



ОАО
«Иртышское
пароходство»

РЕЧНИК

ИРТЫША



№ 19 (7878) * Среда, 23 октября 2013 г. *

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

В Минтрансе России НАГРАДА НАЙДЕТ СВОИХ ГЕРОЕВ

Минтрансом России подготовлен проект приказа об учреждении нового нагрудного знака.

В ознаменование 400-летия со дня образования лоцманской службы Архангельского порта, положившей начало созданию государственной лоцманской службы, учреждается юбилейный нагрудный знак «400 лет лоцманской службе». Знаком награждаются работники и ветераны организаций морского, внутреннего водного транспорта и иные лица, внесшие значительный вклад в развитие лоцманской деятельности на морском и внутреннем водном транспорте и проработавшие в области лоцманской деятельности не менее 10 лет.

Подготовка к зиме ЗАТОН ВСТРЕЧАЕТ ТЕПЛОХОДЫ

В самый разгар навигации, когда все суда Иртышского пароходства находятся в транзите и дислоцируются вдали от родных берегов, уже начинается подготовка к их приходу. Составляется план мероприятий, которые необходимо провести для встречи и расстановки судов в затоне. Этим летом мы начали с дноуглубительных работ, поскольку давно уже назрела такая необходимость. Для того чтобы ровно поставить и закрепить теплоходы к берегу, в некоторых местах не хватало глубин. Кое-где они составляли порядка 1м 20 см вместо положенных наименьших полутора метров. Землесос сначала углубил середину затона, потом прошел вдоль берега.

Ещё в августе проведено траление водной акватории с целью извлечения посторонних предметов: обрывов тросов, старой древесины, остатков ремонтных материалов. Тралением занимались экипажи РТ-415 (капитан Н.Г. Школа) и РБТ-301 (капитан В.М. Балашов).

Кроме того, мы подготовили аншлаги, углубили пожарные пирсы, для того чтобы пожарные машины, в случае необходимости, могли беспрепятственно заправляться водой. Сейчас идет ремонт тридцати противопожарных плавающих установок. Они, как всегда, будут располагаться во всех районах затона.

Составлена предварительная схема расстановки флота с учетом проведения ремонтных работ и противопожарной безопасности.

В октябре начался массовый подход судов. Из рейсов возвратились «Ленанефти», перевозившие сырую нефть, штатные места зимней стоянки заняли все пассажирские теплоходы, самоходные НБ, встанут на прикол толкачи.

Дежурство в затоне осуществляют два теплохода ОТА-964 (капитан Ф.А. Лисе) и РТ-685 (капитан А.И. Гучев).

В. Гусельников,
начальник пункта
отстоя флота.

Встречи на рейде

СКВОЗЬ ВЕТРЫ И ШТОРМ, НЕСМОТРЯ НИ НА ЧТО...

На календаре двадцатые числа октября, второй осенний месяц подходит к завершению. В это время на зимовку в Омск возвращаются последние теплоходы. Для большинства навигация 2013 года уже закончилась, и они заняли свои места в затоне. Пассажирские суда пришли из последнего рейса ещё в начале октября. О том, как проходила нынешняя навигация, корреспонденту «РИ» рассказал капитан теплохода «Механик Калашников» Вячеслав Анатольевич Утышев.



Капитан Вячеслав Анатольевич Утышев

Первый летний месяц теплоход арендовала Тобольско-Тюменская епархия. Ходил он по линии Тобольск – Ханты-Мансийск – Салехард – Тобольск. Вернувшись в Омск, 8 июля отправился в Заполярье перевозить северян по уже привычному для него маршруту: Салехард-Антипаюта.

Вячеслав Анатольевич признался, что эти рейсы всегда тяжелые: дожди, шквалы порывистого ветра, шторм и высокая волна – постоянные спутники теплохода, идущего на север. В этом году навигация выдалась тоже не из легких. Сначала экипаж изматывала невыносимая жара, после её сменили дожди, туманы и шторма. Но несмотря на капризы погоды, как и планировалось, было совершено 15 рейсов. Другая трудность, с которой пришлось столкнуться экипажу «Механика Калашникова» – мелководье.

– Два раза не могли подойти к берегу в Антипаюте. Конечно, проблема эта была быстро решена. Люди прибыли в конечный пункт назначения, но к причалу мы так и не подошли. Пассажиров переправляли на берег с помощью других теплоходов, – рассказал нам капитан.



II помощник капитана Владимир Павлович Шараев, проводница Евгения Александровна Бардашевская, боцман Дмитрий Горбачёв, рулевой Дархан Какишев

В.А. Утышев на флоте с 1977 года, нынче завершил 36-ю навигацию. В разные годы он работал на теплоходах «Беломорский-17», «Беломорский-23», был I штурманом на «Ленинском комсомоле», 14 лет – капитаном теплохода ОМ-379. А последние два года стоит у штурвала пассажирского теплохода «Механик Калашников».

– Я и раньше на нем работал: первым, вторым штурманом... Когда повысили в должности, перевели на другой теплоход. И вот два года, как я снова здесь...

Всего на борту теплохода трудятся 32 человека, из них 29 – члены команды, а ещё трое – работники ресторана. Со своими обязанностями все отлично справляются, капитан характеризует их только положительно. Многие на этом теплоходе не первый год: Андрей Михайлович Спасёнов работает на «Механике Калашникова» с 1995 года: начинал боцманом, со временем вырос до командира.

Среди молодых членов экипажа капитан выделил боцмана Дмитрия Горбачёва и рулевого Дархана Какишева. Для них это была лишь вторая навигация, но за это время юные речники проявили себя весьма достойно.

