

# Ювелирная работа

■ Евгений Ивлев, крановщик ООО «Бийский речной порт», никогда не согласится сменить свою рабочую специальность на другую

■ Приятно, конечно, смотреть на мир свысока — в хорошем смысле слова. Но не это главное

стр. 2



# ...И домашний уют

■ У каждого судна, наверное, свой характер, который во многом определяется личностью капитана и особенностями экипажа

■ Но было что-то еще — то ли запах домашней еды из камбуза, то ли цветы в горшках, украшающие рубку...

стр. 3



## «Территория смыслов»: парад идей и талантов

С 14 по 20 августа в рамках Всероссийского молодежного образовательного форума «Территория смыслов на Клязьме» впервые была проведена смена «Молодые специалисты транспортной отрасли», в которой приняли участие студенты Сибирского государственного университета водного транспорта. Цель форума — создание условий для самореализации и формирование профессиональных сообществ.

### Участники форума

Молодые специалисты транспортной отрасли со всей страны провели насыщенную неделю, включающую интенсивную образовательную программу, тематические площадки, тренинги, конкурсы молодежных проектов, выступления экспертов и спортивные мероприятия.

В формате форсайт-сессий и панельных дискуссий с участниками форума общались министр транспорта Максим Соколов, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский, помощник президента России Игорь Левитин, советник президента России Александра Левицкая, заместитель мэра Москвы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы Максим Ликсутов, первый вице-президент РЖД Александр Мишарин, директор департамента маркетинга ПАО «Аэрофлот — российские авиалинии» Михаил Фандеев, первый заместитель генерального директора ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов, генеральный директор аэропорта Толмачёво Евгений Янкилевич, председатель общественного совета Министерства транспорта РФ Михаил Яковлевич Блинкин.

### Инновационные идеи

Традиционно на форуме проходил Всероссийский конкурс молодежных проектов. Участники представили свои социально значимые идеи. От СГУВТа было заявлено три работы. Первый проект А. Носенко: «Создание новой многоцелевой платформы для перевозки грузов и пассажиров по воде». Его работа затрагивает проблему морального и технологического устаревания судов и больших вложений для их модернизации и обслуживания. Александр предложил создать платформу, в которой будут объединены все существующие на данный момент технологии: использование композитных материалов, модульное построение судна, применение водородной либо газовой силовой установки, внедрение полноценного автопилота, способного управлять судном без участия человека, и др.

Второй проект М. Синицына: «Притоки и малые реки в проектах индустриального освоения северных территорий Сибири».

Окончание на стр. 4

# На вахте

## речники Обского бассейна

Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№ 6

31 августа 2017 года

## «Здоровья, оптимизма и побольше хорошей работы»

1 сентября ведущему проектному институту отрасли — ЗАО «Сибречпроект» — исполняется 70 лет

У «Сибречки», как ее по-свойски когда-то называли проектировщики, богатая история с географией. За семь десятилетий сотни объектов построены по всей стране, но особый вклад проектировщики внесли в освоение Севера. Во времена СССР точкой приложения сил стал почти весь мир: Южная и Центральная Америка, Африка, страны Ближнего и Дальнего Востока. А как сегодня живет институт? Об этом мы говорим с его директором Алексеем Вячеславовичем Егоровым.

— Нетрудно догадаться, что последние десятилетия в биографии коллектива были не столь триумфальными, как 70–80-е годы...



— Безусловно. Если прежде работа строилась на основе плана, который формировался в Москве, то сегодня рыночные условия формируют нашу повестку дня. Мы постоянно отступаем от каких-то правил, переориентируемся в связи с объективными условиями. Бытует мнение, что на нашу отрасль, как и на другие, повлияли только масштабные структурные изменения в экономике страны в минувшие десятилетия. Но это не совсем точно. Да, сегодня объемы перевозок и развитие инфраструктуры на речном транспорте Сибири в разы уменьшились по сравнению с 70–80-ми годами. Но произошло это прежде всего потому, что процесс пионерного освоения нефтегазовых районов Севера уже позади. Многие из транспортной инфраструктуры построены в прежние годы, да и доступность территорий другими видами транспорта повысилась.

В те годы только причалов проектировалось и строилось в десятки раз больше, чем сегодня. Правда, сейчас многие из этих объектов морально и физически устарели. Многие требуют капремонта и даже замены. А вот здесь сказались те самые рыночные структурные изменения: заказчики считают деньги, проще говоря, экономят на всем и тянут с ремонтом и модернизацией до последнего. Да и грузопотоки изменились. Новые порты с большой складской базой не нужны, грузов дли-

