

ГАЗЕТА
РЕЧНИКОВ
ЕНИСЕЙСКОГО
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ
С 24 АПРЕЛЯ
1931 ГОДА

gazeta.e-river.ru

РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

» ГЛАВНАЯ ТЕМА

НОВОГОДНИЕ
ПОЗДРАВЛЕНИЯ
ОТ РУКОВОДИТЕЛЕЙ
стр. 1

ИНТЕРВЬЮ
ГЕНЕРАЛЬНОГО
ДИРЕКТОРА
ПАРОХОДСТВА
стр. 1, 2

» ИСТОРИЯ УСПЕХА

К 85-ЛЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ
С. И. ФОМИНА
стр. 2

» ОФИЦИАЛЬНО

ВНЕОЧЕРЕДНОЕ ОБЩЕ
СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ
стр. 2

» СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

СОСТОЯЛСЯ ВТОРОЙ ТУР
ДЕТСКОГО КОНКУРСА
«ДОРОГА В ЗАВТРА»
стр. 4

» ИНТЕРЕСНО

ЧТО НЕСЁТ НАМ
НАСТУПАЮЩИЙ ГОД?
стр. 4

ПОЗДРАВЛЯЕМ С НОВЫМ ГОДОМ

И РОЖДЕСТВОМ!

» Уважаемые работники Енисейского пароходства, дорогие ветераны, коллеги, поздравляю Вас с наступающим Новым годом и Рождеством!

Сегодня я с уверенностью могу отметить, что 2010 год был для нас удачным, даже несмотря на тяжёлые погодные условия. Благодаря профессионализму, отваге и ответственности каждого из Вас, Енисейскому пароходству удалось осуществить все намеченные планы: отремонтировать и построить флот, доставить все заявленные грузы, осуществить важные государственные задачи, повысить финансовые показатели и производительность.

Благодарю Вас за плодотворную работу в уходящем году и желаю, чтобы грядущий год был наполнен яркими впечатлениями, добрыми и хорошими делами.

2011 год будет для нас юбилейным, Енисейскому пароходству – 80 лет. К этому юбилею мы подошли с хорошими результатами, которыми сегодня вместе можем гордиться. Эти достижения стали возможными благодаря сплочённости всего коллектива, речной закалке, опыту и стремлению к победе.

Желаю, чтобы новый год стал для всех Вас годом новых достижений, новых возможностей и принёс счастье, успех, финансовое благополучие, удачу и здоровье!

А. Б. ИВАНОВ, генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство»

УВАЖАЕМЫЕ РЕЧНИКИ

– путейцы, работники судоходных компаний, ветераны флота Енисейского бассейна! Поздравляю Вас с Новым годом и Рождеством Христовым!

Минувший год для путейцев был не менее напряжённым, чем предыдущие годы. Приятно отметить, что в начале навигации работники путевого хозяйства в соответствии с «Программой гарантированных габаритов судовых ходов» своевременно обустроили судоходные магистрали знаками навигационного ограждения и в течение всей навигации поддерживали их в исправном состоянии на штатных местах. Обеспечивая нормальные путевые условия для безопасности судоходства, работники «Енисейречтранса» своим нелёгким трудом оказывают решающее влия-



ние на показатели использования транспортного флота и эффективности работы речного транспорта в крае в целом.

В канун Нового года благодарю всех за добросовестный плодотворный труд и желаю в наступающем году крепкого здоровья, радости, счастья, удачи и благополучия. Пусть новый, 2011 год станет для нас годом добрых перемен, годом мира и согласия, годом новых трудовых свершений!

В. В. БАЙКАЛОВ, руководитель ФГУ «Енисейречтранс»

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ И ДРУЗЬЯ!

Коллектив Енисейского Управления государственного морского и

речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта искренне и сердечно поздравляет всех работников и ветеранов речного и морского транспорта Енисейского бассейна с наступающим Новым годом!

От всей души желаю всем Вам крепкого здоровья, счастья и благополучия, пусть Ваши дела развиваются успешно и приносят уверенность в завтрашнем дне на благо Российского флота и Отечества.

Старому году оставьте печали, Забудьте тревоги, обиды, беду. Только здоровья, успехов и счастья Мы желаем Вам в новом году.

Ю. В. РЯЗАНОВ, по поручению коллектива Енисейского УГРМН Ространснадзора

УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ ТРУДА, ЕНИСЕЙСКИЕ РЕЧНИКИ! ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

В канун нового, 2011 года подведем итоги деятельности профсоюзных комитетов Енисейской бассейновой и первичных профсоюзных организаций. Проведена большая организационная работа по обеспечению выполнения стоящих перед профсоюзами Енисейского бассейна задач.

От имени президиума баскомфлота горячо и сердечно поздравляю профсоюзный коллектив и коллектив речников Енисея с наступающим новым годом! С новым счастьем!

В. В. ХАН, председатель баскомфлота

Генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Александр Иванов ответил на вопросы пресс-центра Сибирского агентства новостей, встретился с журналистами, рассказал о прошедшей навигации и планах на 2011 год.

Михаил Варыгин: Последний месяц года. Компании постепенно начинают подводить итоги. Кто-то в самом конце года это делает, кто-то в начале следующего, а Енисейское речное пароходство итоги навигации может подвести уже сейчас, потому что навигация как таковая, собственно говоря, уже закончилась. Чем сейчас и займётся. Иванов Александр Борисович у нас сегодня в гостях. Итоги навигации 2010 года и планы сибирских речников на год следующий.

Александр Иванов: Для нас он действительно добрый, как и добрый год этот. Несмотря на то, что он ещё все-таки в стране идёт с ощутимым кризисом. Но Енисейское пароходство, как и в прошлом году, сработало лучше плана, все показатели плановые выполнено. Практически завезено грузов больше, чем в прошлом году. План по грузообороту выполнен на 103%, по доходам – на 110%. Мы гордимся тем, что у нас опять рекорд завоза на Ванкор. В этом году прак-

тически за две недели весенней навигации, несмотря на низкий уровень воды, завезли 260 тыс. тонн грузов, в прошлом году эта цифра составила 206 тыс. тонн.