– Ток будет, если после окончания училища останутся на флоте, – заверил нас В.А. Утышев. – Реку любят, это видно... И за время, что вместе работаем, ребята успели зарекомендовать себя очень хорошо.

(Окончание на 2-й стр.)

ПОСЛЕДНИЕ КАРАВАНЫ



● **Обская губа.** В сложных гидрометеорологических условиях, пробиваясь сквозь льды, уже успевшие сковать Обскую губу, медленно, но верно, почти неделю, продвигались к чистой воде две «Ленанефти» Иртышского пароходства. По оперативным данным на 21 октября один из танкеров – «Ленанефть-2034» – вместе с морским буксировщиком МБ-1222 зашел на Надымский бар. А второй – «Ленанефть-2010» – в составе каравана других судов продолжает пробиваться сквозь ямальские льды на подходе к входному бую Надымского бара.

● **Район Тобольска** 21 октября по чистой реке прошли теплоходы ОТА-975, «Ленанефть-2033», РТ-728, бункеровщик ТН-684.

● **Омская область.** Последние тонны народнохозяйственных грузов будут доставлены из Омска в Большеречье. Это последнее отправление в навигацию 2013 года. 22 октября теплоход РТ-675 взял курс на Большеречье. Там же он и зазимует.

● **Омск.** Все остальные суда уже прибыли к месту приписки. Одни из них промываются в цехе зачистки, другие разоружаются и занимают штатные места зимней стоянки в затоне Омского ССРЗ.

ВАЖНО

ТРЕБУЕМ ОФИЦИАЛЬНОГО ОПРОВЕРЖЕНИЯ!

2 октября 2013 года в № 37(1116) периодического печатного издания «Коммерческие вести» вышла статья «Тайные планы Ивана Яновского», её автор – главный редактор Марат Исангазин.

Указанная статья задевает честь, унижает достоинство и порочит деловую репутацию ОАО «Иртышское пароходство», поскольку содержит ряд сведений, не соответствующих действительности. В частности, в ней содержатся утверждения о нарушении юридическим лицом действующего законодательства, неэтичном поведении его руководства, недобросовестности при осуществлении ОАО «Иртышское пароходство» предпринимательской деятельности.

К сведениям, не соответствующим действительности, ОАО «Иртышское пароходство» относит нижеследующие измышления автора:

1. «Восемнадцатого сентября на заседании совета директоров ИРП из пяти присутствовавших трое членов совета голосовали за данные решения, а двое воздержались. То есть не все согласны с решением брать заем у ВТБ, тем более на предприятии уже висят две трехлетние кредитные

линии в Уралсибе (средний размер процентов 12,5%, плановый срок погашения – август 2015-го) и ЮНИ-АСТРУМ БАНКЕ (14,4% годовых до мая 2017-го)».

Во-первых, автор статьи в данном абзаце заявляет о несогласии отдельных членов Совета директоров ОАО «Иртышское пароходство» с решением о кредитовании в Банке ВТБ. Вместе с тем, необходимо отметить, что двое членов Совета директоров воздержались

от голосования по данному вопросу отнюдь не по причине несогласия с фактом кредитования, а по причине исполнения требований законодательства РФ, предъявляемых к сделкам с участием заинтересованных лиц.

Сделка между ОАО «Иртышское пароходство» и Банком ВТБ является сделкой с заинтересованностью, поскольку в обоих обществах одним из акционеров является Российская Федерация. В данной связи напомним,

что в состав акционеров ОАО «Иртышское пароходство» входит Российская Федерация в лице Федерального агентства по управлению имуществом с долей в размере 33,99907 % акций. Именно представители данного акционера в строгом соответствии с пунктом 4 статьи 83 ФЗ «Об акционерных обществах» и воздержались от голосования по данному вопросу повестки дня.

(Окончание на 2-й стр.)

СКВОЗЬ ВЕТРЫ И ШТОРМ, НЕСМОТРЯ НИ НА ЧТО...

(Окончание. Начало на 1-й стр.)



III помощник капитана
Андрей Михайлович Спасёнов

Заместитель начальника отдела кадров Б.А. Ступаков лестно отозвался о молодом электрике Викторе Карнаухове, который также второй год подряд проходил практику на теплоходе «Механик Калашников». Практикант показал, что обладает всеми качествами хорошего электрика и грамотного специалиста. Виктор содержал все электрооборудование на должном уровне, а его усердие и старание были сразу замечены. Молодой электрик получил много положительных отзывов.

Навигация для пассажирского теплохода «Механик Калашников» завершилась 7 октября, в этот день он вернулся из Заполярья в Омск.

А. НОВОШИНСКАЯ
Фото Р. РАМАЛДАНОВА



На приколе до будущей весны

ТРЕБУЕМ ОФИЦИАЛЬНОГО ОПРОВЕРЖЕНИЯ!

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

Указанная информация является общедоступной и размещена на официальном сайте ОАО «Иртышское пароходство».

Кроме того, отмечаем, что в настоящее время ОАО «Иртышское пароходство» имеет только одну возобновляемую кредитную линию в филиале ОАО «УралСиб» в г. Омске с лимитом задолженности в 125 млн. рублей под 10,7% годовых. Договор о предоставлении кредитной линии ОАО «ИРП» в филиале КБ Юниаструм Банк (ООО) под 14,5% годовых был расторгнут 21.08.2013г., поскольку банк не смог предложить акционерному обществу конкурентные условия кредитования.

Таким образом, на момент вынесения на повестку дня Советом директоров вопроса о кредитовании в Банке ВТБ и на дату выхода статьи, у ОАО «Иртышское пароходство» существовала только одна непогашенная кредитная линия в ОАО «Банк УралСиб». Так что информация относительно задолженности ОАО «Иртышское пароходство», представленная в статье, не соответствует действительности и взята из ненадежных и непроверенных источников.

