

ГАЗЕТА  
РЕЧНИКОВ  
ЕНИСЕЙСКОГО  
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ  
С 24 АПРЕЛЯ  
1931 ГОДА

gazeta.e-river.ru

# РЕЧНИК ЕНИСЕЙЯ

## ФЛАГ ПАРОХОДСТВА В ГОРАХ АМЕРИКИ

26 февраля на высшей точке Американского континента – вершине Аконкагуа в Андах – на высоте 6962 метра водружён флаг Енисейского речного пароходства. Флаг развернул ведущий инженер управления информационных технологий ОАО «ЕРП», мастер спорта СССР по альпинизму Николай Сметанин.

Гора Аконкагуа – самый высокий в мире потухший вулкан и самый высокий пик Америки, всего Западного полушария и всего Южного полушария земли. Находится в Южной Америке, в Андах, на территории Аргентины. В переводе с индейского название горы Аконкагуа означает Каменный Страж.

Покорять американский пик отправились сборная команда Красноярского края по альпинизму в составе 12 скалолазов – ветеранов альпинистского движения, в их числе сотрудник ЕРП Николай Александрович Сметанин. Спортсмены были в хорошей форме, и, в отличие от восхождения на гору Пумори в Гималаях в 2009 году, все без исключения достигли вершины горы Аконкагуа.

До аргентинского города Мендозы добирались из Красноярска на самолётах в течение двух суток, с 9 по 11 февраля, с пересадками в столичных городах – Москве, Мадриде, Сантьяго.

– Из Мендозы, преодолев на автобусе 80 километров, прибыли к подножию горы Аконкагуа, – рассказывает Николай Сметанин. – Поселились в гостинице, после чего несколько дней тренировались – поднимались и спускались по близлежащим склонам. Совмещали тренировки и акклиматизацию. Из зимы мы попали в совершенно противоположное время года – в настоящее лето. Декабрь, январь, февраль – для тех мест летние месяцы. Там только что созрел аргентинский виноград величиной чуть ли не с яблоко и другие фрукты, идёт сбор урожая. Для нас была организована экскурсия по виноградникам и винодельческим заводам – в этом они успешно конкурируют в мире с французами, итальянцами, испанцами. А новый учебный год в аргентинских школах начался 1 марта.

15 февраля через пункт контроля группа пересекла границу национально-



Вид на гору Аконкагуа.

го парка «Аконкагуа», и началась наша туристическая Мекка. 26 февраля мы были на вершине горы. Для всех нас восхождение на Аконкагуа было впервые. Покорили вершины Гималаев, Памира, Кавказа, других горных систем, некоторые лазали по горам Антарктиды, но ни-



Флаг Енисейского пароходства на высочайшем пике Америки.

кто ещё не был в американских Андах.

Трудность восхождения заключалась, в основном, в том, что в Андах климат резко континентальный: днём – плюс 15, ночью – минус 20. Суточный перепад температур – 35 градусов, и это каждый день. Нагрузки высокие. Но организаторами был грамотно построен план, выбрана правильная тактика восхождения, и все до одного зашли на вершину.

Николай Сметанин достиг пика раньше других, и первым на горе Аконкагуа был развернут флаг Енисейского пароходства. «Это чтобы его можно было сфотографировать отдельно», – поясняет альпинист. Рядом взвились флаги России, Красноярского края, города Красноярска, «Красспорта».

– Что мне очень понравилось, аргентинцы ревностно относятся к экологии своих гор, – говорит Николай Сметанин. – Например, такой факт: каждому участнику восхождения выдаётся два пакета – для мусора и для отходов человеческой жизнедеятельности. На обратном пути, на пункте пропуска национального

парка, их нужно сдать, – отсюда всё это вывозят в долину на вертолёте. Если кто-то не сдал отходы, должен заплатить штраф в размере 500 долларов. Такого в других горах я не видел.

В Красноярск возвращались тем же маршрутом: из Мендозы вылетели на самолёте 4 марта и прибыли домой 6 марта. А 10 марта в экспоцентре «Сибирь» прошла презентация успешно завершившейся экспедиции команды Красноярского края по альпинизму на высочайшую вершину Америки. Председатель Красноярской федерации альпинизма, Заслуженный тренер России Николай Захаров вручил участникам экспедиции именные сертификаты на испанском языке – официальный язык Аргентины, подтверждающие факт восхождения на гору Аконкагуа высотой 6962 метра над уровнем моря. Получил такой документ и работник Енисейского пароходства, трёхкратный чемпион СССР по альпинизму Николай Сметанин.

Сергей ИВАНОВ

Фото Николая СМЕТАНИНА



Флаг ЕРП доставил и развернул Николай Сметанин.



Альпинисты сборной команды Красноярского края. Покорена ещё одна вершина мира.

Экспертным советом Международной общественной премии транспортной отрасли «Золотая Колесница» группа работников Енисейского речного пароходства удостоена премией «Малая «Золотая Колесница»».

### УДОСТОЕНЫ ПРЕМИЙ

Всего премией «Малая «Золотая Колесница» награждено шесть человек: генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Александр Иванов, первый заместитель генерального директора Андрей Яковлев, руководитель управления эксплуатации флота ОАО «ЕРП» Сергей Преснов, старший капитан-наставник службы безопасности судовождения ОАО «ЕРП» Николай Плюснин, директор Подтёсовской РЭБ флота Николай Губаревич, капитан теплохода «Краснодар» Красноярского судоремонтного центра Николай Луговой и начальник цеха технической эксплуатации флота Подтёсовской РЭБ флота Пётр Соляник. Награду речники получили за вклад в развитие внутреннего водного транспорта России.

Премия, которая состоит из Почётной грамоты и статуэтки в виде малой золотой колесницы, работникам ЕРП вручил в Красноярске председатель оргкомитета премии «Золотая Колесница», президент Фонда реализации

### НАГРАДЫ

социальных программ Альберт Жуков. Ранее ОАО «Енисейское речное пароходство» дважды удостоивалось премии «Золотая Колесница» – в номинациях «Лучшее российское регио-

нальное предприятие внутреннего водного транспорта» и «Лидер внутреннего водного транспорта России».

Напомним, что Международная общественная премия транспортной отрасли России «Золотая Колесница» способствует достижению социально-экономических целей и задач Президента и Правительства Российской Федерации, направленных на подъём экономики транспортной отрасли и страны в целом, повышение уровня жизни и благосостояния россиян. Премия учреждена Комитетом Государственной Думы по транспорту и Министерством транспорта РФ как общественная премия и присуждается руководителям и коллективам, представляющим отечественную транспортную отрасль, сферу транспортных услуг, транспортную науку и образование, смежные с ней отрасли.

