, благополучия, долгих лет жизни.

ОАО «Красноярский речной порт» поздравляет:

Надежду Степановну ПЕСОЦКУЮ
— с 50-летием (13 января). Начальник смены Енисейского грузового района. В порту работает с 1985 г. Ветеран труда порта.

Ларису Фёдоровну СИМКИНУ
— с 65-летием (17 января).
В 1985 — 2008 г. работала диспетчером железнодорожного цеха. Ветеран труда порта.

Геннадия Алексеевича НАКОРЯКИНА
— с 65-летием (31 января). Сменный инженер-механик автотранспортного цеха. В порту работает с 2004 г.

Желаем уважаемым юбилярам крепкого здоровья, долголетия, семейного благополучия.

Корабли, как и люди, имеют свою судьбу. Рождаются и умирают, оставляя след в истории. Кто-то из них уходит на покой по возрасту, иные в расцвете сил гибнут от рук человека. Но, пожалуй, самое главное в судьбе корабля — какую память о себе оставит он людям.

Посмотрите внимательно на эту фотографию трёх теплоходов. Могучие корпуса, стройные мачты устремлены ввысь. Суда как бы дремлют после больших трудов. Но это не так. Своими корпусами они ограждают затон от возможного весеннего натиска ледохода. И чем-то походят на трёх русских богатырей, которых изобразил когда-то великий русский художник Васнецов.

Богатырской реке и флот нужен могучий, чтобы воплотить в жизнь грандиозные планы развития страны. Такие, как освоение Северного морского пути, строительство в Заполярье Норильского горно-металлургического комбината, Игарского морского порта и лесокосмината, и многие другие.

В 1930 году на Енисей, в распоряжение Главного управления Северного морского пути при СНК СССР, прибыли построенные на верфях Данцига, в Германии, три буксирных теплохода. Силовая установка каждого — двигателя внутреннего сгорания суммарной мощностью 1400 л. с. Тогда это было последнее слово техники. Суда носили названия: «Советская Сибирь» (позже «Владимир Ленин»), «Комсомолец» (позже «Клим Ворошилов», «Михаил Калинин») и «Красноярский рабочий».

Тогда же с ними пришли три морских лихтера грузоподъёмностью 3 тысячи тонн каждый. В те годы самоходный флот Енисея состоял из парусов, для которых топливом были дрова и каменный уголь, а самоходный флот — в основном из деревянных барж. Морские лихтеры были сделаны из металла.

ТРИ БОГАТЫРЯ

После этого рейсы из Дудинки в морской порт Диксон стали регулярными. Там морские суда и ледоколы пополняли свои запасы угля. А уголь доставлялся из Дудинского порта в морских лихтерах, буксирных новыми теплоходами.

В те же годы теплоход «Комсомолец» привёл в Диксон деревянные срубы, изготовленные в Игарке. Их забутили камнем, и получился надёжный морской причал. К нему подвели воду из озера. И морские суда стали бесперебойно получать топливо и пресную воду для питания паровых котлов. Может, тогда и стал называться Диксон «Воротами Арктики».

О новых теплоходах, ставших позже основным ядром буксирного флота Енисейского пароходства, хочется сказать особо. Поднявшись на борт, вы ступали на безукоризненно ровную палубу, которая ласкает взор: пол — из добротного дуба, покрыт лаком. Настройка, сохраняя первоначальный вид, сверкает надраенными до блеска иллюминаторами. Во всём — идеальный порядок. Эти суда были гордостью Енисея, а их капитанов называли «большими капитанами».

Работы этим судам хватало и на Енисее: завоз грузов на устье реки Вельмо, притока Подкаменной Тунгуски, где добывали золото, грузов для Севера. Там, где было трудно, всегда выручали речные богатыри.

В 1935 году состоялась экспедиция на реку Пясино, куда Карским морем было доставлено оборудование, в основном тяжеловесное. С этих грузов начиналось основание Норильского горно-металлургического комбината — гиганта цветной металлургии. Во главе экспедиции был теплоход «Красноярский рабочий», капитаны — Артур Янович Каулин и Михаил Елиферьевич Лиханский.