тельного хранения стало меньше. — И пакет заказов соответственно изменился? — И да, и нет, мы проектируем причалы для нефтяников и газовиков, перерабатывающих компаний. Но большинство этих причалов сегодня не имеют признаков капитального порта: минимизированы по складским площадям, на территории почти нет зданий. Правда, стало больше автоматизации, стала более совершенной связь... На пассажирских причалах — новые подходы к антитеррористической безопасности, доступности для инвалидов. — Ситуация в экономике меняется. Вы это ощущаете? — В 2000-е годы мы несколько воспряли: появились заказы на проектирование пассажирских причалов: в Селиярово, Ханты-Мансийске, Салехарде, Сургуте. Возникла потребность в развитии городских набережных в Сибирском регионе. В широком смысле география наших проектов идет вслед за экономикой России. А сейчас в ней преобладает восточный вектор. Вот и мы пришли на Зею, в Амурскую область. Точнее, вернулись. Здесь по нашему проекту строится причал Амурского газоперерабатывающего завода, заказчик — «Газпром». Ну а кроме того, мы постоянно присутствуем в Тюменской и Томской областях, Якутии.



География объектов ЗАО «Сибречпроект» за всю историю существования института

### ЭТО ЛЮБОПЫТНО

В советское время коллектив института занимался проработкой проекта переброски сибирских рек в Среднюю Азию. Работа проведена огромная, но идея так и осталась на бумаге. И многие специалисты считают, что это к лучшему.

### ИЗ ИСТОРИИ

- Новосибирское отделение Государственного института проектирования и изысканий на речном транспорте «Гипроречтранс» Министерства речного флота СССР образовано на основании постановления Совета министров Союза ССР от 1 сентября 1947 года.
- Коллективом института разрабатывались проекты по транспортному освоению водохранилищ, многих тысяч километров новых водных путей, в частности, на реках Камчатка, Лена, Енисей, Агане, Оби.
- По проектам «Сибгипроречтранса» были построены крупные речные порты в Томске, Новосибирске, Нижневартовске, Тюмени, Сургуте, Сергине, Лабитнангах, Уренгое, Дудинке. Появились десятки ведомственных причалов в нефтегазовых районах Сибири — в Стрежевом (Томская обл.), Нефтеюганске (Тюменская обл.), на реках Вах, Васюган, Аган, Казым и др.
- В Республике Киргизия — на озере Иссык-Куль в г. Рыбачье (Балыкчы).
- По проектам института созданы и реконструированы судоремонтно-строительные заводы и отстойно-ремонтные пункты в Новосибирске, п. Самусь (Томская обл.), Сургуте, Тюмени, Омске, Осетрово (Иркутская обл.), Жатае и Олёмкинске (Республика Саха-Якутия), Семипалатинске и Павлодаре (Республика Казахстан).
- Довольно широк перечень набережных и берегоукреплений: Новосибирск, Тюмень, Нижневартовск, Сургут, Ханты-Мансийск, Томск, Салехард, Красноярск, Тобольск, Урай, Уват и многие другие.
- По проектам института построены инженерные сооружения защиты от затопления и подтопления паводковыми водами (в том числе объекты повышенной ответственности в Якутске и Новокузнецке).
- Построены речные вокзалы в комплексе с гостиницами в Новосибирске, Барнауле, Ханты-Мансийске, Семипалатинске, Салехарде.
- Все годы «Сибречпроект» занимался проектированием объектов жилья и социальности в Новосибирске: лабораторный корпус Новосибирского института инженеров водного транспорта (ныне Новосибирский государственный университет водного транспорта), больница водников Обского бассейна, ПТУ речников, здание Управления Западно-Сибирского речного пароходства.
- Много сотрудников и ветеранов предприятия проживают в домах, построенных по проектам института. К числу достижений последних лет могут быть отнесены проекты перевалочного порта на р. Лене в связи с выходом железной дороги на г. Якутск, проект реконструкции Новосибирского шлюза, рабочий проект защитных сооружений от затопления г. Ленска.
- Сотрудники и ветераны предприятия обеспечиваются материальной поддержкой в оплате лечения, отдыха, учебы и услуг детских дошкольных учреждений. Действует программа помощи в обеспечении молодых специалистов жильем.

Окончание на стр. 4



Владимир Кноль:

# «Работайте, будьте инициативными, а мы вам поможем!»



Фото на память: председатель Совета директоров АО «Томская судоходная компания» Владимир Антонович Кноль с молодежным профсоюзным активом

**П**редседатель Совета директоров АО «Томская судоходная компания» Владимир Антонович Кноль встретился с профсоюзным молодежным активом, чтобы ответить на вопросы, которые сегодня интересуют молодых работников предприятия. О том, как прошла встреча, рассказала председатель профсоюзной организации Любовь Викторовна Печкина.

В самом начале встречи Владимир Антонович спросил у молодых людей, как лучше построить общение. Председатель молодежной комиссии Мария Захарова назвала темы: участников встречи интересует, как будет развиваться судоходная компания, по каким направлениям и как руководство планирует вести молодежную социальную политику.

## «Кто владеет грузопотоками, тот владеет ситуацией»

— Давайте начнем с истории, — предложил Владимир Антонович. — Вы пришли, когда предприятие уже работало на полную мощность, а через какие трудности пришлось ему пройти, чтобы стать лидером отрасли, знают не все.