Пресс-служба  
ОАО «Енисейское  
речное пароходство»

## ПОЗДРАВЛЕНИЕ С ПРАЗДНИКОМ

Накануне женского праздника 8 Марта в актовом зале управления ОАО «Енисейское речное пароходство» состоялось общее собрание трудового коллектива.

Сотрудницам управления были вручены букеты тюльпанов. С поздравительным словом к женщинам обратился генеральный директор пароходства Александр Иванов:

– Основную работу в аппарате управления исполняют женщины.

Они исполняют её зачастую лучше, качественнее, надёжнее и спокойнее, чем мужчины. Спасибо вам за ваш труд. Поздравляю вас с праздником 8 Марта, желаю добра, любви, чтобы у вас на душе было всегда весеннее настроение.

С концертной программой, посвящённой празднику, выступили молодёжные творческие коллективы Красноярска.

Торжественные мероприятия в честь Международного женского дня по заведённой традиции были проведены в других структурных под-

### СОБЫТИЕ

разделениях, на предприятиях пароходства. Поздравлять мужчинам было кого: из 2704 работников ОАО «ЕРП» (по состоянию на начало года, без учёта дочерних и зависимых обществ) 811 – представительницы прекрасного пола.

Сергей ИВАНОВ

Фото Алексея БУРАВЦОВА



Исполняется песня о матери.



Праздничное настроение.

## » СУДОРЕМОНТ

Самая актуальная тема для речников в межнавигационный период – ремонт и подготовка флота к очередному судоводному сезону. О том, как организуется и проводится эта работа в Енисейском речном пароходстве, наш корреспондент беседует с главным инженером ОАО «ЕРП» Александром Четвериковым.

– Александр Сергеевич, что подразумевается под программой судоремонта: это объём ремонта за межнавигационный период или объём за календарный год?

– Раньше программа судоремонта рассчитывалась как межнавигационный план ремонта судов, скажем, на 2010 – 2011 год. Это было продиктовано тем, что, ремонтируя суда под будущую навигацию, мы захватываем четвёртый квартал года предыдущего и как минимум два квартала нового навигационного года.

После того как в пароходстве была внедрена система ежегодного бюджетного планирования, говорить о программе межнавигационного ремонта можно лишь чисто условно. Бюджетный год начинается 1 января и заканчивается последним днём декабря. Соответственно и судоремонтный план рассчитан на календарный год. То есть план судоремонта на 2011 год мы будем выполнять по большей части в январе – июне и в октябре – декабре.

Таким образом, в межнавигационный период мы работаем на стыке двух бюджетных планов. В этом, конечно, есть определённые трудности. Но, в основном, система уже отработана: мы стараемся оптимально произвести разбивку ремонта по времени и по видам работ. Основной объём судоремонта попадает в первую половину бюджетного года.

– По каким направлениям производится в этом году ремонт судов пароходства?

– Так как наши суда поднадзорны Российскому Речному Регистру, мы работаем в соответствии с его требованиями. Сегодня выполняем комплекс работ, необходимых для того, чтобы пройти ежегодное освидетельствование судов, классификационное освидетельствование, которое проводится раз в пять лет. Делаем средний и текущий ремонт.

Что касается двигателей, мы получили от Енисейского филиала Российского Речного Регистра соответствующие сертификаты на производство работ по капитальному ремонту главных и вспомогательных двигателей и других механизмов. Но не всегда целесообразно проводить их капитальный ремонт. Стоимость запчастей и работ порой такова, что выгоднее купить новый.

– Как выявляются потребности судоремонта, формируется план?

– Если этот процесс разбить на составляющие, сначала следует подготовка к судоремонту. Это, прежде всего, составление предварительных ремонтных ведомостей. Возь-



Главный инженер пароходства Александр Четвериков.

мём самоходное судно. Уходя весной в рейс, капитан уже должен думать над тем, что включить в предварительную ведомость на предстоящий ремонт под будущую навигацию, какой ремонт требуется его судно – текущий или средний, в зависимости от того, как работают двигатели, движительно-рулевой комплекс, в каком состоянии корпус и так далее. Всё это он записывает в предварительную ведомость.

На каждый проект теплохода у нас имеется типовая ведомость на судоремонт, где всё расписано по параграфам. По ней и ориентируются судоводители и механики, составляя заявки на ремонт и конкретные запчасти.

Если возникают какие-то вопросы, не отражённые в типовой ведомости, к заявке дописываются дополнения – составляется дополнительная ведомость. Таким образом формируется единая ремонтная ведомость по каждому судну.

Информация с судов в течение навигации собирается по предприятиям. А в сентябре поступившие заявки мы обобщаем здесь, в управлении ОАО «ЕРП», и готовим заявку на финансирование.

Для этого мы ввели систему «Трим», которой охвачены все предприятия пароходства. Это система компьютеризированного учёта и продвижения заявок на запчасти, оборудование, материалы для ремонта судов. В любой момент мы можем открыть компьютер и посмотреть эти заявки. Они идут как в службы главного инженера, так и в управление материально-технических ресурсов.

Система «Трим» позволяет наиболее оптимально делать заявки, приобретать всё то, что необходимо для судоремонта. К примеру, входит в компьютерную систему наш главный механик. Открывает единую ремонтную ведомость, допустим, теплохода «Северодонецк», смотрит, что «забили» в эту ведомость в Подтёсовской РЭБ флота групповой механик и капитан, видит отмеченные параграфы, проверяет расчёты объёмов ремонта.

И так – по каждому судну. Потом всё это множится, подытоживается. Учитываются все позиции, вплоть до паронита – прокладочного материала, плюсоются сотые граммы этого материала. И в конце процесса мы

видим, скажем, 23 килограмма паронита на всё пароходство. Так же рассчитываются объёмы крепежа, клеевые эпоксидные ноу-хау и так далее.

Это очень большая работа. Мы её ведём уже несколько лет. Сказать, что мы её завершили, я не могу, потому что система «Трим» постоянно развивается и совершенствуется. Какие-то новые работы и материалы включаются, какие-то старые убираются. На сегодня порядка 90 процентов от всех позиций по судоремонту уже забито в систему в форме типовых ведомостей.

Когда уже все заявки сформированы, информация о потребностях судоремонта идёт к финансистам и учитывается ими при разработке годового бюджета пароходства.

– Каков бюджетный план ремонта на 2011 год? Есть ли рост по сравнению с прошлым годом?

– В прошлом году на судоремонте было освоено 387 миллионов рублей. План 2011 года составляет 439 миллионов рублей, в том числе на установку нового оборудования взамен изношенного – 69 миллионов. Запланировано отремонтировать 469 единиц флота, из них 61 судно подлежит среднему ремонту.

Надо отдать должное нашему

– По какой схеме приобретаются запчасти, материалы?