2. «Эти 150 миллионов, возможно, предназначены на выкуп у государства 25,5% акций, выставленных на продажу Росимуществом».

Все кредитные линии, заключаемые в настоящее время или заключенные ранее ОАО «Иртышское пароходство», имеют целевое назначение – финансирование обычной хозяйственной деятельности, пополнение оборотного капитала, с запретом осуществления инвестиционной деятельности за счет кредитных средств, в том числе и совершения покупки акций. Целевое использование заемных денежных средств прописывается в договорах о предоставлении кредитной линии и контролируется как кредитным специалистом, так и службой безопасности банка. Предположения автора статьи в данной связи не основаны на фактических обстоятельствах и, более того, свидетельствуют о его неинформированности о принципах, на которых базируется кредитование в банковской системе РФ.

3. «Помимо прямого займа у ВТБ, внеочередное собрание должно одобрить возможность банковской гарантии на 50 млн. рублей».

Прежде всего необходимо отметить, что исходя из смысла ст. 368-369 ГК РФ под банковской гарантией понимается один из способов обеспечения исполнения обязательств, при котором банк, как и иное кредитное учреждение или страховая организация (гарант), выдает по просьбе должника (принципала) письменное обязательство уплатить кредитору (бенефициару) денежную сумму при предоставлении им требования об ее уплате.

Соответственно, банковская гарантия – это не договор кредитования. Параллель с кредитованием в Банке ВТБ, проведенная автором статьи, некорректна.

Необходимость принятия решения по вопросу одобрения генерального

соглашения в ВТБ Банк о выдаче банковской гарантии в сумме 50 млн. рублей возникла в связи со следующим. Подводя итоги навигационной деятельности 2013 года и прогнозируя перспективы навигации 2014 года, руководство АО «ИРП» понимает, что акционерному обществу, возможно, потребуется предоставлять гарантии банков контрагентам. В связи с чем было бы целесообразно заключить долгосрочное соглашение с Банком ВТБ (ОАО) о выдаче банковских гарантий, что позволило бы обществу оперативно принимать решения о предоставлении гарантий.

4. «Во многих других акционерных обществах члены совета директоров работают на общественных началах либо получают чисто номинальное вознаграждение. Ведь в отличие от исполнительной власти предприятия эти директора собираются полтора раза в месяц, на один час, после которого может случиться разве что банкет. Оч-чень трудоемкая работа!».

Данная фраза автора является ярким классическим, практически, энциклопедическим образцом сведений, порочащих деловую репутацию юридического лица.

Во-первых, автор статьи даже не приводит аргументов, положенных в основу данного заявления, а лишь сравнивает деятельность ОАО «Иртышское пароходство» с деятельностью каких-то загадочных «иных» акционерных обществ а-ля «Рога и копыта», не учитывая численность коллектива и масштаб деятельности ОАО «Иртышское пароходство» не только в Омской области, а во всем Обь-Иртышском бассейне.

Во-вторых, автор сводит деятельность Совета директоров любого общества к полурасовым посиделкам в ожидании последующего банкета, тем самым не просто искажая действительность, но и оскорбляя как личные, так и профессиональные качества членов Совета директоров. В данной связи хочется напомнить, что согласно статье 65 ФЗ «Об акционерных обществах» к компетенции Совета директоров в том числе отнесено: определение приоритетных направлений деятельности общества, размещение обществом дополнительных акций, размещение обществом облигаций или иных эмиссионных ценных бумаг, определение цены (денежной оценки) имущества, цены размещения или порядка ее определения и цены выкупа эмиссионных ценных бумаг, образование исполнительного органа общества и досрочное прекращение его полномочий, утверждение внутренних документов общества, одобрение крупных сделок общества, сделок с заинтересованностью и др.

Таким образом, заявления автора статьи о беспомощности Совета директоров, как органа управления ОАО, не просто беспочвенны, но и более целесообразны для обращения автора в уполномоченный орган государственной власти с законодательной инициативой об упразднении института Совета директоров в АО путем внесения изменений в ФЗ «Об акционерных обществах».

5. «Тем временем на поверхность всплывают один за другим не совсем приглядные финансовые истории, связанные с бывшим руководителем Иваном Яновским. Как выясняется, семь членов совета директоров ежегодно получали из бюджета предприятия гигантские вознаграждения:

в 2009 году – 6,75 млн. руб.,
в 2010-м – 8,48 млн. руб.,
в 2011-м – 8,48 млн. руб.,
в 2012-м – 14,93 млн. руб.,
за первое полугодие 2013-го – 9,51 млн. руб.».

Интересно, какую «поверхность» имеет в виду автор, и о каких «неприглядных финансовых историях» идет речь. Сведения о выплатах членам Совета директоров (которые, к слову сказать, осуществлялись в полном соответствии с нормами действующего законодательства), всегда являлись общедоступной информацией, размещаемой ежеквартально на официальном сайте ОАО «Иртышское пароходство» и, соответственно, на протяжении всего указанного периода были на той самой «поверхности», узреть которую мог любой гражданин РФ, живо интересующийся деятельностью данного акционерного общества в целом и Ивана Яновского в частности, и имеющий компьютер, подключенный к сети Интернет.

Соответственно, высказывание автора статьи – не что иное, как клевета, порочащая честь и достоинство бывшего руководителя ОАО «Иртышское пароходство» и незаслуженно бросающая тень на юридическое лицо, им возглавляемое. Это заявление автора статьи требует не только официального опровержения в периодическом печатном издании «Коммерческие вести», но и принесения в материале опровержения официальных извинений Ивану Яновскому лично.

