



ОАО
«Иртышское
пароходство»

РЕЧНИК

ИРТЫША



№ 21 (7880) * Среда, 27 ноября 2013 г. *

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

Новость одной строкой

СПОРТИВНЫЕ КАНИКУЛЫ



7 января 2014 года в Омске стартует XXIII рождественский полумарафон. В этот день любители зимнего бега смогут принять участие в рождественской эстафете, а также забегах на 7 и 21,1 км. Заявки на участие принимаются на официальном сайте SIM с 21 октября. Всего же регистрация будет проходить в три этапа. Подать заявку на заключительном этапе можно будет вплоть до 7 января.

ПАМЯТНИК ДЕТЯМ БЛОКАДНОГО ЛЕНИНГРАДА



будет установлен на Ленинградской площади на пересечении улиц Масленникова и проспекта Маркса в районе остановки «Жемчужина». Открытие назначено на 27 января 2014 года, приурочено оно к 70-летию со дня снятия блокады города-героя. Эта скульптура станет памятным подарком людям, пережившим Великую Отечественную войну. Высота памятника – 1,2 метра. Фигуры детей (мальчика и двух девочек) натуральной величины разместятся на гранитном постаменте. В руках у мальчика будет чайник, а у девочек скрипка и кукла.

С ПОБЕДОЙ!



Омский музыкальный театр стал одним из победителей конкурса «100 лучших предприятий и организаций России». Почетным дипломом и медалью «За доблестный труд» был отмечен ведущий солист и режиссер театра, заслуженный артист России Владимир Миллер. Речникам особенно приятно поздравить бессменного ведущего всех торжественных мероприятий, связанных с началом и завершением навигации.

ПОМОЩЬ



В региональном правительстве подвели итоги акции по сбору помощи пострадавшим от наводнения на Дальнем Востоке. Всего за три месяца от омичей, предприятий и организаций области на специальный счет поступило 19 млн. рублей.

Осеннее слипование

ТЕПЛЫЙ НОЯБРЬ В ПОМОЩНИКАХ

По ранее утвержденному графику в осенний период необходимо было в док и на слип поднять около 60 единиц флота. Фактически поднято и продефектовано почти в два раза больше – 117 единиц.

Из наиболее трудоемких работ выполнили дефектацию и разобрали ДРК для последующего ремонта на 8 теплоходах. Среди них – «Ленанефть-2002», «Ленанефть-2023», «Ленанефть-2033», «Ленанефть-2034», «Ленанефть-2010», ТН-1007.

Ноябрь откровенно порадовал небывало теплой погодой и позволил выполнить в полном объеме поставленные перед нами задачи. Одна из них заключалась в том, чтобы продефектовать максимальное число судов сторонних организаций. Зимой на судоподъемных участках большинство мест тоже будет занято чужими теплоходами: из 20 судов, установленных на тележках слипа, наших только 5: ТНМ-31, РТ-705, РТ-790, КПЛ-4, «Ленанефть-2019». На последнем теплоходе предстоит провести большой объем модернизационных работ в количестве 34 тысяч чел/часов.

К концу месяца в док-451 поднимем четыре судна, которые требуют зимнего ремонта, также будут заняты все свободные тележки слипа, на них установят еще три теплохода: ТНМ-31, «Маринеско», «Беломорский-21».

В. БЕЛЬГАРД, главный инженер Омского ССРЗ

Зачистка флота

НЕ ЧИСЛОМ, А УМЕНИЕМ!

Именно так можно оценить работу нефtezачистного комплекса в этом году. При сокращении 16-ти штатных единиц за последнее время, флота промыто значительно больше, чем в предыдущие навигации.



Старший машинист Гунеш Сапарович Абдуллаев, сменный механик Сергей Анатольевич Долженко, помощник механика Леонид Иванович Беспалов

Надо сказать, что нынешняя навигация для работников зачистного цеха отличалась от сложившегося за многие годы стереотипа.

Уже в мае зачистники начали подготовку шести большегрузных танкеров под светлые нефтепродукты, ранее перевозивших сырую нефть. Конечно, под смену груза промывали и раньше, но чтобы сразу шесть «Ленанефтей» – такого не было. Это оказалось значительной нагрузкой на коллектив, ведь кроме зачистки в зимних условиях, дополнительная ручная летней зачистки, нужно было лишний раз промывать танковые отсеки специальным моющим раствором и мыльной жидкостью.

Кстати, о моющем растворе. После нескольких лет строжайшей экономии и отсутствия в нужном объеме дорогостоящего моющего порошка, пароходство наконец-то, выделило на его

приобретение 1 миллион рублей. Деньги не малые, но это как раз тот случай, когда экономия не оправдана. Теперь концентрация моющего раствора приближена к нормативам. А значит, качество промывки судов стало гораздо выше.

Еще одно приобретение, значительно повышающее надежность промывки судовых танков, о котором стоит сказать, – это гидромониторы (моечные машины) для НЗС. Старые, отработав положенный срок, были на пределе своих возможностей.