– У нас уже практически два года работает тендерная комиссия, в которой я являюсь председателем. В неё входят руководители и специалисты управления материально-технических ресурсов и ряда других структурных подразделений пароходства. Существует положение о тендерной работе, там всё расписано.

Механизм такой. Через систему «Трим» мы получили заявки от всех подразделений, сформировали единую заявку, к примеру, на спецодежду. Вопрос очень сложный и касается каждого, – зачастую слышится: не хватает спецодежды, надо срок её носки увеличить или, наоборот, уменьшить и т. п. В заявке мы написали, что надо то-то и то-то, такие-то размеры, в таком-то количестве. После этого объявляется тендер, то есть на сайте пароходства размещается объявление о проведении тендера на приобретение спецодежды.

Две-три недели поставщики присылают заявки. Затем тендерная комиссия вскрывает конверты, составляет ведомость. Смотрим на количество предлагаемых к исполнению позиций, цену, качество, сроки поставки. Выбираем из всех подан-

го Речного Регистра. В этом случае изделие приходит с актами ОТК, с сертификатами Речного Регистра. Мы ставим это изделие на ремонтируемое судно, и нет необходимости в проверке его Регистром на предмет одобрения. Таким заводам-изготовителям мы готовы делать предоплату до 20 – 30 процентов.

– Снабжение запчастями соответствует темпам ремонта? Ждать не приходится?

– Сказать, что у нас всё идеально, будет неверно. И не потому, что, допустим, слабо сработали какие-то специалисты пароходства или ещё что-то. Ситуация не зависит от нас. Мы все говорим: кризис, кризис. А он ведь действительно есть, и он ещё не прошёл. Порой получается так: срок изготовления какой-то детали, скажем, три месяца. В январе заключили договор, в апреле должна прийти. А производителя подвели поставщики. И начинаются определённые проблемы. Где-то есть возможность подождать. А где-то обходится резервами, берём детали из бортового запаса.

Вопросами поставки запчастей и всего необходимого для ремонта занимается управление материально-технических ресурсов. Там рабо-



На ремонте – теплоход «ОТА-968», Красноярский судоремонтный центр.



Судоремонтные работы на Подтёсовской РЭБ флота.

основному акционеру – компании «Норильский никель». Есть взаимопонимание по вопросу финансирования судоремонта. Установлен очень жёсткий контроль над средствами, которые нам выделяются на судоремонт, – отчёты помесячно, поквартально. «Перегнуть» средства из одного месяца в другой сложно, из квартала в квартал – ещё сложнее, а из года в год – невозможно. Такой подход задаёт чёткость и ритмичность в проведении судоремонтных работ.

– Уже есть первые результаты выполнения плана судоремонта? Что ещё предстоит сделать к началу навигации?

– На сегодняшний момент на всех предприятиях пароходства отремонтировано и сдано в техническую готовность 111 судов, из них самоходных – 5, несамоходных – 106.

Ремонт ведётся на 187 судах: 84 самоходных, 103 несамоходных, 34 судна охвачены средним ремонтом.

На судоремонте занято около 500 человек, из них плавсостава – 127, на среднем ремонте – 67 человек.

ных заявок наиболее приемлемую.

Причём, согласно положению по тендеру, мы должны взять как можно дешевле. Но дешевле не всегда лучше, особенно если это касается спецодежды. Впрочем, это же касается и запчастей. Если на судне установлен немецкий двигатель, то он должен быть оригинальным – сделанным в Германии. Для судов чешской постройки нужны двигатели из Чехии. А есть ещё двигатели китайские. Есть российские линии по выпуску тех же запчастей по линии бывшего СЭВ.

Выбираем исходя из соотношения цена – качество. Учитываются все мнения тендерной комиссии. Производится аналитика вопроса – расписываем все «за» и «против». Затем выносится решение, после чего оно идёт на согласование по службам. И потом рождается договор, где прописываются все условия, в том числе сроки поставки.

Приоритетное направление деятельности тендерной комиссии – работа с заводами-изготовителями, то есть не с посредниками. Потому что продукция, которую делает завод, имеет сертификат Российско-

тают соответствующие специалисты – каждый по своему направлению: по электрооборудованию, судовым двигателям, трубопроводной аппаратуре и так далее.

– И последний вопрос, Александр Сергеевич: когда ремонтные работы на судах, которые готовятся к навигации 2011 года, должны быть выполнены окончательно?

– У нас для всех специалистов висит на стене план сдачи судов к ЗТГ – зимней технической готовности. Не к эксплуатационной готовности, а к зимней. Это когда вся основная работа сделана, остаются небольшие операции: покрасочные, сдаточные – по тем позициям, что мы должны предъявить Речному Регистру. Весь объём этого ремонта мы подгоняем под рабочее ядро флота. По мере выхода судов в навигацию будут завершаться и оставшиеся работы. Сдача судов в эксплуатационную готовность начнётся в первых числах мая.

Сергей ИВАНОВ

Фото Алексея БУРАВЦОВА

## НОВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

На собрании управления ОАО «Енисейское речное пароходство» генеральный директор компании Александр Иванов представил коллективу нового заместителя генерального директора по безопасности Юрия Анатольевича Страшника.

Руководитель предприятия отметил, что в лице Юрия Анатольевича «пароходство получило очень хорошего, опытного, грамотного специалиста».

### » НАЗНАЧЕНИЕ

До назначения на должность заместителя генерального директора по безопасности ОАО «ЕРП» генерал ФСБ запаса Юрий Страшников возглавлял систему безопасности Заполярного филиала ОАО «ГМК «Норильский никель», а ещё раньше служил в органах безопасности Красноярского края и Магаданской области.

Сергей ИВАНОВ

Пассажирский флот Енисея пополнился очередным скоростным теплоходом. В рамках ведомственной целевой программы «Развитие транспорта в Красноярском крае» в городе Омске было построено скоростное судно «Арктика-10».

Ходовые и швартовые испытания теплохода прошли в декабре 2010 года на реке Иртыш с участием специалистов ОАО «ПассажирРечТранс».

Основные характеристики судна на воздушной подушке «Арктика-10»: пассажироместность – 25 человек и 800 килограммов груза; максимальная скорость: над снегом, льдом – до 100 километров в час, над чистой водой – до 70 километров в час; мощность силовой установки – два дизельных двигателя по 460 л. с. каждый; условия

## СКОРОСТНАЯ «АРКТИКА»

эксплуатации – от +40° до –40°.

Большой запас мощности и надёжная система торможения позволяет судну преодолевать подъём до 28 градусов, уверенно осуществлять торможение на спусках, разворачиваться на месте. Вместимость топливных баков обеспечивает запас хода до 650 километров. Конструкция гибкого ограждения позволяет судну двигаться по пересечённой местности и торосному льду с высотой препятствий до 0,6 метра.

