



ОАО  
«Иртышское  
пароходство»

# РЕЧНИК

# ИРТЫША



№ 21 (7903) \* Четверг, 27 ноября 2014 г. \*

12+

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

## НОВОСТЬ ОДНОЙ СТРОКОЙ

### ДЕЖУРНАЯ ВАХТА ЗАВЕРШЕНА

26 ноября, успешно завершив расстановку флота Иртышского пароходства для зимнего отстоя в затоне Омского ССРЗ, на разоружение встали два дежурных теплохода: ОТА-964 и ОТА-970. Репортаж о последних навигационных днях экипажа ОТА-964 читайте на страницах 1, 3.

### ДЕВЯТЬ ЛЕДОВЫХ ПЕРЕПРАВ ОТКРОЮТСЯ В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ В ДЕКАБРЕ

В Знаменском районе две ледовые дороги начнут работать уже 15 декабря, раньше всех остальных.

25 декабря автомобилисты смогут проехать по Иртышу в Усть-Ишимском районе. 29 декабря начнут работу сразу четыре переправы: две – в Тевризском, в Черлакском, а также в Большереченском районах.

Последней откроется ледовая дорога между поселками Тевриз и Бородинка. Машины по ней начнут движение за два дня до конца года – 30 декабря. Контролировать движение на переправах будет государственная инспекция по маломерным судам.

Перед вводом переправ в эксплуатацию специальная комиссия оценит состояние льда, наличие необходимых инструментов для спасательных операций, контрольно-пропускных пунктов со знаками, информирующими водителей, какие машины и с какой массой могут преодолеть ледовый мост.

## Встречи на рейде

# ПОКА ИРТЫШ НЕ СКОВАЛО ЛЬДОМ

После того как все суда Иртышского пароходства вернулись из последнего рейса в родной затон, за дело взялись дежурные теплоходы. Они выполняли работы по расстановке судов в затоне с учетом габаритов и глубины акватории, а также подводили теплоходы к доку и слипу для их подъема и ремонта. Эту задачу выполнял и экипаж ОТА-964, о дежурной вахте которого рассказал капитан Федор Александрович Лисс.



Капитан-1 помощник механика  
Ф. А. Лисс.

пункта отстоя. Только за три дня ноябрьских праздников экипаж успел подготовить к зиме весь первый район затона. И это с учетом того, что команду ОТА постоянно привлекали к выполнению других заданий, необходимых для судоремонта.

– Работы хватает. Осенью идет интенсивное докование и проверка дефектации флота. Все эти процессы проходят при активном участии дежурного теплохода, – пояснил капитан Ф.А. Лисс.

Экипажем ОТА-964 капитан руководит уже более десяти лет, и редкие годы, когда дежурство в затоне обходилось без его участия. Вместе с капитаном двенадцатую навигацию работает механик Михаил Васильевич Фадеев.

(Окончание на 3 стр.)



Моторист-рулевой З.Х. Янбаев и сменный капитан-III помощник механика Н. Н. Шабанов.

Минувшая навигация для команды буксировщика выдалась менее удачной, чем в прошлом году. В середине мая после сдачи теплохода в эксплуатацию сделали всего один рейс, продолжительность которого в целом составила два месяца. Доставив зимнее дизтопливо на морской танкер к острову Начальный, ОТА-964 вернулся в Омск и заступил на дежурство по затону.

Осенью его основной задачей стала расстановка единиц флота ИППа согласно плану, который предоставил начальник

## От первого лица

# МЫ НАЦЕЛЕННЫ НА РЕЗУЛЬТАТ

Минувшая навигация была неоднозначной. Не все прогнозы, которые делались ранней весной, подтвердились. И, тем не менее, доходов от перевозочной деятельности в этом году получено даже больше, чем в прошлом. О прошедшей навигации и будущем Иртышского пароходства беседуем с генеральным директором акционерного общества Сергеем Викторовичем Никулиным.



– Сергей Викторович, в конце года традиционно подводятся итоги. Каким для Иртышского пароходства стал 2014 год?

– Уходящий год для нашего коллектива был непростым. Но к чести речников – им не впервые преодолевать трудности. Подготовка к перевозкам грузов и пассажиров всегда начинается задолго до открытия навигации – с подготовки флота. Всю зиму мы проводили крупные ремонтные и модернизационные работы. В этой связи не могу не сказать слова благодарности всему коллективу Омского ССРЗ, который ежегодно в максимально короткие сроки делает огромный объем работ, связанных с вводом судов в эксплуатацию. Это слипование, дефектация, ремонт, предъявление к очередному и классификационному освидетельствованию и т.д. Особо хочется отметить коллективы корпусного цеха во главе с начальником Е.А.Парыгиным, планового отдела (Р.М.Артюхова), производственно-диспетчерского отдела (А.А.Комаров), механосборочного цеха (А.С.Котов), а также плотников и электриков электромотажного, деревообрабатывающего участка. Благодаря их напряженному труду флот своевременно вышел в навигацию.