Начало 1990-х годов стало для России временем больших перемен. В 1991 году был принят закон «О приватизации государственных и муниципальных предприятий», и в 1992-м Россия начала переход к рыночным отношениям. Именно этот момент стал отправной точкой становления компании. Хотя еще в 1990 году Владимир Антонович Кноль, новый начальник порта, представил в Минречфлота план акционирования в порядке эксперимента, но план этот был в резкой форме отклонен. Два года спустя акционирование все же было проведено. Томский порт вышел из состава Западно-Сибирского речного пароходства. Перед руководством стояла задача либо сохранить целостность предприятия, либо раздробить его на несколько мелких. Коллектив принял единственно верное решение — сохранил предприятие как единое целое. Но далось это нелегко: начинали с 8 теплоходами и несколькими баржами, добычи песчано-гравийной смеси. Но постепенно, выкупая фонды пароходства, наращивали производственную и клиентскую базу, а в кризисные годы, адаптируясь к новым условиям, развивали компанию. Сегодня это уже многопрофильное предприятие, которое занимается транспортировкой гру-

зов, пассажирскими перевозками, добычей и переработкой песчано-гравийной смеси, погрузо-разгрузочными работами.

В годы становления логистика была практически на нуле, сегодня создана эффективная система, которая позволяет контролировать основные грузопотоки. Мы добились высокого уровня транспортно-логистической, но нельзя останавливаться на достигнутом. Необходимо совершенствовать эту систему и развивать, для того чтобы статус лидера Западной Сибири оставался за нашим предприятием.

— Кто владеет грузопотоками, тот владеет ситуацией, — подчеркнул Владимир Антонович. — Это дает возможность предприятию стабильно работать.

Сегодня в компании планируют производственную деятельность на три года, а не на год, как раньше. Это удобно всем — и клиентам, и компании.

Все это — современные подходы к бизнесу, грамотное управление производством, внимание к социальным вопросам — позволило компании стать лидером отрасли, что подтверждают многочисленные награды федерального уровня.

Алексей Немеровченко, заместитель начальника связи и компьютерных систем, спросил, как видит руководство компании перспективу развития на ближайшие 15 лет.

Председатель Совета директоров подчеркнул: главное — обновление основных фондов. Много средств уходит на поддержку в рабочем состоянии флота и механизации, но существует предел, и поэтому необходимо предусмотреть постепенное обновление парка судов и механизации.

## К вопросу о жилье

Тема жилья для молодежи всегда была в числе приоритетных. Виктор Попович спросил: рассматривает ли руководство вопрос о помощи молодым семьям при ипотечном кредитовании?

Владимир Антонович напомнил, что сейчас компания компенсирует плату за аренду жилья молодым специалистам, и предложил молодежи дополнить этот список.

В настоящее время банки идут на снижение ипотечных ставок до 10–9%. Руководство компании готово рассмотреть вопрос по оказанию посильной помощи сотрудникам по ипотечному кредитованию. В особых случаях возможен индивидуальный подход, например, чтобы закрепить за компанией ценного специалиста.

## Слагаемые карьеры

Молодежь всегда интересуется вопросами карьерного роста. Отвечая участникам встречи, глава компании подчеркнул:

— Работайте, вникайте, не замыкайтесь на своем отделе, интересуйтесь делами всего предприятия. Инициатива приветствуется, занимайтесь самообразованием. Нам нужны хорошие специалисты, любое предприятие заинтересовано в знающих, творчески мыслящих кадрах. Но мы не только заинтересованы — мы помогли и будем помогать таким ребятам. Главное — желание самих молодых людей развиваться. Так что вам и карты в руки: будет личный рост, будет и должность выше, и зарплата.

Когда разговор зашел об образовании, председатель Совета директоров подчеркнул, что в современных условиях, если специалист стремится к карьерному росту, он должен пополнять свой интеллектуальный багаж, повышать уровень экономических знаний, приобретать управленческие компетенции. Руководство компании готово помочь получить дополнительное образование.

На протяжении ряда лет предприятие проводит праздник открытия навигации, профсоюзный актив в числе ведущих организаторов мероприятия. В конце встречи Владимир Антонович предложил:

Окончание на стр. 4

## ЦИФРЫ И ФАКТЫ

14 человек получают компенсацию за аренду съемного жилья в размере 5 000 рублей в месяц.

Оказывается единовременная материальная помощь молодым специалистам после окончания учебных заведений в момент трудоустройства: после окончания вуза 10 000 рублей, после окончания техникума 7 000 рублей.

Оказывается материальная помощь при вступлении в первый законный брак в размере 10 000 рублей.

При рождении ребенка молодым семьям оказывается единовременная помощь в размере 15 000 рублей.

При получении всех уровней образования оплачиваются учебные отпуска и отпуск для защиты дипломных работ.