В январе 2011 года «Арктика-10» была доставлена в посёлок Приморск Балахтинского района Красноярского края, где было проведено ещё одно испытание при низких температурах. 20 апреля для нового судна начнётся навигация: около двух месяцев оно будет работать на паромной пере-

праве Даурск – Черёмушки.

А с середины июня СВП «Арктика-10» выйдет на новую скоростную пассажирскую линию Бор – Туруханск – Светлогорск – Игарка. С открытием этой линии скоростными пассажирскими судами будут охвачены все населённые пункты по реке Енисей от Красноярска до Игарки.

Информация  
ОАО «ПассажирРечТранс»



Скоростное судно на воздушной подушке «Арктика-10» на Енисее.

## ЮБИЛЯРЫ

**Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:**

**Екатерину Михайловну АНТОНОВУ** – с 55-летием (27 февраля). Стаж в ЕРП – 30 лет. Начала поваром теплохода «Богучаны», работала проводницей на дизель-электроходе «Латвия», кассиром-матросом на судах скоростного флота. После получения бухгалтерского образования трудилась в бухгалтерии КСРЗ. В настоящее время является членом Совета ветеранов Красноярского судоремонтного центра. Удостоена званий «Специалист высшего класса», «Ударник коммунистического труда», «Ветеран труда», награждена знаком Министерства транспорта РФ «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями».

**Николая Дмитриевича СКОВПЕНЯ** – с 70-летием (1 марта). После окончания речного училища работал III помощником механика теплохода «Таджикистан». Отслужив в армии, вернулся на флот: трудился III помощником механика теплохода «М. Калинин», II помощником механика дизель-электрохода «Антон Рубинштейн». На дизель-электроходах проработал 26 лет, прошёл путь от III помощника до механика. Стаж в ЕРП – 33 года. Удостоен званий «Специалист высшего класса», «Лучший механик Министерства речного флота», «Ветеран труда».

**Тамару Яковлевну МУРАШКИНУ** – с 70-летием (3 марта).

На судоремонтном заводе проработала 48 лет. Трудилась маляр-штукатуром ЖКО, станочником строгальных станков. Награждена медалями «Ветеран труда», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «300 лет Российскому флоту».

**Змилию Эдуардовну МИЛЛЕР** – с 80-летием (5 марта). В течение 30 лет работала в ЖКО Красноярского судоремонтного завода машинистом котельной. Награждена медалью «Ветеран труда».

**Римму Михайловну НАРОДОВУ** – с 70-летием (8 марта). В течение 14 лет работала в КСРЗ – кассиром-матросом теплохода «Метеор», проводницей теплохода «Антон Чехов».

**Юрия Георгиевича ТКАЧЕНКО** – с 50-летием (8 марта). Работает капитаном-механиком теплохода «Богучаны».

**Надежду Фёдоровну СЕРЖАНОВУ** – с 60-летием (9 марта). Стаж работы на КСРЗ – 32 года. Трудилась матросом на теплоходе «Олег Кошевой», старшим табельщиком отдела кадров.

**Николая Степановича БУРМАКИНА** – с 50-летием (10 марта). Старший помощник капитана – I помощник механика теплохода «ТН-609».

**Василия Петровича БРУЦКОГО** – с 70-летием (13 марта). Начальник сметного отдела.

**Петра Кузьмича ПАЩЕНКО** – с 80-летием (15 марта). После окончания училища речников работал на КСРЗ матросом.

После службы в армии вернулся на завод и работал II помощником механика теплохода «Капитан Мельников», механиком – I штурманом теплохода «Нарым», в течение 10 лет – капитаном-механиком теплохода «Плавмагизин-2». Стаж работы в ЕРП – 50 лет. Награждён медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту».

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

**Руководство и коллектив Таймырского районного управления поздравляют:**

**Валентину Александровну ДЕМИНУ** – с 50-летием (25 февраля).

Трудится заместителем директора районного управления по грузовой и коммерческой работе.

**Желаем уважаемой Валентине Александровне здоровья, счастья, успехов.**

**Красноярская региональная общественная организация «Клуб капитанов» поздравляет членов Клуба:**

**Алексея Михайловича ТВЕХОВСКОГО** – с 80-летием (8 марта).

**Николая Михайловича ПАВЛУХИНА** – с 65-летием (11 марта).

**Валерия Павловича МАРТЫНОВА** – с 65-летием (17 марта).

**Желаем уважаемым юбилярам здоровья, долголетия, семейного благополучия.**

**Совет ветеранов бывшей Кононовской РЭБ флота поздравляет:**

**Валентину Захаровну СЕМЁНОВУ** – с 65-летием (8 марта). В РЭБ флота проработала 22 года поваром теплохода «ГТ-7». Присвоено звание «Ветеран труда».

**Желаем уважаемой Валентине Захаровне здоровья, семейного счастья, долгих лет жизни.**

В 1930-е годы, в первые годы работы Енисейского речного пароходства, на флоте происходила кадровая революция. Переходили на штурманскую систему судовождения: лоцманам, работавшим на реке династиями, предлагали переучиваться на штурманов, а это не каждый мог осуществить по причине возраста, отсутствия образования и т. д. Началось преобразование и верхний легион на плечи старой гвардии речников, пришедших с дореволюционного времени и активно включившихся в новую жизнь.

## КАПИТАНЫ ЕНИСЕЙ

Золотыми буквами в историю развития судоходства на Енисее вписано имя К. А. Мецайка. Это он, капитан парохода «Туруханск», встретил в устье Енисея пароход «Коррект», на котором прибыл знаменитый путешественник Фридрих Нансен. Капитан Мецайка – участник национализации флота на Енисее и член первого правления Национального пароходства. В нищей, разрушенной войнами стране он добивается от советского правительства выделения средств на восстановление флота на Енисее. В двадцатые годы руководит доставкой грузов и перевалкой их на морские суда – знаменитые Карские экспедиции. В начале тридцатых К. А. Мецайка – ответственный за организацию Пясиных караванов по доставке грузов для будущего Норильского горно-металлургического комбината. Его многолетний труд «Лоция Ени-

сея «Красноярский рабочий» ходил во главе Пясиных караванов, при большой воде поднимал суда в Больших порогах Подкаменной и Нижней Тунгусок, в Казачинском пороге на Енисее. Этот теплоход и однотипные с ним суда обеспечивали пилотажные навигации на Игарку, строили Красноярский ГЭС и наводили арки Коммунального моста в Красноярске.

А капитан-наставник М. Е. Лиханский долгое время обеспечивал проводку плотов в Осиновской системе, написал наставление для плотоводов, посидел в застенках НКВД, но не сдался. Впоследствии был награждён орденом Ленина.

Именами М. И. Смирнова и М. Е. Лиханского в канун 80-летия Енисейского пароходства названы мощные буксирные теплоходы «Капитан Смирнов» и «Капитан Лиханский».

