

ГАЗЕТА
РЕЧНИКОВ
ЕНИСЕЙСКОГО
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ
С 24 АПРЕЛЯ
1931 ГОДА

www.e-river.ru

РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

» ГЛАВНАЯ ТЕМА

ПАРОХОДСТВО
НАГРАЖДЕНО
СЕРТИФИКАТОМ
СОЦИАЛЬНОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ
I СТЕПЕНИ

стр. 1

» НАВИГАЦИЯ-2012

СУДА ПОКИНУЛИ
«СЕВЕРА». РЕЧНИКИ
ПОДВОДЯТ ИТОГИ

стр. 1

УТВЕРЖДЁН ГРАФИК
ПОСЛЕНАВИГАЦИОННЫХ
СОВЕЩАНИЙ

стр. 1

» АРКТИЧЕСКАЯ НАВИГАЦИЯ

СУДА ПАРОХОДСТВА
СОВЕРШИЛИ ПЕРВЫЙ
РЕЙС В НОВЫЙ ПОРТ
САБЕТТА

стр. 2

» СЕВЕР – ЮГ

КОНТЕЙНЕРНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ
ПО ЗАКАЗАМ НАСЕЛЕНИЯ

стр. 2

» ЮБИЛЕЙ

ЕРМОЛАЕВСКОЙ
РЭБ ФЛОТА – 60 ЛЕТ

стр. 3, 4

» БАССЕЙНОВАЯ СПАРТАКИАДА

КОМАНДА
БАСКОМФЛОТА
ПРИНЯЛА УЧАСТИЕ
В СОРЕВНОВАНИЯХ
ПО ПЛАВАНИЮ

стр. 4

ПАРОХОДСТВО УДОСТОЕНО ВЫСШЕГО СЕРТИФИКАТА ПЕНСИОННОГО ФОНДА

» НАГРАДА

ОАО «Енисейское речное пароходство» награждено «Сертификатом социальной ответственности» I степени Отделения Пенсионного фонда Российской Федерации по Красноярскому краю. Сертификаты имеют три степени и вручаются страхователям, достигшим высокого уровня организации работы по обязательному пенсионному и медицинскому страхованию.



25 октября «Сертификат социальной ответственности» I степени был вручен генеральному директору Енисейского пароходства Александру Иванову. В церемонии награждения приняли участие заместитель управляющего Отделением Пенсионного фонда РФ по Красноярскому краю Юрий Шабалин, начальник Управления ПФР по Центральному району



Награда вручена. Слева направо: начальник Управления Пенсионного фонда РФ по Центральному району г. Красноярска Валерий Сиделёв, генеральный директор ОАО «ЕРП» Александр Иванов, заместитель управляющего Отделением Пенсионного фонда РФ по Красноярскому краю Юрий Шабалин.

г. Красноярска Валерий Сиделёв, председатель Енисейского баскомфлота Валдемар Хан, работники Енисейского пароходства и Пенсионного фонда.

– Благодарю вас за работу, которую вы делаете, за то, что Енисейское пароходство в полной мере выполняет законодательство Российской Федерации по пенсионному обеспечению, – сказал Юрий Шабалин, вручая награду. – Сертификатами социальной ответственности первой степени награждены всего немногим более двадцати предприятий края. Награждение утверждается на заседании трёхсторонней комиссии,

в состав которой входят Правительство края, Федерация профсоюзов, Союз производителей и работодателей. Четвёртой стороной выступает Пенсионный фонд. И сертификат этот золотой. Такие наши партнёры, как «Норильский никель», КраЗ, «Информационные спутниковые системы», стали использовать вторую и первую степени для проведения зарубежного финансового аудита. Вы заработали эту награду, и мы это оценили. Хотелось бы, чтобы Енисейское пароходство приняло участие в конкурсе «Лучший страхователь», который уже два года идёт в Российской Федерации.

Далее Ю. Шабалин рассказал о взаимодействии Пенсионного фонда с предприятиями, районами и городами края, об использовании в этой работе новейших информационных технологий, позволяющих в режиме нон-стоп контролировать перечисления страховых взносов.

Генеральный директор ОАО «ЕРП» Александр Иванов, отметив, что «Сертификат социальной ответственности» пароходство получило впервые, поблагодарил руководителей Пенсионного фонда за столь серьёзную награду.

Сергей ИВАНОВ

Фото Алексея БУРАВЦОВА

СУДА УШЛИ С КРАЙНЕГО СЕВЕРА

17 октября порт Дудинка, самый северный пункт бассейна, где на тот момент находились суда Енисейского пароходства, покинули последние теплоходы и баржи компании.

В составе последнего каравана с «северов» навигации-2012 были теплоходы «РТ-761» – капитан Александр Молдован, и «РТ-694» – капитан Евгений Патюков. У каждого в составе – по две сухогрузные баржи. Выводку флота из Дудинки обеспечивал прибывший из Красноярска капитан-наставник службы безопасности судовождения ОАО «ЕРП» Сергей Алексеев.

Флот уходил из Дудинки поэтапно. Первыми в начале второй декады октября Таймырское районное управление, которое обеспечивает

грузовые операции пароходства в этом заполярном порту, покинули суда, занятые на отгрузке и транспортировке технологического песка от Червенского месторождения до Дудинки. Затем стали уходить суда, прибывшие на Север с грузами из Красноярского и Лесосибирского портов. Ледостава в районе Дудинки ещё не было, шуга из низовьев не шла, держалась плюсовая температура – два-три градуса, и уходящий в южные порты флот не испытывал каких-либо трудностей.

Между тем, проводив последние караваны, в Таймырском районном управлении подвели предварительные итоги навигации.

