



Публичное акционерное общество
Ленское объединенное речное пароходство

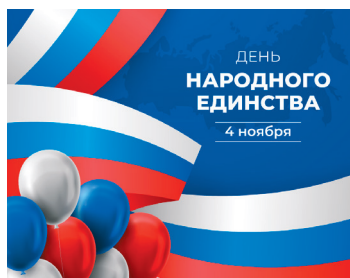


ЛЕНСКИЙ ВОДНИК

12+

Газета ПАО «ЛОРП» / Издаётся с 3 июня 1931 года

№11 (8217) 1 ноября 2025 года



ДЕНЬ
НАРОДНОГО
ЕДИНСТВА

4 ноября

**С ДНЕМ
НАРОДНОГО
ЕДИНСТВА!**

От имени руководства Республики Саха (Якутия) и от себя лично искренне поздравляю вас с государственным праздником — Днём народного единства!

Этот день важен для всех нас, для каждого россиянина и якутинина. Он воплощает мощь и стойкость нашей страны. Огромная сила заключена в нашем многонациональном народе и в каждом отдельном его гражданине. На протяжении веков мы строим свое государство, побеждая и двигаясь вперед.

Дорогие друзья! Пусть единство, вера в собственные силы и стремление к общим целям ведут нас к новым достижениям.

Уверен, что несмотря на все испытания великая Россия будет только крепнуть, а Якутия, как её неотъемлемая часть, продолжит поступательное развитие и движение вперед вместе со всей страной!

Желаю вам и вашим близким мира и благополучия, успехов и крепкого здоровья!

ГЛАВА РЕСПУБЛИКИ САХА
(ЯКУТИЯ) А. С. НИКОЛАЕВ

4 ноября — День народного единства, государственный праздник и официальный выходной день в России. В России его начали отмечать двадцать лет назад — в 2005 году. Праздничную дату установили в честь освобождения Москвы от польской шляхты в 1612 году и одновременно приурочили ко Дню Казанской иконы Божией Матери, исторически связанному с событиями 1612 года.

Из истории известно, что 4 ноября (по новому стилю) был объявлен государственным праздником еще в 1649 году, указом царя Алексея Михайловича. Поэтому можно считать, что эта дата не новая, а возвращение к старой традиции.

В 2025 году День народного единства выпал на вторник. Чтобы не разрывать выходные, субботу, 1 ноября, сделали рабочей. Воскресенье, понедельник и вторник — 2–4 ноября — будут выходными.

На терминале

В ходе рабочей поездки в Республику Саха (Якутия) заместитель руководителя Росморречфлота Ф. В. Шишляков посетил площадку грузового терминала Нижний Бестях.

На базе терминала реализуется проект мультимодального логистического комплекса, который соединяет водный, автомобильный и железнодорожный транспорт, обеспечивает перевалку грузов, в том числе наливных. На первом этапе текущая мощность терминала позволяет переваливать до 200 тысяч тонн грузов.

В ходе первого этапа реализации проекта создана причаль-

ная и береговая инфраструктура, введены 8,2 км железнодорожных подъездных путей от станции Нижний Бестях до территории терминала. Функционирует локомотивное депо для обслуживания маневровых локомотивов. Мощность железнодорожной инфраструктуры позволяет принимать и перерабатывать более 700 тысяч тонн грузов круглогодично.

Федор Валерьевич Шишляков и руководство терминала обсудили перспективы развития комплекса — к 2027 году планируется ввод в эксплуатацию терминала для наливных грузов.



Навигация завершена

Завершается навигация 2025 года. В этом году грузовые операции в Осетрово начались раньше обычных сроков на целых 9 суток. Первый этап навигации, «малые реки». На Амгу было завезено 9,4 тысячи тонн угля, на Вилюй 79,3 тысячи тонн различных грузов. В конце июля пошли первые грузы для Арктических районов — в Олекминске для ГУП ЖКХ отгрузили первые 2,3 тысячи тонн — в арктические районы, а всего отгружено нефтекотельного топлива для нужд ЖКХ, ЭТС и СНГС 53,5 тысяч тонн, из которых 41 тысяча — в районы Крайнего Севера. На Анабар и Оленек в Сангары был отгружен газоконденсат, на грузовом терминале в Нижнем Бестяхе первым встал теплоход «Капитан Орлов» направлением в Арктику.

