

## Его 33-я навигация

Руководство Томской судоходной компании неоднократно отмечало работу Михаила Стандзона и его экипажа

стр. 2



## Каждый год – шаг вперед

В Бердске прошла XV Спартакиада путейцев Обского бассейна, посвященная 80-летию образования ФБУ «Администрация Обского БВП»

стр. 3



# Будьте всегда счастливы, милые женщины!



Дорогие женщины, редакция от имени всех мужчин-речников поздравляет вас с Международным женским днем! Желаем вам тепла и любви в сердцах, замечательного настроения и прекрасного самочувствия. Будьте красивы, счастливы, дарите улыбки, радуйтесь и получайте замечательные впечатления. Вы очаровательны! С праздником!

## ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ

Госзадание, объемы перевозок и изменения в законодательстве

В феврале состоялось заседание Общественного совета с участием основных судовладельцев бассейна, представителей субъектов Российской Федерации и контрольно-надзорных органов.

Со вступительным словом выступил Сергей Валентинович Павлушкин, руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП». Он проинформировал присутствующих о государственном задании на 2018 год. Основным остается вопрос содержания внутренних водных путей. Объем субсидии, выделенный Росморречфлотом для выполнения госзадания, ниже, чем в 2017 году. К тому же, учитывая значительный рост цен на дизельное топливо, выполнить государственное задание будет сложно. Это заседание Общественного совета было проведено раньше, чем запланировано, для обсуждения с членами Общественного совета ситуации по финансированию государственного задания ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей».

## О госзаданиях

Юрий Валерьевич Хохлов, первый заместитель руководителя — главный инженер ФБУ «Администрация Обского БВП» в своем докладе более детально рассказал о финансовой ситуации и параметрах государственного задания.

Объем субсидии, выделенный Росморречфлотом ФБУ «Администрация Обского БВП» для выполнения госзадания, в 2018 году составляет 730,0 млн руб., что на 22,6 % ниже рассчитанной по утвержденным нормативам для Обского бассейна. При снижении финансового обеспечения и с учетом значительного роста цен на дизельное топливо к уровню 2017 года на 18,6% выполнить государственное задание будет сложно.

В сложившихся условиях, несмотря на ранее проведенные мероприятия по оптимизации бюджетных расходов, были значительно сокращены затраты на флот. Например, снижение по ремонтным работам составило 57,5%, по прочим работам и услугам 2%, по расходным материалам — 18%, по дизельному топливу — 39%.

Окончание на стр. 2

# На вахте речники Обского бассейна

Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№2 (12)

28 февраля 2018 года

## ПРИЗВАНИЕ

# Любимая работа, минералы и ландшафтный дизайн

Пятого февраля Елена Николаевна Подилько, начальник инженерно-геологической лаборатории ЗАО «Сибречпроект», отметила юбилей. В ее трудовой книжке единственная запись, любимую «Сибречку» она не оставляла даже в трудные перестроечные годы. В канун 8 Марта мы решили узнать, в чем секрет такого отношения к профессии.

## И «полевая романтика»

— С детства я любила все, что связано с землей, и мечтала заниматься разведкой полезных ископаемых, словом, работать в большой геологии, — рассказывает Елена Николаевна. — Но обстоятельства сложились так, что я попала в инженерную геологию и с дипломом Томского политехнического института пришла на первое и единственное место работы.

Мы занимаемся исследованием свойств грунтов, чтобы получить достоверные данные об их составе, состоянии и свойствах. Работаем в основном с песком, суглинками, торфами, мне все это интересно и близко.

Песок — это ведь для непосвященных просто песок. А на самом деле там столько интересной информации! На основе наших данных работают проектировщики.

Но и у меня без «полевой романтики» не обошлось.

Когда работы ведутся на мерзлоте, инженеры-лаборанты выезжают в поле.

— Первая командировка у меня была в 1978 году в Дудинку. Морозы стояли минус 40–50, но, что меня удивило, вода на рейде была чистая — ледоколы постоянно кололи лед и расчищали акваторию. На объект нас возила машина от причала, куда нужно было добираться самостоятель-



Елена Николаевна с экспонатами своей коллекции

но. Однажды отправилась я, как обычно, на причал, удивилась еще, как мало на улице народу. Оказалось, было объявлено штормовое предупреждение: ветер 30 метров в секунду, мороз до минус 60. Нерабочие дни, хотя и днями их не назовешь — полярная ночь. Стала спускаться к причалу, там мостки деревянные, зимой они в

снегу, наледь, ходить неудобно. Ветер и сдул меня в сугроб, выбраться не могу. Когда начальник узнал, что я отправилась на объект, приехал, нашел и за шиворот вытащил меня. Спас! Вот такие полевые будни.