Шли годы. Буксировка на Север караванов в 15-20 барж стала для новых теплоходов обычным делом. Росла рентабельность работы флота. В 1939 году флот Главного управления Северного морского

пути был окончательно передан Енисейскому речному пароходству.

В годы Великой Отечественной войны всё было подчинено нуждам фронта. Транспорт переведён на военное положение. Флот Енисея перевозил стратегические грузы Норильского комбината — металл для усиления брони танков. Так Енисей стал дорогой Победы. В годы войны мощный буксирный флот был просто незаменим.

Наступило мирное время. Росли объёмы перевозок. И как-то само собой получилось, что эта мощная группа речных богатырей стала школой подготовки высококвалифицированных механиков-дизелистов, чего в других бассейнах не происходило. Так, теплоход «В. Куйбышев» Обь-Иртышского пароходства более десяти лет простоял в затоне — не было механиков. В 1939 году его перебрали на Енисей (капитан Таскин П. Я., механик Ефремов Н. М.), где он успешно проработал почти 30 лет. Наши механики знали не только на реках, — их знали и ценили на судах морского флота.

Эти мощные теплоходы — в гущу событий и в послевоенные годы: без их помощи

ИСТОРИЯ ФЛОТА

не могла обойтись ни одна крупная стройка. Доставка турбин и деталей для строительства Красноярской и Саяно-Шушенской ГЭС была доверена группе речных богатырей, установка арок коммунального моста — им же, как проверенным и надёжным. Трудно перечислить все их трудовые свершения.

Но пришли другие времена, новые методы работы. Начал осваиваться метод толкания. Мощные буксиры-толкачи заменили устаревший флот.

Трудно, ох как трудно было капитанам расставаться с привычной работой, когда теплоход был как что-то большее, чем дом родной.

И всё же на склоне лет они могли выйти на берег родной реки, где вдаль видны стройные очертания корабля их молодости и лучших лет жизни. На борту чёткая надпись: «Красноярский рабочий». Один сохранившийся до сего дня из трёх.

История не умирает, она живёт в назидание потомкам.

Игорь ТАСКИН

Фото из архива автора



«Три богатыря» в затоне Красноярского судоремонтного завода. В центре — теплоход «Красноярский рабочий».

ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ И ПЕРЕПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ

ОБРАЗОВАНИЕ

В Красноярском институте водного транспорта (филиале) Федерального бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Новосибирская государственная академия водного транспорта» подготовлен и утверждён график работы структурного подразделения дополнительного профессионального образования (отделения повышения квалификации и переподготовки) специалистов на период с января по июнь 2012 года:

ЛУЧШИЕ ПО СПОРТУ

СПАРТАКИАДА ПЛAVСОСТАВА

Судовые экипажи предприятий и организаций речного флота принимали участие в спартакиаде плавсостава 2011 года, которая проходила в период навигации. В трудовых коллективах подведены итоги этого мероприятия.

Экипажи соревновались в таких видах спорта, как шахматы, шашки, настольный теннис, гири, гребной спорт, метание лёгости, армрестлинг, мини-футбол, волейбол. Речь идёт о спортивных мероприятиях, которые можно организовывать в условиях навигации. Они проводились в свободное от вахты время, когда суда по той или иной причине находились на стоянках. Самые массовые соревнования были приурочены к профессиональному празднику — Дню работников морского и речного флота.

По окончании навигации отчёты о спортивных мероприятиях были представлены капитанами в профсоюзные комитеты по месту приписки судов. Экипажи оценивались по числу проведённых соревнований, коли-

честву членов плавсостава, вовлечённых в спартакиаду, и результатам встреч.

На заседании Совета содействия физкультуре и спорту ФБУ «Енисейречтранс» после обсуждения итогов спартакиады плавсостава лучшим признан экипаж теплохода «Путейский-308» Енисейского района водных путей и судоходства, капитан Пономарёв Сергей Александрович. Второе место занял экипаж теплохода «Чиж» Красноярского района водных путей и судоходства, капитан Денисов Сергей Николаевич.

В ОАО «ПассажирРечТранс», где также подведены итоги спартакиады плавсостава, победа присуждена экипажу теплохода «А. Матросов», капитан Чумаченко Сергей Владимирович.