В целом по пароходству в эту навигацию отправлено 1 миллион 189 тысяч тонн народнохозяйственных грузов, из них 328 тысяч тонн налива и 861 тысяча тонн сухогрузов.

Осетрово продолжает играть важную роль в отправке наливных грузов — всего за навигацию отгружено 94 тысячи тонн светлых нефтепродуктов, из Нижнего Бестяха отправлено 34,4 тысячи тонн. В связи с объявлением конвенции на Осетровской нефтебазе, которая продлилась 30 суток, несомненно, сроки отгрузки нефтепродуктов сдвинулись.

продуктов и 6,9 тысячи тонн НКТ. На Куйгинской нефтебазе выгружено 12,4 тысячи тонн, в Северном — 2,7 тысячи тонн.

Получателям Индигирской группы районов доставлено 27,3 тысячи тонн, основные пункты — Белая Гора, Чокурдах, Русское Устье и Оленегорск, в том числе 16,6 тысяч тонн нефтекотельного топлива. Пришедшие первыми рейсами «Ленанефти» не могли начать выгрузку на нефтебазах Чокурдаха и Белой Горы из-за больших уровней воды, ремонта ёмкостей, что привело к большому простоям.

На реку Колыма доставлено 79,2 тысячи тонн с морского направления и 4,1 тысячи тонн светлых нефтепродуктов, отгруженных с Лены. Также завезено нефтекотельное топливо в количестве 2,3 тысячи тонн. Длительные стоянки танкеров типа «Ленанефть» на нефтебазе Зеленый Мыс образовались из-за ожидания перевалки на флот Колымской судоходной компании, в связи с установкой счетчиков-массомеров.

Газокотельное топливо, которое накапливалось в Сангарах, отгружено в Арктику в количестве 11,3 тысячи тонн. В Юрюнг-Хая (Анабар)

доставлено 7,4 тысячи тонн, в Таймылыр (Оленек) — 1,9 тысячу тонн, столько же в Найбу и 0,1 тысячу тонн в Кюсюр.

С шахты Джебарики-Хая весь запланированный объем, в количестве 20 тысяч тонн, доставлен, с Зеленого Мыса на Яну уголь в количестве 10 тысяч тонн также доставлен — общий объем угля для Усть-Янского района составил 30 тысяч тонн.

22 тысячи тонн угля доставлено на Чукотку, на Индигирку плановый объем в 20,5 тысяч тонн угля доставлен, из них 13,7 тысяч тонн на Белую Гору, 3,6 тысяч тонн в Чокурдах и почти столько же, 3,2 тысячи, на Куберганя. Всего за навигацию перевезено 259,72 тысячи тонн «черного надежного золота».

С 12 сентября началось резкое падение воды на Индигирке. Лимитирующий пережат Сыпной Яр обмелел настолько, что была объявлена 77 статья КВВТ РФ. Флот встал. В результате, с согласия клиента, часть нефтепродуктов была переадресована на другие направления.

В целом в навигацию 2025 года выполнено 65 рейсов теплоходами «Демьян Бедный» и «Михаил



Светлов», обслужено около 9,5 тысячи человек.

Флот расставлен в плановые пункты отстоев. В Чокурдахе остались два буксира, баржа и плавкран, в Тикси две «Ленанефти» и две баржи.

Служба эксплуатации отмечает работу лучших экипажей — танкеры «Исидор Барахов», «Ленанефти-2054, 2064», ТО-1554, «Капитан Спиридонов», ТО-601, СПН-699, 701, 712, 722, буксиры ОТ-2035, «Капитан Каблуков», «Севан», «Рион», «Ульяна Громова» (экипаж кс Боровикова), сухогрузные теплоходы «Капитан Орлов», СОТ-1131.

Нынешняя ситуация на реках ещё раз подтвердила истину — лёгких навигаций не бывает.