Из тех дореволюционных капитанов в историю Енисея и Красноярского края вошёл капитан парохода «Сокол»

тонн грузов. Многие капитаны Енисея благодарны Николаю Григорьевичу за спасение их судов. Наиболее памятные из спасательных операций связаны с теплоходами «Рефрижератор-901», «Карл Маркс», с авариями в Казачинском пороге, на притоках и др. Благодаря ему и его команде, ни одно судно не было брошено в реке или на её берегах. Спасательный теплоход «Капитан Копцев» достойно носит на борту имя великого Енисейского Спасателя.

Большие изменения произошли в пароходстве в связи с переходом на совмещение профессий. В результате на 40 – 50 процентов сократили численность плавсостава. Начало совмещения относится к 1955 году. Инициаторами этого большого почина выступили Б. А. Загурский и Ю. И. Троицкий – капитан и механик теплохода «Настойчивый», а на пароходах – В. К. Семёнов и Ю. И. Шитиков – капитан и механик парохода «Невельской». В семидеся-

## ПАРОХОДСТВУ – 80 ЛЕТ

тые годы весь флот Енисейского пароходства первым по отрасли перешёл на параллельное совмещение. Первым!

Знаменательным событием восьмидесятилетней истории Енисейского пароходства является освоение Подкаменной Тунгуски, Ангары, Елогуй, Каса, Сыма, Большой Хеты, Хантайки, Курейки. Первопроходцами на этих реках были капитаны Е. М. Целищев – потомственный капитан, В. Ф. Жданов – его именем назван рефрижератор «Капитан Жданов», К. М. Царюк. На теплоходах «Якутия», «Чувашия» и «Карелия» по Подкаменной Тунгуске они впервые без перевалки доставили грузы до Ванавары. Под руководством капитана-наставника Н. И. Детенборна были перевезены для Усть-Илимской ГЭС рабочие агрегаты, а капитан-наставник В. Г. Элов долгие годы обеспечивал сплав леса по Ангаре, Касу, Сыму, а в 2000 году исследовал Большую Хету для перевозки грузов до Ванкора.

Трудно переоценить значение Енисейского пароходства в развитии производительных сил Красноярского края, Тувы, Хакасии, Таймырского и Эвенкийского автономных округов, в обеспечении их жизнедеятельности. Содружество между Норильским горно-металлургическим комбинатом и пароходством началось с зарождения строительства ГМК и продолжается до наших дней. В 1960-е годы начальник пароходства Иван Михайлович Назаров горячо поддержал экипаж теплохода «Академик Туполев» – капитан В. А. Козаченко – в организации соревнования речников с бригадами горняков.

С большим уважением на Енисее произносятся имена капитанов Алексеевых: Петра Александровича – капитана судов в 1936 – 1952 годах, Николая Петровича – капитана в 1950 – 1975 годах, Петра Николаевича – капитана с 1987 года по настоящее время. Именем Н. П. Алексеева назван теплоход «Капитан Алексеев».

Широкое распространение на Енисее получил групповой метод работы флота. Первая группа из шести буксиротолкачей начала работать в 1973 году под руководством бригадира-капитана В. И. Туровца. В навигацию 1978 года по бригадному методу работали уже 40 групп судов пароходства. Было широко развёрнуто соревнование между группами за повышение производительности, нагрузки на единицу мощности, экономии топлива.

Имена енисейских капитанов А. Н. Андронova, Ю. К. Мизеровского – лауреатов Государственной премии СССР (его сын Владимир Юрьевич тоже капитан), В. О. Кузьмина – лауреата премии Совета Министров СССР, И. Т. Марусева – Героя Социалистического Труда, как и их трудовые подвиги, известны далеко за пределами Енисейского бассейна.

Капитаны-механики Я. П. Пановик, Н. И. Суворов, А. А. Тарабрин стали лауреатами премии Советских профсоюзов имени Н. И. Чадаева; капитан-механик К. Ф. Самченко, капитаны М. И. Платунов, М. С. Лавренов удостоены звания «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

В канун 65-летия Победы и 80-летия образования пароходства именами заслуженных енисейских капитанов и механиков было названо семь судов пароходства, тем самым возрождены славные страницы Енисейской Истории.

**Иван БУЛАВА, президент КРОО «Клуб капитанов»**  
Фото Алексея БУРАВЦОВА



Момент торжеств в честь присвоения судам пароходства имён капитанов и механиков. Одному из теплоходов присвоено имя капитана Лиханского М. Е.

сея от Игарки до Енисейска» стал для речников многих поколений лучшим руководством по изучению лодии и обеспечению безопасного плавания по Енисее. Он – инициатор внедрения на Енисее судовождения методом толкания и руководитель первых опытных рейсов. Был награждён орденом Ленина. Имя К. А. Мецайка и его трудовые подвиги увековечены на борту ледокола «Капитан Мецайка».

Заметный след в истории Енисея оставил капитан парохода «Тобол» П. Ф. Очеретько, который по своей инициативе исследовал на предмет строительства морского порта Самодовскую (впоследствии Игарскую) протоку. Рекомендации капитана были положительно оценены руководством «Комсеверпути». Позже П. Ф. Очеретько был репрессирован и умер в пути на Колыму. Его именем назван буксир-толкатель «Капитан Очеретько».

Первый отряд строителей Игарки был доставлен на баржах пароходом «Полярный» – капитан М. И. Смирнов. Это легендарная личность: кавалер трёх Георгиевских крестов, Георгиевской медали за Брусиловский прорыв в Первую мировую, двух орденов Ленина за перегоня речных судов Северным морским путём. В начале тридцатых годов он был инициатором перехода на штурманскую систему судовождения.

В эти же годы начали массовый сплав леса в плотах по Енисее. Эта работа трудоёмкая, и не все капитаны могут её выполнять. Здесь сложилась особая каста судоводителей. Первым капитаном-наставником плотоводов стал известный на Енисее капитан М. Е. Лиханский. Он был наблюдателем за строительством в Германии теплохода «Красноярский рабочий», участвовал в перегоне судна на Енисей, был первым его капитаном. Флагман буксировщиков

Е. К. Крылов, который был избран секретарём Совета Енисейского национального пароходства, созданного на базе национализированного флота. Евгений Константинович принял теплоход «Комсеверпуть» (впоследствии «Клим Ворошилов», а потом «Михаил Калинин») в Германии, перегонял его на Енисей. Был инициатором на Енисее стачановского движения, открыл для отстоя судов Подтёсовский затон. На этом месте выросла крупнейшая ремонтно-эксплуатационная база флота. А вынужденная зимовка каравана теплохода «Клим Ворошилов» за островом Зелёнуха стала началом строительства затона и ремонтной базы в Павловщине.