Оказывается единовременная помощь уволенным с воинской службы по призыву и принятым на прежнее место работы в размере 20 000 рублей.

## СВОЕГО ДЕЛА МАСТЕР

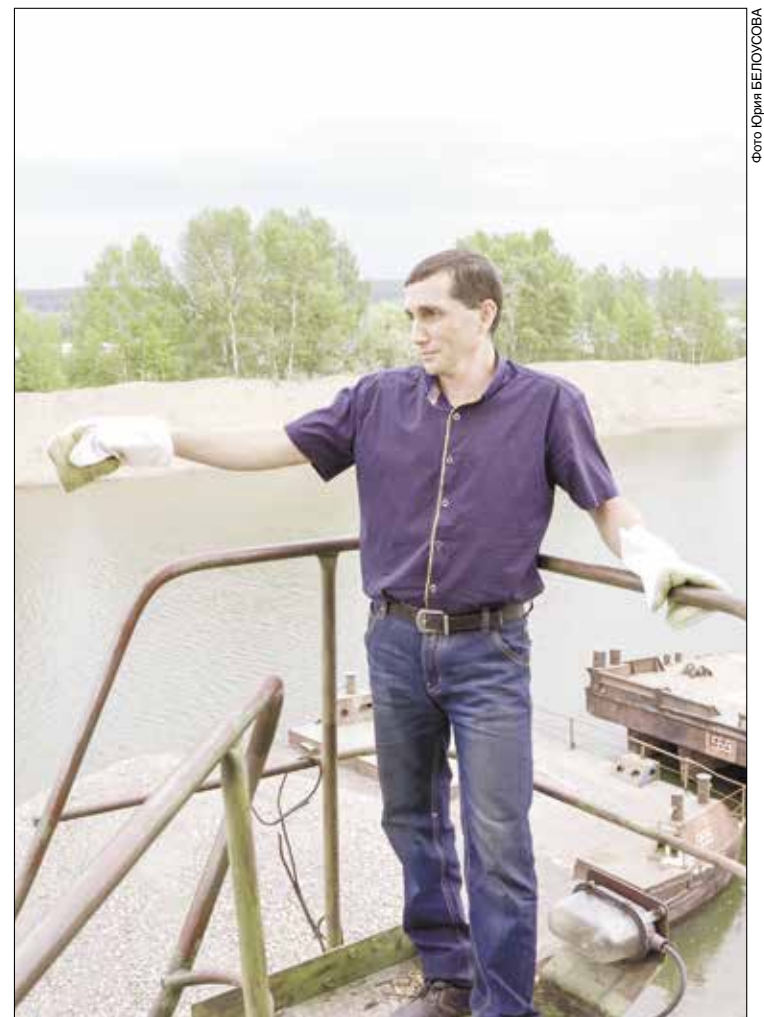


Фото Юрия БЕЛОУСОВА

## Ювелирная работа

**Е**вгений Ивлев легко и быстро взбирается по металлическому трапу на первый, скажем так, этаж портального крана. Я карабкаюсь за ним, проклиная свою идею поспинать сверху. Как бы не навернуться! Испачкаться в мазуте я уже не боюсь.

И вот мы наверху. Настроение получше. Какой воздух! И свежий ветер с реки. В заводских цехах такого воздуха нет.

Теперь понятно, почему Евгений Ивлев, крановщик ООО «Бийский речной порт», не согласится сменить свою рабочую специальность на другую. Во всяком случае, добровольно. Приятно, наверное, смотреть на мир свысока — в хорошем смысле слова. Но не это главное.

— Мне в порту комфортно работать. Во многом благодаря тому, что здесь дружный коллектив, — рассказывает Евгений Леонидович. — Когда я пришел сюда, меня очень хорошо приняли. Помню механика Сергея Анатольевича Бжитского, он тогда стал начальником участка. Мастер своего дела! Я многому научился у Павла Михайловича Селина. Он в порту 50 лет отработал, в трудовой книжке только одна запись. Редкий случай ведь! Искренне благодарен нынешнему руководству за то, что сохранили и коллектив, и порт.

Евгений пришел в порт простым рабочим, начальник участка предложил выучиться на крановщика. Тогда разрешалось иметь удостоверение «башенника» (башенный кран, работающий на строительстве) и работать на портальном кране. Тем более крановщиков для портальных кранов в городе не готовили. Так вот, ни дня не проработав на башенном кране, Евгений с корочками «башенника» сел в кабину портального. И не жалеет! Хотя общеизвестно, что работа крановщика в порту интенсивнее и требует ювелирной виртуозности. Многие «башенники», из тех кто приходил в порт, возвращались на свои стройки. В порту нередко прихо-

дилось работать по ночам, требуются скорость и сверхточность. Не каждому это пришлось по душе.

Что такое для крановщика сверхточность?