В соответствии с Положением о спартакиаде плавсостава 2011 года, которое перед началом навигации было утверждено руководителями предприятий и согласовано с Енисейским баскомфлотом, экипаж, занявший первое место, награждается грамотой и спортивным инвентарём, второе место — грамотой.

Николай СТРУЧКОВ

| № п/п | Наименование программ обучения (количество часов) | Дата проведения занятий |
|-------|---|---|
| 1. | «Использование судовой радиолокационной станции на внутренних водных путях», 36 часов; форма контроля знаний — зачёт | 1 группа: 16.01 — 20.01.2012 г. 2 группа: 23.01 — 27.01.2012 г. 3 группа: 12.03 — 16.03.2012 г. 4 группа: 19.03 — 23.03.2012 г. 5 группа: 26.03 — 30.03.2012 г. 6 группа: 02.04 — 06.04.2012 г. 7 группа: 09.04 — 13.04.2012 г. 8 группа: 16.04 — 20.04.2012 г. 9 группа: 23.04 — 27.04.2012 г. |
| 2. | «Обеспечение безопасности судоходства на ВВТ», 84 часа; форма контроля знаний — зачёт | 1 группа: 12.03 — 23.03.2012 г. |
| 3. | Школа командного состава: «Подготовка судоводителей-судомехаников судов внутреннего плавания» (ВП), 1008 часов (504 часа); форма контроля знаний — итоговый экзамен | 22.11.2011 г. — 11.04.2012 г. |
| 4. | Программы повышения квалификации специалистов (для прохождения дипломирования или подтверждения диплома на право занятия соответствующей должности): | |
| 4.1 | судоводителей-судомехаников судов внутреннего плавания, 100 часов; форма контроля знаний — экзамен | 1-2 группы: 06.02 — 20.02.2012 г. (Красноярск) 3 группа: 15.05 — 29.05.2012 г. (Красноярск) |
| 4.2 | механиков и электромехаников (помощников) судов внутреннего плавания, 72 часа; форма контроля знаний — экзамен | 1 группа: 06.02 — 15.02.2012 г. 2 группа: 15.05 — 24.05.2012 г. (Красноярск) |
| 4.3 | командиров, механиков, электромехаников (помощников) земснарядов, 72 часа; форма контроля знаний — экзамен | 1 группа: 15.05 — 24.05.2012 г. |
| 5. | Переподготовка специалистов, 1005 часов | 20.12.2011 г. — 30.04.2012 г. |
| 6. | Подготовка судоводителей маломерных судов, 18 дней (72 часа + 3 экзамена) | 1 группа: 14.05 — 31.05.2012 г. 2 группа: 01.06 — 21.06.2012 г. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| <p>«РЕЧНИК ЕНИСЕЙ» — газета речников Енисейского бассейна</p> <p>Учредители: Открытое акционерное общество «Енисейское речное пароходство», Федеральное государственное учреждение «Енисейское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства», Енисейская бассейновая профсоюзная организация Профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации.</p> <p>Издатель: ОАО «ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО» Главный редактор: ИВАНОВ С. С.</p> | <p>Адрес редакции и издателя: 660049, г. Красноярск, ул. Бограда, 15. E-mail: rechnik@e-river.ru ivanov@e-river.ru http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/nc</p> <p>Телефоны: главный редактор — (391) 259-19-86. Корреспонденты — (391) 259-19-98. Факс: (391) 259-14-51 с пометкой «Для редакции».</p> | <p>Газета зарегистрирована Средне-Сибирским управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации П/И № ФС16-472 от 23 октября 2007 г.</p> <p>Подписной индекс: 52353. Газета распространяется по подписке. Цена свободная.</p> | <p>Компьютерный набор и корректура: редакция газеты «Речник Енисей». Компьютерная вёрстка: Е.В. Девяткова Отпечатано: ООО «Знак» 660028, г. Красноярск, ул. Телевизионная, 1, стр. 21. Телефон: (391) 201-97-87. Подписано в печать: 25.01.2012 г. по графику — 14.00, фактически — 14.00 Заказ № 86. Тираж: 2700 экз.</p> |
|---|---|---|---|