Вообще есть что вспомнить! Помню, зиму отработали в Лабытнанги. Отправились домой в мае. Ехали по маршруту Салехард — Ханты-Мансийск — Омск — Новосибирск. В Ханты-Мансийске как бы весна, ранняя, в Омске плюс 25, трава зеленая. А мы в унтах, шубах, шапках, вышли на перрон и не знаем, как себя вести. В Новосибирске пассажиры троллейбуса смотрели на нас, как на инопланетян, а ехать пришлось через весь город.

## Музей — мечта

В фойе института сразу обращает на себя внимание стенд с экспозицией минералов. Оказывается, заслуга в создании этого музея минералогии полностью принадлежит Елене Николаевне:

— А что касается мечты о большой геологии — она почти сбылась. Это воплотилось в коллекции: сотрудники привозили красивые и необычные камни, а мой муж Михаил Ильич (он изыскатель в институте) разбирается в минералах, обязательно найдет необыкновенный и добавит в коллекцию. У нас есть даже необычный минерал, привезенный из Бразилии.

Сейчас у музея постоянное место, коллега, инженер-петрограф Т. Г. Зворыгина, определяет достойные образцы, которые отправляются на стенды.

В коллекции есть чарит, единственное месторождение на планете находится на стыке Якутии и Иркутской области на реке Чара.

Окончание на стр. 4

## ОБРАЗОВАНИЕ

# О кадрах и поддержке отраслевиков

20 февраля 2018 г. в ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта» при поддержке Росморречфлота прошла 13-я ежегодная всероссийская конференция «Кадровый потенциал предприятий водного транспорта — 2018».

В конференции приняли участие более 800 человек, из них 35 представителей 31 организации отрасли водного транспорта и смежных отраслей, 124 представителя профессорско-преподавательского состава и администрация университета. В ходе конференции были проведены встречи со студентами и выпускниками университета, курсантами старших курсов НКРУ им. С. И. Дежнева, круглые сто-

лы при участии представителей организаций и администрации университета.

По ходу конференции сделан ряд интереснейших докладов с последующим их обсуждением, среди которых отметим:

- «Сибирский государственный университет водного транспорта — сегодня и завтра» (В. А. Глушец, проректор по учебной работе ФГБОУ ВО «СГУВТ»)
- «Дополнительное профессиональное образование ФГБОУ ВО «СГУВТ» (Ришко Ю. И., начальник управления конвенционной подготовки и ДПО)
- «Об организации плавательной практики в ДВ ЦОУП» (Садыков С. И., начальник ДВ ЦОУП МГУ им. Г. И. Невельского)
- «О кадровой политике и перспек-

тивах развития плавучих атомных станций в РФ» (Лукин С. Н., заместитель начальника учебно-тренировочного подразделения филиала АО «Концерн Росэнергоатом», «Дирекция по сооружению и эксплуатации ПАТЭС»)

- «О деятельности и перспективах кадрового развития ОАО «Северо-Западное пароходство» (Мартынов П. В., директор по персоналу)
- «О перспективах развития персонала ОАО «Мурманский морской торговый порт» (начальник учебного-курсового комбината ММТП Зайцев Н. В.)
- «О потребностях в кадрах инженерной квалификации ОАО «Зеленодольское ПКБ» (зам. генерального директора по персоналу Ладугин С. В.)

- «О взаимодействии с организациями отрасли водного транспорта» (Мочалин К. С., начальник отдела качества и маркетинга)

- «Обучение сотрудников предприятий отрасли водного транспорта на факультете ЗОиСПО ФГБОУ ВО «СГУВТ» (Щербинина М. А., декан ЗОиСПО ФГБОУ ВО «СГУВТ»)

- «Особенности построения учебного плана специальности «судовождение» (Умрихин В. П., декан судоводительского факультета)

- «Особенности практической подготовки студентов специальности «эксплуатация судовых энергетических установок» с учетом современных требований» (Сибриков Д. А., декан судомеханического факультета)

Окончание на стр. 4

## ПРОФЕССИОНАЛЫ

## 33-я навигация Михаила Стандзона

**Н**есмотря на упорное нежелание зимы сдаваться, свежий, особый запах грядущей навигации ощущается уже везде: на слипах, палубах судов, даже в тиши кабинетов. Но за этой поэзией скрыта большая работа.