В настоящее время ЛОРП готовится к грузовым перевозкам автотранспорта по маршруту Жатай — Тэхтюр — Жатай в сопровождении ледокола. Начало «ледокольных рейсов» — с первых чисел ноября.





Благодарность наставнику

Наставничество — это выполнение работником на основании его письменного согласия по поручению работодателя работы по оказанию другому работнику помощи в овладении навыками работы на производстве и (или) рабочем месте по полученной другим работником профессии (специальности) (ст. 351.8 ТК РФ).

Это определение из Трудового кодекса. Мы все знаем, что наставничество — это передача знаний и опыта сотрудником, который имеет соответствующие знания и опыт и ему поручено ими поделиться.

На таком производстве, как ЛОРП, оно было всегда — на судно приходят практиканты, которые по определению ничего не знают. Их приходится учить.

В Якутске, на состоявшемся заседании республиканской трёхсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений были объявлены лучшие наставники Года труда, работающие на предприятиях Республики Саха (Якутия).

Благодарственное письмо, за подписью Председателя Правительства РС(Я) К.Бычкова, было вручено Алексею Павловичу Кучумову, начальнику деревообрабатывающего цеха Жатайского судоремонтного завода ПАО «ЛОРП».

Заместитель председателя правительства РС(Я) Георгий Степанов, поздравивший Кучумова с высокой наградой, выразил особую благодарность за его профессиональный опыт, преданность делу и значительные достижения в развитии региона.

К его поздравлениям присоединились председатель Ленского баскомфлота, А.В. Возженников и заместитель Генерального директора по управлению персоналом ПАО ЛОРП В.В. Круглянко.

Будет «Стратегия развития»

Стратегия развития внутреннего водного транспорта до 2030 года, проект которой будет представлен на рассмотрение правительства РФ в октябре, обсуждалась на очередном Собрании членов Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ).

Как рассказал генеральный директор ПАО «ЛОРП» Сергей Ларионов, принимавший участие в собрании, авторы документа проделали большую работу, проанализировав состояние речной отрасли по всей стране за последние годы.

— С удовлетворением отмечая, что в Стратегию были включены наиболее острые вопросы, о которых я уже неоднократно говорил: это обеспечение гарантированных габаритов судовых ходов (при отсутствии которых суда идут с недогрузом или вообще не могут преодолеть некоторые участки), государственная поддержка речной отрасли (хотя бы в части компенсации процентных ставок по кредитам и особенно — в части судостроения), субсидирование пассажирских перевозок, причем не только из бюджетов регионов, но и федерального бюджета, по примеру железнодорожного и авиа-транспорта.

АПСРТ проведен анализ сложившейся ситуации по укомплектованию экипажей судов плавсоставом и обеспечению подразделений специалистами, в том числе и рабочими специальностями.



Общая укомплектованность кадрами основных профессий составила по плавсоставу в среднем по отрасли 78,8%, по специалистам рабочих специальностей 79,8%. Текущая персональная достигла 23,2%. Следует подчеркнуть неприятную тенденцию: с каждым годом недокомплект специалистами и текущая кадровая увеличиваются.

Но по информации Росморречфлота, в структуре Агентства функционируют 6 вузов с 22 филиалами, в которых по программе высшего и среднего профессионального образования обучаются 53325 студентов и курсантов, из них по плавательским

специальностям 31413 чел. Ежегодное число выпускников этих учебных заведений достигает 9,2 тыс. человек.

13 октября в ЯИВТ состоялась торжественная церемония «Посвящение в курсанты». В этом году от ПАО ЛОРП участие в церемонии принял А.В. Джанумов, начальник Службы безопасности судовождения.

В Якутском институте водного транспорта на сегодня обучается 554 курсанта, планируется выпустить к навигации 2026 года 129 специалистов. Борьбу за них надо начинать уже сегодня.