В этом году приятные перемены произошли и в цеховой котельной. Установлен и запущен в эксплуатацию новый паровой котел. Замена старого оборудования на новое, современное, несомненно, влияет на всю технологическую цепочку, производительность труда и конечный результат. Так, теперь с момента запуска котла пар подается в те-

ние получаса, тогда как раньше на это требовалось 4-5 часов. Время ожидания зачистки сократилось, и это – большой плюс. Кроме того, новый паровой котел проще в обслуживании, управляется компьютером, подача воды происходит автоматически. Нынче решили ещё одну застарелую проблему котельной: демонтировали старую дымовую железобетонную трубу, которая могла в любой момент спровоцировать аварийную ситуацию.

Массовая осенняя промывка флота началась как обычно, в начале октября. Необычным было только то, что первыми на пропарку встали танкера, перевозившие сырую нефть. Всегда было наоборот – они заходили в затон в числе последних и промывали их перед самым разоружением нефtezачистного счала. В этом году 4 октября была зачищена «Ленанефть-2025», следом «Ленанефть-2002», «Ленанефть-2023», и уже 9 октября – последняя из этой группы – «Ленанефть-2026». Самые «тяжелые» в смысле зачистки суда в этом году откровенно порадовали. Общий вес остатков – тяжелых фракций, песка, парафинистых масел едва ли составит 8 тонн. А это – сухие пустяки по сравнению с тем, что было в прошлые годы. А бывало по-разному. Так, максимальный остаток только в одном танкере превышал порой 50 тонн, а общее количество остатка во всех судах доходило до 500 тонн!

Чем это объясняется? Чистой нефтью. Для зачистников это хорошо – меньше вытаскивать

ЦИФРА

116

ЕДИНИЦ
ФЛОТА

промыто за минувшую навигацию в цехе зачистки. Это почти в два раза больше, чем в прошлом году.

появилась другая проблема – требуется ручная зачистка шести судов, которые доставляли газовый конденсат из Сургута – это НБ-11, НБ-5, ТН-1007, «Григорий Усиевич» и другие. После него тоже скапливаются тяжелые фракции. Так что расслабиться зимой зачистникам не придется.

За октябрь практически весь транзитный флот Иртышского пароходства был зачищен и подготовлен для зимнего отстоя. В ноябре промывались теплоходы, вырвавшиеся из ледового плена Арктики. Первого ноября к нефtezачистной станции подошел танкер «Ленанефть-2010», третьего – «Ленанефть-2034», пятого – морской буксировщик МБ-1222. Девятого ноября было промыто последнее судно – судно-сборщик СКПО, а двенадцатого наступил черед самой НЗС.



Последним из транзитного флота промывается морской буксировщик МБ-1222, который вывел целый караван судов из замерзающего Заполярья

(Окончание на 4-й стр.)

Подготовка кадров

ИМЕННЫЕ СТИПЕНДИИ ВРУЧЕНЫ



В текущем семестре стипендиатами стали студенты-очники, обучающиеся в течение всего периода на «отлично» и «хорошо», активно участвующие в общественной и научной жизни института Ирина Чугаева (специальность «Менеджмент»), Александр Гладков (специальность «Эксплуатация судовых энергетических установок»), Семен Немцов (специальность «Эксплуатация судовых энергетических установок»), Андрей Троц (специальность «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики»). Каждому из них С.В. Никулин вручил специальные дипломы и цветы. Но прежде поблагодарил ребят за их активную жизненную

В соответствии с принятым двенадцать лет назад решением Совета директоров об учреждении именных стипендий студентам Омского филиала Новосибирской государственной академии водного транспорта дважды в год лучшим из них вручают дипломы именные стипендиатов. 25 октября генеральный директор ОАО «Иртышское пароходство» С.В. Никулин встретился с теми, кем гордится Омский институт водного транспорта.

позицию, стремление к овладению знаниями, а значит – будущей профессией. Подчеркнул, что сегодняшний их успех, когда они признаны лучшими среди сверстников, – это важная, но все-таки первая ступень в их карьерной лестнице.

– Главное, не останавливайтесь на достигнутом, совершенствуйтесь и помните: Иртышское пароходство заинтересовано в профессионально грамотных, современно мыслящих молодых специалистах, и мы всегда будем рады видеть вас у себя на производстве.

Эту мысль подхватили присутствующие на встрече декан факультета экономики и управления Д.А. Токарев и заместитель генерального директора по персоналу П.П. Ведерников.

Д.А. Токарев поблагодарил руководство Иртышского пароходства за многолетнее сотрудничество и материальное поощрение лучших студентов, еще раз сказал о необходимости их мотивации, стимулирования и о помощи в трудоустройстве выпускников. А П.П. Ведерников акцентировал внимание ребят на том, что тесная связь Омского института водного транспорта и

Иртышского пароходства существовала всегда, и для того, чтобы попасть на работу в крупную судоходную компанию, необходимо самоусовершенствование и постоянная работа над собой.

В ответ студенты поблагодарили руководство Иртышского пароходства, преподавательский состав института за оказанную честь и заверили в том, что приложат максимум усилий для дости-

жения поставленных целей. Подытожил встречу генеральный директор:

– Еще раз поздравляем вас с почетным званием лучших студентов. И помните, если сочтете возможным и необходимым прийти после получения диплома в Иртышское пароходство, мы ждем вас.