Для Михаила Мартыновича Стандзона, капитана — сменного механика теплохода РТ-742 Томской судоходной компании — грядущая навигация будет 33-й по счету.

## Простои минимальные

А минувшая навигация для экипажа РТ-742 выдалась более хлопотной, чем обычно. И началась раньше — в конце марта. В пункте отстоя судна, в затоне поселка Самусь, команда вышла на дежурство: ломали лед, отмывали винты. Делали дорогу — от слипа и до протоки, до реки. Потом еще в подмогу запустили РТ-692: вымывать лед из затона. Дежурные буксиры: они и в роли пожарного судна, и маневрового.

Михаил Мартынович — человек скромный. На вопрос о трудностях рейсов в 2017 году в детали вдаваться не стал. Мол, работа как работа.

Но отметил, что прошлая навига-

ция была более интенсивной. Время — один из ресурсов успешной работы. А значит, простои должны быть минимальными: выгрузка, обслуживание, продукты надо взять. Раньше стоянки по выгрузке были дольше. Но сегодня капитан старается ситуацию изменить, насколько это возможно: с грузополучателем общается, выступает в качестве представителя компании. Команда готова помочь в расстановке судов, чтобы ускорить процесс. А еще надо проверить электрооборудование, автоматику. Хватает работы и по мелочи. Успевать надо, пока идет выгрузка. Тем более что, проверив оборудование на стоянке, экипаж по максимуму застрахует себя от проблем в рейсе.

## Что зависит от капитана

От капитана зависит, чтобы судно из пункта загрузки пришло в пункт выгрузки в срок, без аварий. Здесь опыт и чутье подскажут капитану, что делать. В условиях плохой видимости из рубки не выйдешь: все должно быть под контролем. Иногда лучше совсем прекратить движение. «Оборот сделаешь и ждешь, но чаще локатор и память выручают», — подчеркивает капитан.

Вот по поводу памяти... Помнить



фото Юрия Белоусова

нужно многое. Рейсы разные по длительности и географии: и из Новосибирска, пока вода есть, грузы вытаскивать приходится на Мысовую, Салтанаково — оттуда уже остальной флот забирает. Также основной груз из протоков вывезти, пока вода позволяет. Тогда уже «на низ» работают. Участки разные, у каждого свои особенности.

Помнить фарватер нужно и на Оби, на Томи, и на Иртыше. На Иртыше есть участки узкие, повороты «щекотливые», как их называют Михаил Мартынович. Такие, что, пока не пройдешь пару раз, не прочувствуешь.

— К нашим верхним участкам вроде привыкли, — говорит капитан. — И все равно при расхождении трудности случаются. А к дальним привыкать сложнее. Зато фарватер Иртыша более-менее стабильный, как и у Томи. Это свойства грунта. А Обь меняется постоянно. У каждой реки свой характер, на сложных участках не расслабишься, но ко всему привыкаешь.

— Как вы пришли в профессию?

— Я родом из Бийска, любил в детстве пропадать на речке. Но так получилось, что в Бийске выучился на автомеханика. Уже потом мои



фото из архива Михаила Стандзона

друзья поехали в Новосибирск, в речное училище поступать. И я с ними. Все-таки река — это мое. Про техникум Дежнева тогда не знал, потом пошел туда учиться. И закончил его уже после армии. Практика была на земснаряде, потом перешел в РЭБ флота, на «Ракете» навигацию мотористом прошел, а в 1985 году пошел на РТ-618 и почти 15 лет отработал на нем. На РТ-742 работаю с 2010 года.

## Экипаж

В конце октября судно встало, экипаж пошел в отпуск, у РТ-742 ремонт во вторую очередь. А в феврале провели ремонт теплохода. Экипаж готовится к навигации по плану.

Михаил Мартынович к своему экипажу относится тепло: убежден — люди должны на судне жить в комфорте, вовремя отдыхать. Ну а если мыслить масштабно — постоянно повышать квалификацию.

В экипаже — Владимир Геннадьевич Борисов, сменный капитан —

сменный механик; Владислав Викторович Базанов, механик — сменный капитан; Константин Андреевич Серебряков, второй штурман, помогает мотористам, особенно тем, кто недавно пришел на судно или проходит практику. В прошлом году он получил диплом старшего помощника капитана. И с электриком экипажу повезло — Юрий Иванович Клепче отлично знает свое дело. Мотористы, молодые парни Максим Михалев, Иван Пятков, Анатолий Рагулин, успешно осваивают тонкости профессии.

