



## Подводим ИТОГИ...

■ Все подробности о навигации-2019 года в Обском бассейне

стр. 2



## Наши в Крыму

■ Студентка СГУВТ приняла участие во Всероссийском инженерном конкурсе

стр. 3

### АКТУАЛЬНО

## Перспективы «Речного пароходства»



Суда и баржи для работы на новых переправах уже готовят

**П**рошедшая навигация для ООО «Речное пароходство» в целом сложилась хорошо: первый год отработали без убытков, преодолели тенденцию прошлых лет. Останавливаться на достигнутом не собираются.

В этом году предприятие будет обслуживать две технологические переправы на р. Демьянка и технологическую переправу на Советско-Соснинском м.р. Это дает надежду, что навигация-2020 пройдет не менее успешно, чем предыдущая.

— В этом году с помощью дополнительных видов деятельности (таких как погрузо-разгрузочные работы на грузовом причале порталным краном) переработано, по приблизительным подсчетам, от 15 до 18 тыс. тонн различных грузов. Реализовано инертных материалов (щебень, песок) — 25 тыс. тонн. Что касается услуг флота по доставке грузов, то наработка составила 2,5 тыс. судочасов. Благодаря всему этому навигацию отработали без убытков, — рассказывает Анатолий Егоров, начальник коммерческого отдела.

По словам Анатолия Владимировича, в 2020 году перспективы хорошие: Общество выиграло тендеры по работе на двух технологических переправах на р. Демьянка (ООО «РН-Уватнефтегаз») и технологической переправе Советско-Соснинского м.р. (АО «Томскнефть» ВНК). И если раньше у предприятия было фактически одно направление обслуживания — переправы через реку Обь в Александровский район, то теперь появляются три дополнительных технологических переправы.

Понятно, что новые направления работы потребуют дополнительных мощностей: сейчас судоремонтный цех задействован на 200 процентов — готовят суда и баржи для работы на новых переправах. Теплоходы, катера, баржи, находившиеся на консервации, выводят в работу, готовят к навигации. Потребуется и новые люди, поэтому уже объявлен набор сотрудников.

Интенсивная работа сейчас, по словам Анатолия Владимировича, ведется в направлении оптимизации бизнес-процессов. В частности, по автоматизации учета проезда транспорта клиентов через переправу реки Обь: разрабатывается сайт, который свяжет программы учета проезда и движения денежных средств напрямую с клиентом, для обмена информацией и оплаты услуг в онлайн-режиме. Цель — полностью уйти от устаревшей талонной системы.

Ася МАЛЮТИНА

# На Вахте

## речники Обского бассейна

Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№1 (35)

30 января 2020 года

### ИННОВАЦИИ

# Две новые морские баржи появятся у ТСК



Сегодня все силы сотрудников Самусьского завода сосредоточены на строительстве двух морских барж по заказу Томской судостроительной компании

**М**ежнавигационный ремонт в Томской судостроительной компании сегодня в самом разгаре. Основные работы проводятся на базе Самусьского судостроительно-судоремонтного завода и Моряковского речного затона. Руководитель предприятия Николай Вдовенко рассказал, какие еще задачи стоят перед его сотрудниками на этот период.

— Если говорить о межнавигационном ремонте, то сегодня все идет по плану: в Моряковке слип полностью загружен флотом — здесь проводят судоремонт на баржах проекта Р-56, нефтеналивной барже и флагмане ТСК — морском буксире «Маршал Василевский», — рассказывает Николай Владимирович. — На последнем предстоит большой объем работ — подготавливаем его к навигации 2020 года. На базе Самусьского судостроительно-судоремонтного завода ремонта меньше: от Томской судостроительной компании здесь лишь два теплохода. Работы на них идут в плановом режиме. Остальные ремонтные работы проводятся на флоте сторонних организаций: идет ремонт танкера, теплохода «Меридиан», плюс стоят на

слипе баржи на утилизацию.

Сегодня все силы сотрудников сосредоточены на строительстве двух морских барж по заказу Томской судостроительной компании. Такие проекты здесь делают впервые, но уже сегодня баржи выполнены на 30 процентов. Идут с опережением графика: в декабре перевыполнили план на 12 процентов, в январе также планируют на 5-10 процентов опередить графики. Это дает уверенность в том, что сроки сдачи проекта будут сокращаться — изначально окончить работу над баржами планировали в середине июля, теперь даты сдвигаются к началу лета.