Плавкран Т-164 работал всю навигацию в районе Белой Горы. Место беспокойное — только выгрузили баржу с углем, подошел генеральный груз. Закончили выгрузку — привели баржу со строительными материалами. Навигация завершена, замечаний к экипажу нет. Уже несколько навигаций работает на кране механик Данилин Сергей Николаевич (на фото), в экипаже опытный крановщик Малашенко Егор Викторович, помощник электромеханика Винокуров Ньургун Федорович, практикант, моторист Ооржак Максим и повар Данилина Ирина Юрьевна.

На снимке: механик С.Данилин.

Рулевой моторист Донцов Иван Алексеевич работает в составе экипажа СК-2027, под руководством опытного капитана Мельника Микола Михайловича. Отработал уже две навигации, зарекомендовал себя положительно, да и ему самому понравилось на флоте. На следующую навигацию Иван пойдёт 3 кс-3мс. Вот именно так, собственными силами и надо выращивать специалистов, вот для чего и придумано наставничество.



Без работы не стояли

СК-2014 наш старейший теплоход проекта СК-2000, построен аж в 1978 году, в Осетрово. Но если посмотреть на его работу, он «фору» даст многим молодым. Капитан-1 м/с Станислав Иванович Евтихийев здесь уже 11-ю навигацию, пришел с буксиров, реку знает. Вышли после среднего ремонта,

первые рейсы на Амгу и Вилюю. Груз — уголь. После Нюрбы предстоял экспериментальный рейс до «жиганского» Бестяха. Дело в том, что к этому Бестяху надо «пробираться» протоками, выгрузку производить на необорудованный берег. Затем был рейс до Пеледуя, затем с Олекминска до Салдыкеля

почти два месяца вывозили технику «Газпрома». Был рейс с техникой на Ленск, выгружались после Олекминска на Даркылахе...

Возвращались завершающим рейсом из Осетрово, в районе Пеледуя пошел снег, начала падать температура. Всё, как обычно.

Капитан с удовольствием знакомит с экипажем. Механик Кармадонов Дмитрий Валерьевич пришел когда-то на теплоход, уже готовый к списанию, восстановил его и «держит» в хорошем техническом состоянии. Общеизвестно (и примеров масса), что как только на судне начинают механики часто меняться — всё, теплоход готовится к списанию.

Третий помощник, Федоров Гаврил Романович, окончил Якутский институт, работает уже довольно давно, человек старательный, с грузом умеет работать. Мотористы-рулевые, два брата-близнеца, оба под два метра ростом, настоящие работники. К концу навигации стали специалистами. Есть у кого учиться.

У Дины Николаевны Евтихийевой, повара, можно сказать, вся

трудовая жизнь прошла на флоте, рядом с мужем. Это один из факторов, кстати, который, как мне кажется, помогает «строить и жить».

— Прошлую навигацию мы работали на Якутской переправе. Работа однообразная и хотя тут каждая кочка знакома, рейсы короткие, нервов приходится тратить много — говорит капитан.

Понятно, только за один переход от Якутска до Нижнего Бестяха приходится расходиться с 12-ю парами. Назад идут они же. А моторки, а катера, а туман или дым... А пассажиры — это вообще самый беспокойный груз, особенно в дни праздников.

— С таким удовольствием вышел на транзит! Вспомнил лоцию верхнего участка, Шеки, до боли знакомую базу в Алексеевске, где начал свою трудовую деятельность. А когда работаешь с удовольствием, дело по-другому идет. Считаю, для нас навигация вполне удачная.

Что ещё нужно речникам? Мы и здесь, в тылу делаем большое дело, мы обеспечиваем жизнь жителей Арктики, а это много значит. Наша совесть чиста.

МАТЕРИАЛЫ ПОЛОСЫ ПОДГОТОВИЛ А.ПАВЛОВ



Механик Кармадонов



СК-2014



ИЗ ПЛЕЯДЫ «ОТЦОВ-ОСНОВАТЕЛЕЙ»

Э то о Евгении Леонидовиче Чистякове, которому 29 октября 2025 исполнилось бы 85 лет. Какая интересная, замечательная биография, которая может быть примером для любого речника.