Чем ближе навигация, тем напряженнее график. Но в своем экипаже Михаил Мартынович не сомневается. Как и экипаж в своем капитане.

Михаила Мартыновича ценят в судоходной компании. Он награжден государственными наградами: знаком отличия «За безаварийную работу на речном транспорте» III степени, юбилейной медалью «300 лет Российскому флоту».

Юрий БЕЛОУСОВ

## ДОСЛОВНО

**Иван Николаевич Черданцев, капитан-наставник Томской судоходной компании:**

— Мне приходилось не раз бывать в плавании на РТ-742. Понравился сам теплоход: ухоженный, на судне образцовый порядок. Профессиональный и приветливый экипаж. Михаил Мартынович — грамотный судоводитель, хороший хозяин судна.

И как любой хороший капитан, старается сократить простои. Правда, не все зависит от капитана. Но в том, что он грамотно проведет судно, можно не сомневаться.

Руководство компании неоднократно отмечало его работу, он и его экипаж также заносились на Доску почета АО «Томская судоходная компания».

## ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ

## Госзадание, объемы перевозок и

## Окончание. Начало на стр. 1

При распределении расходов выделенной в текущем году субсидии, прежде всего, планируется обеспечить сохранение объемов обстановочных, тральных и изыскательских работ на уровне 2017 года. Учитывая данный факт, учреждение вынуждено планировать объем дноуглубительных работ, исходя из оставшейся финансовой возможности, фактически по остаточному принципу.

По-прежнему в составе субсидии предусматривается участие Росморречфлота в соглашении о сотрудничестве в границах Алтайского края.

## Сроки действия навигационной обстановки

С 2018 года изменены сроки действия навигационной обстановки на плесах Алтайского края и на реке Васюган.

На реках Катунь, Бия, Обь от устья Бии до города Барнаула судоходная обстановка действовала с 1 мая по 10 октября, в 2018 году будет действовать с 26 апреля по 26 сентября. На реке Васюган судоходная обстановка действовала с 15 мая по 14 сентября, в 2018 году будет действовать с 1 мая по 31 августа. Продолжительность действия навигационной обстановки на указанных участках не изменена. На остальных участках бассейна изменений не планируется.

Работы по тралению, дноочищению и русловым изысканиям будут выполнены в объемах, необходимых для обеспечения безопасности судоходства. Планируемый объем транзитного дноуглубления, выполняемый за счет государственной субсидии, составит 2,26 млн м3 грунта. В сравнении с 2017 годом объемы дноуглубления уменьшатся на 46%.

На участке р. Оби (устье нижнего подходного канала — Соснино) предполагается извлечь 1,5 млн м3 грунта. При этом минимально необходимый объем дноуглубительных работ на указанном участке, по которому проходит основной грузопоток, включая транзит в районы Крайнего Севера и приравненные к ним районы, составляет 4,6 млн м3 грунта.

Снижение объемов в 2018 г. приведет к значительным проблемам по поддержанию гарантированных габаритов в течение всего навигационного периода даже при средней водности, что будет существенным сдерживающим фактором при организации грузоперевозок.

Нужно учитывать и гидрологическую ситуацию. По результатам анализа снеготопавов в бассейне Оби по состоянию на 31 января за период 2011–2018 годов, а также учитывая ожидаемые осадки в феврале — марте, можно предположить, что навигация 2018 года будет ниже или в пределах средней водности, похожей по гидрологической ситуации на 2014 год.

## Объемы перевозок в 2018 году

По информации руководителей судоходных компаний, объемы перевозок на навигацию 2018 года ожидаются следующие:

- ООО «Бийский речной порт»: в навигацию 2018 года планируемый объем перевозок составляет 180 тыс. тонн груза, часть подтверждена договорами.

- ООО «Грузовой терминал Обь»: по данным с последнего совещания, планируют около 700 тыс. тонн груза. В итоге в рамках соглашения — 970 тыс. тонн груза.

- ООО «СК «Норд-Вест»: по некоторым направлениям ситуация складывается не в лучшую сторону, а именно — из запланированных

на навигацию 2018 года туристических рейсов по направлению Новосибирск — Салехард первые два рейса могут не состояться. По паромным переправам планируемое количество перевезенных пассажиров остается на уровне 2017 года с возможным сокращением на 5%. Прогнольные направления — на уровне 2017 года.