6. «Не исключено, что миллионы рублей членам совета директоров платят за то, что они на что-то закрывали глаза? На то, например, что земля под судоремонтно-судостроительным заводом продана Владимиру ДРОКИНУ за 450 млн. руб., а через несколько месяцев тот продал ее москвичам почти за миллиард».

Обращаем внимание редакции на тот факт, что земля под судоремонтно-судостроительным заводом НИКОГДА не принадлежала на праве собственности ОАО «Иртышское пароходство» и, соответственно, не могла быть отчуждена им. Данные сведения редакция, равно как и любое заинтересованное лицо, может легко проверить, обратившись с запросом в Управление Росреестра по Омской области и получив выписку из Единого государственного реестра прав на недвижимое имущество и сделок с ним. Земельный участок является объектом недвижимости, а информация о собственности объектов недвижимости и всех сделках с ней в РФ является открытой.

Каким образом Владимир Дрокин оформлял права на данный земельный участок и за сколько впоследствии ему удалось его реализовать, ОАО «Иртышское пароходство», к счастью или к сожалению, не известно.

7. «Но как выяснилось, параллельно тот же Иван ЯНОВСКИЙ заключал договоры на предоставление информационно-консультативных и юридических услуг с индивидуальным предпринимателем Игорем ШМАТКО. <.....> Неужели экс-директор не доверял аудитору? <.....> По ведомостям проходили и большие суммы. Угадайте с одного раза: зачем платить генеральному директору аудиторской фирмы гораздо больше, чем самой аудиторской фирме?»

Согласно ФЗ «Об аудиторской деятельности» под аудитом (аудиторскими услугами) понимается независимая проверка бухгалтерской (финансовой) отчетности аудируемого лица в целях выражения мнения о достоверности такой отчетности. Информационно-консультативные и юридические услуги по своему предмету не связаны с аудитом. Юридические услуги представляют собой комплекс мер по представлению интересов юридических лиц в суде или на досудебном производстве, либо их консультирование по тем или иным правовым вопросам. Информационно-консультативные услуги представляют собой комплекс услуг, направленных на поиск либо аналитику информации на основании запроса, сформированного клиентом. Таким образом, аудиторские услуги и информационно-консультативные, юридические услуги не дублируют и не заменяют друг друга. Договоры на их оказание были заключены с двумя разными самостоятельными хозяйствующими субъектами: ООО и ИП. Какие-либо нормативные ограничения на выбор контрагента по аналогичным договорам отсутствуют. Более того, отмечаем, что данные услуги были оплачены по их рыночной стоимости, а договоры на их оказание оформлены с соблюдением всех требований законодательства РФ, кроме того, большинство из них были предметом проверок правоохранительных и надзорных органов, каких-либо нарушений выявлено не было.

8. «То, что в пароходстве не все чисто, подтверждает недавний факт: в 20-х числах сентября сотрудники УФСБ задержали на одном из омских терминалов сразу после загрузки неучтенным дизельным топливом в объеме около 65 тонн бункеровщик с двумя грузовыми танками. Пока ГСМ передано на ответственное хранение самим «контрабандистам». Сомневаемся, что такая загрузка осуществлялась в первый раз».

В данном тезисе автор статьи называет работников ОАО «Иртышское пароходство» преступниками, «контрабандистами», тем самым вопиюще нарушает нормы законодательства и подменяет собой судебную инстанцию, выносящую приговор, что недопустимо, исходя из требований не только законодательства РФ, но и норм международного права.

Для начала хотелось бы отметить, что деяние судьей-автором статьи инкриминировано не верно. Под контрабандой согласно Уголовному кодексу РФ понимается незаконное перемещение через государственную границу товаров, ценностей и

иных предметов, т. е. вывоз всех этих ценностей за рубеж, да еще и неправомерно. Поэтому состав избран явно ошибочно. Но главное, на что хотелось бы обратить внимание автора, это на то, что 26 сентября 2013 г. органами УФСБ по Омской области была проведена проверка деятельности причалов Омского НПЗ, виновных со стороны ОАО «Иртышское пароходство» в ходе данной проверки выявлено не было.

Таким образом, обвинения не основаны на каких-либо реальных фактах и оскорбительны по своей сути не только для всего руководящего состава ОАО «Иртышское пароходство», но и для каждого работника, осуществляющего свою трудовую деятельность на данном предприятии.

Учитывая все вышеизложенное, а также руководствуясь статьей 152 Гражданского кодекса Российской Федерации, которой предусмотрена защита чести, достоинства и деловой репутации граждан и юридических лиц от распространения не соответствующих действительности, порочащих деловую репутацию сведений, требуем официального опровержения информации, опубликованной в статье «Тайные платежи Ивана Яновского» в газете «Коммерческие вести», выпуск № 37 от 02.10.2013 г.

Опровержение должно быть опубликовано в ближайшем выпуске газеты «Коммерческие вести» на той же полосе газеты, тем же шрифтом, что и статья «Тайные платежи Ивана Яновского», под заголовком «Опровержение». Текст его должен быть следующим: «Сведения, опубликованные в газете «Коммерческие вести» № 37 от 02.10.2013 г. в статье Марата Исагазина «Тайные платежи Ивана Яновского», не соответствуют действительности. По каждому недостоверному факту, отраженному в статье, необходимо дать комментарий ОАО «Иртышское пароходство», изложенные в настоящем письме».