Отличалась ли навигация 2014 года от предыдущих? Как всегда, главной задачей, которую мы успешно выполнили, было обеспечение северного завоза. Особенно с учетом нынешней навигации является то, что в этом году

значительно вырос объем сухогрузных перевозок, что для пароходства всегда было недостаточным. И с нефтперевозками, и с резко возросшими сухогрузными перевозками пароходство справилось, своевременно доставив все заявленные объемы грузополучателям. И здесь хотелось бы отметить экипажи судов, которые отработали в эту навигацию особенно хорошо: ТН-1007 (капитан Ю.А.Печкуров), «Ленанефть-2026» (А.Г.Саков), «Ленанефть-2033» (А.В.Дудка), «Ленанефть-2006» (Л.Н.Павлов), «Беломорский-28» (О.К.Лиморенко), РТ-780 (В.В.Орлов), ОТА-964 (Ф.А.Лисс), ОТА-975 (А.Н.Шевелёв), ОТА-970 (А.Н.Меньшиков), РТ-778 (А.В.Яковлев), ТН-741 (А.В.Ерошенко), «Родина» (Н.Г.Агаки), «Механик Калашников» (В.А.Утышев), «Сергей Манякин» (К.С.Зюскин), РТ-675 (Д.С.Алексин), «Ганц-4-87» (скипер А.Н.Кириенко), КПЛ-6 (В.А.Золин). Благодаря им, а также всему плывсоставу наши экономические показатели от перевозочной деятельности в нынешнем году выше, чем в прошлом. Приятно также, что практически весь флот благополучно и вовремя вернулся в пункт приписки.

– Поделитесь планами на предстоящий год. Каковы перспективы развития грузовых и пассажирских перевозок?

– Сегодня трудно точно определить цифры. Заявочный период ещё не начался, традиционно работа по заключению договоров активизируется ближе к весне. Но то, что ожидается увеличение объёма нефтегрузов на Крайний Север, – это определено. Не меньше, несмотря на кризисные явления в экономике, думаем, будет и сухогрузов. Навигация ожидается напряженной, и подготовка к ней уже началась.

Что касается пассажирского флота, то он достаточно хорошо работает в аренде.

Если со стороны ЯНАО будет потребность в пассажирских перевозках, то к началу навигации мы обеспечим его стопроцентную готовность. К нам, как к собственникам пассажирского флота, никаких вопросов не будет.

– Вы сказали о том, что подготовка флота к навигации 2015 года уже началась. Расскажите подробнее о предстоящем судоремонте. Чем еще, помимо ремонта судов, занимается Омский ССРЗ?

– В этом году в пред-навигационный, а затем и в завершающий период навигации удалось провести ремонт практически всех барж. Сейчас устанавливается второе дно танкеру «Ленанефть-2034». Зимой будем заниматься ремонтом грейферов. Как показала прошедшая навигация, этот вопрос нами был упущен. В межнавигационный период запланирован меньший объем судоремонта, чем в прошлые годы. И это хорошо. Это свидетельствует, во-первых, о большей готовности флота, а во-вторых, означает, что мы понесем меньше расходов.

Технические службы пароходства рассматривают вопросы по загрузке оборудования завода, привлечению заказов по восстановлению и изготовлению запчастей, различных судовых деталей и узлов. Завод уже давно занимается ремонтом и модернизацией судов для сторонних организаций. Необходимо наращивать этот потенциал, поскольку интенсивное привлечение доходов от промышленной деятельности предприятия позволяет в значительной мере сокращать расходы с эксплуатационных нужд.

– В последние годы экологическая ситуация, связанная с обмелением рек, складывается явно не пользу работников внутреннего водного транспорта. Что происходит с Иртышом?

(Окончание на 2 стр.)

# МЫ НАЦЕЛЕННЫ НА РЕЗУЛЬТАТ

(Окончание. Начало на 1 стр.)



Наперекор стихии.

– Да, главная артерия Западной Сибири значительно обмелела. Мы, как судоводители, ощущаем это наиболее остро. Практически прекратились перевозки в верхней части Иртыша, хотя потребности в них есть. Мы, конечно, стараемся перевезти грузы в полноводный весенний период, однако наши возможности строго ограничены временными рамками. Мы не ждем улучшения судоходной обстановки и от ввода в действие Красногорского гидроузла, по-прежнему будем ориентироваться на климатические условия.