Родом из села Покровка Амгинского района Якутской АССР. Окончил там же сельскую школу (теперь она носит его имя). Поступил в речное училище, в 1959 году окончил и сразу удача — трудовую деятельность начал третьим помощником капитана на морском буксире «Кронштадт». Моря, льды, Арктика, Индигирка, Колыма, настоящая романтика. Статистика говорит — до капитана человек должен «расти» 10 лет. Евгений Леонидович прошел этот путь в два раза быстрее — уже в 1964 году его назначают капитаном на грузовой теплоход СТ-908. Это «тяжелые» суда, иногда говорили, что это «школа мужества». И её, эту школу он прошел с честью. В навигацию 1968 года он приходит на свой любимый теплоход — буксир «Камчатка», на котором отработал до 1974 года. И в первый же год — «Лучший капитан-пом. механика МРФ». Москва оценила. Без аварий, всегда с планом, а ведь это теплоход-плотковод — огромный «хвост» за кормой. Мы помним, как он хотел сохранить «Камчатку» для потомков, но не получилось. 1970 год — первая награда, медаль, 1974 год — первый орден.

Возможно, останься он на мостике и дальше, стал бы Героем Социалистического труда, но жизнь повернула его на партийную дорогу.

11 сентября 1975 году его избирают секретарем партийного комитета Жатайского завода — так началась ответственная работа партийного руководителя. Про таких в те годы частенько говорили: «А, пошел по рукам...». Но Евгений Леонидович не отсиживался в кабинетах, не превратился в банального функционера. Это был энергичный, деятельный партработник. Потом он был добрый человек.

Все эти качества, большой трудовой опыт не остались незамеченными. В 1980 году Евгения Леонидовича пригласили на работу в Якутский областной комитет партии ответственным за организацию транспорта и связи. В эти годы Евгений Леонидович, как и положено, заканчивает Хабаровскую высшую партийную школу.

В 1984 году Евгения Леонидовича бюро обкома партии рекомендует директором Жатайского судоремонтно-судостроительного завода.

Тут необходимо упомянуть Юрия Васильевича Кайдышева, его одноклассника по ЯРУ, и просто друга. К этому времени он работал заместителем Предсовмина ЯАССР и не без его влияния состоялось это назначение.

Это были «золотые застойные» времена — ЛОРП тогда перевозил до 17 миллионов тонн, а Жатай был главной базой флота. Под руководством Евгения Леонидовича качественно и своевременно готовился флот к навигации, строилась серия БТК-600, велось жилищное строительство, производство товаров народного потребления, благоустраивался поселок Жатай. Завод становился одним из ведущих предприятий в отрасли речного флота России.

В 1987 году Евгений Леонидович был вновь выдвинут на партийную работу — он возглавил Октябрьский райком партии Якутска (ещё



был Ярославский), затем избирался первым секретарем Верхнеколымской районной партийной организации, работал председателем Верхнеколымского райисполкома. В период 1990–1992 гг. занимал государственные должности — председателя Госкомитета по транспорту и связи, первого заместителя министра, министра информатики, связи и транспорта Республики Саха (Якутия). Его деятельность стала многограннее и уже не только в сфере речного транспорта, но и других областях народного хозяйства.

В 1994 году Евгений Леонидович Указом Президента Республики Саха (Якутия) был назначен президентом Акционерной судовой компании «Ленское объединенное речное пароходство». Неоднократно избирался трудовым коллективом главой исполнительного органа общества. В эти трудные 90-е годы, предприятие сохранило свой потенциал, обновлялось новыми судами, наращивало объемы перевозок грузов, доставляя жизненно необходимые народнохозяйственные грузы, обеспечивая северный завоз. Пароходство расширяет географию перевозок — на Хатангу и Певек. На всех уровнях он отстаивал аббревиатуру предприятия — ЛОРП!

И именно тогда был решен вопрос на уровне правительства РС(Я) о праздновании 100-летия срочного пароходства, установлена стела на дамбе в Якутске, выпущена книга «Из века в век».

А ведь ситуация была критическая. Сам Президент, Михаил Ефимович Николаев высказался так: «Надо работать самим и уверенно зарабатывать средства».