Кроме того, требуем от редакции газеты «Коммерческие вести» и автора статьи Марата Исагазина официальных и личных извинений в адрес бывшего генерального директора ОАО «Иртышское пароходство», ныне председателя Совета директоров, Яновского Ивана Ивановича, проработавшего на речном транспорте 65 лет, почетного работника транспорта 65 лет, почетного работника транспортной отрасли, имеющего два ордена Трудового Красного Знамени, орден Почета, золотую медаль «За особые заслуги перед Омской областью», звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

В случае неисполнения редакцией газеты «Коммерческие вести» требований ОАО «Иртышское пароходство» об опровержении вышеизложенной статьи в порядке и в сроки, указанные в настоящем письме, ОАО «Иртышское пароходство» будет вынуждено обратиться в суд за защитой нарушенных прав в соответствии со ст. 152 ГК РФ.

С.В. Никулин,
генеральный директор ОАО «Иртышское пароходство».

Наши юбиляры

РЕКА И МОРЕ - НА ВСЮ ЖИЗНЬ!

Писать о капитане Шульмане Юрии Иосифовиче почти то же самое, что рассказывать о замечательном путешественнике. Фигура эта колоритная, интересная. За долгие флотскую жизнь где только он не побывал. На своих судах – и прежде всего на ледоколах «Обь» и «Капитан Чудинов» – он исходил вдоль и поперек Обскую и Тазовскую губы. Был в Карском море, Енисейском заливе, в Дудинке. Познал нравы многих северных морей. Не раз ходил по Северному морскому пути от Архангельска на западе и до Певека на востоке. А когда пришло время испытать себя в широтах других морей, без всякой опаски пошел и туда. А главное – капитан Шульман был готов к испытаниям не только на реках Сибири, но и на морях.

А все начиналось с Омского командного речного училища имени капитана В.И. Евдокимова. В 1956 году Юрий Шульман окончил среднюю школу на Алтае и приздумался, куда пойти. Кто-то из соседей посоветовал поступать в Омское речное училище. Там, по словам тех же соседей, кормят, одевают и профессию хорошую дают. Юра и еще четверо одноклассников подали документы в Омск. И вскоре пришел вызов. Поехали, сдали вступительные экзамены. Вот только зачислили на судоводительское отделение одного Юрия. Видимо, судьба.

Годы учебы прошли быстро. Рота, которой командовал старший лейтенант Филиппов, а классным руководителем была преподаватель истории Е.С. Юша, числилась одной из лучших в училище. Особенно по художественной самодеятельности. «У нас, – вспоминал позднее Юрий Шульман, – были и певцы, и танцоры, и актеры». Себя он причислял к самодеятельным актерам.

Первая практика проходила в Тюмени на пароходе «Капитан». Юрий

5 ноября 2013 года ветерану иртышского флота, капитану дальнего плавания, заслуженному работнику транспорта России Юрию Иосифовичу Шульману исполняется 75 лет.

Иосифович благодарен судьбе за то, что среди первых наставников были капитан А.С. Баженов и первый штурман Н.П. Лунин. Они окружили курсантов вниманием, терпеливо, день за днем обучали их речному делу. Через год учебы Юрий Шульман проходил вторую практику на этом же пароходе, но уже в штатной должности. Пароход «Капитан» ходил по Туре, Тоболу, Иртышу, Оби. Позднее, в начале 60-х годов именно экипаж парохода «Капитан» под командованием Николая Петровича Лунина среди первых судов доставил на омский нефтезавод первые тонны сырой нефти из кладовых Среднего Приобья.

Зимой, когда в Омском речном училище подводились итоги плавательской практики, дневник-отчет курсанта Шульмана был признан лучшим. Памятка Юрию Шульману и шестимесячная практика на кораблях Военно-морского флота. Эту практику он проходил на линейном крейсере «Адмирал Синявин». Походы на этом крейсере, принятие присяги, уроки флотского мастерства, вахты, подвахты запомнились Ю. Шульману на всю жизнь.

В апреле 1960 года выпускник Омского РУ получил направление на теплоход «Академик Карпинский». В июле теплоход с двумя лихтерами вошел в Обскую губу. То была первая встреча с просторами севера Обь-Иртышского бассейна. Шульман был поражен мощью Обской губы, ее крутым характером, устрашающими волнами. Но третьего штурмана суро-



вый нрав Обской губы не испугал. Вся его дальнейшая работа была связана именно с Обской и Тазовской губами, северными морями – Карским, Лаптевых, Восточно-Сибирским... Просторы уникального по расположению и разнообразию природных богатств Карского моря очаровали алтайского паренька. И позднее многие годы своей флотской жизни он связал с Заполярьем. Здесь он ходил штурманом на буксировщиках «Россия», «Александр Суворов», «Академик Шокальский». Его учителями на капитанском мостике были корифеи иртышского флота Иван Миронович Баньков, Анатолий Георгиевич Касьянов, Анатолий Васильевич Шухов...

В шестидесятых годах прошлого века Ю. Шульман принял штурвал теплохода «Александр Суворов» у капитана Н.Е. Власюка. И с тех пор Юрий Иосифович – капитан, капитан

дальнего плавания, наставник молодых речников, жаждающих речных и морских походов.

Особая страница флотской биографии юбиляра – ледокол «Обь». В течение двадцати лет он под командованием капитана Шульмана первым открывал навигацию на Иртыше и последним заходил в затон, как правило, в конце ноября. Причем большую половину навигации экипаж «Оби» проводил в морских условиях. Проводка груженных судов во льдах, спасательные работы, обеспечение морских перегонов. И так из года в год, из навигации в навигацию. Экипажи под командованием капитана Шульмана заходили в Ямбург и Харасавэй, в Дудинку и в Турханск, в морской порт Тикси, несли вахту на Балтике и в Каспийском море.