– В этом году объём перевозок ТРУ составил 1 миллион 314 тысяч тонн, грузооборот – 327,8 миллиона тонно-километров, – говорит директор районного управления Игорь Казанин. – Это хорошие показате-

» НАВИГАЦИЯ-2012

ли. Для сравнения: в прошлом году было 1 миллион 162 тысячи тонн, грузооборот – 308,2 миллиона тонно-километров. Добыто и перевезено для Заполярного филиала ГМК «Норильский никель» 1 миллион 200 тысяч тонн песка при плане 1 миллион 100 тысяч. В прошлом году было 1 миллион 24 тысячи тонн. Объём грузов по приёму нефтеналива составил 107,5 тысячи тонн – почти одинаково с показателем прошлогодней навигации. Всего нами было обработано 925 судов, из них 836 сухогрузных и 89 нефтеналивных. Навигация для Таймырского районного управления прошла успешно.

Сергей ИВАНОВ

ГРАФИК РАБОЧИХ СОВЕЩАНИЙ

Утверждён «График проведения рабочих совещаний генерального директора Ивановова А. Б. с плавающим составом ОАО «ЕРП».

По традиции такие встречи проводятся ежегодно перед навигацией и по её завершении.

Совещание с плавсоставом Красноярского судоремонтного центра намечено на 7 ноября, место проведения – актовый зал управления ОАО «ЕРП». Совещание в Ермолаевской РЭБ флота состоится 8 ноября, в Подтёсовской РЭБ флота – 9 ноября.

На встречах будут рассмотрены следующие вопросы: итоги работы пароходства в навигацию 2012 года, анализ выполнения протокола рабочих совещаний 2012 года, задачи судоремонта на 2013 год, подготовка к навигации 2013 года.



В конце летне-осенней арктической навигации был совершён рейс судов Енисейского пароходства в новый морской порт Сабетта, строительство которого началось 20 июля 2012 года на востоке полуострова Ямал, на берегу Обской губы. Из Лесосибирского порта туда было доставлено около 500 тонн товарно-материальных ценностей, включая тяжеловесы массой более 32 тонн в количестве трёх единиц.

Первопроходцами Сабетты со стороны соседнего Енисейского бассейна стали теплоход «Механик Маклаков», приписанный к Подтёсовской РЭБ флота, и баржа «М-2». Капитан теплохода Александр Анатольевич Завидов на флоте работает давно, в Енисейском пароходстве его характеризуют как грамотного, сдержанного, требовательного и надёжного капитана.

Подготовку к рейсу в морской район плавания, взаимодействие с капитаном порта Дудинка, пограничной службой, проводку каравана от Дудинки до места выгрузки и обратно обеспечивал отдел мореплавания ОАО «ЕРП». Заблаговременно была подана заявка в «Атомфлот», который курирует Северный морской путь. Оттуда поступило распоряжение капитану Дудинского порта освидетельствовать суда для выхода на трассу СМП, составить акты осмотра. С документами и техническим состоянием судов всё было нормально, увязка груза выполнена профессионально. И «Атомфлот» через Штаб морских операций дал «добро» на выход теплохода с баржей в другой бассейн.

На связь с караваном отдел мореплавания пароходства выходил два раза в сутки – утром и вечером. Более того, технические средства связи позволяли контролировать движение судна постоянно.

Была уже третья декада сентября, и Северный морской путь находился во власти сильных ветров, вызывающих шторма. «Пересекаем Обскую губу, ветер юго-западный, 10-14 метров в секунду, порывы до 20 метров в секунду, волна 1-1,5 метра. Пытаемся под прикрытием уйти к левому берегу полуострова Ямал. В Сабетте приблизительно будем завтра после обеда, к вечеру», – такую радиограмму 21 сентября отправил капитан теплохода «Механик Маклаков» Александр Завидов на запрос отдела мореплавания

ПЕРВЫЙ РЕЙС НА САБЕТТУ



Начальник отдела мореплавания ОАО «ЕРП» Сергей Данилин.

Енисейского пароходства. Дело в том, что продвижение состава резко замедлилось: сначала он шёл со скоростью 10-11 километров в час, в три часа ночи с 20 на 21 сентября скорость упала до полутора километров, – и управленцы начали бить тревогу.

А всего потребовалось четыре дня, чтобы преодолеть путь от Дудинки до Сабетты. 22 сентября состав теплохода «Механик Маклаков» стал на рейде порта.

– Сабетта – это не только будущий морской порт на трассе Северного морского пути, но и новое для нас направление грузоперевозок, – отметил начальник отдела мореплавания ОАО «ЕРП» Сергей Данилин. – Мы первый раз туда сходили, посмотрели, что и как. В этом регионе начинается добыча газа и конденсата, будет построен завод по производству сжиженного газа, вывозить который в больших объёмах будут через порт Сабетта. До 2014 года должна быть построена первая очередь порта, в 2016 году – вторая. Порт находится в десяти километрах от устья реки Сабетаяхи. Речка эта хотя и глубокая – до девяти метров, но извилистая и узкая, и нужно проявить высокое судоводительское искусство, чтобы безопасно идти по ней. А войти в реку можно, только когда будет прилив. Он бывает два раза в сутки. Для моряков есть таблица приливов и отливов, и они знают, когда начало и конец прилива, – и за это время должны успеть войти в Сабетаяху. Конечно, трудности эти временные. Порт строится, и, надо полагать, дно будет углублено, путь спрямлён. Кстати, когда

наши там были, в порту работал морской землесос.

Строительство порта только началось, и не всё ещё отработано. Когда суда ЕРП прибыли с грузом, оказалось, что грузоподъёмности портальных кранов недостаточно, чтобы выгрузить тя-

«Механик Маклаков» совершить ещё один рейс – по маршруту Байкаловск – Сабетта – Дудинка с баржей «М-1», грузённой оборудованием. Оставшиеся грузы на Сабетту в количестве 140 тонн будут доставлены в навигацию-2013.

– Перевозки на Сабетту имеют хо-



Теплоход «Механик Маклаков» с баржей «М-2».