Как заработать, он не пояснял. С предыдущей навигации дебиторская задолженность ЛОРПу составляла 10 миллиардов рублей, общая задолженность клиентуры за эту навигацию составила уже 72 миллиарда рублей. «Висели» долги шахты «Сангарская», ПО «Сахалесторг», «Якутцемент» (всего 2 миллиарда), «Водоканал», самый большой долг образовался у «Якутнефтепродукта» — порядка 37 миллиардов рублей. Долги «выбивали» через Госбанк, который садил должников на картотеку. Все финансовые и хозяйственные вопросы приходилось решать через бандитов. Для того, чтобы добиться отгрузки топлива с Ангарского нефтехимического комбината (тогда он принадлежал ЮКОСУ), туда повезли два чемадона наличных денег.

На 20 августа 1995 года дебиторская задолженность клиентуры перед ЛОРП составляла в ценах тех лет 94 миллиарда 795 миллионов рублей, без учёта прошлых долгов.

К концу навигации общая дебиторская задолженность составляла



114 миллиардов рублей — только администрация Усть-Янского улуса задолжала речникам более 14 миллиардов.

19 декабря на совещании в правительстве РС(Я) были обсуждены проблемы, вставшие перед АСК ЛОРП. Средняя зарплата была ниже, чем в среднем по республике. Было предложено (так сказано в документах) «самостоятельно разрешать проблемы — за счёт взаиморасчетов, сокращения штрафов...». Исполнительная дирекция и предприятия перешли с 1 декабря на 32-часовую неделю.

Но! В эти сложные времена началась реконструкция основного судоподъемного сооружения — Жатайского слипа. Построенный ещё в 60-е годы прошлого века, он уже не мог поднимать большинство судов

Как Евгений Леонидович со всем этим справился — одному ему ведомо. Да, время было такое...

Неоценимы его деловые качества — смотреть вперед, не останавливаться на достигнутом, думать о перспективах. В 2005 году сдан в эксплуатацию слип на Жатайском судоремонтно-судостроительном заводе. Это грандиозное инженерное сооружение и сегодня позволяет проводить модернизацию судов смешанного (река-море) плавания, продлевая их «жизнь» на 10–15 лет.

Благодаря настойчивости Евгения Леонидовича пароходство проводит производственную диверсификацию, позволяющую выпускать новые виды продукции. Особое внимание уделяется кадровой политике, привлечению молодых специалистов. По его настоянию, в 1999 году Новосибирская государственная академия водного транспорта открыла в Якутске свой филиал. Это позволило при-

влечь больше молодежи к профессии речника. Вообще, он очень трепетно относился к речному училищу, постоянно встречался с курсантами, я бы сказал, не по рангу, а по отношению с ними говорил. Это до молодого человека дорогого стоит. Может быть, мелочь, но мне вспоминается его задание, просьба, конечно — сделать чертеж флюгера на строящийся пароходский дом. Это не просто — надо и баланс веса сохранить, и площадь разнести. Но он до сих пор «крутится». Это снизу он маленький, а на самом деле полтора метра в высоту.

И об этих вещах он думал.

За многолетний добросовестный труд, большие заслуги и вклад в социально-экономическое развитие республики Евгений Леонидович удостоен званий Заслуженного работника народного хозяйства Республики Саха (Якутия), Почетного работника транспорта России, награжден орденом Дружбы народов, стал кавалером высшей награды Республики Саха (Якутия) — ордена «Полярная звезда», орденом Православной веры «Меценат», другими медалями и знаками отличия. Евгений Леонидович неоднократно избирался депутатом местных представительных органов власти республики, был примером для коллег по работе, любящим мужем, заботливым отцом и дедушкой.

Все проблемы он носил внутри, а это плохо. Может, поэтому Евгений Леонидович Чистяков рано ушел из жизни — 10 марта 2010 года.

Имя Евгения Чистякова теперь в истории Якутии. В его честь в Жатае, на «Аллее знаменитых речников» установлен мемориальный камень. В Москве, на Черневском кладбище, по решению Правительства республики установлен памятник великому труженику-якутянину. Будет, обязательно будет новый танкер «Евгений Чистяков». Мы все в это верим.