Прошедшая навигация была очень сложной в части погодных условий. Впервые за 50 лет, как говорят специалисты Гидрометцентра, на ряде притоков вскрытие ото льда произошло раньше, чем на Енисее. Такое случилось на Нижней Тунгуске и Большой Хете. Лед сошёл, и вода начала ухо-

дить, только после этого очистился Енисей, и флот, естественно, простоял внизу. Когда суда заходили, уровни воды были очень низкими. Очень тяжело флот работал на Хете. Практически заходили по тем уровням, по которым в прошлую-позапрошлую навигацию уже уходили. Поэтому потребовались дополнительные силы, затраты, теплоходы. Мы проводили распазку судов в шести незапланированных пунктах. Чтобы вам было понятно, я поясню, что это такое: это

идёт большой теплоход с трёхтысячными баржами с большой осадкой – более двух метров, и идёт до какого-то определённого уровня. В данном случае первая распазку у нас была на 290-м км. Дошёл флот до 290-го км, дальше никак, глубины не позволяют. Каждую баржу мы перегружали уже в две. Шли дальше. Опять останавливались, опять перегружали – теперь уже в четыре, дальше четыре перегружали в восемь. И в конце получалось практически в 12. То есть по ложке возили, но довозили. Но в этом году мы на Хете работали и летом. Природа подарила внезапно благоприятные моменты – вода держалась практически всё лето на минимальных уровнях.

Тяжёлое положение было и на Нижней Тунгуске. В этом году часть флота больше, чем положено, простояла на Питу. Мы зашли 9 мая на Б. Пит. *Окончание на стр. 2*

Генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Александр Иванов ответил на вопросы пресс-центра Сибирского агентства новостей, встретился с журналистами, рассказал о прошедшей навигации и планах на 2011 год.

Окончание. Начало на стр. 1 прошли до 83-го км, вода резко упала, флот остановился – ни туда, ни сюда. И вот в таком ожидании мы простояли практически три недели. И я вам признаюсь честно, мы уже начали разрабатывать схему, как этот флот будет зимовать до следующей навигации. Но неожиданно прошли дожди, вода поднялась, мы успешно успели дойти, выгрузиться в Брянке и вернуться на Енисей. Этот флот планировали при благоприятных обстоятельствах использовать на Хету, но на Хету он, естественно, уже не пошел. Зимние незапланированные стоянки в Енисейском пароходстве – вещь редкая, но, тем не менее, они были. Были в 1984 году, когда громадное количество флота зимовало на Енисее – более 100 единиц, даже под 200. Так что к этому Енисейское пароходство готово. Эта навигация была для нас отрядом и тем, что количество технических происшествий на воде резко сократилось. В прошлом году их было четыре, в этом году – три, в позапрошлом году – восемь. То есть идет тенденция к снижению. Это свидетельствует о том, что мы готовимся к навигации более тщательно: проводится работа с капитанами, с тем, как проходить тяжелые участки, пороги, участки с ограниченным судоходством. Это тоже наше достижение. Не зря в этом году у нас более десяти капитанов удостоены федеральной награды «За безаварийное плавание».

110 тысяч тонн флот ЕРП доставил в этом году в рамках северного завоза. Это меньше, чем в прошлом. Мы не возили грузы Туруханского района, Игарки и в этом году Енисейского района. Не возили, потому что с северным завозом, я уже говорил это раньше, с его организацией, особенно с конкурсами, которые обязаны проводить, не всё благополучно. Здесь нет абсолютной прозрачности в подборе компании, особенно в Туруханском районе, где глава района, по всей вероятности, не совсем четко организует эту работу и не понимает, что возить, когда и чем. Заключаются договоры с местными компаниями, нет прозрачности, нет того, чего требует федеральный 94-й закон сегодня. Всюду говорится, что Енисейское пароходство не в состоянии возить на причае грузы, что Енисейское пароходство возит дорого. Притом глава района это всё в прессе говорит, но, тем не менее, никто не спрашивал, никто конкурсы там не проводил. То есть определённые вопросы и к Игарке, и к Туруханскому району есть. Всё-таки плохая организация проведения северных завозов именно на периоде заключения договоров сказывается. Сказывается и тем, что некоторые не могут до сих пор расплатиться по северному завозу. Деньги уходят на другие статьи, и тут вопросов очень много.

Я вам скажу, что по муниципальным заказам по северному завозу более 100 млн. рублей сегодня пароходство недополучило. И неизвестно, когда получит. Раньше всё было очень четко: есть у нас краевое агентство госзаказа, которое возглавляет господин Кипнис, которое проводит часть кон-

курсов, и проводят они их хорошо. Там комиссия, там всё прозрачно, всё понятно. Если ты можешь, имеешь силы и средства, если ты докажешь, где ты берешь этот уголь, то тебе и возить. И раньше Управление госзаказа проводило конкурсы закупки на весь край, и мы считаем, что, с точки зрения прозрачности и надёжности выбора перевозчиков, это была оптимальная схема. Возможно, край и вернется к прошлой схеме, потому что лихорадит у нас муниципальные районы на эту тему.

Михаил Варыгин: У любой компании есть основные заказчики. Скажите, кто в этом году стал главным заказчиком для пароходства?

Александр Иванов: Первым и главным нашим заказчиком является горно-металлургическая компания

«Норильский никель» – более 50% грузов мы возим на Норильский промышленный район. Это и промышленные грузы, и грузы социального значения. Далее ЗАО «Ванкорнефть» – это вторая компания по величине, для которой мы осуществляем завоз, – практически 405 тысяч тонн грузов перевезли. Эта цифра ещё не окончательная. У нас до конца декабря будут обрабатываться грузовые документы. Где-то в масштабах этой цифры останемся. ЗАО «Полнос» – 400 тысяч тонн грузов мы перевезли. Вот такие крупные компании в основном.

Михаил Варыгин: Теперь, если уж итоги года мы подводим, интересно было бы услышать о состоянии флота. Появились ли новые суда, новые кадры?

Александр Иванов: В Енисейском пароходстве разработана программа по обновлению флота. Она у нас до 2015 года. По ней 50 единиц флота должны построить. Строим в основном баржи, которые нам нужны для осуществления северного завоза, для работы на Хете. Сейчас открывается тема Байкаловского месторождения, строим и для них. В этом году мы спустили на воду четыре баржи, на следующий год запланировано – четыре спустил, пятую заложить. Пока теплоходы мы не строим, хотя надо бы. Это очень дорого. Один теплоход обходится порядка 150 млн. В принципе, флот есть, часть флота у нас федерального. Мы очень много денег вкладываем в ремонт, в поддержание его в рабочем состоянии. ЕРП, наверное, единственная компания в России, которая вкладывает такие объёмы средств в поддержание флота. Более 400 млн. рублей запланировано на следующий год на ремонт.