На рейде порта Сабетта. Обские суда с грузом песка ждут прилива.

желовесы. Пришлось ждать на рейде, когда приведут морской плавкран из Мурманска. Пока кран расконвертовали, ввели в эксплуатацию, прошло ещё время.

И вот, наконец, «Механик Маклаков» с баржей и прибывший плавкран зашли в Сабетаяху и стали у необорудованных причалов порта. За сутки оборудование было выгружено. Теплоход и баржа пароходства пошли на Енисей.

30 сентября трасса Северного морского пути для судов класса Российского речного регистра «М-ПР» была закрыта. И это не позволило теплоходу

рошую перспективу, – говорит Сергей Данилин. – Обские речники уже возят в порт щебень и гравий, оборудование, колёсную технику. В Сабетту не ведут ни железные, ни автомобильные дороги, грузы можно доставить только водным транспортом или зимой по «зимнику». У пароходства есть флот, который может туда ходить. Есть теплоход «Механик Маклаков» и две баржи, которые раньше были специально переоборудованы под класс Речного регистра «М-ПР». В прошлом году под такой же класс Регистра был модернизирован «Плавкран-416». Есть морские суда проекта 2188, которые пришли со Средиземного моря, они способны обеспечить завоз любого груза в любую точку. Правда, на этот рейс, который был выполнен теплоходом «Механик Маклаков», грузовладелец заказал баржу, – глубины у причала строящегося порта пока недостаточны для судов с большой осадкой.

Единственное, чего сегодня не хватает для дальнейшего освоения трассы Северного морского пути, так это специалистов с морскими дипломами. Эта проблема остро стоит и на Оби, и на Лене, и на Волге. Кто её решит, тот, в конечном итоге, выиграет. И было бы хорошо, если бы у нас был ещё один бусир класса «М-ПР», в дополнение к «Механику Маклакову».

Сегодня само время диктует осваи-

АРКТИЧЕСКАЯ НАВИГАЦИЯ

вать перевозки в Арктике. Если раньше пароходство возило грузы только на своей реке, то теперь, работая только на Енисее, мы не закрепимся на рынке перевозок твёрдо, надо осваивать другие регионы. На это нацеливает нас и генеральный директор пароходства: ищите новые точки, новых грузовладельцев, грузополучателей.

Завоз грузов на Сабетту как раз показал, что это возможно. Рейс был выполнен безупречно благодаря профессионализму капитана, мастерству и слаженным действиям экипажа. Удастся ли увести и вторую баржу, но мы бы ушли за разрешённые сроки арктической навигации. Грузоотправителям из этого нужно извлечь урок: грузы следует предъявлять своевременно, тем более в море с такими делами – по навёрстыванию упущенного времени – шутить нельзя. И нашим коммерсантам тоже нужно согласовывать с заказчиком сроки получения грузов со сроками работы флота. А в целом транспортная операция по доставке грузов на Сабетту прошла хорошо.

Сергей ИВАНОВ

Фото Александра ЗАВИДОВА

НАША СПРАВКА

- Порт Сабетта расположен в пяти километрах к северо-востоку от одноимённого посёлка.
- Порт строится в рамках проекта «Ямал СПГ», который предусматривает разработку Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения и строительство завода по сжижению природного газа мощностью 15 млн. тонн сжиженного газа и до 1 млн. тонн конденсата в год.
- Объём инвестиций в проект оценивается примерно в 75 млрд. руб., 2/3 этой суммы намерено вложить государство и 1/3 – частные инвесторы.
- Пуск первой очереди завода запланирован на 2016 год. Произведённый СПГ предполагается вывозить по Северному морскому пути, через порт Сабетта.
- Грузооборот порта в 2017 году должен составить 5 млн. тонн в год с перспективой увеличения до 20-25 млн. тонн.
- В Сабетте будет построен международный аэропорт, ввод которого в эксплуатацию намечен на декабрь 2013 года.



Вид на разгрузочную площадку порта. Слева – морской кран, прибывший из Мурманска.



Заход в порт Сабетта по GPS. Местонахождение состава теплохода «Механик Маклаков» обозначено крестиком.

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ЗАЯВКАМ НАСЕЛЕНИЯ



Каждый год из северных районов Красноярского края часть людей переезжает на «материк». Большинство из них решает на переезд, когда активная трудовая деятельность позади. Естественно, за годы, проведённые на Севере, люди «обрастают» вещами. Есть только один способ взять их с собой – отправить в контейнерах по реке до Красноярска, а затем по железной или автомобильной дороге к новому месту жительства.

Помощь гражданам в этой непростой ситуации является одной из основных социальных задач ОАО «Енисейское речное пароходство». Как правило, переселение людей осуществляется в рамках различных государственных и корпоративных программ, реализация которых находится под постоянным контролем региональных органов власти.

Отметим, что для перевозок по заявкам населения используются трёх- и пятитонные контейнеры, принадлежащие предприятиям железнодорожного транспорта. Никакие

другие, увы, не подходят. Порожние среднетоннажные контейнеры для отправки домашних вещей жителей Норильского промышленного района завозит целенаправленно ОАО «ГМК «Норильский никель», имеющий договоры на использование контейнеров с ОАО «РЖД» и ОАО «Трансконтейнер». ОАО «Енисейское речное пароходство» оформляет среднетоннажные контейнеры в смешанное железнодорожно-водное сообщение, доставляет их в пункт перевалки в Красноярске – в грузовой район Злобино и передаёт на дальнейшую от-

правку по железной дороге. В этом году из Норильского промышленного района, Дудинки и Талнаха отправлено 400 контейнеров с личными вещами жителей. До Красноярска их доставляли на самоходном и несамоходном флоте.