АЛЕКСАНДР ПАВЛОВ.

«Комсомольская» флотилия

Конечно, была такая на Лене. Первый «Комсомол» появился в 1938 году — так переименовали пароход «Межлаук» (был объявлен врагом народа). Спущен в 1965 году. 100- сильный винтовой теплоход (типа «Эстафета») «Комсомолец» построили в 1932 году, буксир водометный с таким же названием построен в 1968 году. В 1971 году теплоход «река-море» (проект 21–88) «Полоцк» был переименован в «Комсомолец Якутии». Именно на нем капитан Патратий Валерий Иванович стал Лауреатом премии Ленинского комсомола в 1976 году. Однотипный теплоход с постройки пришел с названием «Комсомольск» (назван как бы в честь города, но название комсомольское).

Один из буксиров осетровской постройки проекта Р-33 в 1974 году был назван «Усть-Кутский комсомолец». СОТ-1129 жигаловской постройки при приемке был переименован в «Жигаловский комсомолец». В 2003 году на Витиме в результате аварии был поврежден, после чего списан.

Между прочим, головная баржа-мазутница, построенная на Колчановском затоне в 1959 году, называлась «Комсомольская», правда, с 1963 она стала просто МН-1701, списана в 1988 году.

Были у нас колесные «молодогвардейцы» (несомненно комсомольцы), затем их названия перешли к современным буксирам типа РТ-600, но это уже другая история.

Сердечно поздравляем!

В октябре в коллективе Управления ЛОРП отмечали дни рождения Бурковского Михаила Борисовича, Лазарева Михаила Михайловича, Беленко Николая Владимировича, Тимофеевой Надежды Петровны.

16 октября свой пятидесятилетний юбилей отметил сдаточный механик ПДО ЖСРЗ Денис Александрович Томшин.

Дениса Александровича тепло поздравил Артём Юрьевич Ефимович, поблагодарил за работу, отметил его ответственное отношение, трудолюбие, опыт.

На заводе Денис Александрович с 2017 года.

Желаем всем здоровья, семейного благополучия, успехов в работе на благо родного предприятия.



М.М. Лазарев



М.Б. Бурковский



Н.В. Беленко



Н.П. Тимофеева

Вниманию акционеров ПАО ЛОРП

Для внесения изменений в информацию лицевого счета о зарегистрированном лице необходимо обратиться к регистратору АО «Республиканский специализированный регистратор «Якутский Фондовый Центр» (адрес: 677018, Республика Саха (Якутия), г. Якутск, пер. Глухой, д. 2/1) или к филиалам и трансфер-агентам регистратора.

Со всей необходимой информацией Вы можете ознакомиться на сайте регистратора www.ufc.ru или по телефону отдела работы с акционерами: (4112) 33-68-42. Бланки документов для заполнения размещены на сайте регистратора по адресу: www.ufc.ru в разделе «Документы для акционеров», стоимость оказываемых услуг в разделе «Прейскуранты».

Предупреждение! На основании новой статьи 52.1. Федерального закона N 208-ФЗ «Об акционерных обществах» от 26.12.1995 г. направление акционерам, которые имеют право голоса при принятии решений общим собранием акционеров и зарегистрированы в реестре акционеров общества, сообщений о проведении заседания или заочного голосования и (или) бюллетеней для голосования по почтовым адресам, указанным в реестре акционеров общества, может быть приостановлено обществом при одновременном соблюдении следующих условий:

1) в течение не менее двух лет подряд, непосредственно предшествующих дате принятия решения о приостановлении направления сообщений и (или) бюллетеней

для голосования, все сообщения о проведении заседания или заочного голосования и (или) бюллетени для голосования, направление которых в соответствии с настоящим Федеральным законом или уставом общества осуществлялось по почтовому адресу акционера, указанному в реестре акционеров общества, возвращались в общество;

2) направление сообщений о проведении заседания или заочного голосования и (или) бюллетеней для голосования в течение периода, указанного в подпункте 1 настоящего пункта, осуществлялось не менее двух раз;