– **Давайте перейдем к кадровому вопросу. Приходят ли на работу в судостроительную компанию выпускники Омского института водного транспорта? Есть ли преимущество поколений? Уделяется ли внимание ветеранам отрасли?**

– Наш институт всегда готовил грамотных специалистов для водного транспорта. За последние годы в Иртышском пароходстве произошло значительное обновление и омоложение сотрудников. Основное попол-

нение кадров идет из нашего главного учебного заведения – Омского института водного транспорта, который готовит специалистов двух уровней. Плавсостав, в основном, получает среднетехническое образование, а управленческие кадры ежегодно пополняются отлично подготовленными менеджерами для нашего производства.

Иртышское пароходство – необычное предприятие. Как правило, люди, однажды пришедшие сюда работать, остаются навсегда. Согласитесь, как можно не влюбиться во флот, в реку, в преданных ей людей? Трудно перечислить все знаменитые фамилии капитанов, штурманов, механиков, диспетчеров, докеров, судоремонтников, речников других специальностей, кто в свое время принес славу Иртышскому пароходству. Вся страна знала лауреатов Государственной премии капитанов Листопадава М.П., Соколова Л.И., Власюка Н.Е., Героев Социалистического Труда – механика Кузнецова Ф.Г., токаря Назарова В.В., судокорпусника Кимбина В.В. За многие годы и деся-

тилетия сложились династии речников, семейные экипажи – это уникальная особенность нашей профессии. В Иртышском пароходстве всегда была и продолжается забота о людях, посвятивших всю свою жизнь флоту. Сегодня эту работу проводит Совет ветеранов. Хочется высказать слова благодарности его председателю Н. И. Авиловой, которая, опираясь на полное понимание со стороны руководства пароходства, проводит большую работу по поддержке наших уважаемых ветеранов.

– **А теперь к вопросу о корпоративной культуре. Что делается в нашей компании для создания корпоративного духа? Как вы оцениваете книгу «Капитаны Иртыша»?**

– Речники всегда славились своими традициями. Безусловно, большую работу по пропаганде исторических и трудовых традиций речников Иртыша, по увековечиванию памяти тех, кто стоял у истоков судоходства на Иртыше, кто с оружием в руках защищал Родину и кто своим самоотверженным трудом крепил славу иртышского флота, сегодня ведет Народный музей славы речников, которому в феврале исполняется 50 лет.

В наше время очень важно продолжать формирование имиджа компании, создавать корпоративный дух, ощущение, что компания – это одна большая «семья», укреплять мотивацию к труду. С этими задачами прекрасно справляется наша корпоративная газета «Речник Иртыша», которая издается с 1931(!) года. Газета – имиджевый

орган ОАО «Иртышское пароходство». Она является проводником идей, задач и, в конечном итоге, всей политики акционерного общества в целом. Именно со страниц газеты становится ясно – чем и как живет компания, именно газета информирует работников о деятельности компании, ее проблемах и успехах. «Речник Иртыша» – единственная корпоративная газета в Омске, которая распространяется по подписке. Ее выписывают и ждут в своих почтовых ящиках ветераны флота, всю жизнь посвятившие работе на реке и до сих пор преданные Иртышскому пароходству. Кроме того, наша газета, одна из немногих среди четырех десятков омских корпоративных изданий, выкладывается на сайт предприятия, тем самым определяя лицо пароходства и восполняя информационные пробелы, возникающие порой на сайте.

В редакции флотской газеты всегда работали люди творческие, ищущие, не ограничивающие себя публикациями только на газетных полосах. Так, за последние годы журналистами написано и издано несколько книг: «Капитаны Иртыша» – одна из последних. В книге показана временная связь нескольких поколений иртышских капитанов. И это очень ценно. В истории судоходства на Иртыше много ярких страниц, свидетельствующих о славных делах речников нашего пароходства. А еще больше замечательных людей. И как было не написать об этом!