Для жителей прочих северных территорий края (Диксон, Игарка, Туруханск, Бор) порожние трёх- и пятитонные контейнеры пароходство принимает у агента по сети железных дорог транспортной компании ООО «Валента плюс». В связи с изношенностью парка среднетоннажных контейнеров предоставить их гражданам становится всё труднее, особенно дефицитны наиболее востребованные «трёхтонники». По мнению специалистов, сложившаяся ситуация, к сожалению, может привести к сокращению среднетоннажного контейнерного парка вплоть до его окончательного вывода из эксплуатации.

– Все предъявленные заявки жите-

лям северных районов удовлетворены в полном объёме, – говорит главный специалист отдела контейнерных перевозок Енисейского пароходства Тамара Пыдык. – Из Игарки в этом году было вывезено контейнеров с домашними вещами 23 единицы, Туруханска – 12, Бора – 3. Самым сложным моментом в нынешнюю навигацию было обеспечение порожними контейнерами жителей Диксона. Однако в сентябре в этот северный посёлок отправился теплоход «Фёдор Наянов», на борту которого находились запрашиваемые 14 контейнеров. На обратном пути груз с этого теплохода перегрузили на другое мелкосидящее судно, следовавшее до Красноярска.

В навигацию 2012 года пароходство также продолжило осуществлять услуги по перевозке контейнеров в Норильский промышленный район по схеме транспортно-экспедиционного

СЕВЕР – ЮГ

обслуживания клиентов. Данная схема включает в себя комплекс услуг по предоставлению порожних контейнеров клиентам, осуществлению поручено-разгрузочных работ в портах, перевозке гружёных контейнеров до порта Дудинка, вывоз их автотранспортом до складов получателей. 7 октября из Красноярска вышло последнее судно с гружёными контейнерами назначением в порт Дудинка.

Плановые показатели на навигацию 2012 года по перевозке гружёных контейнеров по схеме транспортно-экспедиционного обслуживания были сформированы с ростом на 15 процентов от фактических показателей навигации 2011 года. Однако управлению грузовой и коммерческой работы ОАО «ЕРП» удалось не только достичь этого прироста, но и перевыполнить план года на 12 процентов.

Любовь КАТЕРЕНЮК

ЕРМОЛАЕВСКОЙ РЕМОНТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ БАЗЕ ФЛОТА – 60 ЛЕТ АРТУР БИППЕРТ: «НАМ ПЕРЕДАЁТСЯ ИМПУЛЬС ПАРОХОДСТВА»

В ноябре 2012 года исполняется 60 лет со дня образования Ермолаевской РЭБ флота – филиала ОАО «Енисейское речное пароходство». Торжественные мероприятия, посвящённые этому событию, пройдут 2-4 ноября на предприятии и в посёлке Ермолаевский Затон. Это будет праздник также для Есаульского сельского поселения, в состав которого входит посёлок речников, и всего Берёзовского района, так как РЭБ является одним из крупнейших предприятий территории. На вопросы нашего корреспондента отвечает директор Ермолаевской РЭБ флота Артур Бипперт.



Директор Ермолаевской РЭБ флота Артур Бипперт.



В числе лучших подразделений РЭБ – коллектив механического цеха.

Трудовому коллективу, ветеранам Ермолаевской РЭБ флота.

Уважаемые коллеги! От всей души поздравляю вас со знаменательной датой – 60-летием со дня образования Ермолаевской РЭБ флота.

Сегодня Ермолаевская база флота является важнейшим предприятием в структуре Енисейского пароходства и единственным в бассейне, которое специализируется на эксплуатации, обслуживании и зачистке нефтеналивных судов. Без вашей работы невозможна эффективная эксплуатация флота, а значит, обеспечение Норильского промышленного района и северных территорий края жизненно важными грузами.

Созданная хорошая материально-техническая база, накопленный, благодаря усилиям наших ветеранов, опыт позволяют нынешнему поколению речников не только приумножать успехи, но и уверенно и качественно решать поставленные перед коллективом задачи. Стабильная работа Ермолаевской базы флота и достижения каждого из вас являются важным звеном в деятельности всего транспортного комплекса Енисейского пароходства.

В день юбилея примите слова благодарности за ваш труд и пожелания успехов в решении задач, стоящих перед предприятием. Крепкого здоровья, благополучия и удачи!

Александр ИВАНОВ,
генеральный директор
ОАО «ЕРП»

– Артур Давыдович, что значит для современных работников РЭБ история предприятия? Насколько они знают её, почитают первопроходцев, положивших начало образованию Ермолаевской РЭБ, созданию на берегу Енисея нового населённого пункта?

– В своё время мы абсолютно правильно сделали, когда на административном корпусе установили мемориальную доску, посвящённую первой зимовке в Ермолаевской курье в ноябре 1952 года, с указанием фамилий первых зимовщиков. Люди – не только работники нашего предприятия, но и другие жители посёлка, школьники – знают эту историю, как знают и о других событиях становления, развития РЭБ.

Особенно это было очевидно, когда десять лет назад мы отметили 50-летие предприятия, и нас поздравляла школа. Помнится, был хороший ноябрьский день (весь октябрь тогда простоял тёплым, как никогда). Ночью был небольшой заморозок, а днём плюсовая температура – 15-16 градусов. Из-за разницы температур образовался туман, через который местами проглядывало солнце. И вот мы увидели ребят: они шли с транспарантами, шарами, нарядные – поздравлять речников. Собрался весь коллектив предприятия, пришли ветераны. Надо было видеть, с каким энтузиазмом ребяташки, начиная от детсадовских и заканчивая старшекласниками, выступали со своими поздравлениями, яркими концертными номерами.

Подобное отношение к РЭБ флота, её истории впитывается с детства, формируется родительским, домашним воспитанием и, конечно же, школьным. Когда это в связке семья – школа, это замечательно.