Судоводительский стаж у капитана Шульмана – более полувека. Но особо дорог для него омский период. Здесь, в Иртышском речном пароходстве, он стал штурманом, капитаном, капитаном дальнего плавания, опытным ледокольщиком. Все государственные награды он также получил в Иртышском пароходстве. А наград у него много. В 1995 году Юрию Иосифовичу Шульману присвоили высокое звание «Заслуженный работник транспорта РФ». Он награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», серебряной и бронзовой медалями ВДНХ СССР, а также медалью «300 лет Российскому флоту».

За проводку стратегического груза – суперблоков – в Ямбург капитан Ю.И. Шульман в 1988 году стал лауреатом премии Совета Министров СССР. Безопасная проводка крупногабаритных суперблоков по Обской губе позволила ускорить ввод в эксплуатацию второй очереди Ямбургского газоконденсатного месторождения.

После списания ледокола «Обь», прослужившего верой и правдой на Иртыше и Оби 20 лет, Юрий Иосифович принял мощный ледокол «Капитан Чудинов», построенный в Хельсинки. Более четверти века он нес вахты на этом ледоколе. Долгие годы ледокол работал в Обь-Иртышском бассейне, затем ушел на Каспийское море, где обеспечивал безопасную эксплуатацию буровых нефтяных установок.

Последние два года Юрий Иосифович нес капитанскую вахту на морском ледоколе «Аврамий Завенягин».

Сегодня ветеран морского и речного флота, опытный ледокольщик, на заслуженном отдыхе. Но любовь к морю и реке по-прежнему зовет туда, где несут вахту его товарищи, друзья. В конце сентября я позвонил капитану по домашнему телефону, однако, как всегда, его дома не оказалось.

– Он в Архангельске, – ответила его верная жена Любовь Петровна, – скоро вернется, звоните...

Я не стал уточнять, по каким делам Юрий Иосифович оказался в столице северных моряков. Думаю, морская душа не знает покоя. Она «там – за туманами...».

Капитаны Иртышского пароходства, товарищи по морю, да и многие речники Иртыша от всей души поздравляют Юрия Иосифовича с 75-летием и по традиции желают юбиляру семь футов под килем, крепкого здоровья и активного долголетия!

Григорий ВСТАВСКИЙ.

27 октября – День работников автомобильного транспорта

«Я ХОЧУ, ШОФЕР, ЧТОБ ТЕБЕ ПОВЕЗЛО!»



Галина Михайловна Худякова

здесь трудятся постоянно более 10, 20, а кто и свыше 30-35 лет.

Старожилком транспортного участка по праву считается **Валерий Яковлевич Миронов**. Он устроился на завод ровно четыре десятилетия назад. Долгое время был автокрановщиком, выполнял ответственные и сложные задания. По достижении пенсионного возраста некоторое время продолжал работать на кране, затем пересел на грузовик. Сейчас Валерий Яковлевич обслуживает цеха на территории завода. Доставляет все необходимое для их работы: баллоны с кислородом и пропаном, различные заготовки, которые требуются рабочим для судоремонта, трубы сварщикам...



Николай Иванович Пасажеников, Амангельды Ясмуханович Шаймерденов, Павел Васильевич Татаренко, Евгений Викторович Жиленко, Алексей Федорович Дистергофт

В последнее воскресенье октября поздравляют не только профессиональные водители, но и все те, кто организует их труд.

В транспортном участке Омского ССРЗ трудятся 19 человек: начальник **Александр Анатольевич Непомнящий**, контролер технического состояния автотранспортных средств **Галина Михайловна Худякова**, 15 водителей, тракторист-экскаваторщик и слесарь.

Коллектив транспортного цеха всегда отличался стабильностью. Стаж работы большинства исчисляется уже десятками лет. Многие

Немногом Миронову уступает **Владимир Иванович Худяков**. Правда, работу в Иртышской РЭБ он начал в плавсоставе, когда в 1974 году пришел рулевым на флот. Первое время летом уходил в навигацию, а зимой трудился на тракторе. Позднее отучился на водителя, и с тех пор место его работы оставалось неизменным. Сейчас он управляет «газелью»: утром доставляет на завод, а вечером возвозит по домам руководителей Омского ССРЗ. Вместе с Владимиром Ивановичем тридцать один год трудится его супруга Галина Михайловна. Транспортный участок для четы Худяковых, можно сказать, стал вторым домом: они давно привыкли жить одними интересами, проводить все время вместе, а разговоры на производственные темы нередко продолжают и дома за ужином. Каждый работник транспортного участка согласится, что Галина Михайловна Худякова там главная хозяйка. Именно она, наряду с начальником транспортного участка, организует работу всех водителей: принимает заявки, выписывает путевки, ведет учет топлива, проверяет километраж, составляет табель, отвечает на телефонные звонки... Помимо прочего, на ней ещё и уборка помещений.

Четвертый десяток трудятся водителями **Владимир Андреевич Функнер** и **Николай Иванович Пасажеников**. Было время, когда Владимир Андреевич водил пожарную машину, пассажирский автобус... Сейчас он управляет шестиметровым «КамАЗом»: ежедневно перевозит объемные листы металла, длинный брус, доски и другие крупногабаритные грузы. Помимо этого ещё вывозит накопившийся мусор с территории завода. Николай Иванович обслуживает отдел снабжения. Он так же как и В.Я. Миронов, доставляет все необходимые материалы для ремонта: тот же кислород и пропан, привальный брус, трубы...

Павел Васильевич Татаренко – один из немногих, кто пришел на завод сравнительно недавно – всего четыре года назад. За это время он проявил себя как хороший специалист, и в отделе кадров о нем отзываются только положительно. Было время, когда водителей автобусов не хватало, и тогда Павлу Васильевичу приходилось трудиться за себя и за того парня. А это, согласитесь, непросто, если учитывать специфику работы водителя: напряжение на дорогах, ответственность за пассажиров, более чем восьмичасовой рабочий день, выполнение различных поручений, работа по заявкам...