– **Ну и последний вопрос. Что лично Вам, как новому руководителю, удалось сделать за тот срок,**

**что возглавляете Иртышское пароходство?**

– 2013-й и 2014-й годы стали определённой вехой, принесли перемены. Состоялась реализация госпакета акций, пришли новые собственники, сменилось руководство компании. Очень рассчитываю, что новая команда руководящего состава принесёт с собой и новую культуру партнерства, и современные методы управления. Планы у нас одни – дальнейшее развитие пароходства, улучшение условий труда и увеличение заработной платы работникам пароходства. И в этом направлении ведется ежедневная и планомерная работа. Что было сделано? Проведены ремонт и благоустройство производственных цехов и территорий Омского ССРЗ, ремонт слипа, восстановление и сдача в эксплуатацию 16-тонного крана «Ганц-4-87», который не использовался более полутора десятков лет. Отремонтированы и введены в эксплуатацию 2 пятитонных крана, 10 нефтеналивных барж (восемь – проекта 16801 и две – проекта 99.631), а также танкеры «Тимофей Белозеров» и «Ленанефть-2002». Произ-

ведена замена водопровода на Омском ССРЗ и ЛЭП-35, отремонтирован бассейн. В прошлом году нам удалось поднять зарплату всему коллективу, в этом – пока только плавсоставу. Год назад было решено постепенно уходить от практики сокращенной рабочей недели в межнавигационный период. И нынче речники впервые за последние несколько лет перешли на режим «пятнадцатки». Достигли? Да. Небольшие? Согласен. Но они есть!

В сегодняшней перспективе – модернизация Омского ССРЗ, привлечение потенциальных клиентов, увеличение грузоперевозок, в том числе – а даже скорее в первую очередь – в Ямало-Ненецкий и Ханты-Мансийский автономные округа, и многое другое...

Коллектив речников должен почувствовать улучшение социального благополучия. Ведь конечная цель всех наших преобразований – планомерное развитие нашего акционерного общества, дальнейший рост экономических показателей. И мы нацелены именно на такой результат!

– **Спасибо за откровенный разговор и – удачи!**

Беседа вела Н. Олениченко.



Ремонт судов на слипе.

## Блиц-опрос

# КАКИМ ЖЕ БЫЛО ЭТО ЛЕТО?

**Можно ли назвать успешной минувшую навигацию? Чем она запомнилась и отличается ли от тех, что были прежде? Эти вопросы мы решили задать некоторым нашим капитанам.**



Для **Николая Васильевича Ильина, капитана теплохода «Ленанефть-2023»** прошедшая навигация стала в некотором роде особенной.

– *Впервые за 26 лет увидел настоящую весну. Посчастливилось даже немного теплых летних дней в Омске захватить. А все потому, что в нынешнем году принял танкер «Ленанефть-2023» и в первый рейс вышел в конце июля. Прежде, возглавляя пассажирский теплоход «Чернышевский», в первый рейс отправлялся в начале лета, а готовиться к встрече первых пассажиров экипаж начинал уже за несколько месяцев.*

*В общей сложности в этом году у нас вышло 12 рейсов. Перевозили сырую нефть из Нумгов до морского танкера. И если сравнивать прошедшее лето с предыдущими навигациями, то работало намного спокойнее. На пассажирском флоте капитан несет ответственность не только за свой экипаж и сам теплоход, но и за жизни нескольких сотен пассажиров. Кроме того, ему необходимо решать все основные организационные и хозяйственные вопросы: то РЛС или компас сломается, то бумага и мыло закончатся, – со всем этим разбираться непосредственно сам капитан.*

*На танкере в этом плане намного про-*

*ще: здесь у меня всего 10 человек экипажа, и все люди взрослые, грамотные, ответственные, которые не доставляют никаких переживаний.*

Многие спрашивали Николая Васильевича, каково это, проработав не один десяток лет на пассажирском теплоходе, перейти на танкерный флот? Для него «переклеститься» и начать работать на «Ленанефти» было вовсе не сложно, поскольку капитан ежегодно последние 15 лет в зимнее время трудится в «Палмали». Первые годы выполнял обязанности помощника капитана, а последние десять лет сам руководит экипажем большегрузного морского танкера.



Не менее памятной прошедшая навигация стала для **капитана толкача РТ-792 Константина Владимировича Хомёнка**, который этим летом впервые заступил на капитанскую должность.

Надо сказать, назначение не застало его врасплох, потому как к этой цели он стремился уже давно. Справиться с переживаниями и волнениями молодому капитану, как он сам признался, удалось довольно быстро. Пригодился опыт работы сменным капитаном на разных судах и советы бывалых командиров.