Когда Евгений впервые сел в кабину крана, кроме КамАЗов и ЗИЛов машин не было, а сейчас приезжают небольшие машины вроде «Газелей». Грейфер сам больше, чем вся машина вместе с кузовом. Нужно ее загрузить так, чтобы не «прибить». Ковш берет 10 тонн, а ей надо всего тонну. А как набрать нужное количество? Это опыт.

— Бывает, и чуть недогружаем, и чуть перегружаем — мы же не автоматы. Но все в итоге делается как надо. И тогда весовщик очень доволен! Особенно когда загрузили с точностью чуть ли не до килограмма... — улыбается Евгений.

Еще крановщики должны уметь ремонтировать свои краны. А что с ними случается, определяют по звуку. Чего уж тут удивляться? Как и в судовом хозяйстве, обновления техники скорее мечта. Самому молодому крану 27 лет. И основной ремонт крановщики планируют на зиму. И все-таки, несмотря на все сложности, а особенно на низкую водность в этом году, Евгений Ивлев не теряет бодрости духа: коллектив сохранили, предприятие работает.

Юрий БЕЛОУСОВ,

Бийск — Новосибирск

## СПРАВКА

Евгений Леонидович Ивлев был принят на работу в Бийский речной порт 26 апреля 2000 года рабочим погрузчиком, с 3 мая 2000 г. — крановщик портального крана. В 2013 году был награжден почетной грамотой администрации города Бийска. Неоднократно награждался почетными грамотами предприятия и денежными премиями за выполнение и перевыполнение плана.



ВETERАНЫ

# Надёжная закалка

**У** Леонида Гаршина, ветерана отрасли, жизнь настолько богата эпизодами, в том числе и необычными, что каждый из них мог бы стать сюжетом для приключенческого романа. Из-за нехватки места мы расскажем лишь о некоторых.

## Робинзон на шлюзе

В 1984 году Леонид Гаршин стал главным инженером шлюза. И наверное, сразу вспомнил историю, которая произошла с ним во время первой производственной практики. А дело было так. Первую практику Лёня проходил тогда на СТ-227, приписанном к Барнаулу. Судно перевозило зерно. Зерна было много — в те годы шло освоение целинных земель. В районе Малетинской протоки заклинило винт от попавшего в него топляка. Поломка оказалась серьезной: сломались две лопасти винта. На помощь подошла самоходка СТ-216 немецкого производства. Пока капитаны общались, любознательный практикант Лёня Гаршин решил ознакомиться с главным двигателем самоходки. Долго изучал, восхищался, а когда вышел из машинного отделения, увидел, что самоходка отчалила от СТ-227 и взяла курс на Новосибирск. Лёня умолял, чтобы капитан вернул его на судно, где он проходил практику, но капитан рассмеялся и высадил практиканта на шлюзе. Новый Робинзон соорудил шалаш и провёл в нем длинную и холодную ночь. Тогда он и представить не мог, что через много лет станет главным инженером шлюза. Такое вот приключение, в чем-то даже и судьбоносное...

## Сибирь лучше

Леонид Яковлевич Гаршин родился 26 апреля 1937 года (ему исполнилось 80 лет) в небольшом городке Салаир Кемеровской области. В семье было пятеро детей, и все мальчишки. В 1956 году поступил в Новосибирское речное училище. После училища его распределили на земснаряд, в 1964 году вырос до командира-механика. Затем был другой земснаряд, и тоже совмещение должностей. Заочно закончил НИИВТ и получил диплом инженера-судомеханика. Кроме того, был награжден бронзовой медалью ВДНХ.

Интенсивная работа, трудные вахты не прошли даром — здоровье расшаталось, врачи посоветовали сменить климат, и отправился Леонид Яковлевич в Котовск Тамбовской области. Но не к душе пришелся город, потянуло назад, в Сибирь. Поделился планами с директором, тот был вне себя от возмущения. А тут еще трагедия для всей страны: погибли космонавты Добровольский, Волков и Пацаев.

Хорошо помнит, как казнил себя: «В стране такое горе, а я, сволочь, убегаю с завода, будто дезертир трудового фронта».

Потом, правда, поразмыслив, успокоился. В конце концов, не на диване же он собирается лежать, а работать по своей главной профессии. А когда работа к душе, от нее и пользы больше Родине.

## Митинговать или работать?

Пришел Леонид Яковлевич на ремонтно-механический участок

бассейна пути заместителем к Николаю Петровичу Тютрюмову, там же работал другой заместитель начальника участка Павел Михайлович Волошин.

— Замечательные люди, замечательные специалисты. Их надо обязательно в статье отметить, — вспоминает Гаршин. — Мы с ними построили склад для оборудования земснарядов, механический и котельно-сварочный цех, гараж... Где это все сейчас? Даже думать не хочется.

Инженерная практика Леонида Яковлевича такая, что хватит на целую студенческую группу: строил катера для изыскательских партий (объехал немало заводов, чтобы найти то, что надо), плавучий грунтопровод...