Грозные тучи репрессий в 1937 году нависли над Е. К. Крыловым. Всех его товарищей по командировке в Германию уже арестовали. Он не стал ожи-

## ЮБИЛЯРЫ

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

**Бориса Викторовича ШАРЫГИНА** – с 75-летием (1 марта). Начал работать в ЕРП кочегаром теплохода «Красноярский рабочий» – в 1954 г., мотористом теплохода «Глазунов» – в 1955 г. После окончания речного техникума был направлен III помощником механика на дизель-электроход «Композитор Бородин». Прошёл трудовой путь до старшего механика дизель-электрохода «Композитор Калининков». В 1969 г. заочно окончил НИИВТ. В 1974 – 2003 гг. – механик-наставник службы судового хозяйства. Трудовой стаж в ЕРП – 49 лет. Награждён медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту». Присвоено звание «Лучший механик Министерства речного флота РСФСР». С 2003 г. работает сменным механиком водно-спортивной базы речного училища.

**Алексея Михайловича ТВЕХОВСКОГО** – с 80-летием (8 марта). Ветеран Великой Отечественной войны. Трудовую деятельность в ЕРП начал в 1955 г. Работал матросом и рулевым на пароходах «Иван Паладин» и «Менчиков», на теплоходах «Казakhstan» и «Ватулин». После окончания речного техникума в 1958 г. был направлен III штурманом на теплоход «Урал». С 1959 г. – старший диспетчер Красноярского эксплуатационного участка Управления по освоению малых рек, с 1960 г. – старший диспетчер отдела малых рек ЕРП, с 1967 г. – заместитель начальника службы перевозок и движения флота, в 1987 – 1991 гг. – главный диспетчер отдела пассажирских перевозок. В 1969 г. заочно окончил НИИВТ. После выхода на пенсию в 1991 г. в течение шести лет работал ведущим инспектором отдела водного транспорта Красноярского краевого отделения Российской транспортной инспекции. Награждён медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «Ветеран труда», «За трудовую доблесть», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «300 лет Российскому флоту», знаком «Отличник социалистического соревнования МРФ РСФСР». Присвоено звание «Лучший диспетчер Министерства речного флота».

**Николая Васильевича СТРУЧКОВА** – с 85-летием (9 марта). В 1957 г. начал трудовую деятельность в бассейновом Совете добровольного спортивного общества «Водник» и в течение 30 лет работал его председателем. В настоящее время продолжает трудиться инструктором по физкультуре и спорту Енисейского баскомфлота на общественных началах. Принимает активное участие в организации и проведении спортивных мероприятий в Енисейском бассейне, на предприятиях речного флота. Регулярно информирует общественность о проведённых соревнованиях через газету «Речник Енисея», пропагандируя среди речников физкультуру и спорт, здоровый образ жизни. Награждён медалями «За трудовую доблесть», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «Ветеран труда», медалью ФНПР «100 лет профсоюзам России», медалью Енисейского пароходства – капитана с 1987 года по настоящее время. Именем Н. П. Алексеева назван теплоход «Капитан Алексеев».

**Галину Михайловну СМIRНОВУ** – с 70-летием (14 марта). Работать в ЕРП начала в 1964 г. старшим грузоприёмсдатчиком Игарского речного порта и проработала в этой должности до ухода на заслуженный отдых в 1991 г. Стаж в пароходстве – 27 лет. Награждена медалью «Ветеран труда».

**Тамару Алексеевну СЫСОЕВУ** – с 60-летием (14 марта). Работать в пароходстве начала в 1981 г. экономистом отдела розницы управления рабочего снабжения. Прошла трудовой путь до старшего бухгалтера судовых ресторанов ДАО «Енисейторгфлот». В 2002 – 2007 гг. – ревизор Красноярского пассажирского агентства. Стаж в системе ЕРП – 25 лет.

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

**ОАО «Красноярский речной порт» поздравляет:**

**Владимира Витальевича МАРЬИНА** – с 50-летием (26 февраля). Довер-механизатор 1-го класса комплексной бригады Енисейского грузового района. В порту работает с 1998 г.

**Владимира Александровича СУШИНОВА** – с 55-летием (26 февраля). Заместитель главного инженера по охране труда и окружающей среды. В порту работает с 1980 г. Ветеран труда порта.

**Ирину Николаевну БАРНЕВУ** – с 50-летием (28 февраля). Старший приёмсдатчик груза и багажа Енисейского грузового района. В порту работает с 1983 г. Ветеран труда порта.

**Анну Семёновну ГРИГОРЬЕВУ** – с 85-летием (11 марта). Бывший старший приёмсдатчик Злобинского грузового района. В порту работала в 1952 – 1982 гг. Ветеран труда порта.

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

» ЮБИЛЯРЫ

**Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:**  
**Валентину Николаевну РОГОЗИНУ** – с 55-летием (28 февраля). Работает старшим сторожем.  
**Агнию Степановну КУЛАКОВУ** – с 75-летием (3 марта). Работала няней, поваром, сторожем. Стаж – более 40 лет.  
**Владислава Петровна ПОДГОРБУНСКАГО** – с 70-летием (4 марта). Работал 1 штурманом – I помощником механика, мотористом. Стаж – более 30 лет. Награждён медалью «Двадцать лет Победы», присвоено звание «Ветеран труда».  
**Александра Фёдоровна КОЛЕСНИКА** – с 50-летием (7 марта). Работал слесарем-трубопроводчиком, стропальщиком. Стаж в РЭБ – более 20 лет.  
**Владимира Сергеевну МИРЮКОВУ** – с 70-летием (7 марта). Работал каменщиком, помощником шкипера. Трудовой стаж – более 35 лет.  
**Антонида Ивановна НИКОЛАЕВУ** – с 60-летием (8 марта). Работала маляром, поваром. Трудовой стаж – более 25 лет.  
**Александра Владимировна ВАХОВА** – с 60-летием (9 марта). Инженер по судовой электронике БГУ.  
**Василия Григорьевну РУКОСУЕВУ** – с 75-летием (10 марта). Работал водителем, машинистом. Трудовой стаж – 35 лет. Присвоено звание «Ветеран труда».  
**Евдокия Ивановна ПОДОБЕД** – с 75-летием (16 марта). Трудилась рабочей. Стаж работы в РЭБ – 19 лет. Присвоено звание «Ветеран труда».  
**Лилию Анатольевну КРУГЛЕВУ** – с 50-летием (19 марта). Работает токарем монтажно-механического цеха.  
**Николая Михайловича ГАВРИЛОВА** – с 50-летием (20 марта). Судокорпусник-ремонтник котельно-корпусного цеха.  
**Желаем уважаемому юбилярам здоровья и бодрости, долгих лет жизни, семейного благополучия.**