– *Сначала был назначен на РТ-705, который стоял на ремонте, после меня перевели на РТ-683, на котором успел сходить лишь в один рейс. А с конца июля доставлял щебень из Тобольска по всему Ханты-Мансийскому округу на теплоходе РТ-792. Затем на нем же был еще один рейс с дорожной плитой из Омска до острова Начальный.*

*Если необходимо кратко охарактеризовать навигацию, то могу сказать одно: для меня она была насыщенной и запоминающейся.*

Но не для всех экипажей это лето выдалось столь удачным. Не берется давать положительный отзыв о работе в 2014 году

**капитан танкера «Ленанефть-2019» Юрий Алексеевич Кобзеев:**

– *Нынче, из-за проводившейся модернизации, в первый рейс мы вышли довольно поздно, а вернулись в затон раньше обычного. Поработать, можно сказать, не успели. Сделали всего два рейса из Омска: до мыса Трехбугорного и до Тадебьяхи. И на этом все...*

Будем надеяться, что в будущем экипажу «девятнадцатой» повезет, и о навигации 2015 года капитан сможет рассказать с большим оптимизмом.



Например, так же, как сегодня о минувшем рабочем лете отзывается **капитан теплохода РТ-780 Виктор Владимирович Орлов.**

– *Лично для меня и моего экипажа навигация 2014 года оказалась даже более чем успешной! Нам несказанно повезло: много работали и практически нигде не теряли время на ожидании.*

*В первый рейс с песком до Тобольска вышли еще в начале мая. Оттуда в три этапа доставили щебень по реке Казым в город Белоярский. Следом сделали еще три рейса до Андры, два – до Ханты-Мансийска, один – до Салов. После чего вернулись порожними в Омск и, взяв состав со щебнем, отправились до Усть-Ишима. Осенью, работая на рейде, принимали участие в разоружении бункерочной базы в Большеречье. А на зимний отстой наш теплоход встал 24 октября.*

*Как я уже сказал, прошедшая навигация для экипажа РТ-780 была просто отличной, и за это хотелось бы поблагодарить руководство ИРПа, работников службы организации перевозок и лично Николая Дмитриевича Захарьева. Хорошо бы и на следующий год продолжить работу в том же темпе.*

Опрос подготовила А. НОВОШИНСКАЯ.

**30 НОЯБРЯ –  
ДЕНЬ МАТЕРИ**

# ДАРИТЬ ДОБРО ЛЮДЯМ

**Радиооператор теплохода «Механик Калашников» Светлана Михайловна Мокерова о работе на флоте никогда не мечтала. Просто однажды, будучи студенткой автодорожного института, пришла подработать в Иртышское пароходство, и так получилось, что ее «подработка» длится уже почти 30 лет.**

После первой навигации в 1979 году Светлана Михайловна пришла к выводу, что флот ей намного ближе, чем работа по выбранной специальности. И тогда же для себя она приняла важное решение: забрав документы из института после трех лет обучения, без колебаний связала свою жизнь с Иртышским пароходством.

– Я всегда любила дорогу и движение. Поэтому, наверное, и к флоту у меня особое отношение. Постоянная смена пейзажа, общение с людьми – мне это по душе, – объясняет свой поступок С.М. Мокерова.

И сейчас, проработав на реке более четверти века, она говорит, что ни разу не пожалела о своем решении. Все эти годы Светлана Михайловна трудилась на пассажирских судах. Начинала проводником-кассиром на скоростном флоте. Иногда, когда была необходима, подменяла проводниц на теплоходах «Родина» и «Чернышевский». А последние семь лет С. М. Мокерова трудится на пассажирском теплоходе «Механик Калашников»: сначала была кассиром, а с нынешнего года выполняет обязанности радиооператора. Для этого прошла необходимые курсы и сдала итоговый экзамен. Учеба всегда давалась легко Светлане Михайловне. В свое время она с отличием окончила Омское речное училище. Курсанты, которые проходят практику на «Калашникове», узнают ее и говорят, что фотография С.В. Мокеровой до сих пор висит на Доске почета среди лучших выпускников училища.

Светлана Михайловна, работая всю жизнь на флоте, вырастила и достойно воспитала троих детей. Дочки сейчас живут на севере, в городе Югра Ханты-Мансийского автономного

округа. Старшая Елена работает в торговой сфере. Младшая Валентина – в «Газпроме», при этом она успешно совмещает работу с учебой в университете. Обе уже осчастливили маму и подарили ей каждую по внуку. И надо сказать, дальнейшее расстояние для бабушки вовсе не помеха в общении с любимыми внуками.

– Как минимум два раза в год стараюсь ездить к ним. Да и дочки часто в Омск приезжают. Сейчас Валя со Степой в гостях, зимой старшая дочь с внуком Егоркой придут.

В отличие от дочерей, младший сын Андрей живет в одном городе с мамой. Окончив училище № 15, он пошел по стопам родителей. Сначала несколько лет работал на судах Иртышского пароходства, а на данный момент покоряет морские просторы на Северном флоте.