— Ускорить выполнение плана удалось за счет оптимизации рабочих процессов, а также за счет приглашения дополнительных специалистов, — говорит Николай Вдовенко. — Плюс провели модернизацию газорезательного станка с ЧПУ: теперь у нас три машины плазменной резки, что позволяет ускорить процесс заготовки. Планируем брать отдельного подрядчика, который будет заниматься заготовкой и сборкой носовой и кормовой частей. Это будет дополнительная бригада из 25 человек, а значит,



скорость работ увеличится.

Директор Самусьского судостроительно-судоремонтного завода отмечает, что хотя в принципе строительство барж знакомо сотрудникам предприятия (буквально прошлым летом здесь с нуля построены две нефтеналивные баржи для ком-

пании «АЛРОСА» грузоподъемностью 2 тыс. тонн), однако есть свои нюансы.

**Начало. Продолжение на стр. 3**

## ЦИФРЫ

## Подводя итоги года...

**Н**аступил новый год, а значит, настало время подвести окончательные итоги навигации-2019 года в Обском бассейне. В прошлом году ФБУ «Администрация Обского БВП» удалось полностью выполнить государственное задание и несколько улучшить сложную ситуацию с поддержанием гарантированных габаритов на р.Томь.

На основании государственного задания на 2019 год, установленного ФБУ «Администрация Обского БВП», были предусмотрены следующие виды работ и услуг: дипломирование членов экипажей морских судов, судов внутреннего водного транспорта и спортивных парусных судов, работы по содержанию внутренних водных путей и расположенных на них судоходных гидротехнических сооружений.

В части работ по содержанию внутренних водных путей и расположенных на них судоходных гидротехнических сооружений согласно Плану проведения работ на навигацию 2019 года, ФБУ «Администрация Обского БВП» проведен комплекс путевых работ по содержанию внутренних водных путей, и расположенных на них судоходных гидротехнических сооружений с целью обеспечения судоходства в Обском бассейне.

В качестве показателей, характеризующих объем работы при проведении работ по содержанию внутренних водных путей и обеспечению безопасности судоходства, установлены протяженности водных путей.

Всего в навигацию 2019 года судоходной обстановкой в Обском бассейне обслуживалось 3 367 км водных путей, из которых: освещаемой обстановкой — 2 084 км, отражательной — 1 266 км, неосвещаемой — 17 км. Протяженность внутренних водных путей, обслуживаемых обстановкой с гарантированными габаритами, — 3 284 км, без гарантированных габаритов — 83 км.

## С допзадачами справились

В апреле текущего года было заключено Соглашение о предоставлении субсидии федеральному бюджету из бюджета Алтайского края между Правительством Алтайского края и Федеральным агентством морского и речного транспорта, согласно которому в навигацию 2019 года было предусмотрено проведение комплекса путевых работ

по улучшению качественных характеристик внутренних водных путей Алтайского края с целью увеличения грузо- и пассажиропотоков.

Таким образом, с учетом внесения изменений в государственное задание ФБУ «Администрация Обского БВП» была поставлена дополнительная задача по обеспечению благоприятных условий судоходства для продления периода работы грузового флота с полной загрузкой на основных плесах Алтайского края и содержание участков внутренних водных путей, на которых действует четыре социально-значимых пассажирских маршрута.

Для достижения заявленных объемов грузоперевозок по Томской области в навигацию 2019 года был повышен гарантированный радиус закругления судового хода на участке р. Обь от устья Томи до о.п. Соснино до 900 м.

Подводя итоги навигации, можно сказать, что государственное задание выполнено в полном объеме.