- ООО «ПЧС»: планируемый объем в навигацию 2018 года составляет 250–300 тыс. тонн груза.

- ООО «Речфлот»: в работе на период навигации 2018 года будет задействовано 5 самоходных и 7 несамоходных единиц флота. Планируется продление пассажирских маршрутов «набережная — аквапарк» до Заельцовского парка и продление пригородного маршрута по соглашению с минтрансом НСО до с. Калугино. На 2018 год поставлена задача увеличить объем перевезенных пассажиров на 20% по отношению к 2017 году по всем направлениям совокупно.

- ООО «Сибирский песок»: планируемый объем 220 тыс. тонн груза на местных линиях.

- АО «Томская судоходная компания»: ведется договорная работа, планируемый объем перевозок в навигацию 2018 года составляет 3,5 млн тонн груза, 2,5 млн тонн подтверждено, из них 1,1 млн тонн груза планируется перевезти на участке р. Оби от устья НПК до устья р. Томи.

## Изменения в законодательстве

А. В. Лукашин, начальник службы государственного портового контроля ФБУ «Администрация Обского бассейна ВВП», рассказал об изменениях в Кодексе внутреннего водного транспорта РФ по состоянию на 1 января 2018 года.

Кроме свидетельства о праве плавания под государственным флагом РФ, появилось такое

понятие, как «временное свидетельство о праве плавания под государственным флагом РФ». Дело в том, что 31.12.2017 вступили в силу Правила государственной регистрации морских судов, сделок с ними в морских портах, и по аналогии с данными правилами был создан проект Правил государственной регистрации речных судов, который в настоящее время проходит стадию общественных обсуждений. В правила внесены значительные изменения, одним из которых является выдача судовладельцу в срок не позднее следующего рабочего дня временного свидетельства о праве плавания под государственным флагом РФ, которое выдается сроком на 3 месяца. Это устраняет бюрократические барьеры на пути бизнеса.

Из перечня обязательных документов было изъято свидетельство о годности судна к плаванию, свидетельство о классификации и единая книга осмотра судна. Для пассажирских судов в качестве обязательного документа введено пассажирское свидетельство. Свидетельство о минимальном составе экипажа самоходного транспортного судна заменено на свидетельство о минимальном составе экипажа судна.

В чем разница? Федеральным законом № 367-ФЗ отменено понятие «самоходное транспортное судно», и теперь все суда с экипажем на борту должны иметь соответствующее свидетельство (плавучие краны, суда путейского флота, земснаряды, бункербазы). Однако до настоящего времени Положение о минимальном составе экипажей судов находится в стадии проекта.

До настоящего времени на внутреннем водном транспорте не было нормативного документа, регламентирующего правила ведения судовой роли. В качестве образца использовалась судовая роль для морского и рыбопромысла.

СПАРТАКИАДА

# Каждый год — шаг вперед!

**С** 13 по 16 февраля в Бердске прошла XV Спартакиада путейцев Обского бассейна, посвященная 80-летию образования ФБУ «Администрация Обского БВП».

Традиционно в пятнадцатый раз подряд работники администрации вышли на старты. В программе — лыжная эстафета, плавание, волейбол, стрельба, дартс, бильярд, настольный теннис, поднятие гири, стритбол, метание лёгости, подтягивание, прыжки в длину, шахматы.

Спартакиада организована при содействии Обского баскомфлота и проходила в спортивном комплексе «Кристалл».

В спартакиаде приняли участие 5 команд: ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», Барнаульского, Новосибирского, Колпашевского и Томского филиалов. Общая численность участников соревнований составила 50 человек.

В общекомандном зачете спартакиады первое место заняла команда Новосибирского филиала, второе место — команда администрации, третье место — команда Томского филиала. По итогам соревнований победителям были вручены медали, дипломы, призы и памятные подарки.

В завершающий день состязаний Сергей Валентинович Павлушкин, руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП», поблагодарил участников и организаторов спартакиады и выразил благодарность руководству и коллективу спортивного комплекса «Кристалл».

А так как спартакиада проходила накануне 23 Февраля, поздравил



С. В. Павлушкин поблагодарил участников и организаторов спартакиады



Команда Новосибирского филиала заняла в общем зачете 1-е место



Участники спартакиады

мужчин с Днем защитника Отечества, а прекрасную половину с грядущим весенним праздником — 8 Марта.