3) последнее сообщение о проведении заседания или заочного голосования содержало предупреждение о возможности

приостановления направления сообщений и (или) бюллетеней для голосования по почтовому адресу, а также уведомление о праве акционера направить регистратору общества актуальную информацию о почтовом адресе акционера;

4) за пять рабочих дней до даты принятия решения о приостановлении направления сообщений и (или) бюллетеней для голосования регистратору общества не поступали актуальная информация об акционере, необходимая для направления таких сообщений и (или) бюллетеней для голосования по его почтовому адресу, либо заявление акционера о подтверждении актуальности информации, содержащейся в реестре акционеров общества.

Также в соответствии со статьей 43.1. Федерального закона N 208-ФЗ «Об акционерных обществах» от 26.12.1995 г. выплата акционерам, которые имеют право на получение дивидендов и зарегистрированы в реестре акционеров общества, объявленных дивидендов

в денежной форме может быть приостановлена обществом при одновременном соблюдении следующих условий:

1) в течение не менее двух лет подряд, непосредственно предшествующих дате принятия решения о приостановлении выплаты дивидендов, обществу возвращались денежные средства, перечисленные таким акционерам в качестве дивидендов;

2) перечисление обществом акционеру денежных средств в качестве дивидендов в течение периода, указанного в подпункте 1 настоящего пункта, осуществлялось не менее двух раз;

3) за пять рабочих дней до даты принятия решения о приостановлении выплаты дивидендов регистратору общества не поступили актуальная информация об акционере, необходимая для выплаты дивидендов в денежной форме, либо заявление акционера о подтверждении актуальности информации, содержащейся в реестре акционеров общества.

ПАМЯТИ ТОВАРИЩЕЙ

**БУШУЕВ
Александр Николаевич
(01.09.47–12.10.2025)**

Ушел из жизни замечательный человек, профессионал, ветеран ЛОРПа. Работу начал с 1968 года, уже в 1982 году назначен механиком танкера «60 лет Октября» Жатайской РЭБ. Затем переходит в Регистр, с 1997 старший эксперт Жатайского участка. За высокие показатели в труде награжден медалью «100 лет со дня рождения Ленина» (10.04.70), Почетный работник водного транспорта РС(Я), отмечен Почетными грамотами МРФ и другими ведомственными наградами.

Выражаем глубокие соболезнования родным и близким.



Пополнение флота

Так получилось, что у ЛОРП не осталось морских буксиров проекта С 07521, а нужда в них большая. К сожалению, не только у нас, с ними расстаются очень неохотно, хотя пермским заводом «Кама» построено было 33 единицы. Можно сказать, что нам повезло и удалось приобрести один из них. Это теплоход «Капитан Рыбалко», до 2023 года МБ-1211 (строительный № 311), построен в 1988 году. Класс М-СПЗ,5(ЛЁД30) А.

В настоящее время буксир находится в Архангельской РЭБ, проходит ремонт и готовится к перегону на Лену.

ФОТО С САЙТА «ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ».



Таковыми были события этой недели. Пишите, звоните, приходите...

Учредитель: публичное акционерное общество «Ленское объединенное речное пароходство».

Главный редактор Л.Р. Туктарова.

«Ленский водник» газета.

Зарегистрирована в Региональном управлении регистрации и контроля за соблюдением законодательства РФ о СМИ в РС(Я) Госкомитета РФ по печати. Рег. №55.

Адрес издателя и редакции:
677000, г. Якутск, ул. Дзержинского, 2.
Тел.: (8-4112)-40-80-09, добавочный 13-10
Факс: (4112) 42-00-11.
(с пометкой для редакции «ЛВ»)
e-mail: lorppress@lorp.ru

Печать произведена
Смик-Мастер. Полиграфия. 677008, РС(Я), г. Якутск, ул. Дзержинского, д.1, корпус 2, кв. 18

Набор и верстка материалов выполнены в редакции газеты.

День выхода:
первое число каждого месяца.

Тираж 100 экз.
Цена свободная.