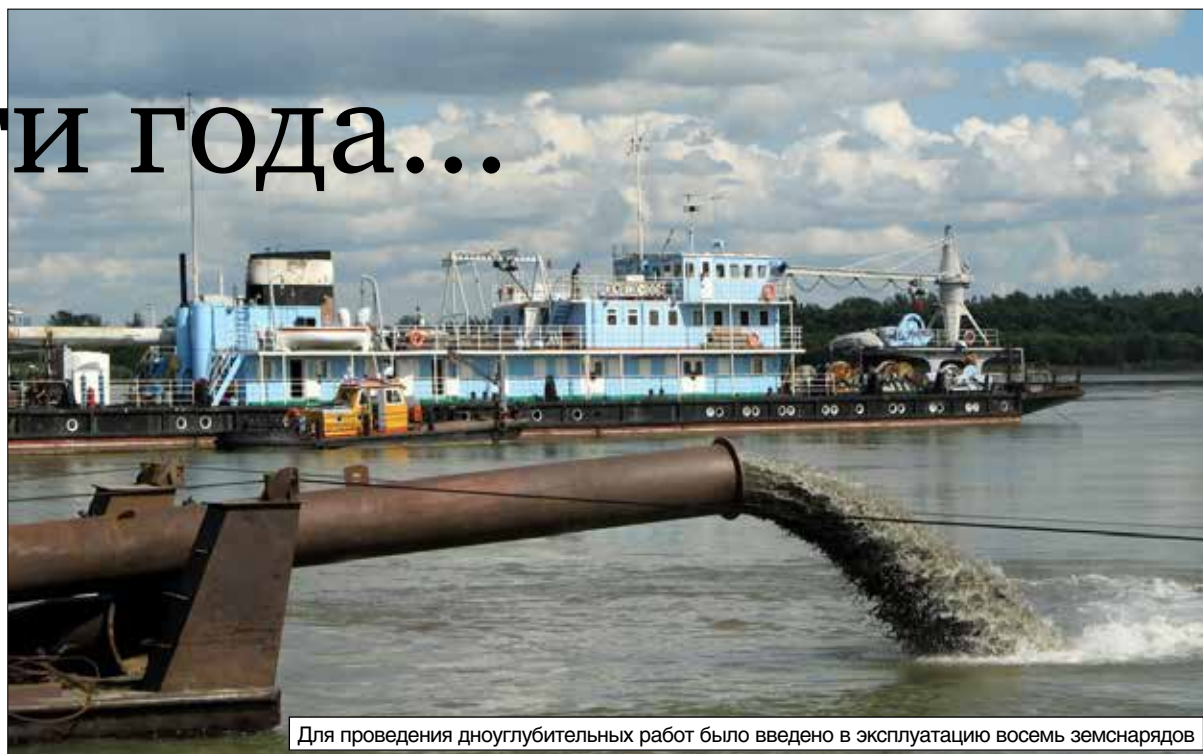
## Мониторинг на расстоянии

В целях улучшения качества содержания судоходной обстановки в текущую навигацию была продолжена эксплуатация системы дистанционного мониторинга плавучей обстановки на 106 знаках, установленных на 105 км судового хода р. Обь. Применение системы стало полезным дополнением, позволило оперативно выявлять и устранять случаи не горения знаков навигационной обстановки, сбоя судами и уноса плавучей древесной обстановки со штатных мест и восстанавливать работу навигационного оборудования. Система мониторинга проработала с начала освещения обстановки до 9 сентября.

Содержание водных путей в Обском бассейне осуществляли 31 обстановочная бригада, 8 специализированных тральных бригад. Мониторинг и контроль за условиями реформирования проводился шестью изыскательскими русловыми партиями, кроме того, на протяжении 689 км выполнены работы по созданию и обновлению ЭНК Обского бассейна.

## Вернулись на Томь

Для проведения дноуглубительных работ было введено в эксплуатацию восемь земснарядов общей технической производительностью 10 160 м<sup>3</sup>/час., в том числе три земснаряда проекта 1-517-03 общей производительностью 7500



Для проведения дноуглубительных работ было введено в эксплуатацию восемь земснарядов

м<sup>3</sup>/час. Итоговый объем выполненных работ составил 4 057,2 тыс. м<sup>3</sup> (в 2018 г. — 3109,2 тыс. м<sup>3</sup>). С учетом того, что фактический объем транзитного дноуглубления на р.Обь составлял всего 1/3 от расчетного объема, необходимого для обеспечения гарантированных габаритов в течение всего навигационного периода, для поддержания требуемых глубин на отдельных перекатах приходилось сужать судовый ход. Удалось несколько улучшить сложную ситуацию с поддержанием гарантированных габаритов на р.Томь, где дноуглубительные работы в связи с отсутствием достаточного финансирования не проводились с 2013 года, — разработано два лимитирующих переката в объеме 94 тыс. м<sup>3</sup>, в том числе при финансовой поддержке АО «ТСК». 50 тыс. м<sup>3</sup>.

Судопропуск через Новосибирский шлюз осуществлялся в плановый период с 10 мая по 21 сентября. За навигацию проведено 413 шлюзований, прошлюзовано 478 судов (в 2018 г. — 378 шлюзований, было прошлюзовано 442 судов).