Итоги спартакиады мы попросили прокомментировать Антона Аркадьевича Гулина, начальника Новосибирского района водных путей и гидротехнических сооружений, который выступал на состязаниях в роли главного судьи:

— Ситуация ежегодно меняется. Даже по очкам видно, что команды буквально дышат другу в спину и усиливают позиции там, где прежде проигрывали. Например, Барнаульский район поднялся на вто-

рое место в лыжной эстафете, хотя прежде команда не блистала в этой дисциплине. Здесь надо отдать должное новому начальнику — Александру Александровичу Чуприну. Он сам увлекается лыжами, хорошо бегаёт и сумел организовать своих подчиненных.

Томский район подтянул плавание. Томичи даже выиграли у администрации, которая заняла второе место. Но второе место для администрации в этой дисциплине — это тоже прорыв. Новосибирский район усилил позиции по стрельбе из винтовки и метанию дротиков. Все это не на пустом

месте, конечно, а благодаря длительным тренировкам.

По итогам волейбольных баталий Новосибирский район занял первое место, хотя раньше победителем выходил Барнаул. В состязаниях по метанию лёгости управление в прошлом году было на четвертом месте, а в этот раз поднялось на второе. Упорная борьба среди гиревиков развернулась между Новосибирском и Томском: 52 раза у Новосибирска, 50 раз у Томска. Разрыв небольшой.

В общем, у нас все команды сильные, а потому никто не расслабляется. Тем более что из года в год мы

наблюдаем рост показателей.

Ну и, кроме того, у нас произошли некоторые изменения по дисциплинам: шахматы добавились, вне зачета. Бильярд среди руководителей команд в этом году впервые учитывается в общем зачете. Результат такой: первое место — администрация, второе — Томск, третье — Новосибирск.

Не обошлось без курьезов. На лыжной эстафете две девушки по ошибке с километровой своей трассы свернули на трехкилометровую. Одна ошибку исправила, другая так и прошла три километра. Зато план перевыполнила и здоровью пользу принесла. И настроения всем прибавила. В конце концов, должен же спортивный праздник положительные эмоции добавлять!

— Когда газета выйдет, на базе ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» впервые пройдет спартакиада среди бассейнов. Подготовка завершена?

— Состав команды утвержден, организационные вопросы решены. Все команды подтвердили свое участие.

— Есть свои особенности у этого спортивного мероприятия?

— Да, нюансы есть: омичи попросили в список зачетных дисциплин включить мини-футбол, красноярцы — шахматы... Это значит, что они сильны в этих видах и нам придется нелегко. Но мы готовы!

Юрий БЕЛОВСОВ

*От редакции: подробнее об итогах большой спартакиады мы расскажем в следующем номере газеты.*

## ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

лового флота. В настоящее время также в виде проекта документа на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов опубликованы Правила ведения судовой роли речных судов.

**Судовой журнал.** Если ранее судовой журнал хранился на судне в течение 1 года с момента внесения в него последней записи, то теперь этот срок увеличен до 2 лет. По истечении указанного срока журнал сдается на хранение в орган, осуществляющий государственную регистрацию судов. Данный орган обеспечивает хранение судовых журналов в течение не менее 10 лет в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. До настоящего времени такого порядка нет даже в виде проекта. В виде проекта существуют Правила ведения судовой журналы. Следует отметить, что судовой журнал подлежит учету капитаном бассейна внутренних водных путей. Листы судового журнала должны быть пронумерованы, прошнурованы и скреплены печатью капитана бассейна ВВП. В случае принятия данных правил судовладельцы, предварительно пронумеровав и прошнуровав журналы, должны будут представить их для учета капитану бассейна ВВП.

Основную массу вопросов порождает п. 11 п.1 ст. 14 КВВТ РФ — «Иные судовые документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации, федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации». Неоднократные запросы в Росморречфлот ситуацию не прояснили. Возможно, ясность появится в процессе планируемого межведомственного совещания. Пока, со своей стороны, было решено в этот перечень включить следующие документы:

копию полиса гражданской ответственно-

сти судовладельца, нахождение на судне которого предусмотрено п. 10 ст. 121 КВВТ РФ;

судовое свидетельство СУБ, предусмотренное ст. 34.1 КВВТ РФ.