Думаю, если бы предприятие было в Ермолаево, а люди жили в Берёзовке

и ездили к нам на работу оттуда, этого бы не было. Но они и живут, и работают здесь. И уже с детства воспринимают всё так: это наша база флота, на ней работают наши папы и мамы. А у многих – старшие братья и сёстры.

– И так создаются трудовые династии?

– За 60 лет истории сложилось более десяти династий из трёх-четырёх поколений – от родоначальников до внуков и правнуков. Мы провели чествование династий. Получилась хорошая программа воспитательного характера. Мероприятие вызвало широкий интерес в коллективе и посёлке.

Мы гордимся своими династиями. Это династии Черняевых, Григорьевых, Дорожкиных, Дорощевых, Киселёвых, Шестаковых, Пироговых, Яныковых и ряд других.

У истоков предприятия стояла родоначальница династии Черняевых – Галина Ефимовна Полухина, она была шкипером одной из барж, которые в 1952 году вместе с теплоходом «Канск» стали на случайную зимовку в районе Ермолаево. Речником был её муж – Семён Фомич Черняев, прошедший Великую Отечественную войну. Они оба всю жизнь проработали в Ермолаевской РЭБ флота. Семён Фомич и умер на барже, во время навигационного заезда на приток. Сегодня на «БРН-2001» работает семейный экипаж Черняевых-

Пономарёвых: Николай Семёнович – шкипер, его жена Людмила Анатольевна и невестка Ольга Владимировна – матросы.

Или, например, династия Григорьевых. Анатолий Фёдорович, тоже участник войны, с супругой Еленой Трофимовной начали работать в Ермолаевской РЭБ в 1958 году, и вся их трудовая деятельность прошла здесь. В навигацию – на флоте, зимой – на судоремонте, лесораме, на самых разных работах. Их дочери – Любовь Пирогова и Надежда Ударцева – всю жизнь трудилась в плавсоставе и сейчас пребывают на пенсии, а мужа у обеих, по многу лет отработав на флоте, трудятся на берегу. Дочь Григорьевых Вера Анатольевна – нормировщица, её муж Валерий Владимирович долгие годы работал на флоте. Марина Анатольевна тоже трудилась на флоте, но по семейным обстоятельствам уехала в Волгоград. Анатолий Анатольевич Григорьев с женой Надеждой Владимировной трудятся в плавсоставе. Сегодня в Ермолаевской РЭБ и пароходстве работают около десяти внуков и правнуков основателей династии Григорьевых.

Много можно рассказать о каждой из династий, которые я выше упомянул. Династии – это, я бы сказал, главная особенность нашей базы флота. Есть и другие замечательные традиции. Например, мы непременно отмечаем

День работников морского и речного флота, или, проще, День речника. Это делается, в первую очередь, для молодёжи. Люди ждут праздника, готовятся к нему, поздравить их к ним приезжают гости.

Не обходим стороной и такой праздник, как открытие навигации. Для нашего коллектива это дата между 20 и 25 июня, когда сдаём в навигацию последние баржи. Торжественно проходит и закрытие навигации.

Случилась у кого-то беда – собираемся и решаем. Люди откликаются сразу, потому что живут и работают вместе.

– Кадрового резерва из местных жителей достаточно, или приходится принимать на работу иногородних?

– В этом году приняли работников из Красноярска, Есаулово. В навигацию срочно понадобилось ввести в работу четыре баржи с командами. Чтобы набрать людей, пришлось приложить немало усилий.

Шкипера – самая, так сказать, водническая профессия. Раньше было так: нужны шкипера, мы людей собрали, курсы провели, я почтал, инспектора по флоту почтали лекции, инструкции. Из пароходства приехали и провели занятия представители коммерческой службы. Человека видно сразу: слушает с горящими глазами, вопросы задаёт – значит, подходит, его берём. Другому (Окончание на стр. 4).

Юбилеи Ермолаевской РЭБ флота всегда совпадают с завершением навигации. Оно и понятно: предприятие было основано именно на том месте, где под занавес навигации 1952 года вынужденно стала на зимовку стеснённая льдами группа судов. Поэтому всякий юбилей РЭБ – двойной праздник для плавсостава предприятия. Вот и сейчас экипажи командных барж отмечают одновременно юбилей базы и завершение навигации.

На самоходных судах, приписанных к Ермолаевской РЭБ флота, работают 25 команд. Не только на нефтеналивных баржах, где транспортируемое топливо всегда находилось и находится под неусыпным контролем шкиперов, но и на сухогрузных. Из более чем двадцати самоходных судов серии «БП-2000» пять были здесь же, на производственных площадках РЭБ, модернизированы из бескоманд-

ных в командные: на баржах-площадках были установлены каюты, выполнены другие работы. Теперь на них возят особо ценные грузы, так как есть кому принять товарно-материальные ценности, обеспечить их сохранность в пути, сдать грузополучателю. По такому же принципу работают команды на 1000-тонных сухогрузных баржах «БРОП-1018» и «БРОП-1019». Скоро выйдут на линию ещё две командные сухогрузные баржи грузоподъёмностью 800 тонн, и командных судов будет 27 – явный рост численности плавсостава Ермолаевской РЭБ.

На каждой командной барже трудится по два-три человека. Там, где два, практикуется совмещение должностей. Всего, получается, около 70 человек работает на транзитном флоте базы. А есть ещё вспомогательные суда, бункер-станция, рейдово-маневровый теплоход «Абан».

Наибольшая ответственность – за людей, судно, груз – лежит на шкиперах. И профессия шкипера в коллек-



Шкипер «БРН-1005» Владимир Моторин.



Шкипер «БРН-2002» Виктор Шестаков.



Шкипер бункер-станции № 7 Александр Козлов.



Шкипер «БРН-804» Абдулкадир Алеев.

тиве РЭБ, да и во всём посёлке Ермолаевский Затон – самая уважаемая.