Н. ИВАНОВА

На снимках: генеральный директор С.В. Никулин вручает диплом стипендиата Ирине Чугаевой;

лучшие студенты ОИВТа Андрей Троц, Семен Немцов, Ирина Чугаева, Александр Гладков с генеральным директором Иртышского пароходства.

Фото автора



В Правительстве РФ

РЕЧНОМУ ФЛОТУ - БЫТЬ!

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОДОБИЛО ПРОЕКТ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ДО 2030 ГОДА

Минтранс подготовил проект Стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года. Очевидно, что развитие речных перевозок создаст условия для перераспределения транспортных потоков, для того, чтобы более рационально перевозить крупногабаритные, тяжелые грузы, обеспечивать перевозки на социально значимых маршрутах в районах Дальнего

Во вступительном слове Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев отметил, что за последние десятилетия ситуация в области внутренних водных сообщений стала существенно хуже, чем это было в прежний период.

В современных условиях, когда четверть дорог федерального значения систематически перегружена, а железнодорожный транспорт работает с максимальной загрузкой (протяженность узких мест на железнодорожном транспорте выросла на 20%), необходимо рационально использовать естественные коммуникационные возможности, а именно внутренний водный транспорт, подчеркнул глава кабинета министров.

также перераспределения грузопотоков, и прежде всего строительных грузов, с наземных видов транспорта на внутренний водный. Если же оценивать соотношение удельных расходов бюджета в рублях на тонно-километр на содержание и развитие инфраструктуры водных путей в сравнении с автомобильными дорогами за последние шесть лет, то это соотношение составляет по капитальным затратам 1 к 12. Это также говорит в пользу развития речного транспорта, который к тому же является самым экологичным, так как выбросы углекислого газа на тонну перевезенного груза при эксплуатации судов в среднем в 22 раза ниже, чем при использовании грузовых автомобилей. Стратегией установлены сроки, этапы, ожидаемые результаты, проведена оценка необходимых финансовых ресурсов и показан механизм реализации мероприятий. Если следовать инновационному сценарию (а всего были пред-

«В числе целей Стратегии обеспечение приоритетного использования внутреннего водного транспорта в транспортной системе России, создание условий для переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на ВВТ, обеспечение роста его конкурентоспособности по отношению к другим видам транспорта, повышение доступности и качества услуг ВВТ для грузоотправителей, обеспечение его социальной функции по перевозке пассажиров и повышение уровня безопасности судоходства».

Проректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, соавтор проекта Стратегии Татьяна Панина



инфраструктурные ограничения судоходства на магистральных водных путях, прежде всего в Единой глубоководной сети европейской части страны. Во-вторых, это высокий средний возраст судов при низких темпах обновления. Сегодня средний возраст грузового флота составляет 32 года, пассажирского – 33, а если говорить о туристических судах, то этот возраст еще выше – более 40 лет. За последние пять лет выбытие грузового флота превышало ввод новых кораблей в 20 раз. Ввиду длительных сроков

окупаемости инвестиций в строительство судов и относительно низкого уровня рентабельности судоходного бизнеса, особенно в климатических условиях нашей страны, без эффективных мер государственной поддержки создание современного флота для внутренних водных путей практически не представляется возможным. Третья проблема – это то, что большинство портовых сооружений введены в эксплуатацию более 35 лет назад, и многие из них требуют капитального ремонта. Сейчас средний возраст портового оборудования составляет порядка 30 лет, и на внутренних водных путях практически отсутствуют терминалы и логистические центры для обеспечения мультимодальных перевозок. И, наконец, четвертая проблема – это дефицит кадров, особенно плавсостава. Наблюдаются его высокая текучесть и относительно низкая социальная защищенность работников. Таким образом, современное состояние отрасли в ряде случаев не дает возможности оказывать услуги, соответствующие запросам и населения, и хозяйствующих субъектов. В то же время внутренний водный транспорт, безусловно, обладает преимуществами, которые позволяют говорить о наличии серьезного потенциала роста. В качестве примера можно констатировать, что объем речных перевозок сегодня практически в 40 раз ниже объема перевозок автомобильным транспортом, а соотношение грузооборота этих видов транспорта составляет всего лишь 1 к 3. В условиях неравномерности объемов перевозок в течение года речной транспорт может решить проблему сглаживания сезонных пиков, совпадающих с навигационным периодом, а

«За последние 30 лет объемы перевозок и грузооборот на ВВТ упали более чем в четыре раза».

«Страна может потерять и речной флот, если не будет принята в ближайшее время Стратегия развития внутреннего водного транспорта».

«Без государственной поддержки мы не сможем развивать внутренний водный транспорт, а значение его для экономики страны, для экологии огромно».

Президент Национальной палаты судоходства Алексей Клявин

ставлены три сценария – базовый, умеренно инновационный и инновационный), то к 2030 году средний возраст флота составит порядка 20 лет, грузоподъемность флота вырастет более чем на 50%, объем перевозок увеличится более чем в 2 раза и достигнет порядка 300 млн. т.

Учеными основными конкурентными преимуществами водного транспорта – экономичность, экологичность и ресурсосбережение. Развитие инфраструктуры водного транспорта позволит снять сезонную нагрузку на инфраструктуру железнодорожного и автомобильного транспорта и решить задачу повышения транспортной доступности в районах Сибири и Крайнего Севера. Переключение массовых грузов на речные суда может существенно улучшить ситуацию на железных дорогах, возникающую в связи с открытием летних ремонтных работ и увеличением пассажирского движения.