Михаил Варыгин: Главные вопросы следующего года. Что вы планируете? 400 млн. – понятно – на ремонт, технику. А в плане сотрудничества? Вы уже упомянули Байкаловск, я так понимаю, следующий год ещё в подвешенном состоянии?

Александр Иванов: Мы готовы работать на Байкаловск. Но, насколько я знаю, пока у «Роснефти» нет четкого плана – сколько денег будет отводиться на Байкаловск, сколько на Юрубчено-Тохомское месторождение. Но мы готовимся работать и на Юруб-

чено-Тохомское месторождение, и на Байкаловск. Я думаю, что в начале года будет более четкая информация и по объёмам, и по финансированию. И тогда мы придём к какой-то конкретике. Сегодня мы чуть-чуть переориентируемся по строительству барж на Байкаловск. В Енисейском пароходстве достаточно флота для того, чтобы выполнить любые задачи и по Байкаловскому месторождению, и по Юрубчено-Тохомскому, и Ванкорскому. Я думаю, с теми объёмами, которые предвидятся в ближайшие годы, Енисейское пароходство справится успешно.

Михаил Варыгин: Александр Борисович, хотелось бы узнать объём инвестиций на создание нового флота в 2010 году, и сколько будет потрачено в следующем году. Сколько программа включает до 2015 года?

Александр Иванов: По инвестициям, насколько я помню, 110 млн. мы потратили. Примерно чуть больше запланировано на следующий год. Цифра пока в резерве стоит – это значит, что чисто технически её финансисты должны доказать, посмотреть. Это уже детали. До 2015 года более 1 млрд. планируется потратить Енисейскому пароходству на обновление флота.

Михаил Варыгин: А где сосредоточено производство барж?

Александр Иванов: В составе ЕРП существует дочернее предприятие – Красноярская судостроительная компания, там и строим флот. Я должен отметить, что два года назад ещё стоял вопрос о том, выживет предприятие или нет, задавались вопросы: может быть, стоит его закрыть? Не было заказов, не было денег. Сейчас ситуация полностью изменилась. Во-первых, кроме нас, в этом году краевая администрация построила одно судно и разместила заказ на ещё одно. Кроме этого, «Норильский никель» заказал довольно современный и хороший теплоход технического назначения. Для «Норильского никеля» на судостроительстве контейнеров – это для нас, в этом году краевая администрация построила одно судно и разместила заказ на ещё одно. Кроме этого, «Норильский никель» заказал довольно современный и хороший теплоход технического назначения. Для «Норильского никеля» на судостроительстве контейнеров – это для нас, в этом году краевая администрация построила одно судно и разместила заказ на ещё одно. Кроме этого, «Норильский никель» заказал довольно современный и хороший теплоход технического назначения. Для «Норильского никеля» на судостроительстве контейнеров – это для нас, в этом году краевая администрация построила одно судно и разместила заказ на ещё одно.

Михаил Варыгин: А в этот непростой год штат людей уменьшился или увеличился? Что произошло с зарплатой?

Александр Иванов: Количество рабочих у нас увеличилось в связи с тем, что мы перебрали флот со Средиземного моря. Сегодня в группе компаний Енисейского пароходства порядка 4200 человек. Средняя зарплата по Енисейскому пароходству выросла на 20%. Сегодня она составляет 29 680 рублей. На следующий год мы планировали тоже некоторое повышение зарплат. Если заработаем больше, у нас есть такая форма, как премии в конце навигации. В этом году всем работникам выплатим премию. Людей не забываем и поощряем.

Кроме этого, у нас много социальных программ. Мы доплачиваем всем пенсионерам, шефствуем над многими учреждениями, в том числе Норильским кадетским корпусом, музеем Астафьева, театром им. Пушкина. Выделяем много времени и средств на финансирование спорта. Прово-

дим юношеские турниры в Подтёсово. В рамках социальных программ ГМК «Норильский никель» проводятся корпоративные спортивные мероприятия, в том числе в г. Сочи. У нас большая программа по оздоровлению людей. В этом году впервые начали оздоравливать своих работников в Сочи, Белокурихе – в хороших, достойных профилакториях, в домах отдыха. Заботимся о своих кадрах.

Хуже обстоит дело с подготовкой кадров. У нас два училища – Подтёсовское и Красноярское. Они перешли из федерального бюджета на краевой. Теперь определённые сложности: с формой, с питанием курсантов. В этом году пароходство выделило средства для питания учащихся в Подтёсовском училище. Сейчас решаем, как обновить учебно-материальную базу этого училища. Я недавно там был, и мы совместно наметили конкретные шаги по привлечению детей в училище. Но дело в том, что мы провели статистические исследования в деревнях, и прогнозы не очень хорошие, потому что в школах детей всё меньше, а ведь именно парни дают основную часть специалистов для нашего флота. Брать кадры нам всё тяжелее и тяжелее становится.

Михаил Варыгин: Расскажите про Богучанскую ГЭС. Туда всё завезли, что нужно было?

Александр Иванов: Нет. На Богучанскую ГЭС мы завезли в этом году три колеса, турбины плюс трансформаторы. Это очень ответственная работа. Мы понимаем, что лучше Енисейского пароходства никто это не сделает. У нас есть уникальный кран в Красноярском порту, который специально переоборудован под тяжеловесные грузы. Следующий год – последний год крупного завоза на Богучанскую ГЭС. Я думаю, что мы справимся и доведем. Потому что возим уже несколько лет.

Михаил Варыгин: А как обстоят дела с Саяно-Шушенской ГЭС, известно кто будет завозить турбины?

Александр Иванов: Пока непонятно с Саяно-Шушенской ГЭС. Совершенно непонятно. Когда премьер-министр Владимир Владимирович Путин был на Ванкоре, мы ему докладывали, что готовы в полном объеме и гарантируем надёжное выполнение заказа по доставке турбин на Саяно-Шушенскую ГЭС. Потом появились сложности, где выгружать на Майнской ГЭС, как доставлять и так далее. Нас начали как-то отодвигать в сторону. Выиграла одна компания конкурс, которая подавала стоимость меньше нас. Потом выяснилось, что эта компания не имеет за собой ни флота, ни транспорта. То есть не может гарантировать, что она выполнит эти задачи качественно. Естественно, в Министерстве транспорта были озабочены этим обстоятельством, и итоги конкурса были отменены. Кто теперь выиграет, я не знаю. Но уверен, что без Енисейского пароходства, кто бы там ни выиграл, крупногабариты на Саяно-Шушенскую ГЭС не доставить. Поэтому пароходство либо на подряд возьмут, либо поручат полностью отвечать за поставку. Но мы готовы сегодня отвечать за всю транспортную операцию от производителя до места установки, до ГЭС. У нас есть опыт, у нас есть флот, у нас есть кадры, которые знают, как это делать, и делают это с большой ответственностью и на должном уровне.