Среди лучших – шкипер баржи «БРН-1005» Владимир Борисович Моторин. За успехи в навигации 2012 года ему будет вручена Благодарность Министра транспорта Российской Федерации. В разное время Владимиру Моторину выражали признательность администрации

северных территорий. Кстати, Благодарности Министра транспорта РФ удостоена также технолог Ермолаевской РЭБ Людмила Николаевна Киреева, которая окончила Новосибирский институт водного транспорта и работает на предприятии более 30 лет, вносит большой вклад в процесс модернизации барж.

С высоким уровнем профессионализма, добросовестно работают шкипера Виктор Петрович Шестаков – баржа «БРН-2002», Николай Семёнович Черняев – «БРН-2001», Абдулкадир Абрамович Алеев – «БРН-804», Александр Евгеньевич Козлов – бункер-станция № 7, Леонид Васильевич Давыдов – «БРН-1004», Николай Николаевич Герасимов – «БРН-1007», Василий Васильевич Назаров – «БРН-1008», Владимир Геннадьевич Яныков – «БРН-2003», и другие.

– Все они ответственные люди, замечательные работники, – говорит директор Ермолаевской РЭБ флота Артур Бипперт. – К ним не бывает нареканий, груз всегда сдают в со-

хранности, суда содержат в порядке, и трудовая дисциплина поддерживается на должном уровне. А зимой наши шкипера работают сварщиками, монтажниками, наладчиками – производят ремонт, модернизацию флота. Например, на 1000- и 2000-тонных баржах мы делаем серьёзную модернизацию систем вентиляции – в соответствии с требованиями Российского речного регистра. В прошлом году выполнили модернизацию на четырёх судах и в этом году сделаем столько же. В модернизации участвует плавсостав, прежде всего шкипера. Они первыми всё это освоили, руководствуясь только чертежами Конструкторско-технологического бюро пароходства. И у них всё получается, они делают эту работу, словно грамотные инженеры, не хуже мастеров разбираются, вникают в технические тонкости процесса. Такие люди достойны высоких наград за свой труд.

Сергей ИВАНОВ

Фото Ермолаевской РЭБ флота



Шкипер «БРН-2001» Николай Черняев с сыном Игорем.



Семейный экипаж. Шкипер «БРН-1007» Николай Герасимов, матросы Галина и Ирина Герасимовы.

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:

Валентину Семёновну СВИЩЕВУ – с 80-летием (22 октября). 41 год проработала в детском саду № 22 Красноярского судоремонтного завода медицинской сестрой. Присвоено звание «Ветеран Красноярского края».

Надежду Дмитриевну ДЕНИСОВУ – с 65-летием (25 октября). Работала кассиром-матросом на теплоходах «Ракета-61», «Восход-9». Стаж в плавсоставе – 25 лет. Награждена медалью «Ветеран труда».

Антонину Николаевну САМОИЛОВУ – с 80-летием (1 ноября). Работала на Красноярском судоремонтном заводе в течение 39 лет: кассиром, кассиром-матросом на теплоходах «Павлов», «Молдавия», «Коммунизм», «Метеор-22», «Ракета-42». Награждена медалями «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

Игоря Юрьевича ИЛЬИНСКОГО – с 60-летием (4 ноября). Капитан-механик теплохода «НТ-67».

Николая Владимировича ГУБАНОВА – с 50-летием (13 ноября). Сменный капитан – сменный механик теплохода «Ангара-93».

Ларису Ивановну ПОСПЕЛОВУ – с 55-летием (13 ноября). Диспетчер транспортно-хозяйственного цеха.

Виктора Игоревича ВАКУТИНА – с 65-летием (14 ноября). Электромеханик-наставник цеха технической эксплуатации флота.

Татьяну Владимировну ДАНЬКО – с 55-летием (14 ноября). Повар бункеровочной станции № 5.

Евгения Никитьевича НИКОНОВА – с 60-летием (15 ноября). Механик по ремонту оборудования 1-й категории участка по ремонту и обслуживанию судового оборудования.

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

Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:

Владимира Яковлевича БУТНИКА – с 65-летием (17 октября). Прошёл путь от моториста до капитана. Работал капитаном-механиком теплоходов «Архангельский», «Академик Анучин». Стаж – 38 лет. Награждён значком «Ударник 11-й пятилетки», званиями «Лучший штурман Министерства речного флота», «Специалист высшего класса», «Ветеран труда», знаком и званием «Почётный работник речного флота», Почётным знаком Енисейского пароходства I степени.

Виктора Феофановича СУЧКОВА – с 65-летием (4 ноября). Капитан-механик теплохода «МБВ-252».

Галину Ивановну ЕФИМОВУ – с 60-летием (6 ноября). Работала станочницей, поваром. Стаж – 14 лет.

Анатолия Сангаджигорьевича ЭРДНЕВА – с 55-летием (7 ноября). Капитан – сменный механик теплохода «Александр Сибиряков».

Александра Алексеевича ГОЛЬКИНА – с 55-летием (8 ноября). Механик-наставник цеха технической эксплуатации флота.

Ивана Ивановича КАЗАКОВА – с 60-летием (8 ноября). Механик-наставник цеха технической эксплуатации флота.

Людмилу Александровну ПРИМИРЕНКО – с 65-летием (8 ноября). Работала матросом, поваром. Стаж – 24 года. Присвоено звание «Ветеран труда».

Михаила Ивановича ТАРАСОВА – с 60-летием (10 ноября). Старший помощник капитана – первый помощник механика теплохода «Ангара-61».

Фёдора Карловича ЦИММЕРМАНА – с 55-летием (14 ноября). Машинист экскаватора автогаза.

Веру Афанасьевну ЕВДОКИМОВУ – с 80-летием (15 ноября). Работала рабочей, маляром. Стаж – 24 года. Присвоены звания «Ударник коммунистического труда», «Ветеран труда».