А в 1984 году направили его на Новосибирский шлюз главным инженером. К концу 80-х все «закипело». Время было аховое: то начальников с утра до вечера выбирали (при Гаршине шесть их сменилось), то сокращали всех подряд, то рукавицы для рабочих вдруг стали супердефицитом... Но главное — возникла опасность, что, пока народ митингует, шлюз совсем придет в негодность, а это уже катастрофа.

Вместе с другими руководителями Леонид Гаршин боролся за капитальный ремонт шлюза. Объехал полстраны, чтобы ознакомиться с лучшими техническими образцами. Во многом благодаря ему выбрали оптимальный вариант реконструкции плоскоопускных ворот и построили стационарную компрессорную станцию. И это лишь малая часть эпопеи по капремонту шлюза.



фото Юрия БЕЛОУСОВА

## «Ты пиши, а деньги я буду искать»

Семья радовалась его успехам. Его супруга, Тамара Александровна, проработала 33 года в Управлении Западно-Сибирского речного пароходства, в том числе в должности начальника УРСа. Она занималась обеспечением всех, кто работал на реках бассейна. Гаршины воспитали двух дочерей, младшая, Вероника, пошла по стопам родителей — связала свою

судьбу с водным транспортом.

Несколько лет назад заинтересованные люди решили написать книгу о выпускниках Новосибирского командного речного училища имени Дежнева. Когда стало ясно, что финансирования не будет, работа над книгой остановилась. Гаршин сказал одному из авторов: «Ты пиши, а я буду деньги искать». И нашел! В этом весь Леонид Яковлевич. Человек флотской закалки.

Юрий БЕЛОУСОВ

# Цветы в рубке

**У** каждого судна, наверное, свой характер, который во многом определяется личностью капитана и особенно — членами экипажа.

На борт РТ-673 я поднялся, когда теплоход стоял у погрузочной площадки в ожидании своей очереди. И сразу почувствовал, что окунулся в особую домашнюю атмосферу. Ну, проходя в помещения, разуваться приходится на большинстве судов. Речники в этом отношении народ строгий. Но было что-то еще — то ли запах домашней еды из камбуза, то ли цветы в горшках, украшающие рубку...

## Рубка

А может, сам капитан, Виктор Николаевич Муравьев, настраивал на домашний лад? Человек спокойный, доброжелательный. Хотя что касается работы, тут строгая дисциплина и полный порядок. На положенном месте все нужные документы. Их, конечно, никто не штудирует с утра до вечера, но один вид заставляет относиться к делу ответственно.

Виктор Николаевич Муравьев рассказывает, что этот рейс в нынешнюю навигацию уже пятый. Если до сих пор водность была более-менее, то в этот раз с полной осадкой не пройдешь (разговор этот был во второй половине июля). Придется работать с перепазуками. Потеря времени. А тут еще ожидание погрузки.

— Хочется скорее загрузиться и отправиться в рейс, — говорит Виктор Николаевич. — И сразу после провести уборку на судне.



Хозяйка камбуза Ольга Николаевна Муравьева

фото Юрия БЕЛОУСОВА

## Экипаж

Виктор Николаевич с гордостью показывает машинное отделение. Чистота здесь образцовая.

— Сам теплоход 1971 выпуска, но ходит. Следим за ним. Экипаж стабильный, знает все о своем судне, делает все вовремя. Если так относиться к делу, теплоход будет работать еще дольше.

Он перечисляет всех, кто есть на борту: сменный капитан — механик Виктор Александрович Курмыгин, рулевые-мотористы Владимир Игоревич Литвенко, Михаил Николаевич Хомиченко, а Антон Романчук самый молодой.

— Ой, а самое главное забыл: повар Ольга Николаевна Муравьева, моя супруга. Кстати, цветы в рубке — это ее инициатива. У нас и дома все в цветах. Вообще мы познакомились на судне. Детей

всегда брали в плавание. Вот теперь внук Тима с нами в рейсе, ему восьмой год. На судно приезжает каждую навигацию, хочет прокатиться с дедом. Ему это интересно.

— С профессией он определился? — Отец у него бизнесмен, не знаю, что выберет. А может, совместит!

У нас три внучки, два внука, младшему четвертый год, на теплоход еще не приезжал.

Так и подумаешь: жизнь на судне — тишь да гладь.

А ведь в биографии любого судоводителя бывали случаи, когда, что называется, надо не забывать креститься. В 2004 году Виктор Николаевич перегонял «двухтысячник», или, как его называют, «крокодил» (теплоход проекта 428), с Оби на Волгу Северным морским путем. Две недели перегона надолго останутся в памяти и самого Виктора, и его жены. Теплоход в море валяло



Капитан Виктор Николаевич Муравьев в рубке теплохода

очень прилично. Кажется, закрепили все что можно, но на морском «экзамене» поблажек не бывает... Несколько суток без сна и отдыха вымотали как никогда. А бывало, что на финише навигации застрева-ли во льдах.