По материалам пресс-службы ЕРП и Сибирского агентства новостей

ОФИЦИАЛЬНО

СООБЩЕНИЕ

о проведении внеочередного Общего собрания акционеров

Наименование Общества: **Открытое акционерное общество «Енисейское речное пароходство» (ОАО «Енисейское речное пароходство»)**

Место нахождения Общества: **660049, город Красноярск, ул. Бограда, д. 15**

УВАЖАЕМЫЕ АКЦИОНЕРЫ!

Совет директоров ОАО «Енисейское речное пароходство», руководствуясь Уставом Общества, принял решение о проведении внеочередного Общего собрания акционеров ОАО «Енисейское

речное пароходство» 25 января 2011 года со следующей повесткой дня:

1. О внесении изменений в Устав ОАО «Енисейское речное пароходство».

2. О сделке ОАО «Енисейское речное пароходство» с ЗАО «Таймырская топливная компания», в совершении которой имеется заинтересованность (Дополнительное соглашение № 1 к договору поставки нефтепродуктов № ТТК/38-дс/16-03.1-16.2-160 от 10 марта 2010 г.).

3. О сделке ОАО «Енисейское речное пароходство» с ОАО «ГМК «Норильский никель», в совершении которой имеется заинтересованность, по которой ОАО «ГМК «Норильский никель» предоставляет ОАО «Енисейское речное пароходство» денежные средства (заём) в пределах лимита единовременной задолженности в размере 500 000 000 рублей.

4. О сделке ОАО «Енисейское речное пароходство» с ОАО «ГМК «Норильский никель», в совершении которой имеется заинтересованность, по которой ОАО «Енисейское речное пароходство» предоставляет ОАО «ГМК «Норильский никель» денежные средства (заём) в пределах лимита единовременной задолженности в размере 550 000 000 рублей.

Совет директоров информирует о том, что внеочередное Общее собрание акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство» состоится в форме заочного голосования (без совместного присутствия акционеров для обсуждения вопросов повестки дня и принятия решений по вопросам, поставленным на голосование) 25 января 2011 года.

Для принятия участия в голосовании на внеочередном Общем собрании акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство» акционеру необходимо за-

полнить и представить бюллетень для голосования по адресам:

– 660049, г. Красноярск, ул. Бограда, д. 15;

– 121108, Москва, ул. Ивана Франко, д. 8.

Дата составления списка лиц, имеющих право на участие во внеочередном Общем собрании акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство», – 20 декабря 2010 года.

ЗАО «Компьютершер Регистратор» выполняет функции Счётной комиссии Общества.

В определении кворума внеочередного Общего собрания акционеров и голосовании участвуют бюллетени, полученные Обществом (по указанным выше адресам) до 17.00 (по местному времени) 25 января 2011 года.

Документы, удостоверяющие полномочия правопреемников и представителей

лиц, включённых в список лиц, имеющих право на участие в Общем собрании (их копии, засвидетельствованные нотариально), прилагаются к направляемым этим лицам бюллетеням для голосования.

Акционерам, согласно действующему законодательству, предоставляется возможность ознакомиться с информацией (материалами), подлежащей представлению при подготовке к проведению внеочередного Общего собрания акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство», начиная с 05 января 2011 года по адресу: г. Красноярск, ул. Бограда, д. 15, каб. 7-02 с 9.00 до 17.00 (по местному времени), а также во время проведения Общего собрания акционеров Общества.

**Совет директоров
ОАО «Енисейское речное пароходство»**



С. И. Фомин –
начальник пароходства в 1970-1984 гг.

» ИСТОРИЯ
УСПЕХА



Конец шестидесятых и начало семидесятых годов прошлого столетия характеризуются бурным ростом промышленного потенциала Красноярского края. Ускоренно развивалась энергетика, большими темпами росло вкладывание средств в геологоразведывательные работы, открывались первые скважины с огромными запасами нефти и газа. Росли объёмы производства в лесной и лесоперерабатывающей промышленности. Вводились в эксплуатацию энергоёмкие производства, объекты железнодорожного и авиатранспорта.

ЕНИСЕЙСКОЕ УСКОРЕНИЕ

Посвящается С. И. Фомину, 85-летний юбилей которого отмечается 25 декабря 2010 года

Большая нагрузка ложилась на речной транспорт, который с большим трудом справлялся с возрастающими каждый год перевозками по Енисею и его притокам. В этих условиях зрела необходимость разработки плана комплексного развития производительных сил края, который предполагал бы баланс в развитии экономики, культуре, повышение уровня жизни населения.

Так рождалась первая красноярская десятилетка, 1970 – 1980 годы. В то же время Енисейское пароходство переживало сложный период смены высшего руководства в управлении. И. М. Назаров, который возглавлял пароходство с 1939 года, перенёс два инфаркта, часто и подолгу болел. Ему тяжело было успевать за происходящими событиями. Однако, как человек умный и дальновидный, он ещё в 1962 году начал готовить себе замену.

Его выбор пал на капитана теплохода «В. Чкалов» – флагмана пассажирского флота пароходства – С. И. Фомина. К этому времени Степан Иванович был известным капитаном не только на Енисее, но и далеко за его пределами. В 1958 году он впервые в истории судоходства на Енисее успешно осуществил рекламно-туристический рейс на Диксон, в межнавигационный период возглавлял транзитную контору, познавая все особенности экономики пароходства, один из первых заочно окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта, где познакомился с министром речного флота РСФСР С. А. Кучкиным.

Выбор Ивана Михайловича был одобрен в министерстве, и Степана Ивановича назначают начальником службы перевозок и движения флота пароходства.