В ходе обсуждения проекта Стратегии Дмитрий Медведев согласился с тем, что какие-то нюансы еще требуют доработки с учетом выступлений и экспертов, и членов правительства. В целом же Стратегия была одобрена и принята.

Вячеслав ЛЮБОВ, обозреватель «ТР»

Востока, Крайнего Севера и Сибири, тем более что там водный транспорт – это зачастую единственный способ добраться до Большой земли. Министр транспорта РФ Максим Соколов в своем докладе отметил, что эксплуатируемая сеть внутренних водных путей Российской Федерации составляет на сегодняшний день 101 тыс. км. За последние 20 лет протяженность внутренних водных путей с гарантированными глубинами судовых ходов сократилась почти на треть, гарантированные глубины снижены на протяжении 27 тыс. км. По этой причине суммарные потери провозной способности флота из-за снижения качественных параметров составляют более 40 млн. т в год. В то же время три четверти общей протяженности внутренних водных путей РФ являются безальтернативными по своей сути, по ним перевозятся около 30% речных грузов и более 50% пассажиров.

По словам министра, современное состояние внутреннего водного транспорта характеризуется следующими показателями. Объем перевозок по прошлому году составляет 142 млн. т, грузооборот – 81 млрд тонно-километров, объем перевезенных пассажиров – порядка 13 млн. человек. Общая грузоподъемность флота сегодня составляет более 8 млн. т, численность – около 14 тыс. единиц. На внутренних водных путях расположено более 130 портов, а в отрасли работают порядка 100 тыс. человек.

Сегодня основными проблемами в речной отрасли являются, во-первых, существенные

«Принятие и реализация проекта Стратегия позволят масштабнее решать проблемы речного транспорта. Если сегодня не принять кардинальных мер по восстановлению отечественного речного транспорта, то в скором времени он просто прекратит свое существование».

«Сегодня складывается такая картина: железнодорожники получают миллиардные субсидии на пригородные пассажирские перевозки, началось субсидирование авиaperевозок, а речной транспорт, как говорится, опять «мимо денег».

Президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ) Александр Зайцев

РОДНЕЕ И БЛИЖЕ НЕТ НИКОГО

Все, кто работает с инспектором по кадрам Раисой Валерьевной Шадской, знают её как внимательную и заботливую маму 14-летней дочери. Они помнят, как зайчик (так Машу ласково называет Раиса Валерьевна) ещё совсем крохой приходила к маме на работу: рисовала, делала домашнее задание, а когда чуть повзрослела – помогала разносить документы.

Сейчас Маша уже взрослая, а значит – большая помощница. Живут Раиса Валерьевна с дочкой вдвоем, поэтому рассчитывать приходится только на свои силы, и всегда все делают сообща. Вместе убираются, пропалывают и поливают грядки в огороде, собирают урожай и хлопчот на кухне, где пекут пироги и делают заготовки на зиму...

– Маша обычно укладывает в банки огурцы, помидоры, чеснок, укроп... В общем, все, что необходимо, а я уже потом сама закатываю. У дочки сил пока не хватает, – рассказывает Раиса Валерьевна.

Семья Шадских живет в частном доме, и поддерживать тепло семейного очага приходится в прямом смысле слова. Для девочки не составляет труда принести дрова и уголь,

24 НОЯБРЯ – ДЕНЬ МАТЕРИ

В этот добрый и светлый праздник не забудьте поздравить и ещё раз сказать слова любви самым близким и родным людям на планете – своим мамам.



но печку растапливать ещё побаивается, поскольку та порой дымит. Чтобы этого избежать, нужна сноровка. А вот снег, который во время зимних бурь замечает тропинку к дому,

всегда по очереди расчищают.

Мама и дочь не только по хозяйству вместе хлопчот, но и отдыхать любят вдвоем. Неважно, какая на улице погода – жаркое лето или снежная зима,

они всегда найдут, чем занять себя на свежем воздухе. Летом в парке гуляют, на каруселях катаются. Зимой раньше всегда в огороде делали снежную горку, сами заливали её водой, а после катались на санках.

– В детстве Маша любила собирать пазлы, я всегда с удовольствием составляла ей компанию. Сейчас она повзрослела и, конечно, игры стали другими. Но иногда все равно подойдет, скажет: «Мам, помоги с игрой на ноутбук разобраться». Идем, разбираемся, – с улыбкой рассказывает заботливая мама.

Раиса Валерьевна с дочкой словно подружки: могут посоветоваться, посекретничать, да и подурчиться. Так, зимой часто играют в снежки и лепят в огороде большого снеговика. А раньше почти всегда наряжали к Новому году большую сосну, растущую возле дома.

Р.В. Шадская в пародостроительстве работает с 1985 года. Сразу после школы пришла копировщицей в конструкторское бюро. Позже окончила НГАВТ по специальности «инженер по эксплуатации». В середине девяностых стала инспектором по кадрам. С 2008 года ведет учет военнообязанных, а в последнее время выполняет ещё обязанности курьера.