**Поздравляем**  
**Галину Владимировну ЕРМОЛАЕВУ** – с 65-летием (1 марта). На Ермолаевской РЭБ флота проработала 40 лет, из них 35 лет – мастером деревообрабатывающего цеха.  
**Желаем нашей дорогой маме здоровья, благополучия, долгих лет жизни.**  
**Дочери Светлана, Ирина, Наталья**

**Поздравляем**  
**Алексея Ивановича ЛАПКОВСКОГО** – с 80-летием (27 марта) и наградой Енисейского пароходства – медалью «За вклад в развитие предприятия». Ровесник пароходства. 40 лет проработал в ЕРП, включая службу в Военно-Морском флоте, из них капитаном – 26 лет. Награждён орденом «Знак Почёта», медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту». **Желаем уважаемому Алексею Ивановичу здоровья, благополучия в семье, внимания детей и внуков.**  
**Сын, невестка, внуки ЛАПКОВСКИЕ**

**Коллектив Енисейского филиала ФГУ «Российский Речной Регистр» поздравляет:**  
**Николая Ивановича ОДИНЦЕВУ** – с 65-летием (15 марта). В течение 15 лет работал на пассажирских судах типа «Заря» ЕРП, где прошёл путь от рулевого до капитана-механика. Затем 28 лет трудился на Подтёсовском участке Речного Регистра. Награждён медалью «300 лет Российскому флоту», знаком и званием «Почётный работник речного флота», занесён в «Книгу Почёта Речного Регистра». **Желаем уважаемому Николаю Ивановичу доброго сибирского здоровья, успехов в труде, семейного благополучия.**

» ОБЪЯВЛЕНИЯ

Реализуем в г. Красноярск дизель-генератор 6NVD48A-2/DF-1512-14 (830 кВт, 400 В, 50 Гц) с хранения. Запасные части к двигателю 6NVD48 (крышки цилиндрические, поршни, втулки цилиндров, турбокомпрессор и многое другое).  
**Контакты:**  
**E-mail: minay@siberian.ru**  
**Тел. (391) 246-18-54, 246-20-56, Александр Николаевич.**  
 \* \* \*  
 Считать недействительными Диплом старшего капитана № 486/07 и Диплом I помощника механика № 487/07.

**ФИЗИЧЕСКАЯ ФИЗКУЛЬТУРА И СПОРТ В БАССЕЙНЕ И ПАРОХОДСТВЕ**

» Работа на флоте сопряжена с преодолением трудностей, непредвиденных обстоятельств. В этом смысле физические упражнения являются неотъемлемой частью жизни речников. Верным помощником им в самоотверженном труде служит спорт, который несёт здоровье, силу, закалку, хорошее настроение. Не зря говорят, спорт и труд рядом идут.

В июле 1936 года, в связи с решением ВЦСПС о создании добровольных спортивных обществ профсоюзов, при Профсоюзе работников речного транспорта было организовано Добровольное спортивное общество «Вымпел», а через месяц при Профсоюзе работников морского транспорта – общество «Моряк». Спустя два года эти общества совместно провели конференцию, на которой были утверждены устав, флаг и эмблема единого спортивного общества водного транспорта, которое с тех пор носило название «Водник».

В Енисейском бассейне добровольное спортивное общество «Водник» было организовано в это же время. Работая под руководством бассейнового комитета профсоюза, свою работу оно строило на принципах широкой демократии, инициативы и самостоятельности своих членов, коллегиальности руководства, выборности всех руководящих органов, отчётности их перед членами общества.

Основу общества составляли его первичные организации: коллективы физической культуры предприятий, учреждений, учебных заведений, судов. Согласно уставу общества, каждые два года проводились отчётно-выборные конференции, на которых избирался бассейновый совет общества.

К сожалению, на первых порах ДСО «Водник» было слабым. Каждые полгода менялись председатели общества.

В марте 1957 года на пленуме ДСО «Водник» председателем добровольного общества избрали меня. Была проведена большая, кропотливая работа. Во всех трудовых коллективах были выбраны советы коллективов физкультуры. В ряде советов введены должности физкультурных работников – они именовались методистами по производственной гимнастике. Были разработаны учебно-спортивные программы.

Удалось открыть комплекс детско-юношеской спортивной школы, где получили развитие такие виды спорта, как лыжные гонки, классическая греко-римская борьба, санный спорт, хоккей с мячом, конькобежный спорт. Директором школы работал Метёлкин Владимир, заучем – Зорина Валентина. Были приглашены тренеры: по конькобежному спорту – Егоршин Владимир, Ворохобин Анатолий, по классической борьбе – Гульбис Николай, Цируль

Балезин Валерий. Воспитаны замечательные тренеры, в их числе заслуженный тренер СССР по спортивному скалолазанию Путинцев Владимир Григорьевич, заслуженный тренер Российской Федерации по борьбе дзюдо, мастер спорта Гульбис Николай Гаврилович, мастер спорта по хоккею с мячом Юнышев Валерий Александрович.

Самым массовым спортивным мероприятием была спартакиада плавсостава среди экипажей пассажирского, грузового и технического флотов. В спартакиаде принимали участие более 100 экипажей. Появилась плеяда спортивных судов. Лучшими были экипажи дизель-электрохода «А. П. Чехов» – капитан Селиванов Михаил Демьянович, дизель-электрохода «Композитор Прокофьев» – капитан Платунов Михаил Ильич, теплохода «Ирша» – капитан Цируль Николай Ефимович.

Проводилась финальная спартакиада Министерства морского и речного флота – один раз в два года. Енисейские речники



Сборная команда бассейна на приёме у руководства ЕРП. Сидят (слева направо) председатель басовсета ДСО «Водник» Стручков Н. В., заместители начальника пароходства Головачёв Л. Ф. и Мушин М. Г.

принимали участие во всех спартакиадах. На спартакиаде в городе Омске в 1976 году сборная команда Енисейского пароходства заняла третье место.

Спортсмены-речники входили в состав сборных команд районов, городов, края. Подгайный Виктор не один год занимал первое место на краевых соревнованиях по конькобежному спорту на дистанции 10 километров. А Шапова Светлана была призёром края по лёгкой атлетике на дистанциях 100 и 200 метров, тренировалась и выступала под руководством тренера Захарченко Константина Михайловича.

» ПАРОХОДСТВУ – 80 ЛЕТ

В течение трёх лет, начиная с 1973 года, наши речники удерживали первые места среди пароходств Центрального совета ДСО «Водник», и переходящий Кубок был передан на постоянное хранение Енисейскому бассейну ДСО «Водник». А в 1986 году в соревнованиях среди спортивных обществ Красноярского края нами было завоевано переходящее Красное знамя. Спортивные реликвии хранятся в Музее истории и развития судоходства в Енисейском бассейне.