По данным мониторинга движения судов по внутренним водным путям в границах Обского бассейна, по состоянию за навигацию 2019 г. перевезено порядка 6 млн. т грузов и 947,8 тыс. пассажиров, что, соответственно, на 18,7% и 5,3% больше в сравнении с прошлым годом.

Объем грузов, перевезенных судовладельцами Алтайского края, участвующими в Соглашении, в 2019 году составляет 960,1 тыс. тонн, что на 4,2% больше чем в 2018 г. (921,1 тыс. тонн).

В целом в результате выполнения комплекса путевых работ и

грамотного использования гидрологических условий в навигационный период 2019 года срывов гарантированных глубин при уровнях воды выше проектных отметок не отмечено.

## В новую навигацию с новым судном

25 октября 2019 года технический флот ФБУ «Администрация Обского БВП» пополнился промерным судном класса «Рмс 1,2А» проекта №3330.

Судно построено по заказу ФКУ «Речводпуть» для ФБУ «Администрация Обского БВП» в рамках Федеральной адресной инвестиционной программы на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 — 2021 годы)» в соответ-

ствии с Государственным контрактом.

Промерное судно оснащено современным автоматизированным гидрографическим (промерным) комплексом, предназначенным для выполнения промерных работ при проведении гидрографических изысканий.

Преимуществами данного промерного комплекса является высокая скорость и точность промера, сплошная съемка дна акваторий (сканирование), возможность создания 3D-модели рельефа акваторий, расчета и контроля объемов дноуглубительных работ.

Обстановочный теплоход получил название «Гидрограф» и будет введен в эксплуатацию в навигацию 2020 года в Обском бассейне внутренних водных путей.

Павел МЕШКОВ



Обстановочный теплоход получил название «Гидрограф»

## БЕЗОПАСНОСТЬ

## Об авариях прошлой навигации рассказали

**В** конце прошлого года в Новосибирске прошли публичные слушания доклада по правоприменительной практике Обского УГРН за 4 квартал 2019 года. Собранным рассказали о наиболее часто встречающихся нарушениях в области безопасной эксплуатации судов и обсудили проблемные вопросы, с которыми сталкиваются речники Обского бассейна.

Традиционно на мероприятие были приглашены руководители предприятий, индивидуальные предприниматели, должностные лица субъектов надзора, представители государственных структур — именно им в первую очередь приходится работать с сотрудниками Обского УГРН и вместе решать вопросы о безопасности на судах. Насколько успешно это удается сделать, рассказал начальник Обского УГРН Сергей Баглагов, выступив с докладом по правоприменительной практике Обского УГРН в 4-м квартале прошлого года.

— Управлением за истекший период проведена 31 проверка в отношении субъектов надзора, из них: 23 плановых и 8 «предлицензионных» проверок, — сообщил он. — При проведении контрольно-надзорных мероприятий инспекторским составом было выявлено 30 различного рода нарушений требований

действующего законодательства Российской Федерации в области внутреннего водного транспорта. По постановлениям транспортной прокуратуры и информации, поступившей из службы государственного портового контроля, Обским УГРН Ространснадзора привлечено к административной ответственности 237 лиц, в том числе было выписано 223 штрафа и 14 предупреждений.

## Причина нарушений — в халатности

По словам Сергея Анатольевича, среди основных причин административных правонарушений — отсутствие системы контроля за деятельностью работников предприятия со стороны руководства, халатное отношение работников к исполнению своих должностных обязанностей и незнание требований нормативных правовых актов работниками и руководителями предприятий.

Так, чаще всего среди нарушений встречается отсутствие документов о соответствии разработанной и применяемой системы управления безопасностью судов, нарушение судоводителем правил плавания и стоянки судов, входа судов в порт и выхода их из порта буксировки составов и плотов,

подачи звуковых и световых сигналов, несения судовых огней и знаков. Нередко встречается управление судном, не зарегистрированным в установленном порядке, либо не прошедшим технический осмотр, отсутствие договоров страхования членов экипажей судов, нарушение требований пожарной безопасности на внутреннем водном транспорте и отсутствие на судне судовых документов.