Кем станет Маша – сказать сложно. Она сама ещё не определилась, на кого хотела бы учиться. Девочка любит животных, и ей нравится делать причёски, поэтому пока что выбор стоит между двумя профессиями: парикмахера и кинолога.

– Себя причёсывает, подружек, иногда с моими волосами пытается что-нибудь придумать, правда, у меня они короткие, косы уж точно не заплетешь, – смеется Раиса Валерьевна. – И собаку сейчас просит. Но понимает: чтобы стать кинологом, одной любви мало, надо ещё уметь дрессировать и заботиться о животном.

Маша учится в 8-м классе, конечно, время обдумать и все решить ещё есть. Но какую бы специальность для себя девочка не выбрала, она знает, что мама её всегда поддержит и будет помогать, чем только сможет.

P.S. Поздравляем всех женщин-матерей с праздником. Желаем счастья, здоровья, любви и ярких мгновений! Пусть дети не устают вас удивлять и больше времени проводят вместе с вами!

Василина
АЛЕКСАНДРОВА
Фото автора

Красивые мамы

*Красивые мамы,
на свете вас много,
В глаза вы глядите
открыто и прямо.
В какую бы даль не звала
нас дорога,
Нас всех провожает
красивая мама.*

*Мы маме так редко
приносим букеты,
Но каждый так часто
её огорчает.
А добрая мама
прощает всё это,
Красивая мама
всё это прощает.*

*Под грузом забот,
не сгибаясь, упрямо
Она выполняет свой долг
терпеливо...
Красива по-своему
каждая мама,
Любовью своей
материнской красива.*

*Нас в детстве она
забавляет игрушкой,
Порой мы о чём-то ей
шепчем счастливым,
Когда-нибудь, мама,
ты станешь
старушкой,
Но будешь по-прежнему
самой красивой.*

С. Богомазов

2013 год – Год охраны окружающей среды

«КОНТРОЛЬ УЖЕСТОЧИЛСЯ, НО МЫ СПРАВЛЯЕМСЯ»



С течением времени все больше внимания уделяется вопросам улучшения экологии и защиты окружающего мира. О том, какую роль в решении этих задач играет природоохранный флот ОАО «Иртышское пароходство», рассказывает заместитель начальника отдела охраны труда, окружающей среды и пожарной безопасности Владимир Владимирович Витютнев.

– Владимир Владимирович, сколько судов насчитывает природоохранный флот Иртышского пароходства и где они дислоцируются в период навигации?

– В этом году очисткой вод и утилизацией отходов занимались всего четыре судна из шести. Основное из них НСКПО-2 ежегодно стоит на Николаевском рейде, очищает сточные, нефтесодержащие воды и сжигает твердые отходы. ОС-2 курсирует на Омском рейде. Танкер ТН-722 обычно работает в Обской губе, где обслуживает северную группу судов. Нынче объемы работ у него увеличились, потому что в этом году судно-сборщик «Дудинка» не было сдано в эксплуатацию по ряду причин. Раньше «Дудинка» располагалась у Салехарда и здорово выручала. Сейчас двойную работу приходится выполнять ТН-722. Другой танкер ТН-684 работает на средней Оби в районе Ханты-Мансийского рейда.

– Когда суда-сборщики обычно приступают к работе, какова их задача и в какое время для них заканчивается навигация?

– Природоохранный флот вводится в эксплуатацию одновременно с дежурными судами. Так, ОС-2 приступает к работе в середине апреля, собирает сточные воды в затоне,

твердые отходы и доставляет все на очистку и утилизацию на НСКПО-2, который берется за дело в начале мая. По мере того, как сдаются в эксплуатацию остальные теплоходы, постепенно начинают работу другие суда природоохранного флота. Разоружаются всегда в числе последних. Так разоружение НСКПО-2 в этом году закончилось 13 ноября.

– Справляются ли с нагрязной природоохранные суда, и какой объем работы они выполняют?

– Запас мощности у нас есть, могли бы ещё больше отходов перерабатывать. Но в связи с тем, что требования растут, должны совершенствоваться и технологии. Хорошо бы подумать о модернизации природоохранного флота и оснащении его более современными установками. Что касается объемов, то, например, НСКПО-2 способно перерабатывать до 10 тысяч тонн нефтесодержащих и довольно большой объем хозяйственно-бытовых вод. Так, станция «Флора-10» под силу перерабатывать в час до 10 тонн нефтесодержащих вод, а станция «Сток-150» – 150 тонн хозяйственно-бытовых вод в сутки. По факту, по данным этого года НСКПО-2 переработало около 3,5 тысячи тонн нефтесодержащих и более 1800 тонн хозяйственно-бытовых вод за всю навигацию. Как видите, справляемся.

– Расскажите о требованиях, которые существуют при очистке сточных и нефтесодержащих вод.

– Контроль сбросов ведется довольно серьезный. Для работы НСКПО-2 разработаны разрешительные документы, которые утверждены правительством Омской области и Росприроднадзором. Согласно этим документам мы должны вести контроль

качества очистки сточных вод и мониторинг реки Иртыш в месте, где располагается судно. Контроль за очисткой хозяйственно-бытовых вод ведется по 9 показателям загрязняющих веществ: взвешенные вещества, сухой остаток, нефтепродукты, железо, нитраты, нитриты, СПАВ (синтетические поверхностно-активные вещества), азот аммония и хлориды. Так, например, нефтепродукты должны очищаться до 0,05 мг на литр, железо до 0,1 мг на литр, а хлориды до 9,8 мг на литр. Нормативы установили весьма жесткие, и выдерживаем мы их с трудом.