Но затем наступили нелёгкие времена. Разгром физкультурно-массовой и спортивной работы в трудовых коллективах произошёл в 1987 году. В стране были ликвидированы спортивные общества, в том числе ДСО «Водник». Распущены детско-юношеские спортивные школы, сокращены тренеры, инструкторы в коллективах.

После так называемой перестройки в трудовых коллективах не осталось ни одного спортивного сооружения. Вся тяжесть физкультурной и спортивной работы легла на плечи общественного актива.

Руководство Енисейского пароходства выделяет средства на развитие физкультуры и спорта, и немалые. Но в коллективах нет тренеров, инструкторов физкультуры, нет спортивных сооружений, и заметно ухудшения пока не получается.

Несмотря на сложные условия, в трудовых коллективах проводится определённая работа по физкультуре и спорту. Спортивный дух не угаснет – на это всё же есть надежда.

**Николай СТРУЧКОВ**  
 Фото из архива автора

**РАЗЪЯСНЕНИЕ ВОДНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА**

» Енисейской транспортной прокуратурой проведена проверка по вопросу неправильного применения норм водного законодательства кн книжным издательством «ТрансЛит», в частности п. 247 «Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации», утверждённых Приказом Минтранса РФ от 14.10.2002 № 129 (далее – Правила плавания), в связи с изданием Минтрансом РФ Приказа от 31.03.2003 № 114 «О внесении изменений и дополнений в Приказ Минтранса России № 129 от 14.10.2002».

27.04.2003 начал действие Приказа Министерства транспорта от 31.03.2003 № 114 «О внесении изменений и дополнений в Приказ Минтранса России № 129 от 14.10.2002», в котором пунктом 8 исключён абзац второй пункта 247 Правил плавания. Однако книжным издательством «ТрансЛит» при опубликовании в 2009 году «Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации» допущена ошибка.

Так, до начала действия Приказа Минтранса № 114 от 31.03.2003 п. 247 Правил плавания излагался в следующей редакции:

«247. Запрещается:

- использовать для швартовки парапеты, тумбы, колонны, поручни, знаки судоходной обстановки и т. п.;
- стоянка двух судов, ошвартованных друг к другу, если одно из них имеет на борту опасные грузы, за исключением операций по передаче бункера судами-бункеровщиками или приёма с судна подсланевых и фекально-хозяйственных вод специализированными судами».

» ПРОКУРАТУРА

При изучении Правил плавания в издании книжного издательства «ТрансЛит» (2009 г.) установлено, что пункт 247 изложен в такой редакции: «Запрещается использовать для швартовки парапеты, тумбы, колонны, поручни, знаки судоходной обстановки и т. п.».

Неправильное толкование Приказа Минтранса № 114 от 31.03.2003 книжным издательством «ТрансЛит» подтверждено и Министерством транспорта Российской Федерации, которым издательство «ТрансЛит» указано на несоответствие п. 247 Правил плавания, указанного в печатном издании Приказу Минтранса РФ № 114 от 31.03.2003.

**Марина КОНОНОВА, помощник Енисейского транспортного прокурора, юрист 2-го класса**

5 февраля 2011 г. на 73-м году жизни скончалась **ЛАПАТИНА Евдокия Тимофеевна**. Трудовую деятельность в Енисейском речном пароходстве начала в 1957 г. мотористом теплохода «Истомин». После окончания Красноярского командного речного училища в 1991 г. была назначена третьим штурманом дизель-электрохода «Антон Рубинштейн» и трудилась на этом посту до ухода на заслуженный отдых в 1998 г. Непосредственно на флоте отработала 41 год. Была награждена медалью «300 лет Российскому флоту», званием «Ветеран труда». Выражаем соболезнование родным и близким покойной.  
**Руководство, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра**

6 февраля 2011 г. на 84-м году жизни в г. Новосибирске скончался ветеран Енисейского речного пароходства **ШУЛЬГИН Евгений Афанасьевич**. Всю трудовую жизнь посвятил речному флоту. Работал капитаном теплоходов «Глинка», «Узбекистан», «Юрий Гагарин», «Электросталь», капитаном-наставником Подтёсовской РЭБ флота, в том числе по реке Нижняя Тунгуска. Выражаем соболезнование родным и близким покойного.  
**Руководство, Совет ветеранов Подтёсовской РЭБ флота, Служба безопасности судовождения ОАО «ЕРП»**

12 февраля 2011 г. на 65-м году жизни скончался **МЕЛЬНИКОВ Пётр Николаевич**. На Красноярский судоремонтный завод поступил в 1979 г. стрелком-пожарником ВОХР и проработал в этой должности 25 лет. Был награждён медалью «Ветеран труда». Выражаем соболезнование родным и близким покойного.  
**Руководство, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра**

28 февраля 2011 г. на 86-м году жизни после продолжительной болезни скончалась **КАЛИНОВСКАЯ Лидия Ивановна**, ветеран Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг., ветеран Енисейского пароходства, бывший старший инженер теплотехнической партии службы судового хозяйства. В пароходстве работала в течение 34 лет. Была награждена медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «Ветеран труда», «50 лет Победы», «60 лет Победы», значком «Отличник социалистического соревнования речного флота». Выражаем соболезнования родным и близким Калиновской Л. И.  
**Администрация ОАО «ЕРП», Совет ветеранов**

<p>«РЕЧНИК ЕНИСЕЙ» – газета речников Енисейского бассейна  <b>Уредители:</b>          Открытое акционерное общество «Енисейское речное пароходство», Федеральное государственное учреждение «Енисейское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства», Енисейская бассейновая профсоюзная организация Профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации.</p>	<p><b>Адрес редакции и издателя:</b>          660049, г. Красноярск, ул. Бограда, 15.  <b>E-mail:</b> rechnik@e-river.ru          ivalov@e-river.ru          http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/rc  <b>Телефоны:</b> главный редактор – (391) 259-19-86.          Корреспонденты – (391) 259-19-98.  <b>Факс:</b> (391) 259-14-51          с пометкой «Для редакции».</p>	<p><b>Газета зарегистрирована</b>          Средне-Сибирским управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.  <b>Свидетельство о регистрации</b>          ПИ № ФС16-472 от 23 октября 2007 г.</p>	<p><b>Компьютерный набор и корректура:</b>          редакция газеты «Речник Енисей». <b>Компьютерная вёрстка:</b>          Е.В. Девяткова  <b>Отпечатано:</b>          ООО «Знак»          660028, г. Красноярск, ул. Телевизорная, 1, стр. 21.          Телефон: (391) 201-97-87.  <b>Подписано в печать:</b> 16.03.2011 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00  <b>Заказ № 865. Тираж:</b> 2325 экз.</p>
<p><b>Издатель: ОАО «ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО»</b>          Главный редактор: <b>ИВАНОВ С. С.</b></p>			