– Андрей по линии отца у нас речник аж в пятом поколении! В первый рейс с отцом пошел, когда ему было всего два года, – с улыбкой вспоминает С.М. Мокерова.

Рассказывая о своей семье, Светлана Михайловна скромно повторяет, что живут они как все, и никаких особых традиций у них нет. Просто по праздникам собираются вместе, как и любая другая семья. Но из беседы стало ясно, – есть у них одна очень важная общая черта: безвозмездно помогать людям.

– Мама никогда никого не оставит в беде, всегда старается помочь, чем может. Мы уверены – мамино добро к нам возвращается, как в фильме о пяти рукопожатиях. Она в Омске кому-то помогает, а нам с сестрой

в другом городе легче живется, где нас порой выручают совсем незнакомые люди, – с улыбкой произносит гостившая в эти дни у мамы младшая дочь Валентина.

– Может быть, и правда, однажды сделанное добро возвращается к твоим родным... Думаю, у нас это семейное: дети в



этом плане очень похожи на меня, они тоже с радостью идут всем на помощь. И я считаю – это правильно. Дарить добро людям – самое главное, что мы должны делать в жизни, – подытожила Светлана Михайловна.

В том, что дети выросли готовыми прийти на помощь ближним, безусловно, заслуга матери, которая вдохновила их на благо дела собственным примером. Может быть, даже неосознанно.

Не зря говорят, что для мамы их чада всегда остаются детьми. И совсем неважно, сколько лет ребенку, есть ли у него у самого дети, а может, даже и внуки. Материнское сердце всегда будет

переживать, заботиться и болеть за благополучие своего ребенка.

– На днях зашла купить гематоген в аптеку. Аптекарь спрашивает: «Сколько лет детям?» Я растерялась, отвечаю: «6 и 30».

Сейчас, когда дети выросли и, казалось бы, можно уже и для себя пожить, Светлана Михайловна

когда мы встретились, для них был весьма насыщенным: сначала на пони катались у цирка, а после поехали в «МЕГУ», где детям весьма по душе пришлось игровая площадка.

Стать опекуном – это ответственный шаг. Решение воспитывать и ставить на ноги девочку Светлана Михайловна приняла самостоятельно. Своим взрослым детям сообщила, когда все документы были готовы.

– В общем, поставила их перед фактом. Но, как я и думала, меня они поддержали, – сказав это, Светлана Михайловна посмотрела на дочь, которая шла впереди и крепко держала за руки своего сына и Дану.

Сама Светлана Михайловна не считает, что совершает подвиг, воспитывая девочку. Она говорит, что в ее действиях нет ничего особенного, но мы-то с вами знаем, что такой поступок достоин уважения. И нет сомнений, что с поставленной задачей С.М. Мокерова справится и Даниэла вырастет достойным человеком. Ведь женщина, которая взялась за ее воспитание, очень добрый, светлый и открытый к общению человек.

**P.S. Редакция газеты поздравляет Светлану Михайловну Мокерову и всех женщин-матерей Иртышского пароходства с праздником! Пусть жизнь будет наполнена любовью, а также счастливыми улыбками ваших детей и подрастающих внуков!**

**А. АБИТЕЕВА.**

**На снимке:** Светлана Михайловна с дочерью Валентиной, внуком Степаном и внучатой племянницей Даной.

**Фото автора.**

## ПОКА ИРТЫШ НЕ СКОВАЛО ЛЬДОМ

(Окончание. Начало на 1 стр.)



**Механик-III помощник капитана М.В. Фадеев, II помощник капитана-II помощник механика Е.В. Васильев, мотористы-рулевые Н. Рязанов и В. Киргинцев.**

– Мы никогда ни одного часа не стояли по вине механиков. Михаил Васильевич – специалист высшего уровня, на флоте трудится более 30 лет. К нему очень часто за консультацией обращаются механики других теплоходов. Двигатели на ОТА-964 исправно работают уже 9 лет без капитального ремонта, в советское время он орден бы за это, навер-

ное, получил...

Не уступает в мастерстве и знании флотского дела сменный капитан Николай Николаевич Шабанов. С капитаном и механиком на одном теплоходе он несет вахту первый год.

Поваром на ОТА-964 работает Лисс Татьяна Николаевна, двенадцатую навигацию вместе с мужем.

– Сегодня же 7 ноября? Мы с супругой, кстати, в этот день когда-то и познакомились, – произнес капитан.