– С какими трудностями приходится сталкиваться при следовании установленным нормам, и в связи с чем они возникают?

– Когда в начале 90-х строились наши суда, для них действовали санитарные нормы очистки сточных вод. С принятием нового законодательства по охране окружающей среды в конце 90-х все изменилось. И, по сути, для судов установили нормативы наравне с береговыми очистными сооружениями. Поскольку Иртыш является рекой рыбохозяйственного значения, то и нормы сейчас установлены не санитарные, а именно рыбохозяйственные. Наши суда под эти нормы не строились и не испытывались, поэтому и возникают определенные трудности, но справляемся. В этом, конечно, главная заслуга экипажа, стабильно работающего на НСКПО-2 уже долгое время. Руководит процессом опытный командир Евгений Сергеевич Майоров. Сколько знаю, он всегда трудился на этом судне.

– Сколько теплоходов способны обслуживать суда-сборщики ежедневно, и какой объем работ они выполняют за всю навигацию?

– Все зависит от дислокации флота. По максимуму они могут обслужить за сутки около десяти теплоходов. В общем, по данным прошлого года НСКПО-2 обслужило чуть больше 200 судов, ОС-2 – 364, танкер ТН-684 – более 150, ТН-722 и «Дудинка» – по 107 и 123 теплохода. В этом году данные будут другие, пока я не готов их назвать. Одно могу сказать, что выросли объемы у танкера ТН-722, который помимо своей, выполнял ещё и работу «Дудинки», у него цифра точно увеличится.

– Когда для судов, выполняющих очистку вод и утилизацию отходов, начинается самый пик работы?

– На НСКПО-2 самый разгар начинается одновременно с разоружением: все теплоходы возвращаются в затон, и тогда же заканчивается работа нефтесодержащего комплекса, который тоже передает воду на переработку. Все суда природоохранного флота работают экипажным методом, потому что заявки на очистку вод и утилизацию отходов принимаются даже ночью.

– А если, не дай бог конечно, где-то поблизости от Омска произойдет разлив нефти, могут ли наши суда что-либо предпринять в такой ситуации?

– В пароходстве есть план по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, который распространяется на чрезвычайные происшествия крупных масштабов. Кроме того, на каждом судне имеются свои планы по предупреждению и ликвидации возможных разливов, которые могут случиться при эксплуатации теплохода. Для ликвидации разливов, носящих чрезвычайный характер, у нас заключен договор со специализированной организацией – аварийно-спасательным формированием

«Днепр», которое имеет все необходимые средства для локализации и ликвидации разливов: скиммеры и сорбент для сбора нефтепродуктов, распылитель сорбента и т.д. В свою очередь, мы также можем оказывать помощь: выставить боновое ограждение или предоставить природоохранные суда на случай разлива нефти и других чрезвычайных ситуаций. Такого, к счастью, ещё не было, но, в принципе, планом наши действия предусмотрены. Самое главное – ни в коем случае нельзя допускать разливов нефти. Ведь кроме того, что наносится величайший вред природе, предприятию может грозить штраф и возмещение ущерба, сумма которого, как правило, достигает просто астрономических размеров.

– И напоследок, 2013 год объявлен Годом охраны окружающей среды. В связи с этим проводились ли какие-нибудь дополнительные мероприятия?

– Природоохранная деятельность Иртышского пароходства не ограничивается работой природоохранного флота. На береговых предприятиях также проводятся мероприятия по охране окру-

жающей среды от отходов и выбросов, которые образуются вследствие работы заводских станков, установок, а также всех видов транспорта.

Дополнительных мероприятий в этом году не проводилось, сейчас мы работаем в штатном режиме. Почему утилизация отходов и выбросы загрязняющих веществ в атмосферу осуществляются в соответствии с утвержденными нормами. Так, например, пока котельная работала на мазуте – она существенно загрязняла окружающую среду, но с того момента, как была переоборудована под газ, ситуация улучшилась и мы достигли нормативов. Поэтому сейчас работа идет именно в штатном режиме.

Кроме того, ежегодно проводятся мероприятия по снижению уровня загрязнения окружающей среды во время неблагоприятных метеорологических условий, таких, как отсутствие ветра, смог... В это время на заводе снижаются нагрузки, а некоторые работы и вовсе останавливаются.

– Благодарю за беседу!
Интервью подготовила
А. НОВОШИНСКАЯ
Фото Р. РАМАЛДАНОВА



Судно-сборщик ОС-2 несет вахту на Омском рейде

«МЫ ЖЕЛАЕМ СЧАСТЬЯ ВАМ!»

Маргарита Васильевна родилась и выросла в Ярославле. Родители жили небогато. Отец Василий Деметьевич трудился на железной дороге, имел звание «Почетный железнодорожник». А мама Татьяна Фоминична работала на секретном оборонном заводе.

Из четверых детей Маргарита была старшей, жили дружно, выручая друг друга во всем. Ярким воспоминанием детства осталось празднование окончания войны: когда узнали о Победе, соорудили во дворе столы и всем миром, от мала до велика, отмечали этот светлый и долгожданный день.