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

Красноярская региональная общественная организация «Клуб капитанов», Совет КРОО поздравляют членов Клуба:

Александра Анатольевича МАСЛОВА – с 55-летием (4 ноября).

Александра Георгиевича ЖУРАВЛЁВА – с 60-летием (7 ноября).

Анатолия Сангаджигорьевича ЭРДНЕВА – с 55-летием (7 ноября).

Желаем уважаемым юбилярам здоровья, долголетия, семейного благополучия.

ЕРМОЛАЕВСКОЙ РЕМОНТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ БАЗЕ ФЛОТА – 60 ЛЕТ АРТУР БИППЕРТ: «НАМ ПЕРЕДАЁТСЯ ИМПУЛЬС ПАРОХОДСТВА»

(Окончание. Начало на стр. 3). говоришь: нет, ты ещё не подходишь для этого дела. Сейчас сложнее: инспектора Госморнадзора требуют от шкипера квалификационное удостоверение, матрос баржи тоже должен его иметь – условия работы сопряжены с опасностью, с водой. И приходится их готовить, учить на специальных курсах, для чего требуется время.

Другая проблема связана с загрузкой барж в навигацию. Например, шкипер рассчитывает работать на барже всю навигацию. А может получиться, что баржа задействована всего два-три месяца. Понятно, заработает он меньше. Приходится совместно со службами пароходства искать оптимальные пути и варианты, чтобы этого не произошло. При наборе кадров этот фактор приходится также учитывать. С береговыми работниками в этом отношении проще: они обеспечены работой в течение всего года.

– Артур Давыдович, базе флота уже 60 лет, почти половину этого срока вы являетесь директором. До вас люди на этом посту часто менялись. Чем можно объяснить ваше директорское «долгожительство»?

– Наверное, этому способствует то, что я здесь вырос, здесь учился, уезжал отсюда только на учёбу в Красноярск, в командировки и отпуск. То есть практически вся моя жизнь прошла в посёлке Ермолаевский Затон, и жизнь в другом месте я просто не представлял для себя.

Так уж сложилось изначально – директоров Ермолаевской РЭБ всегда куда-то приглашали. Так, Владимира Васильевича Миргунова, который был директором в конце 1970-х годов, пригласили во власть – в исполком, и он сразу пошёл. Плохо это или хорошо? Наверное, это его судьба, его история. За 27 лет работы директором Ер-

молаевской РЭБ мне было, я считал, 17 предложений, начиная с самого раннего. И всегда меня что-то удерживало. Бывало, решение остаться принимал в последний момент: да, заманчиво, да, интересно, но всё же останусь в РЭБ.

– С какими достижениями подошло предприятие к своему 60-летию юбилею?

– Нам передаётся импульс пароходства, которое ставит перед всеми своими структурами высокую планку организованности, чёткие задачи и планы по бюджетам, проводит модернизацию флота, строит суда. В результате к нам на обслуживание приходят новые и модернизированные баржи. Это и нефтеналивной, и сухогрузный флот. Сейчас в Ермолаевской РЭБ уже под 140 единиц флота. За последние годы нам передано более 20 только новых судов. 27 барж-площадок пришли из Подтёсова и Павловщины. Этим судам от 45 до 60 лет. У нас есть мини-док, благодаря которому мы проводим работы по их модернизации. Ещё пару лет, и полностью выполним эту программу. Модернизация проводится таким образом и с таким качеством, что обновлённые баржи проработают ещё десятки лет.

Большим достижением стала широкомасштабная модернизация нефтезачистного комплекса, в ходе которой построена новая зачистная станция. Мы обнаружили, что корпус прежней станции, – её в Ермолаевскую РЭБ передали из Павловщины ещё в 1983 году, и до этого она стояла там 10 лет, – абсолютно прогнивший. Причём станцию делали на базе баржи-площадки «РВ», отработавшей на тот момент 25 лет. И хотя корпус у неё был неплохой – из металла «шестёрки-восьмёрки», за более чем 60 лет он пришёл в негодность. Обрубок снятого металла до сих пор

хранится у начальника нефтезачистного комплекса Виктора Алексеевича Калинина – как образец того, до какого состояния может довести металл сточная вода, если его не защищать современными технологиями. К сожалению, раньше таких технологий в распоряжении речников не было.

Строительство станции началось в 2006 году и было полностью завершено в начале 2012 года. Произведён большой объём корпусных, трюмовых, монтажных работ. Обновлены практически все системы и агрегаты, приходилось решать множество сложных технологических задач. Например, рубку придумали сделать из рубки списанного рудовоза. Калинин предложил все пульты и щиты управления, всю автоматику, электронику разместить в рубке, над моторным отделением. Многие узлы управления были выполнены в Красноярском судоремонтном центре. Теперь все системы

управляются из одного места, а раньше они были размещены по всей станции, на её открытых площадках.

Применены современные технологии откачки, разделения смесей, очистки воды. Кренователь для зачищаемых судов был сконструирован так, что стал выполнять функции мини-дока, и мы получили возможность поднимать и ремонтировать суда. И в заключение я бы хотел отметить, на мой взгляд, самое главное. На РЭБ флота за долгие годы сложился и работает хороший, трудоспособный коллектив – коллектив опытных профессионалов. Из 300 человек, занятых сегодня на предприятии, около 140 трудятся 20 и более лет, а это значит, что есть у кого поучиться молодёжи. На этом – на преемственности поколений – и стоит наша РЭБ флота.

Сергей ИВАНОВ
Фото Алексея БУРАВЦОВА



Одна из смен нефтезачистного комплекса Ермолаевской РЭБ флота.

КАПИТАН, РУКОВОДИТЕЛЬ, ПОЭТ

В газете «Речник Енисей» № 21 за 13 октября 2012 года была опубликована статья «Пароход «Каганович» и команда». Меня эта публикация очень взволновала: на пароходе «Каганович» в послевоенные годы работал мой муж, ныне покойный, Потилицын Андрей Васильевич. 7 ноября нынешнего года ему исполнилось бы 85 лет.