По предложению Степана Ивановича в системе управления создаётся служба безопасности плавания, которая объединяет капитанов-наставников, ревизоров, корректировщика лоцманских карт. За короткое время налажено своевременное расследование аварий, принимаются меры по их предупреждению, создаются наставления для судоводителей по боковым рекам, ускоренным методом готовятся лоцманы для Подкаменной и Нижней Тунгусок. Более качественно проводится подбор и назначение на суда командного состава.

В этот период Степан Иванович часто остаётся за начальника пароходства на период его болезни, представляя пароходство на крупных совещаниях в местных партийных, советских и государственных органах власти, на коллегии министерства, участвует в транспортных комиссиях по развитию Норильского промышленного района. Когда в 1970 году с большими почестями проводили на пенсию И. М. Назарова, кто займёт его место, в крайком КПСС и Москве вопросов не возникло. В мае этого же года им стал С. И. Фомин.

Коренной сибиряк, С. И. Фомин родился 25 декабря 1925 года в селе Усть-Ерба Боградского района Красноярского края в семье рабочего. В 1928 году семья переехала на постоянное место жительства в Красноярск. После семи классов поступил в Красноярский речной техникум по примеру своего старшего брата Василия, который окончил его в 1940 году.

Вспоминает С. И. Фомин: «После окончания техникума Василий работал вторым штурманом на пароходе «Енисейск». Возили уголь на Диксон. Потом – первым штурманом на пароходе «Лётчик Алексеев», исполнял обязанности капитана на этом судне. В конце 1940 года Василия вместе с двумя однокурсниками Г. Ф. Терзн и Н. П. Ефремовым призвали на службу в армию. Встретили

войну артиллеристами в Барановичах, а погибли под Вязьмой. Родители приехали в Сибирь из-под Рязани и Белорусии по ступинской реформе. После второго курса техникума я уже работал вторым штурманом грузопассажирского парохода «Маяковский», а после окончания техникума – вторым штурманом парохода «Спартак». Особенность работы того времени на грузопассажирских судах – масса народа, забито всё – пролёты, палубы, нос, корма, что называется, яблоку негде упасть. И второе – погрузка дров, в которой участвовала вся палубная команда. Пароход брал на очередной дровяной пристани более 100 кубометров, и этого не хватало на ходовые сутки. В 1949 году назначен первым штурманом этого же парохода. В навигацию 1950 года – первый штурман теплохода «Владимир Ленин». Неинтересная, скучная работа на буксире, а я привык уже быть среди народа. Вскоре меня перевели первым штурманом на теплоход «Серго Орджоникидзе».

Вспоминается случай: «1944 год, в ходовой рубке капитан Н. А. Шангин, первый штурман Н. А. Данцер и я – второй штурман. Слушаем радио. Левитан читает очередную сводку Информбюро: «Наши войска, преодолев ожесточённое сопротивление противника, – и так далее, – взяли такой-то город». Гремит победный салют. Николай Андреевич с грустью говорит: «Вот, Николай Александрович, все радуются, а меня с тобой ожидает лагерь за колючей проволокой».

курсом, ведя счисление пути. Открылся ожидаемый мною остров, и я произвёл обсервацию места нахождения. Однако точка обсервации и близко не совпадала с нашим курсом. В это время в ходовую рубку поднялся капитан-дублёр, опытный моряк. Видя мою растерянность, он сам произвёл измерения, подтвердив мои данные, и тоже развёл руками. Когда я всё же обнаружил, что предварительная прокладка не совпадает с нашим истинным курсом, он спросил меня: «А вы, Степан Иванович, по-настоящему моряк или речник?». Когда он узнал, что я речник, задал второй вопрос: «У кого учились навигации?». Я ответил. Он знал Мацуту и хорошо о нём отзывался.

Потом, через недолгое время, нас вернули в Ленинград. Уж больно красиво смотрелся головной теплоход, ничего лучшего в речном судоходстве тогда не было, и желание руководства министерства оставить его на Волге было большое. Но моя информация И. М. Назарову и его активные действия помешали этому сбыться. И министр Зосима Шашков, посетив нас в Ленинграде, сказал: «Пойдёте на Енисей!», закончил свой рассказ Степан Иванович.

Накануне смены руководителей Енисейское пароходство перевезло 11 429,3 тыс. тонн грузов при наличии флота 476 единиц самоходного и 396 – несамоходного. По итогам работы за восемь лет пароходство награждено орденом Ленина. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по

Павловщине. Интенсивно начали развиваться контейнерные перевозки.

Шло пополнение флота, и совершенствовалась технология перевозок. Шло эффективное внедрение на перевозках большегрузных составов до 18-24 тысяч тонн, для чего ежегодно пароходство получало современные мощные буксиры-толкачи, и на Красноярском судостроительном заводе строились баржи для секционных составов. Регулярно поступали новые большегрузные суда, ледоколы, доки, плавзаводы. Пассажирскими перевозками были обеспечены практически все населённые пункты от Кежмы до Стрелки на Ангаре, от Тоора-Хема до Кызыла на верхнем Енисее, от Абакана до Красноярска, на Чулыме – до Ачинска, от Туры до Туруханска на Нижней Тунгуске, от Красноярска до Диксона. Пассажирский флот пополнялся ежегодно «Метеорами», «Ракетами», «Восходами», «Зорями».

Второе дыхание получила Красноярская судоверфь с вводом в эксплуатацию нового современного цеха судостроения, началось массовое строительство мелкосидящих буксиров-плотоводов проекта Р-14. Только благодаря Степану Ивановичу получили разрешение на строительство судов типа «Ангара». Ему пришлось лично решать этот вопрос с главврачом СЭС Н. П. Чернышевой и в техническом управлении министерства.

Степан Иванович смотрел далеко вперёд, когда по его инициативе детский незаметный клуб «Альбатрос» превра-

в Германскую Демократическую Республику, откуда он 35 лет назад после года наблюдения за строительством теплохода «В. Чкалов» ушёл на нём капитаном на Енисей.

Началась новая, хорошо знаемая по молодости работа с моряками.

Закончилась эпоха Фомина Енисейского пароходства перевозками 23 560,1 тыс. тонн грузов, наличием самоходного флота 572 и несамоходного – 629 единиц. Производственные фонды по эксплуатационной деятельности возросли в 2,1 раза, в подсобно-вспомогательном производстве – в 3,5 раза.