В 1945 году Маргарита пошла в школу, окончила семилетку, мечтала стать юристом, однако в те времена, начиная с 8-го класса обучение было платным. На семейном совете было принято решение о том, чтобы Маргарита пошла работать, поскольку надо было помогать растить и воспитывать младших сестер и брата.

Так, в 1956 году её «университетами» стала Ярославская кордная фабрика, где девушка начала трудовой путь ученицей ровничицы, а уже через два года работала самостоятельно на станке и получала доплату за ученика. Она была очень способной и настойчивой и вскоре работала на 4-х станках при 3-сменном графике работы, и так в течение пяти лет. Согласитесь, не каждый мужчина это выдержит, а тут молодая девушка.

В 1961 году Маргарита поступила в Ярославский техникум легкой промышленности. Она «грызла» технические науки, стала молодым коммунистом, но до защиты диплома не дошло. Потому что ещё зимой 1957 года познакомилась с замечательным парнем Толей Малининым, который проходил воинскую службу. Все армейские годы они переписывались, а 29 декабря 1963 года стали мужем и женой. Маргарита вместе с супругом уехала в Омск, даже не забрав своих документов из техникума. Вот что делает пылкая и верная любовь!

На Омском ССРЗ она прошла трудовой путь в 31 год, начала работать судовым матросом, затем была нормировщиком. По окончании Всесоюзного Московского заочного речного техникума занимала разные должности – от техника по нормированию до экономиста по планированию. В её функции входила расценка нарядов станочного, слесарного, трубного участков одного из основных производственных цехов завода – механосборочного, который содержал огромное количество различного оборудования и отличался большой номенклатурой работ. Со всем этим Маргарита Васильевна успешно справлялась, её очень ценили и уважали, неоднократно избирали секретарем цеховой партийной организации.

Писать о Малининых отдельно не получается, их общий трудовой стаж в Иртышском пароходстве составил более 70 лет. Свои юбилейные дни рождения они отмечали в этом году: Маргарита Васильевна 2-го мая, а Анатолий Николаевич 2-го октября. В канун Нового года они отпразднуют знаменательную дату – 50-летие совместной жизни.



Анатолий Николаевич родился 2-го октября 1938 года в Кировской области. Своего отца Николая Николаевича, рабочего железной дороги, прошедшего финскую войну, он не помнит. Когда Коле было два с половиной года, а сестре – месяц, он ушел защищать рубежи Отечества. Стал связистом и, освобождая от фашистов Курск, погиб. Мама – Таисия Корниловна выращивала лён. За успехи в производстве льна в свое время имела много наград, в том числе в 1950 году была награждена орденом Ленина.

Окончив Ярославскую дорожно-техническую школу по специальности «электрическая сигнализация, централизация и блокировка» и отслужив три с лишним года авиационным радистом в армии, Анатолий приехал в Сибирь и устроился на Омский судоремонтный завод, которому посвятил весь свой трудовой путь продолжительностью в 42 года. Начало пути было на флоте, где он отработал 5 лет, в том числе 2 года – III помощником механика-радистом на рефрижераторе РФ-302. Судно доставляло продукты питания в Омск, Сургут, Салехард и др. В межнавигационный период он работал электромонтажником в электрощите. В 1964 году, отучившись в ШКС, Анатолий

стал электромехаником и был назначен I помощником механика по электрооборудованию-радистом на буксирный теплоход «Художник Шишкин». В те годы у А.Н. Малинина уже родился сын, и одну навигацию с ним на теплоходе была и жена с малышом. Первоначально доставляли до Ханты-Мансийска лес, а потом стали обеспечивать нефтеперевозки. Осенью 1966 года, возвращаясь из Сургута в Омск, их теплоход в числе других судов зазимовал в Большережье. Тогда было принято решение – отремонтировать судно во время зимовки. Руководили работами капитан А.Я. Беляев и механик В.П. Афанасьев. Судоремонт был выполнен в срок. А уже следующей весной А.Н. Малинина направили в Румынию для приемки теплохода «Черняховск» и его перегона до Измаила. Впоследствии это судно было приписано к Тобольскому заводу.

В 1967 г. Анатолий Николаевич перешел на берег, где верой и правдой отслужил в электромеханическом цехе 37 лет. Будучи электромонтажником, он уже через три года стал специалистом IV разряда, затем 14 лет работал судовым электромонтажником V разряда, а в 1984 г. А.Н. Малинину был присвоен высший, согласно ЕТКС, VI разряд.

За годы работы на предприятии он стал профессионалом высокого класса, постоянно повышал свой технический уровень, был бесшумным бригадиром в цехе, выполнял самые сложные работы на объектах судоремонта и судостроения. Если нужно было срочно сделать какую-то сложную работу, то обращались к нему, и Анатолий Николаевич выполнял её не только быстро, но и качественно. Работникам ОТК не было необходимости проверять правильность и качество его труда, ведь он был «мастер – золотые руки». Богатейший опыт и знания А.Н. Малинин передавал своим ученикам.

За многолетний и добросовестный труд А.Н. Малинин имеет медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту». Он был неоднократным победителем социалистического соревнования и ударником пятилеток, награжден ведомственными знаками: «Отличник речного флота», «Почетный работник речного флота».