— Всякое бывало, — лаконично сказал Виктор Николаевич.

## Камбуз

Ольга Николаевна — хозяйка камбуза и автор парадокса: «Питаемся по-домашнему, но не как дома».

— Потому что лучше. Дома готовлю что-то одно: первое или второе... А на борту и первое, и второе, и салат еще. Сала еще нарежу, колбасы. У нас четырехразовое питание. А по сути — многообразное.

В меню: на завтрак, к примеру, каша, на ужин гуляш с картошкой, супы обязательно — все, которые

есть в национальной кухне.

— Булочки и пироги непревзойденные, — в один голос говорит команда.

А в день, когда отмечался профессиональный праздник, встретили на пункте загрузки РТ-668. И по написанному закону флотского гостеприимства экипаж 668-го пригласили к себе на шашлыки: «Мы раньше пришли, подготовились, так что милости просим!»

Юрий Белоусов,

Новосибирск — Томск

## СПРАВКА

По данным на конец августа, экипаж РТ-673 совершил 6 рейсов и перевез 34 000 тонн груза.



## ФОРУМ

Фото Максима Пивева, студента электромеханического факультета СГУВТ



Команда СГУВТ и ректор университета Татьяна Ивановна Зайко на форуме

# «Территория смыслов»: парад идей и талантов

**Окончание. Начало на стр. 1**

Суть проекта заключается в разработке методик и рекомендаций по анализу и совершенствованию организации доставки грузов на боковые реки, которые позволяют совершенствовать не только существующую организацию грузов, но и сам транспортный процесс, работу транспортных средств в условиях малых рек с наименьшими экономическими затратами, повысить управляемость транспортного процесса, снизить простои в ожидании обработки, обеспечить непрерывность процесса доставки грузов. Все это приводит к повышению качества транспортного обслуживания.

Третий проект аспиранта А. Глаголева: «Создание логистического варианта Шелкового пути» из Китая (Внутренняя Монголия, Урумчи) через Новосибирский кластер со строительством современного перегрузочного хаба на реке Оби и в устье реки для перегрузки грузов с речных судов на морские,

идущие по Северному морскому пути (безледовая и ледовая части пути). Данное направление позволяет получить для России следующие преимущества: развитие Сибирского региона, возможность привлечь частный инвестиционный капитал как российских, так и иностранных компаний. Фактически произойдет освоение северных земель на ранее экономически невыгодных территориях.

### Парад талантов

Хотя «Территория смыслов» — это форум образовательный, лекции от ведущих специалистов различных отраслей — далеко не единственное его наполнение. Ведь там, где собирается молодежь, всегда находится место спорту и творчеству. Студенты нашего университета помимо проектных работ активно проявляли свои таланты и способности в разных сферах общественной жизни. Студент 2 курса Александр Силаев занял II место в шахматном турни-

ре и принимал участие в турнире по волейболу. Студент группы ПБ-51 Джавлон Бадридинов в составе команды «Спарта» занял III место в соревновании по пляжному футболу. Дмитрий Шишлевский, студент группы ИТ-22, принимал участие в преодолении полосы препятствий «Гонка на Клязьме».

### До новых встреч

По итогам форума все участники получили сертификаты. Победителям в конкурсе проектов выдали сертификаты с рекомендациями на получение грантов, общая сумма которых составила 21 млн рублей за все сезоны «Территории смыслов на Клязьме». Выступая на закрытии «транспортной» смены форума, директор административного департамента Министерства транспорта Российской Федерации Константин Пашков заявил: «Моя главная мечта заключается в том, чтобы в следующем году на «Территории смыслов» обязательно вновь прошла смена молодых специалистов транспортной отрасли. И я уверен, что через год мы встретимся на этом форуме снова». По словам Пашкова, «Территория смыслов» — вершина молодежной политики.

Анна РЕДЧИЦ, специалист по работе с молодежью в УСиВР ФГБОУ ВО «СГУВТ»

### ТЕМЫ ФОРУМА

- Александр Мишарин назвал ключевые показатели эффективности транспорта будущего: скорость и комфорт для пассажиров.
- Александра Левичка призвала уделять больше внимания теме поддержки инвалидов при подготовке специалистов-транспортников.
- Игорь Левитин ждет от специалистов новых технологических прорывов в отрасли.
- Максим Ликсутов ответил на вопросы участников форума о будущем общественного транспорта в крупных городах.

# «Здоровья, оптимизма и побольше хорошей работы»

**Окончание. Начало на стр. 1**

— Какие объекты считаются наиболее масштабными и значимыми?

— Если говорить о последнем десятилетии, то объект номер один — набережная в Тюмени. И с технической точки зрения, и в плане архитектурного облика. Там высокий береговой откос, это террасированное сооружение. Обыватель видит красоту, а инженер представляет, что там еще под землей. Строилось все это десятилетиями, а сначала ведь даже не о набережной речь шла, а о минимальном закреплении откоса. В этом году строительство

будет завершено. В истории института набережная стала значимым этапом — проект по своему масштабу уникальный. Думаю, не зря коллектив института гордится этим проектом. Кстати, и в тюменских рейтингах набережная на первом месте из знаковых городских объектов.