### Иные изменения КВВТ РФ, на которые следует обратить внимание

Федеральным законом от 20.12.2017 № 400-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части, касающейся регулирования трудовых отношений на морском и внутреннем водном транспорте, и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» изменены ст. 28 и 31 КВВТ РФ — отменено действие Устава о дисциплине работников речного транспорта.

Федеральным законом от 29.12.2017 № 450-ФЗ «О внесении изменений в КВВТ РФ и Федеральный закон «О морских портах Российской Федерации» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» внесены изменения в ст. 34.1 КВВТ РФ, касающиеся СУБ: если ранее документ о соответствии разработанной им системы управления безопасностью выдавался судовладельцу сроком на 5 лет и требовал промежуточного подтверждения между 2-м и 3-м годами его действия, то теперь он выдается сроком на 5 лет и не требует промежуточного подтверждения. Если ранее судовое свидетельство об управлении безопасностью выдавалось на срок 5 лет и подтверждалось ежегодно, то с этого года предусмотрено лишь одно подтверждение между 2-м и 3-м годами его действия (за раз-

яснениями данного порядка рекомендуем обратиться в ЗСФ РРР до начала навигации).

Федеральным законом от 29.12.2017 № 450-ФЗ с 09.01.2018 внесены дополнения в п. 3 ст. 34 КВВТ РФ — обеспечение безопасности судоходства. Если ранее безопасность судоходства обеспечивалась КВВТ, Правилами плавания по внутренним водным путям РФ, Правилами движения и стоянки судов в бассейнах ВВП, Правилами пропуска судов через шлюзы и Порядком диспетчерского регулирования движения судов по ВВП, то сейчас к ним добавлены: Правила радиосвязи подвижной службы и подвижной спутниковой службы на внутренних водных путях, утвержденные федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области связи. Но правил таких пока нет даже в проекте.

Нужно добавить, что закончена разработка Правил движения и стоянки судов в Обском бассейне ВВП. Активно ведутся работы по разработке Правил плавания по внутренним водным путям РФ, которые также прошли стадии согласования, общественного обсуждения и к середине навигации, возможно, вступят в силу. В течение 2018 года ожидается утверждение Положения о дипломировании членов экипажей судов внутреннего плавания, предполагаемое время — март 2018 года.

### Сократить время проверки

В связи с отменой свидетельства о годности судна к плаванию в качестве обязательного на судне, мы хотим обратиться к судовладельцам с просьбой дать распоряжение капитанам судов предъявлять данный документ по просьбе инспектора ГПК при проверках судов, т. к. это

существенно сократит время проверки.

Если в предыдущие годы осмотр судна прекращался в случае установления факта отсутствия на судне документов, предусмотренных ст. 14 КВВТ РФ, то с этой навигации осмотр судна будет продолжен в любом случае и будут устанавливаться и фиксироваться все имеющиеся нарушения.

Уже на протяжении последних лет Росморречфлот требует уделять повышенное внимание пассажирскому флоту при проведении инспекций. Поэтому в навигацию 2018 года в случае выявления каких-либо нарушений требований нормативных документов по безопасности судоходства будет проводиться проверка действий судовой команды по судовым тревогам.

Агентством акцентируется внимание на проверках противопожарного состояния судов. Для упрощения этой работы службой ГПК в межнавигационный период разработан так называемый «бегунок» для проведения проверки противопожарного состояния судов.

Учитывая эти изменения в законодательстве, **Общественный совет решил:**

рекомендовать судовладельцам иметь на борту судов свидетельства о годности судна к плаванию и передавать по просьбе инспектора ГПК для проверки;

информировать судовладельцев — членов Общественного совета о вступлении в законную силу нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность внутреннего водного транспорта;

информировать членов Общественного совета о решении межведомственного совещания по определению перечня документов, находящихся на судне которых будет признано обязательным.

## ПРИЗВАНИЕ

# Любимая работа, минералы и ландшафтный дизайн

фото Юрия Белоусова



Елена Николаевна с мужем Михаилом Ильичом вместе собирали коллекцию и создавали ландшафтный дизайн

### Окончание. Начало на стр. 1

Камень необыкновенный. Вообще очень часто ничем не примечательный минерал на срезе выглядит как произведение искусства. Кроме камней, на стенде можно увидеть кость мамонта, найденную в районе Ханты-Мансийска партией В. Н. Худякова.

— Так что музей — наша гордость, — подчеркивает Елена Николаевна и выражает благодарность за пополнение коллекции сотрудникам В. И. Михайлову, А. А. Шутиловой, А. В. Куликову и другим. — А вообще всему, что было в моей трудовой биографии хорошего, я обязана своему коллективу. Не зря же в моей трудовой книжке всего одна запись.