Возвращение Степана Ивановича из Германии в 1988 году и уход от всех производственных дел не стало для него трагедией. Хотя с А. А. Печеником у него не было доверительных отношений, связь с коллективом управления пароходства, капитанами, которых знал он и которые знали его, с ветеранской организацией он связи не терял. Когда в 1999 году создали Красноярскую общественную организацию «Клуб капитанов», Степана Ивановича избрали почётным членом, и он активно включился в работу литературно-исторической секции клуба.

Он участник общественных редколлегий изданных книг «Енисей – река жизни», «Второе дыхание», «Капитаны Енисея», «Встречи на Енисее». Благодаря этому, описываемые события стали более достоверными, донесён дух того времени. Вот так отзывался Степан Иванович о справочнике «Капитаны Енисея»: «Я как будто вновь прошёл с ними по Енисею».

Степан Иванович обладает феноменальной памятью и способностью удивительного рассказчика.

Как-то Степан Иванович заметил: «Возраст человека определяет не количество прожитых лет, а его самочувствие. Я доволен своей жизнью. Женюсь на однокурснице, и вот уже пошёл седьмой десяток, как живём дружно, вырастили и вывели, как говорят в люди, двоих сыновей, на наших глазах стали взрослыми внуки. Их трое. Не жил в разладе со своей совестью. По жизни шёл, надеясь только на себя, и чего достиг – только благодаря себе».

За время работы в Енисейском пароходстве Степан Иванович награждён орденами Трудового Красного Знамени – по итогам работы за восьмью пятилетку 1965 – 1970 гг., Октябрьской Революции – за девятую пятилетку 1971 – 1975 гг., «Знак Почёта» – за достигнутые успехи в седьмой пятилетке 1960 – 1965 гг., медалями – «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «50 лет Победы», «За доблестный труд в ознаменовании 100-летия В. И. Ленина», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда». Он является Почётным работником Речного флота, Почётным членом КРОО «Клуб капитанов» и заслуженным работником Енисейского речного пароходства.

Поздравляем Вас, Степан Иванович, с 85-летием! Желаем доброго здоровья, бодрости и семь футов всем начинаниям.

**Почётные члены
КРОО «Клуб капитанов»:
А. ИВАНОВ, В. БАЙКАЛОВ
И. БУЛАВА, И. МАРУСЕВ
В. КОЗАЧЕНКО**



Июль 1982 г. Поздравление экипажей с профессиональным праздником.
На переднем плане: С.И. Фомин, С.Г. Бутенко, В.И. Приходько, Г.И. Цапенко.

Меня на семь лет за посадку парохода на косу Туруханский Сапог, а тебя на три года за испорченный овёс в 100-тонном паузе». Дело в том, что во время войны работали не только трибуналы, но и суды. Суд выносил решение, а исполнение его было назначено после окончания войны. Слава богу, их всех после войны амнистировали.

Перед поездкой в Германию за новым пассажирским теплоходом меня командировали в Ленинград на курсы морских штурманов при высшем мореходном училище. Там были толковые преподаватели, особенно по навигации Мацута – автор учебника, который стал основным пособием во всех мореходках, будущий главный штурман Балтийского морского пароходства. Это мне очень пригодились на перегоне теплохода «В. Чкалов», где я нёс самостоятельную вахту. По приходу в Ленинград неожиданно для нас была отдана команда идти вокруг Европы на Волгу. Тогда, в начале пятидесятых годов, строительство Волго-Балтийского канала не было окончено.

Я принял вахту уже в море, сдающий моряк показал место обсервации, я его подтвердил собственными измерениями и продолжал следовать проложенным

дальнейшему развитию в 1971 – 1980 годах производительных сил Красноярского края» дало новый импульс в подъёме Енисейского пароходства. Объектами строительства и ввода в эксплуатацию стали высотное здание в центре Красноярска Управления Енисейского пароходства, Лесосибирский речной порт, грузовой район Песчанка, массовое строительство жилья и социальных объектов в рабочих посёлках речников и Красноярске, строительство порта и мастерских в Кызыле, причалов в Игарке и Абакане, производственных цехов в Минусинске, Ермолаево, Кононово,

тисся в Красноярское детское речное пароходство. Выстояло оно, несмотря на все государственные катаклизмы в виде горбачёвской перестройки и чубайсовской «прихвизации», и сегодня манит к себе ребят романтикой голубых дорог.

Закончив пятнадцатую навигацию на Енисее, 1 октября 1984 года Степан Иванович был освобождён от занимаемой должности начальника ордена Ленина Енисейского речного пароходства в связи с переходом на другую работу. Его назначили представителем Министерства морского флота СССР и направили

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Уважаемый Иван Степанович, руководство и коллектив ордена Ленина Енисейского речного пароходства поздравляют Вас с 85-летием! Страницы вашей биографии – это славный путь большого труда, который Вы прошли от рулевого до директора Енисейского речного пароходства.

За 41 год работы в Енисейском пароходстве Вы внесли неоценимый вклад в развитие грузовых и пассажирских перевозок, в улуч-

шение культуры обслуживания пассажиров и туристов, в развитие и укрепление материально-технической базы портов, судоремонтных и промышленных предприятий ЕРП, в повышение технического обслуживания флота и развитие речного транспорта на Енисее.

На протяжении многих лет Вы трудились на благо Енисейского пароходства, возлапая крупнейшее предприятие Красноярского края, создавали флотскую историю могучей сибирской реки.

Ваша энергия, сила духа, порядочность и преданность выбранной профессии заслужили глубокое уважение среди речников. Вас любят за высокий профессионализм, внимательное отношение к людям, мудрость, целеустремлённость, порядочность, ответственность и доброту. Вы являетесь примером для многих поколений енисейцев.

В день рождения от всей души желаем Вам, Степан Иванович, крепкого здоровья, семейного тепла, хорошего настроения, удачи и благополучия.

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:

Евгению Шамовну ПОПЕНОВУ – с 85-летием (25 декабря). Ветеран Великой Отечественной войны. В течение 20 лет работала в плановом отделе управления пароходства, затем – инженером по планированию флота на КСРЗ. Общий стаж – 29 лет. Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «50 лет Победы», «Ветеран труда».

Николая Александровича СЛЕСАРЕНКО

– с 60-летием (27 декабря). Сменный капитан – сменный механик теплохода «Линейный-2». **Александра Никаноровича ТЕРСКОВА** – с 75-летием (29 декабря). Начал трудовую деятельность в ЛТУ связи Енисейского пароходства. Затем работал судовым радистом, радистом-электриком, помощником механика по электрооборудованию, электромехаником на теплоходах «Менчиков», «Енисейск», «Рефрижератор-909». Присвоено звание «Ветеран труда».

Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:

Надежду Адамовну ГЛАЗКОВУ

– с 50-летием (26 декабря). Работает матросом плавкрана № 53-СО. **Татьяну Роландовну ЗЫКОВУ**

– с 55-летием (27 декабря). Работала поваром, матросом.

Александра Лазаревича ЛЕИБОВИЧА

– с 85-летием (31 декабря). Стаж в РЭБ – более 40 лет. Прошёл путь от шкипера до капитана. Участник Великой Отечественной войны. Награждён орденом Славы III степени, медалями «За отвагу», «За взятие Варшавы», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «20 лет Победы», «50 лет Вооружённых Сил СССР», «Ветеран труда», медалью Жукова и др. **Желаем уважаемым юбилярам здоровья и бодрости, долгих лет жизни, семейного благополучия.**

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

Ольгу Даниловну ТЕЛЕГИНУ

– с 80-летием (28 декабря). Ветеран Великой Отечественной войны. На работу в ЕРП поступила в 1950 г. радистом радиобюро, в котором проработала до 1990 г. В 1990 – 2004 гг. трудилась лифтером в административном здании пароходства. Стаж в ЕРП – 54 года. Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «Ветеран труда», «30 лет Победы», «300 лет Российскому флоту».

Желаем уважаемой Ольге Даниловне здоровья, благополучия, долгих лет жизни.

ОАО «Красноярский речной порт» поздравляет:

Любовь Анатольевну ГОГОЛЬ

– с 50-летием (25 декабря). Табельщик Злобинского грузового района. В порту работает с 1989 г. Ветеран труда порта.

Тамару Мироновну АНТИПКИНУ

– с 70-летием (28 декабря). В порту работала в 1958 – 1997 гг. мастером погрузочно-разгрузочных работ Злобинского грузового района. Ветеран труда порта.

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

ПОЗДРАВЛЯЮ!

Сердечно поздравляю с наступающим новым годом коллектив конструкторско-технологического бюро Енисейского пароходства. Вам всем желаю счастья, здоровья, творческой энергии.

Также хочу поблагодарить сотрудниц КТБ Г. В. Овчинникову, Н. Н. Чернищеву, Г. И. Скородумову за помощь, отзывчивость и теплоту души.

И. А. ЛОГАЧЁВА,
ветеран Енисейского пароходства

СОСТОЯЛСЯ ВТОРОЙ ТУР КОНКУРСА ДЕТСКОГО ТВОРЧЕСТВА «ДОРОГА В ЗАВТРА»

СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

С 20 сентября по 20 ноября прошёл первый тур корпоративного конкурса детского творчества «Дорога в Завтра». В конкурсе приняло участие 34 ребёнка из городов и посёлков Красноярского края, где сосредоточены филиалы и предприятия Енисейского пароходства.

Работы были представлены в следующих жанрах: литературный, изобразительное искусство, фотографии, декоративно-прикладное творчество, видеofilm.

14 декабря 2010 года жюри подвело итоги второго (регионального) тура детского конкурса «Дорога в Завтра».

Победителями в каждой возрастной группе стали:

1-я возрастная группа – дошкольники в возрасте от 4 до 6 лет (включительно).

Банников Богдан – 5 лет. Работа декоративно-прикладного творчества «Караван судов».



2-я возрастная группа – школьники в возрасте от 7 до 9 лет (включительно).

Головина Милена – 9 лет. Работа декоративно-прикладного творчества «Наша природа – лучший мастер».

3-я возрастная группа – школьники в возрасте от 10 до 12 лет (включительно).

Корнева Евгения – 10 лет. Работа декоративно-прикладного творчества «На Енисее».

4-я возрастная группа – школьники в возрасте от 13 до 17 лет (включительно).

Яковкина Елизавета – 13 лет. Работа литературного жанра – стихи «Речных дел мастера».

Жюри также отметило работы других участников конкурса: Фрайндт Кирилла, Браила Александра, Ханина Дмитрия, Кравченко Никиты, Лемещенко Вадима, Губановой Дарьи и Михайловой Александры.

Работы победителей второго тура направлены в Главный офис ОАО «ГМК «Норильский никель» для участия в общекорпоративном туре, где будет выбран обладатель Гран-при конкурса.

СИМВОЛ 2011 ГОДА КРОЛИК (КОТ): ЧТО ОН НЕСЁТ ЛЮДЯМ?

Кролик чрезвычайно робок, но, несмотря на это, очень гостеприимен, ценит домашний уют и красоту. Поэтому в год Кролика приглашайте к себе самых дорогих друзей и сами навещайте их чаще. Кролик дипломатичен, поэтому не стоит стремиться показать себя выскочкой в 2011 году. Лучше попробовать заслужить уважение Кролика, понаблюдать за ним. Среди позитивных качеств Кролика присутствует неуёмная романтичность и преданность. Поэтому браки, заключённые в этом году, обещают быть особенно удачными.

Кроме того, в восточных гороскопах сказано, что, так как Кролик очень умен, он развит во многих сферах деятельности. Он будет покровительствовать в 2011 году всем имеющим отношение к науке, да и просто специалистам, которые болеют за своё дело.

Но следует помнить, что Кролик присущи не только позитивные качества. Например, он боязлив. Поэтому многим, особенно людям, рождённым в год Кролика, может оказаться сложным принимать в этот год ответственные решения. Кроме того, Кролик слишком педантичный, не выносит беспорядка в вещах, делах, мыслях.

Особенно хорошим и удачным должен стать год для людей, которые занимаются дипломатической деятельностью. Также это касается священников, профессоров, людей творческих профессий: им Кролик покровительствует больше всего.

Кролик – животное семейное, символ плодovitости, потомства и спокойствия. После 2010 года неугомонного Тигра придёт пора более спокойной жизни. Год Кролика – для талантливых людей искусства,

интеллигентных людей. Вообще, люди, символ которых – Кролик, пользуются доверием окружающих, к ним часто прибегают за советом, консультируются.

Кролик – открытый знак. В этот год ждите множество дружеских посиделок. Хорошие плоды дадут совместные поездки и времяпрепровождение. Год, символом которого является Кролик, располагает к общению, постоянным коммуникациям, переговорам, сделкам и встречам. При этом конфликты будут сведены к минимуму, так как Кролик – большой дипломат и без труда договорится обо всём.