За каждым шофером закреплен определенный автомобиль: это пассажирские и грузовые «УАЗы», «газели», автобусы, «КамАЗы»... Водители сами ремонтируют, моют и следят за техническим состоянием машин и полностью их обслуживают. Почти все имеют опыт вождения на разных транспортных средствах. Поэтому в случае надобности всегда могут подменить своих коллег, сесть за руль другого автомобиля и выполнить необходимую работу.



Виктор Григорьевич Сизов и Владимир Иванович Худяков

Поздравляем всех работников транспортного участка Омского ССРЗ, а также водителей Управления пароходства П. И. Попова, Р.Ф. Ахтичанова, Ю. А. Беляева и А. О. Попова с их профессиональным праздником! Желаем, чтобы работа была в радость! Все дороги пусть будут свободными и зеленый свет светофора всегда горит на вашем пути!

Отдельно хотим поздравить Геннадия Аркадьевича Кочева, который проработал водителем в Управлении Иртышского пароходства более 30 лет. 16 октября он отметил свой 70-летний юбилей и вышел на заслуженный отдых.

**А. НОВОШИНСКАЯ
Фото Р. РАМАЛДАНОВА**



Домой на служебном автобусе

МОЯ РОДОСЛОВНАЯ

Помните одноименную телепередачу, транслировавшуюся года три назад на Первом канале? Наверняка каждый, кто смотрел на героя, задумавшего отыскать свои корни, искренне ему завидовал. И хотя авторы телешоу подробно рассказывали, с чего начать поиски и как их пошагово осуществить, думаю, немногие, сидящие по эту сторону экрана, решились вступить на долгий и непростой путь поисков далеких предков.



Сергей Чудинов с сынишкой у экспозиции, посвященной знаменитому прадеду

А вот родственники прославленного легендарного иртышского капитана Ивана Андреевича Чудинова захотели узнать о своей родословной подробнее. Благо ни в какие далекие архивы делать запросы им не понадобилось. Вся подробнейшая информация, включая автобиографические данные, трудовой путь, заслуги и награды, а также фотографии, в том числе семейные, бережно сохранены в Народном музее речников.

У Ивана Андреевича было двое детей: сын Сергей, дочь Софья и трое внуков: Владимир, Василий и Юрий. Весной этого года в музей Иртышского пароходства Василий привел уже своего внука Сергея Белого. 16-летний юноша оказался очень любознательным, его интересовали абсолютно любые сведения о знаменитом прапрадеде, он с нескрываемым азартом просматривал архивные материалы, газетные статьи, опубликованные в разные годы в «Советском Иртыше» и многочисленные фотографии. Интерес его оказался непреходящим. Как выяснилось позже, юноша задумал написать книгу о своем знаменитом родственнике.

ДОСЬЕ

Флотская родословная Чудиновых началась давно, с волжского прадеда Григория Павловича, бечевого водившего баржи по Волге. Сын бурлака Николай Григорьевич рулевым водил пароходы по Каме, передал свое мастерство сыну Андрею. Сыновья камского лоцмана Андрея Николаевича Чудинова Василий и Иван связали свою жизнь с Иртышом. Они стали четвертым и, к сожалению, последним поколением плеяды водников в этой семье, трудившихся в основном на Каме и ее уральских притоках.

Иван родился в 1887 году, на флот пришел 13-летним матросом на Каму и к началу Первой мировой войны встал на капитанский мостик уже на Иртыше.

В 1921 году была организована Карская экспедиция. В составе 50-ти судов И.А. Чудинов повел свой буксир с сибирским хлебом для голодающего Петрограда. Во время шторма в Обской губе он спас баржу с людьми и ценной пушниной. Сам Иван Андреевич называл впоследствии этот случай всего лишь «эпизодом морской практики», газеты того времени – «большим трудовым подвигом полярников», а известный омский поэт Леонид Мартынов посвятил ему стихотворение «Душа Иртыша».

В 1943 году за выполнение специального правительственного задания Чудинов был удостоен ордена Ленина. А через десять лет – еще одного – за многолетний, безупречный труд на водном транспорте. А труд этот составил более полувека!

И.А. Чудинов прожил долгую и славную жизнь. Его не стало в 1969 году. Но вскоре капитан Чудинов вновь вернулся на Иртыш уже как ледокол, построенный на финских верфях и названный так в честь легендарного командира флота. Сейчас ледокол «Капитан Чудинов» работает далеко от сибирских просторов – на Каспии.

Если кому-то доведется увидеть его – помахайте ему приветливо с берега. Пусть знает – и его, и человека, давшего ему свое славное имя, помнят на Иртыше.

И вот в начале августа – новая делегация потомков Ивана Андреевича. На этот раз Василий (сын Софьи), проживающий в Омске, привел в наш музей потомков сына Ивана Андреевича, живущих в Новосибирске. Уже правнук легендарного капитана Сергей, будучи проездом в нашем городе, вместе с супругой и двумя маленькими детьми захотел сам увидеть и подробнее узнать о подвиге, совершенном Чудиновым. Ведь об этом он слышал лишь в детстве от бабушки.

Сергей рассказал, что по стопам Ивана Андреевича в их роду никто не пошел. Но профессия «капитан речного флота» навсегда для всех потомков Чудинова оваяна ореолом романтики, бесстрашия и мужественности. Он поблагодарил также руководителей Иртышского пароходства, работников Народного музея речников за память, которая необходима потомкам, за бережно сохраненные страницы нашей истории и пообещал, – когда дети подрастут, обязательно привезти их сюда еще раз.