Из других работ можно назвать набережные в Нижневартовске, Сургуте и Салехарде. Из последних построенных объектов — защитная дамба первого класса опасности в Новокузнецке, построенная в прошлом году за счет средств инвестора, кстати. Обычно такие сооружения проектируются и строятся на

бюджетные средства.

— Объекты сложные. Дефицита кадров не испытываете?

— Рынок труда в нашей сфере сильно изменился. Если гидротехников мы воспитываем чуть ли не со школьной скамьи, то со смежными специалистами — электриками, сантехниками — есть некоторые проблемы. И не потому, что их вузы не выпускают, просто осталось мало проектных организаций. И нет круговорота кадрового, который способствовал бы их притоку. А если специалист с опытом — ему зарплата нужна соответствующая. Наша профессия имеет свои особенности. Нужно очень много знать и все это в

## «Работайте, будьте инициативными, а мы вам поможем!»

**Окончание. Начало на стр. 2**

— В Петербурге проходит красивый праздник «Алые паруса», почему бы и нам не подойти к этому творчески и провести что-то подобное? Предлагайте свои идеи, мы рассмотрим и, если будет возможность, обязательно поддержим.

Встреча прошла в доброжелательной и деловой атмосфере. Если в первые минуты была некоторая скованность у ребят, то потом она быстро прошла. Общение было легким, доброжелательным и конструктивным. Каждый смог задать свой вопрос и получить исчерпывающий ответ.

Много делается руководством организации для поддержки молодежи, своего кадрового резерва. А сегодня это ни много ни мало — 553 человека в возрасте от 18 до 35 лет.

Из них высшее образование имеют 179 человек, среднее про-

фессиональное — 105. Более того, молодые специалисты повышают свою квалификацию, в том числе получая дополнительное образование. Администрация прекрасно понимает, что молодежь — это будущее организации, она будет продолжать дело Томской судоходной компании, развивать томский флот. Именно поэтому предприятие оплачивает молодым специалистам учебные отпуска и отпуска для защиты дипломных работ при получении всех уровней образования. После окончания учебных заведений оказывается единовременная материальная помощь. Кроме того, часть специалистов получает возмещение за аренду съемного жилья и многое другое.

В завершение встречи Владимир Антонович и члены молодежной комиссии решили и дальше ударно работать на благо предприятия, чтобы оно крепло и развивалось.

## ПОЛЕЗНО ЗНАТЬ Новый облик сайта

Сайт ФБУ «Администрация Обского бассейна БВП» кардинально изменил свой облик.

После редизайна он стал не только визуально привлекательнее, но и удобнее для посетителей. Теперь все могут убедиться в этом сами: obvvp.ru



## Поздравляем юбиляров августа

### ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Василий Васильевич Кононов, сменный капитан т/х «Голубь» Колпашевского РВПиС
- Лидия Ивановна Ткач, экономист Колпашевского РВПиС
- Ольга Николаевна Серебрякова, инженер-диспетчер Томского РВП
- Анна Васильевна Каспер, главный инженер по гидросооружениям Новосибирского РВПиС
- Анатолий Иванович Юрьев, капитан т/х «Орлан» Барнаульского РВПиС

### АО «Томская судоходная компания»

- Надежда Владимировна Батрак, начальник отдела грузовой и коммерческой работы
- Виталий Антонович Дуоба, командир земснаряда ПЧС-450-5
- Анатолий Николаевич Измествьев, механик — см. капитан т/х «Шторм»
- Александр Владимирович Касперович, начальник службы безопасности
- Виктория Викторовна Кравчук, матрос-повар т/х РТ-376
- Виктор Михайлович Титов, водитель легкового автомобиля АТО

### СГУВТ

- Наталья Станиславовна Мохначева, старший преподаватель ИГиКМ
- Юрий Федорович Урюмцев, слесарь-сантехник ЭТУ
- Григорий Иванович Шевченко, помощник ректора по ГОиЧС
- Михаил Николаевич Голованов, доцент кафедры Физ

### ЗСФ РРР

- Сергей Викторович Беляков, старший эксперт Моряковского участка ЗСФ РРР

— Что бы вы пожелали своим коллегам?

— Я не скажу, что времена сейчас плохие, но тревога есть. Законодатель столько законов выдает «на-гора», что мы за ними иногда просто не успеваем. А нужно и по форме, и по содержанию соответствовать современным требованиям, чтобы жить и развиваться.

Поэтому я желаю людям, которые здесь трудятся, в первую очередь оптимизма, здоровья и побольше хорошей работы, приносящей радость и удовлетворение!

Беседовал Юрий БЕЛОУСОВ