Но главной его наградой на всю жизнь стала любовь женщины, с которой они прошли вместе по жизни 50 лет, – любовь Маргариты Васильевны. Благодаря ей он ходил на работу как на праздник, всегда с хорошим настроением, ухоженный и подтянутый. В свое время он тоже вступил в ряды КПСС, и на собрания они приходили вместе.

Малинины вырастили двоих достойных детей. Дочь закончила ИГАВТ, работала на Омском ССРЗ, сын – с дипломом Омского технического университета стал начальником КБ одного из известнейших станкостроительных заводов Стерлитамака.

Маргарита Васильевна и Анатолий Николаевич – любящие бабушка и дедушка, у них пятеро внуков, которые радуют своими успехами. А бабушка и дедушка души в них не чают и беспокоятся за каждого. В свободные же вечера они занимаются своими увлечениями. Маргарита Васильевна – прекрасная портниха и вязальщица, до сих пор с удовольствием выполняет эти работы. Кроме этого, и она, и Анатолий Николаевич очень любят книги, и их литературные пристрастия совпадают. Малинины прожили вместе полвека и 29 декабря 2013 года будут отмечать золотую свадьбу. Они давно доказали взаимную любовь, уважение, доверие и преданность друг другу.

Мы поздравляем вас, дорогие, с наступающим праздником и желаем здоровья на многие годы, счастливой жизни в окружении внуков и правнуков.

Наталья АВИЛОВА

НЕ ЧИСЛОМ, А УМЕНИЕМ!

(Окончание. Начало на 1-й стр.)



Лаборант Ирина Николаевна Сулейманова

С 15 ноября, разоружив счал, цех зачистки перешел на зимний режим работы. Но прежде начальник цеха Ю.В. Пестов поблагодарил всех за поистине самоотверженный труд:

– От прежнего состава из 43 человек в цехе осталось 27. Но работы при этом меньше не стало, наоборот, с наращиванием пароходством объемов перевозок только прибавилось. Поэтому коллективу пришлось поменять график и трудиться сутки – через двое. Режим напряженный, но люди выдержали. Основная доля по зачистке флота, в том числе и ручной, как в летний, так и в зимний периоды лежит на экипаже НЗС. Поэтому всему экипажу, и прежде всего старшему механику нефтеслужбы станции Николаю Николаевичу Дроздову, механику Александру Филипповичу Коростелеву, помощнику механика Александру Федоровичу Ведерникову, старшему машинисту Александру Павловичу Гутеневу – особая благодарность. Большое спасибо за ритмичную, без сбоев работу котельной механику котельной Сергею Ивановичу Гачкайло, сменным механикам Сергею Николаевичу Шабалину и Геннадью Владимировичу Лягу, а также операторам Зое Григорьевне Григорьевой, Нине Васильевне Винокуровой. Отлично справляются со своими обязанностями лаборанты Ирина Николаевна Сулейманова и Татьяна Викторовна Утехина, тракторист Семен Викторович Флотский... Перечислять можно долго, и поверьте, каждый из работников цеха достоин добрых слов.

Н. БУБЕНЧИК

Фото Р. РАМАЛДАНОВА

ПРИМИТЕ ПОЗДРАВЛЕНИЕ!

26 ноября 2013 года исполняется 50 лет со дня создания семьи ветеранов Иртышского пароходства Галины Анатольевны и Петра Васильевича Зубковых.

Галина Анатольевна 20 лет отдала работе с кадрами на Омском ССРЗ. Имея высшее педагогическое образование, она прошла путь инженера по подготовке кадров в учебном комбинате, мастера производственного обучения, заместителя и начальника учебного комбината.

Петр Васильевич 13 лет посвятил флоту и людям, работающим на нем. Он трудился на сухогрузных и буксирных судах, доставляя грузы в северные пункты бассейна. Позднее все годы своей работы отдал общественной и партийной стезе: начинал секретарем парторганизации ЦТЭ и дошел до заведующего отделом городского Совета народных депутатов. Общий стаж его работы 43 года.

Не каждой супружеской паре суждено рука об руку пройти тернистый жизненный путь. Люди отмечают золотую свадьбу в том случае, когда у них золотые сердца и ум. Этими качествами наши юбиляры обладают сполна.

От всей души поздравляем супругов Зубковых с юбилеем! Желаем здоровья на многие годы и счастливой жизни в окружении детей, внуков и друзей!

*Подходит свадьба золотая,
И годы бережно листая,
Вы вспоминаете, что было,
Что озаряло и влекло.*

*И вас нисколько не смущает
Снег седины и внуков стая,
И чувство прежнее ласкает,
И снова на душе светло.*

*Храни вас Бог! Храни, лелея
И ту далекую аллею,
И юность, что ещё милее
Через минувшие года.*

*Счастья и благополучия вам,
наши дорогие ветераны!*

Руководство и Совет ветеранов
ОАО «Иртышское пароходство»



«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.ircs.ru>
Редактор Н.И. ОЛЕНИЧЕНКО.

Адрес редакции:
г. Омск-24, пр. Маркса, 3, комн. 330.
E-mail: 114@ircs.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 25.11.2013 г.
Заказ 4252. Тираж 615.