Н. БУБЕНЧИК.



Двухлетней Леночке штурвал пришелся по душе. Ничего не поделаешь, гены!

Эхо праздника**У ЖУРНАЛИСТОВ – ЮБИЛЕЙ!**

20 сентября журналисты всех изданий нашего региона отметили День омской прессы. Праздник, учрежденный три года назад по случаю 140-летия выхода первой областной газеты «Акмолинские вести», совпал с 55-летием Омского отделения Союза журналистов России.

По доброй традиции газетчики и телевизионщики собрались в ДК «Сибиряк» и отметили событие культурным мероприятием – «капустником». Для городских и областных СМИ, которые по работе нередко вынуждены атаковать друг друга, это был счастливый повод вспомнить о своем профессиональном братстве и вместо изнуряющей информационной войны скрестить шпаги, в смысле перья, в веселых конкурсах на сцене.

В «капустнике» участвовали команды «Омской правды», ГТРК «Иртыш», «Антенны-7», РИА «Омск-Информ», а также сборная корпоративных газет, в состав которой вошли корреспонденты газеты «Речник Иртыша». Переплюнуть в остроумии и шумовых эффектах ГТРК «Иртыш» никому не удалось, но команда «малой прессы», как нас называют, была точно на втором месте, получив диплом «За оригинальную трактовку сути профессии журналиста». Места не присуждались, «победила дружба», но за песню о гендерном неравенстве в редакциях и балладу о членских взносах мы заслушали столько комплиментов!..

Корпоративные газеты выросли из «многотиражек», которые с давних пор создавались на предприятиях. Продолжают писать летопись своих коллективов 80-летний «Речник Иртыша» (Иртышское пароходство), 60-летняя «Заводская жизнь» (ПО «Полет»), 55-летний «Омский каучук» (завод СК)..

Сейчас в коалиции омских корпоративных изданий более тридцати газет, включая студенческие. А есть еще окружные, есть труженицы «районки», которые в дождь, жару и стужу собирают важные факты из жизни села. На празднике в «Сибиряке» мы искренне порадовались за свою коллегу, редактора газеты Полтавского района «Заря» Валенти-



ну Мороз, которой председатель Омского отделения Союза журналистов Татьяна Бессонова вручила высокую награду – почетный знак Союза журналистов России «За заслуги перед профессиональным сообществом».

Т. ИВАЩЕНКО.

На снимке: за сборную команду «Многотиражки» выступают журналисты нашей газеты.

Охрана здоровья**«Я УКОЛОВ НЕ БОЮСЬ, ЕСЛИ НУЖНО - УКОЛЮСЬ...»**

Каждый год с наступлением холодов начинается гриппозный сезон. Болезнь заявляет о себе высокой температурой, головной болью, неприятным першением в горле... Как защитить себя от серьезного и опасного недуга?

По мнению медиков, главное – успеть вовремя сделать противогриппозную прививку. Попадая в организм, вакцина усиливает выработку собственного интерферона (белка, стимулирующего анти-вирусную защиту) и укрепляет общий иммунитет. Статистика свидетельствует: у привитых частота осенне-зимних простуд снижается как минимум вдвое. Ежегодно речники Иртышского пароходства прививались от гриппа бесплатно за счет средств акционерного общества, в этот раз вакцинация проведена за счет средств, выделенных из федерального бюджета.

**ХРОНОГРАФ**

12.10.1492 День открытия Америки. В 2 часа ночи 12 октября 1492 года с вороньего гнезда каравеллы Санта-Марии матрос Хуан Родригес Бермехо первым увидел землю. Это был остров Сан-Сальвадор Багамского архипелага. Этот день ныне считается открытием Америки.

10.10 День зрения. Во всем мире 10 октября празднуют день зрения. В честь этого события можно пораньше отойти от мониторов компьютера и проверить свое зрение. Сегодня во многих странах мира сделать это можно совершенно

бесплатно. Офтальмолог даст вам и полезную информацию, касающуюся болезней глаз и их профилактики.

30.10.1696 День рождения Российского флота. По настоянию Петра I Боярская Дума приняла решение о создании регулярного русского флота и положила начало его строительству. «Морским судам быть...» – такова была воля не только молодого русского царя Петра I, но и его сподвижников, хорошо понимавших, что без флота государство не может сделать нового шага в своем развитии.

«РЕЧНИК ИРТЫША» – газета иртышских речников.
Учредители: ОАО «ИРТЫШСКОЕ ПАРОХОДСТВО», ИРТЫШСКИЙ БАСКОМФЛОТ.
Издатель: ОАО «Иртышское пароходство»
Адрес: г. Омск-24, пр. Маркса, 3.
Сайт: <http://www.irsco.ru>
Редактор Н.И. ОЛЕНИЧЕНКО.

Адрес редакции:
г. Омск-24, пр. Маркса, 3, комн. 330.
E-mail: 114@irsco.omsknet.ru
Телефоны: редактора - 31-87-09, 39-85-74, корреспондента - 39-84-49, общий - 39-84-28.
Факс: (8-38-12)31-85-85 с пометкой «Для редакции».

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Омской области 14 сентября 2009 г. Свидетельство ПИ № ТУ 55-00138. Подписной индекс: 53090. Газета распространяется по подписке. Цена свободная.

Компьютерный набор сделан в редакции. Верстка, корректура и печать выполнены в ГПО Омская областная типография, г. Омск ул. Декабристов, 37. Подписано в печать по графику в 15.00 21.10. 2013 г. Заказ 3674. Тираж 615.