Третий год в экипаже трудятся электромеханик Дмитрий Анатольевич Шевелев и моторист-рулевой Зиннур Хайритинович Ямбаев. На одну навигацию меньше на этом теплоходе работает II помощник капитана-II помощник механика Евгений Владимирович Васильев. Он во время дежурства по затону возглавляет швартовые работы: руководит процессом с палубы, корректирует движение и сообщает о дистанции между теплоходами капитану.

Рядовой состав, как чаще всего бывает, в этом году на ОТА-964 состоял преимущественно из новичков. В середине ноября один из них раньше остальных закончил навигацию и вернулся к учебе, а подменил его Илья Сердюк.

– Он вообще-то все лето на танкере работает, но второй год навигацию именно у нас допрабатывает.

Слаженная работа команды необходима для успешного выполнения задания и сохранения в целостности и сохранности всего

флота. Поэтому на разводку судов экипаж выходит в полном составе. В таких случаях, как говорит капитан, невозможно обойтись силами двух мотористов.

В этом году задачу экипажу дежурного судна усложнила еще и морозная осень. Нынче она преподнесла сюрприз в виде ранних заморозков, которые местами сковали Иртыш льдом еще в конце октября. По этой причине выполнение всех необходимых маневров заняло немного больше запланированного времени.

– 30 октября более двадцати часов бились во льдах, чтобы вывести теплоходы из Большережья. В Тевризе нам также пришлось несладко.

В отличие от прошлогодней навигации, когда теплоход на зимний отстой встал в конце октября, нынче экипаж ОТА-964 продолжил работать вплоть до декабря.

За это время он расставил и подготовил к зиме весь флот Иртышского пароходства. А до тех пор, пока в Омске не была зафиксирована стабильно морозная температура и Иртыш не покрылся льдом, буксировщику необходимо было оттягивать суда от берега и от других теплоходов.

**В. Александрова.**

**Фото автора.**



**Теплоход ОТА-964 в разгар дежурства по затону.**

Подведены итоги фотоконкурса

**СЕВЕР, ХОТЬ ТЫ И СУРОВ, НО ВСЁ ЖЕ ПРЕКРАСЕН!**

Рабочие будни Иртышского флота.

Буквально через пару недель по электронной почте получили несколько десятков снимков от заместителя главного энергетика по судостроению ЗАО «Тюменьсудокомплект» **Сергея Александровича Седых**. Несколько его фотографий, сделанных с большим мастерством, взглядом художника и со всепоглощающей любовью к первозданной красоте сибирского края и нашей реке, мы опубликовали в июльском номере газеты.



В зеркальной глади отражаясь...



Постепенно к участию в конкурсе подтянулись и работники Иртышского пароходства. В нем приняли участие: капитаны-наставники службы организации перевозок и безопасности судоходства **Валерий Семенович Кущенко** и **Владимир Петрович Дубовицкий**, капитан танкера «Ленанефть-2010» **Анатолий Николаевич Городничев**, старший помощник капитана - первый помощник механика танкера «Ленанефть-2033» **Николай Николаевич Петров**, старший механик-кипер плавкрана СПГ-43/83 **Владимир Викторович Фокин**, капитан-III помощник механика танкера «Ленанефть-2037» **Юрий Александрович Леднев**. Ну и поскольку в редакционном архиве уже были интересные снимки, полученные когда-то от работников плавсостава (которые по завершении навигации по-

стоянно делятся с нами удачно сделанными и фотографиями), мы взяли на себя смелость внести их авторов в список участников. Среди них оказались теперь уже бывшие ра-

ботники Иртышского пароходства **Александр Леонидович Засухин** и **Василий Иванович Зазуленко**. Коллекция необычных, интересных снимков пополнялась. Воодушевившись разнообразием тематики и притягательностью северных красот, а также понимая, что не все пришедшие на конкурс фотографии мы сможем опубликовать в газете, коллектив редакции вновь выпустил стенгазету. Конечно, и в стенгазете, которую мы назвали символично: «Север – край мужества и горячих сердец!», уместилась, пожалуй, лишь десятая часть присланных на конкурс фоторабот. Но нам было важно, чтобы максимальное число фотографий увидели и оценили работники ИРПА. И в первую очередь те, кто трудится на берегу и кто никогда не бывал на Крайнем Севере и воочию не видел его природу, растительность, животный мир, и кто не представляет себе, в каких, порой экстремальных, условиях приходится обеспечивать грузоперевозки нашему плавсоставу. Вначале с нашей стенгазетой познакомились работники Управления пароходства,

Редакция газеты «Речник Иртыша» еще в конце мая объявила очередной конкурс для наших читателей. На этот раз он был адресован плавсоставу и назывался: «В рейс всегда с собой беру ФОТОкамеру!» Мы обращались к командирам и рядовым с просьбой поделиться интересными фотографиями, на которых в прошлые навигации они успели запечатлеть необычные ситуации, волнующие моменты, красивые пейзажи, просторы северных широт, обилие даров тундры, животных Заполярья...