— В области безопасной эксплуатации ГТС чаще других выявляются следующие нарушения обязательных требований: невыполнение положений Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, износ конструкций ГТС, отсутствие или повреждение сварочных и отбойных устройств, отсутствие обозначенных границ причалов и схем эксплуатационных нагрузок, отсутствие декларации соответствия безопасности причальных сооружений, — уточнил Сергей Анатольевич. — Причиной несоблюдения обязательных требований собственниками гидротехнических сооружений являются неоднозначность трактовки нормативных правовых актов, незнание положений Технического регламента, недостаточное финансирование ремонтных работ, закупки специализированного оборудования и т. д.

ОБРАЗОВАНИЕ

# Студентка СГУВТ представила свои разработки на конкурсе в Крыму

**В**сероссийский инженерный конкурс прошел на базе Крымского федерального университета имени академика В.И. Вернадского в Симферополе. В нем приняла участие и студентка СГУВТ Ирина Шнуренко.

Организатор конкурса — Министерство науки и высшего образования Российской Федерации. В 2019 году площадкой проведения конкурса стал Крымский федеральный университет имени академика В.И. Вернадского в Симферополе. На очный этап Всероссийского инженерного конкурса, который прошел с 16 по 19 декабря, собрались 350 победителей заочного тура из 90 учебных заведений 50 регионов России. Среди лучших — проекты в сфере экологии, сельского хозяйства, транспорта, аэронавигации и безопасности. Все-

го победители определены в 21-й номинации.

Участниками конкурса были студенты-победители инженерных конкурсов и состязаний, организованных государственными корпорациями, предприятиями реального сектора экономики, общественными организациями и объединениями крупных работодателей, а также студенческих проектных коллективов, организуемых вузами России.

На секции «Техника и технология кораблестроения и водного транспорта» Ирина Шнуренко (УВТМ-11) выступила с работой «Перегрузка консервированной продукции на причалах ООО «Сургутский речной порт». Научным руководителем магистранта стала доцент кафедры «Управление работой портов» Марина Хвостикова.

Всероссийский инженерный конкурс (ВИК) — это система ежегод-

ных профессиональных соревнований по выявлению лучших представителей среди студентов и аспирантов, обучающихся в образовательных организациях высшего образования по инженерным направлениям подготовки в части освоения профессиональных компетенций в инженерных областях, а также молодых специалистов. Всего конкурс проводится по 22 направлениям.

Очный тур конкурса проводился в форме защиты проектов. В число экспертов конкурсной комиссии вошли авторитетные ученые из числа доцентов и профессоров ведущих университетов России.

По итогам конкурса Ирине Шнуренко был вручен сертификат участника Всероссийского инженерного конкурса-2019, а победители конкурса получили в подарок современное компьютерное оборудование и другие призы.



Ирина Шнуренко (на фото вторая справа) выступила с работой «Перегрузка консервированной продукции на причалах ООО «Сургутский речной порт»

ИННОВАЦИИ

# Две новые морские баржи появятся у ТСК



Самусьский судостроительно-судоремонтный завод — единственный в Обском бассейне, у кого достаточно производственных мощностей, чтобы оперативно выполнять крупные заказы

## Продолжение. Начало на стр. 1

Главное судно всегда идет очень сложно: все нужно подготовить практически с нуля. Зато если это будет сделано качественно, то в дальнейшем при выполнении подобных заказов можно значительно сократить сроки строительства.

Недавно предприятие выиграло тендер на изготовление двух буксиров. Уже начата закупка основного материала, металлопроката и оборудования, подготовка места в цехе для закладки первого блока на эти два теплохода. Срок их сдачи — конец июля 2020 года.

В том, что заказы будут, сомневаться не приходится: в соседних регионах конкурентов заводу нет — сейчас мало кто способен переработать такой объем металлопроката, причем сделать это в закрытом помещении, чтобы на процесс не влияла погода и работа шла бесперебойно. По сути, Самусьский судостроительно-судоремонтный завод — единственный в Обском бассейне, у кого

достаточно производственных мощностей, чтобы оперативно выполнять подобные заказы. При этом и себестоимость продукции в Самуськах ниже, чем в европейской части страны, поэтому, по словам руководства компании, здесь могут смело конкурировать с крупными российскими предприятиями.

— Так как уже большой объем работ по морским баржам выполнен, мы в ближайшее время начнем обзванивать потенциальных клиентов и приглашать их к нам на завод, чтобы познакомиться с этим проектом, — рассказал Николай Владимирович. — К тому же будет понятна реальная стоимость такой баржи. Потому что проект все-таки пилотный, цифры мы просчитали грубо, а сейчас по факту выходит трудоемкость меньше, по материалам экономия за счет правильного раскроя — мы можем снизить себестоимость этих барж, и они станут еще интереснее для потенциальных заказчиков.