В этот год любая помощь возвратится сторицей и обязательно окупится. При этом лучше держать свои планы и намерения в секрете, чтобы никто не посмел нарушить их. На всякий случай, чтобы потом не кусать себе локти.

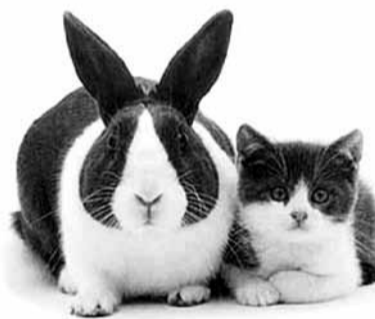
Дети, родившиеся в этот год, будут одарёнными и доброжелательными, но легкомысленными; вдобавок у них уже в раннем возрасте проявится стремление «гулять самим по себе», и они будут всячески добиваться независимости.

Это год не столько действия, сколько раздумий и подготовки к будущему. Чтобы начать действовать, нужно иметь некий фундамент, который лучше всего заложить именно сейчас.

Что должно присутствовать на праздничном столе при встрече года Кролика, и как украсить дом?

На праздничном столе обязательно должны быть яблоки и просо. Не следует подавать на стол никакой зайчатины или крольчатины, чтобы не будить в Зайце уходящего Тигра. Лучше отдать предпочтение блюдам вегетарианским. Больше всяких овощей, особенно травы – зелёного лука, укропа, петрушки, салата.

ИНТЕРЕСНО



Так как стихия 2011 год – металл, расставьте по квартире металлические украшения (например, металлические вазы или подставки для свечей) и используйте красивые металлические столы, приборы. Не забудьте купить фигурки с символом этого года и подарить их близким. Оставьте фигурку и себе, поставьте её на полку или прикрепите к холодильнику, чтобы угодить приходившему году.

Вместе с новогодними подарками под ёлку стоит положить пучок моркови, чтобы порадовать символ 2011 года. А под бой часов, загадав заветное желание, можно и помянуть (ведь, по некоторым версиям китайского гороскопа, это год Кота).

В чем встречать новый, 2011 год?

Надо продумать наряд, который будет соответствовать цветам Кролика. Наиболее известен белый кролик с красными или синими глазами. Есть также чёрные, коричневые, синие или голубоватые, чёрно-бурые, серебристые и жёлтые кролики.

Если у вас нет маскарадного костюма кролика или кота, лучше всего надеться в одежду из льна, хлопка, шерсти светлых, пастельных тонов, хотя допустимы жёлтый, коричневый, серебристый, бежевый, голубой и оранжевый. А лучше всего надеться в костюм зайца или кота.

К 80-ЛЕТИЮ ПАРОХОДСТВА

ХРОНИКА СОБЫТИЙ

1986 год
На дизель-электроходе «Ипполитов-Иванов» Енисейского пароходства, во время рейса судна, состоялся Всесоюзный симпозиум «Космос и лесное хозяйство». Симпозиум возглавлял лётчик-космонавт Г. М. Гречко.

Перегоны судов с Енисеем: на Лену – теплоходов «Сибирский-2122» и «Сибирский-2123»; на Волгу – ледокола «Капитан Чечкин».

Вынужденная зимовка на р. Подкаменная Тунгуска: в Ванаваре – 13 судов, под Панолинским порогом – одна баржа, в районе Оскобы – 6 судов, под Ванькиной шиверой – одно судно.

1987 год
Капитану-механику теплохода «ОТ-2114» Енисейского пароходства В. О. Кузьмину присуждена Премия Совета Министров СССР за достижения в навигацию 1986 года.

Перегон на Енисей с Оби теплохода «СТ-310».

Достигнуты рекордные показатели пароходства за навигацию: Игарский порт переработал и отправил на экспорт 1 миллион кубометров пиломатериалов; по Ангаре сплавлено более 6 миллионов кубометров леса; пассажирский флот перевёз более 2 миллионов пассажиров и туристов.

1988 год
Пароходство перешло на полный хозяйственный расчёт и самофинансирование.

Капитану-механику теплохода «ОТ-2011» Н. И. Суворову за высокие показатели в труде присуждена Премия советских профсоюзов имени Н. И. Чадаева.

Перегон судов на Енисей: из ГДР – грузовых контейнеровозов «СТК-1030» и «СТК-1032»; из Самусьской РЭБ флота – теплоходов «ОТА-898» и «ОТА-936»; из Ленинграда – теплохода «Метеор-225»; из Феодосии – теплоходов «Восход-56» и «Восход-60»; («Метеор» и «Восходы» по Северному морскому пути перевезены морскими транспортом).

1989 год
Перегон на Енисей из Ленинграда теплоходов «Метеор-234» и «Метеор-235» (по СМП – на морских транспортах).

Перегон с Енисеем в Мурманское пароходство теплохода «Волго-Дон-5059».

Вынужденная зимовка судов на р. Подкаменная Тунгуска: в Оскобе – три баржи, под Панолинским порогом – одна баржа.

Пароходством за навигацию перевезено 28,2 миллиона тонн грузов – самый высокий показатель за всю историю предприятия. Грузооборот составил 10919 миллионов т/км. Из общего объёма перевезено: сухогрузов – 21140,4 тыс. т; плотов – 6112,2 тыс. т; нефтеналива – 953,9 тыс. т.

Состав флота пароходства: грузопассажирский – 60 судов, грузовой – 132, танкерный – 34, буксирный – 302, служебно-вспомогательный – 79, несамоходный сухогрузный – 396, несамоходный нефтеналивной – 106, сточный – 26.

1990 год
Перегон судов на Енисей: из Западно-Сибирского пароходства – теплоходов «ОТ-2022», «ОТ-2103», «ОТ-2118»; из Перми – теплоходов «ОТА-959», «ОТА-968», «МБ-1215», «СТ-2001», «СТ-2002», «СТ-2003»; из Западно-Сибирского и Иртышского пароходств – 15 барж. Перегон с Енисеем на Волгу теплохода «Волго-Дон-5063».

<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. Знаком ® обозначены материалы, опубликованные на платной основе.</p> <p>Издатель: ОАО «ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО» и. о. редактора: МАЦУЛЬ О. 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/r 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: 24.12.2010 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00 Заказ № 3974. Тираж: 2360 экз.</p>
---	--	---	--