В 1943 году Андрей Васильевич поступил в Красноярский речной техникум и все годы учёбы во время навигации работал матросом, рулевым. Затем его сразу же, минуя ступень третьего штурмана, назначили вторым штурманом – на пароход «Пушкин». Затем были пароход «Маяковский», теплоход «Тимур Фрунзе», на которых он работал в этой же должности.

Пароход «Каганович» стал для Андрея Васильевича самым значимым, ведь здесь началась капитанская страница его биографии. На этот пароход

он пришёл в 1949 году: сначала работал вторым штурманом, с 1951 года – первым, а в 1952 году был назначен капитаном. В дальнейшем, с 1953 года, трудился капитаном нового теплохода «Комаров», пароходов «Н. Островский» и «Москва».

Когда Андрей Васильевич окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта, его отправили в Абакан – начальником Верхне-Енисейского районного управления Енисейского речного пароходства. Завершил он свою трудовую био-

графию председателем Краевого совета ОСВОД в Красноярске. На этой должности за лучшие достижения и первые места среди советов ОСВОД страны был удостоен ордена Трудового Красного Знамени. Кроме того, на разных этапах своей деятельности был награждён медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «Ветеран труда», «50 лет Победы», Почётной грамотой Верховного Совета РСФСР – в честь 100-летия парового судоходства на Енисее, а в период работы капитаном ему дважды присваивалось звание «Лучший капитан Министерства речного флота». Скончался Андрей Васильевич 9 августа 1998 года, не дожив до нашей золотой свадьбы три месяца.

ОТКЛИК НА ПУБЛИКАЦИЮ

Мои коллеги-ветераны – участники хора «Енисейская волна» тепло вспоминают Андрея Васильевича и как автора душевных стихов о Енисее, речниках и сибирской природе, многие из которых были переложены на музыку и составляли песенный репертуар нашего хора. Более 90 его стихотворений было напечатано в газете «Речник Енисей», подборка стихов включена в изданный Клубом капитанов сборник произведений поэтов-речников «Память».

Я благодарна Андрею Васильевичу за всё и особенно за то, что он всегда был хорошим семьянином. Вечная ему память.

Александра ПОТЫЛИЦЫНА,
ветеран Енисейского речного пароходства

КОМАНДНОЕ РЕЧНОЕ УЧИЛИЩЕ ПРИГЛАШАЕТ НА УЧЁБУ

Красноярское командное речное училище Красноярского института водного транспорта (филиала) ФБОУ ВПО «Новосибирская государственная академия водного транспорта» объявляет приём учащихся на заочное отделение на базе 9 и 11 классов.

Филиал (училище) готовит специалистов со средним профессиональным образованием по специальности:

1. Судовождение.
2. Эксплуатация судовых энергетических установок.
3. Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики.

Поступающие в училище сдают вступительные испытания:

на базе 9 классов:

- по русскому языку,
- по математике,

– или по результатам итоговой государственной аттестации;

на базе 11 классов:

- по результатам ЕГЭ.
- Необходимые документы:**
- 1. Заявление о приёме.
- 2. Аттестат об образовании (подлинник) и две копии.
- 3. Свидетельство о результатах ЕГЭ (подлинник) и две копии.
- 4. Две копии свидетельства о рождении (для очного отделения).
- 5. Медицинская справка (форма № у-86).

ОБЪЯВЛЕНИЕ

6. 10 фотокарточек (размер 3х4 см).
7. Две копии паспорта.
8. Сертификат прививок.
9. Страховой медицинский полис (копия).
10. ИНН (копия).
11. Свидетельство государственного пенсионного страхования (копия).

Приём документов: с 10 сентября по 26 ноября.

Сдача вступительных испытаний: с 10 октября и с 10 ноября.

Наш адрес: 660025, г. Красноярск, пер. Якорный, 3, станция транспорта «Торговый центр».

Телефон приёмной комиссии: (391) 213-33-42.

19 октября 2012 г. на 63-м году после продолжительной болезни ушёл из жизни ветеран Енисейского пароходства и Ермолаевской РЭБ флота **БЛЕЙДОР Валерий Иосифович**. Начал трудовую деятельность по окончании речного училища на Красноярском судоремонтном заводе мотористом теплохода «МБВ-225». Прошёл путь до капитана этого теплохода. В 1979 году был приглашён на работу в Ермолаевскую РЭБ, в связи с передачей предприятию Ангарской группы судов, капитаном теплохода «Аскиз». Много лет проработал на Ангаре. Затем в составе нефтезачистного комплекса РЭБ трудился капитаном теплоходов «Илимск», «Абан». Выражаем соболезнование родным и близким покойного.

Администрация, профсоюзный комитет, коллектив Ермолаевской РЭБ флота

<p>«РЕЧНИК ЕНИСЕЙ» – газета речников Енисейского бассейна</p> <p>Учредители:</p> <p>Открытое акционерное общество «Енисейское речное пароходство», Федеральное бюджетное учреждение «Енисейское государственное бассейновое управление военных путей и судоходства», Енисейская бассейновая профсоюзная организация Профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации.</p>	<p>Адрес редакции и издателя: 660049, г. Красноярск, ул. Бограда, 15.</p> <p>E-mail: rechnik@e-river.ru ivanov@e-river.ru http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/r</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.</p> <p>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».</p> <p>Компьютерная верстка: Е. В. Девяткова.</p> <p>Корректор: Г. Г. Гудюшников.</p> <p>Отпечатано: ООО ПК «Знак» 660028, г. Красноярск, ул. Телевизионная, 1, стр. 21. Телефон: (391) 201-97-87.</p> <p>Подписано в печать: 31.10.2012 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00 Заказ № 3124. Тираж: 2700 экз.</p>
--	---	--	--