Ася МАЛЮТИНА

# в Обском УГРН

## В чём причина аварий?

Однако какими бы ни были причины нарушений, нередко итог их — отсутствие безопасности. О том, какие транспортные происшествия произошли в прошлом году, рассказал заместитель начальника Обского УГРН Сергей Челяев.

— За 2019 год в Обском бассейне произошло девять подлежащих учету транспортных происшествий, — сообщил он. — Из расследованных транспортных происшествий одно классифицировано как авария и восемь классифицированы как инцидент.

Первое транспортное происшествие произошло буквально в первые дни навигации-2019: 27 апреля был зафиксирован удар баржи «МП-3179» из состава теплохода «Геофизик-609» о подводное препятствие за левой кромкой судового хода на 702,7 км реки Обь. Причина: невыполнение командным составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства. По той же причине 7 мая в 21:00 произошло затопление баржи «СБП-151» из состава теплохода «Ангара-113» у правого берега на 22 км реки Нюрюлька. Опять же по вине командного состава 5 октября села на мель за правой кромкой судового хода на 1524,6 км реки Обь баржа «ТК-

200-38» из состава теплохода «590».

По причине невыполнения судовладельцем, береговыми работниками требований нормативных документов, регламентирующих безопасность судоходства, 15 июля о подводное препятствие на 702,7 км реки Обь ударились баржа «НС-1034». А вот удар о подводное препятствие и затопление баржи «НС-3016» из состава буксира-толкача «БТМ-618» на судовом ходу на 1220 км реки Обь 12 августа произошел из-за неудовлетворительного содержания пути и навигационного оборудования судового хода. Как и посадка на мель баржи «МП-3286» из состава теплохода «Геофизик-609» на 767 км реки Обь на перекате Орско-Борский 18 августа.

## Есть вопросы? В Интернет!

В ходе мероприятия были также разъяснены требования нормативных правовых актов и обсуждены вопросы, с которыми сталкиваются хозяйствующие субъекты в ходе своей деятельности.

Так, один из часто задаваемых вопросов, которые приходят в интернет-приемные территориальных органов Ространснадзо-

ра, — о наличии пассажирских билетов для водителей и пассажиров автотранспорта при перевозке их паромными переправами.

Собравшимся уточнили, что согласно пункту 18 «Правил перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте» перевозка пассажиров и их багажа осуществляется на основании договора перевозки пассажиров или договора фрахтования судна. Пассажиру в подтверждение заключения договора перевозки выдается билет. Форма билета для проезда пассажира на переправе приведена в приложении к Правилам. Пассажиру без билета будет крайне затруднительно получить страховое возмещение по договору обязательного страхования ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу. Акт общей формы о несчастном случае, произошедшем с пассажиром, составляется только для лиц, имеющих билет для проезда и находящихся на судне. Акт необходим для получения страхового возмещения.

Ответы на этот и многие другие вопросы можно получить на сайте Ространснадзора в сети Интернет на странице «Обращение граждан/Часто задаваемые вопросы».

Ася МАЛЮТИНА

**КОНКУРС**


В этот день университетский зал напоминал голливудскую студию.

**В** зимний вечер накануне Нового года, когда везде и во всём уже чувствовалась волшебная атмосфера праздника, студенты СГУВТ подарили своим наставникам прекрасные творческие выступления и выбрали своих героев.

Преподаватели Университета на этом вечере были отмечены в двенадцати номинациях, где получили своего «Оскара» и почетную грамоту.

Для отбора номинантов студентами было проведено открытое голосование в официальной группе вuz «ВКонтакте» по 12 номинациям.

В номинации «Молодые и перспективные» победителем стал ассистент кафедры «Судовождение», заместитель декана факультета «Судовождение» Игорь Линевиц.

В номинации «Надежда и опора студентов» — заместитель декана факультета «Управление на водном транспорте», доцент кафедры «Экономика транспорта и финансы» Вячеслав Болдырев.

В номинации «Сама загадочность» победитель — профессор кафедры «Судовождение», преподаватель и человек-настроение, от которого никогда не знаешь, чего ожидать, Павел Шустов.