Призывали их поделиться своими впечатлениями от увиденного с другими читателями нашей газеты, просили захватить с собой в предстоящие рейсы фотоаппарат и присмотреться внимательно к красотам окружающего мира. Мы были уверены, что речники нас услышат. И не ошиблись...

затем она перекочевала на завод: в производственные цеха и в караванку.

Объявляя конкурс, мы обещали подвести его итоги в конце навигации. Но, уже делая стенгазету, поняли – аутсайдеров здесь быть не может. Безусловно, все, кто увидел и запечатлел удивительный по красоте закат или восход, разноцветье осеннего леса, купающиеся в зеркальной глади воды облака, испуганную мордашку тюленя, оказавшегося рядом с людьми, разбегающийся по реке след от прошедшего по ней катера, – все, без исключения, обладают особым видением и художественным вкусом. Ну и, согласитесь, как оценивать работы тех, кто по-

казал крутой нрав Крайнего Севера, стихию Заполярья и то, с каким упорством и мужеством преодолевают их наши речники, достойно делая свое дело и продолжая любить суровый край, воспитавший не одно поколение мужественных людей?

Сегодня мы искренне благодарим всех участников фотоконкурса за их неравнодушные, за особый взгляд на окружающий нас мир, за желание поделиться удачно выбранным кадром с другими людьми. Надеемся на дальнейшее сотрудничество и ждем новых неожиданных встреч с прекрасным, запечатленными вашим фотоаппаратом.

**Н. ОЛЕНИЧЕНКО.**



Животный мир Заполярья.



**УСПЕЙТЕ  
ПОДПИСАТЬСЯ  
НА ФЛОТСКУЮ  
ГАЗЕТУ!**

С 1 сентября во всех почтовых отделениях Омска и Омской области открыта подписка на первое полугодие 2015 года, в том числе на флотскую газету «Речник Иртыша». В подписном каталоге «Почта России» индекс нашей газеты – 53090.

Как и раньше, на страницах «Речника Иртыша» вы найдете репортажи, статьи, интервью, зарисовки о людях, заметки о событиях, которыми будут жить ОАО «Иртышское пароходство», учебные заведения флота и другие коллективы речников. Редакция намерена рассказывать о событиях в нашем регионе, об интересных новостях в других бассейнах страны.

Подписная цена на первое полугодие 2015 года с НДС: на один месяц – 16 рублей 00 копеек, на шесть – 96 рублей 00 копеек.

Оставайтесь с нами!

**Новогодний  
конкурс**

**«ЗИМНЯЯ  
СКАЗКА»**

Накануне праздника редакция газеты «Речник Иртыша» объявляет очередной творческий конкурс для сотрудников ОАО «Иртышское пароходство». Мы предлагаем еще за месяц до Нового года привнести чуточку праздничного настроения в серые рабочие будни. Украсьте необычно и со вкусом рабочее место, кабинет, цех или близлежащую территорию и подарите праздник себе и своим коллегам! Пусть пушистые снежинки, блестящая мишура и разноцветные гирлянды радуют глаз, а сказочная зимняя атмосфера приносит больше приятных эмоций и удовольствия от проделанной работы.

Никаких работ и ограничений в данном конкурсе не установлено: принимать участие может как один человек, так и весь коллектив. Вы можете смело дать волю своей фантазии и удивить жюри необычными новогодними композициями и интересными решениями. Проводиться конкурс «Зимняя сказка» будет вплоть до 17 декабря. В этот день жюри подведет итоги и определит победителя!

«РЕЧНИК ИРТЫША» - газета иртышских речников.  
Учредители: ОАО «ИРТЫШСКОЕ ПАРХОДСТВО», ИРТЫШСКИЙ БАСКОМФЛОТ.  
Издатель: ОАО «Иртышское пароходство»  
Адрес: г. Омск-24, пр. Маркса, 3.  
Сайт: <http://www.flot55.ru>  
Редактор **Н.И. ОЛЕНИЧЕНКО.**

Адрес редакции: г. Омск-24, пр. Маркса, 3, комн. 330.  
E-mail: [114@flot55.ru](mailto:114@flot55.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 ГП «Омская областная типография», г. Омск, ул. Декабристов, 37. Время подписания в печать по графику: 25.11.2014 г. в 12.00. Подписано в печать в 12.00. Заказ 3258. Тираж 615.