В номинации «Счастливчик» победитель — старший преподаватель кафедры «Судовые энергетические установки», преподаватель, будто счастливый билет к заветному зачету-автомату, Олег Лебедев.

За всеми великими спортсменами стоят не менее великие тренеры. Победа в номинации «Герои спорта» досталась доценту кафедры «Физическое воспитание и спорт» Елене Тенятовой.

В номинации «Юморист» победителем стал заместитель декана гидротехнического факультета, доцент кафедры «Техносферная безопасность», кандидат технических наук Дмитрий Панов.

В номинации «Краса, длинная коса» победителем стала преподаватель, которая переживает не только за свой внешний вид, но и за вид студентов, особенно до и после экзамена, — старший преподаватель кафедры «Строительное производство, конструкции и охрана водных ресурсов» Александра Тушина.

В номинации «Всевидящее око» победа досталась старшему преподавателю кафедры «Высшая математика и информатика» Галине Щербаковой.

В номинации «Само совершенство» победа досталась заведующей кафедрой «Высшая математика и

# Новогодняя церемония «Оскар СГУВТ-2019»



В номинации «Молодые и перспективные» победителем стал Игорь Линевиц

информатика», кандидату технических наук, доценту Ольге Линевиц за умение дарить окружающим не только тепло, но и прекрасное настроение на весь день.

«Мудрейшим из мудрейших», самым требовательным преподавателем, который всегда следит за дисциплиной на лекциях, стал доцент кафедры «Управление работой флота», кандидат технических наук, доцент Геннадий Синецый.

В номинации «Голливудская улыбка» победитель — заместитель декана гидротехнического факультета, доцент кафедры «Строительное производство, конструкции и охрана водных ресурсов», кандидат технических наук Ольга Спиренкова.

«Человек-легенда» — преподава-

тель с большой буквы, профессионал своего дела, о котором действительно ходят легенды, декан электромеханического факультета, профессор кафедры «Электрооборудование и автоматика», кандидат технических наук, доцент Владимир Гросс.

В этот день университетский зал наполнился волшебной атмосферой, а создать новогоднее настроение сотрудникам и студентам постарались творческие коллективы вуза. На сцене выступили вокальные, танцевальные и театральные коллективы. Всё это помогло студентам и сотрудникам Университета по-настоящему погрузиться в праздничное настроение и почувствовать приближение Нового года.



Студенты и сотрудники Университета по-настоящему погрузились в атмосферу Нового года.



## Поздравляем юбиляров января!



### ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Лариса Николаевна Сторожко, уборщик производственных помещений КРВПиС
- Геннадий Алексеевич Кузнецов, главный специалист по радионавигации, радиолокации и связи КРВПиС
- Николай Алексеевич Кривошеин, сменный капитан — сменный механик теплохода «Межень» КРВПиС
- Александр Васильевич Ряднов, капитан-механик теплохода «Ласка» БРВПиС
- Елена Васильевна Сяткина, судопропускник НРВПиС

### АО «Томская судоходная компания»

- Владимир Александрович Зубков, рабочий по складу
- Мария Давыдовна Ярославцева, матрос-повар т/х «Речной-18»
- Анатолий Петрович Савченко, механик — сменный капитан т/х «Капитан Манаков»
- Константин Александрович Феценко, 3-й помощник электро-механика т/х РТ-766
- Владимир Федорович Облаков, заместитель начальника по механизации технического отдела
- Тамара Александровна Шарякова, старший тальман ППК
- Александр Валерьевич Сергованцев, электромеханик ???ОТ-2405
- Наталья Михайловна Кирносова, матрос-повар т/х РТ-633
- Евгений Вениаминович Бочков, моторист-рулевой т/х «Реной-13»

### СГУВТ

- Вера Михайловна Шарипова, дежурный раздевального отделения
- Наталья Геннадьевна Асанова, заведующая заочным отделением
- Надежда Анатольевна Косенкова, медицинская сестра (спортком-плекс)
- Андрей Анатольевич Зуев, доцент кафедры «Сопротивление материалов и подъемно-транспортных машин»
- Валерий Владимирович Коновалов, научный сотрудник испытательной лаборатории «Экспертный центр безопасности и надежности сооружений»

### ООО «Бийский речной порт»

- Станислав Николаевич Тимофеев, сторож

### ООО «Речное пароходство»

- Андрей Леонидович Селюк, краповщик плавучего крана КТНГ-5