### Дизайн против овощей

А еще у семьи Подилько есть общее хобби — ландшафтный дизайн.

Точнее сказать, что теперь это хобби всего отдела изысканий. А вдохновителем стала опять же Елена Николаевна. Причем хобби было решено поставить на серьезную основу.

— Мы учились у ведущего ландшафтного дизайнера Новосибирска Галины Пупковой, — говорит Елена Николаевна. — Нам это интересно, нас это объединяет в коллективе.

В семье мое увлечение разделяют и муж, и сын. Без них я ничего бы не сделала. Идеи мои, но воплощать приходится им. Я кусочек за кусоч-



ком отвоёвывала землю у овощей.

Заходили соседи, смотрели, спрашивали. И сегодня хозяева соседних участков тоже постепенно включились в процесс ландшафтного творчества. Один, судя по всему, небедный человек как-то шел мимо, увидел участок, заинтересовался. Даже жену привез, а потом пожалел: «Никакой жизни не стало». Видимо, не ожидал, что разбудит столь мощ-

ный ландшафтный креатив в своей половине. Воплотить пришлось ему: своими силами или деньгами, этого мы не знаем.

А Подилько делают все сами, используя только натуральные материалы.

Стиль сада — пейзажно-композиционный, в котором предусмотрено несколько ландшафтных композиций, они и создают целостный образ.

Смотрю снимки: вот рокарий — здесь берет начало ручей, который впадает в водоем, где цветут чудесные нимфеи и живут карпы. Вот садик в японском стиле...

Все по принципу изящного минимализма.

И в профессии, и в хобби — все должно быть на высоте.

Юрий БЕЛОУСОВ

## ОБРАЗОВАНИЕ

# О кадрах и поддержке отраслевиков

### Окончание. Начало на стр. 1

• «О перспективах развития подготовки экономистов и менеджеров для отрасли водного транспорта» (Белоногов А. А., декан факультета управления на водном транспорте)

• «Кадровая политика и особенности прохождения практики в ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» (Грач Н. В., начальник службы персонала и трудовых отношений)

• «Кадровая политика ОАО «Томская судостроительная компания» (Орлов А. А., заместитель генерального директора по кадрам и быту)

• «Ситуация и перспективы развития ОАО «Осетровский речной порт» (начальник отдела по РП Антонова О. И.)

• «О перспективах развития и потребностях в кадрах Восточно-Сибирского речного пароходства» (нач. отдела кадров Капустина А. М.)

• «Особенности прохождения практики и трудоустройства в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» (Дмитрачков М. И., заместитель руководителя)

• «Кадровая политика, проблемы дипломирования и обеспечения компетентности плавсостава АО «Обь-Иртышское речное пароходство» (Александрова Л. В., начальник отдела по работе с персоналом)

• «О взаимодействии ОАО «Северречфлот» с Сибирским университетом водного транспорта (начальник отдела по РП Шашкова А. Г.)

• «О развитии и перспективах Ленского объединенного речного пароходства» (зам. генерального директора Якишев В. Н.)

• «Ваши возможности в компании ПАО «Океанрыбфлот» (Володин А. А., заме-

ститель начальника кадровой службы) и др.

По результатам анализа сделанных докладов и обсуждений по ходу конференции отмечено следующее:

• На сегодняшний день отсутствуют прогноз и понятная кадровая политика значительного количества организаций отрасли водного транспорта. Имеющиеся перспективные планы приема на работу молодых специалистов, переподготовки и повышения квалификации нестабильны и претерпевают значительные и частые изменения.

• Взаимодействие между ФГБОУ ВО СГУВТ и ДВ ЦОУП обеспечено на хорошем профессиональном уровне. Представлен календарный план учебных плавательных практик в ДВ ЦОУП на 3 года (2018–2020).

• У вузов, расположенных вдали от морских портов, имеется проблема дипломирования курсантов и выпускников морских специальностей. К примеру, для подачи документов и получения квалификационных свидетельств матросов, мотористов, судовых электриков, необходимых для работы в штатных должностях во время плавательной практики, согласно действующему Положению «О дипломировании членов экипажей морских судов», курсанты вынуждены лично ехать в администрации морских портов как для подачи заявления, так и для получения свидетельств, что весьма затратно и не поддается нормальной организации со стороны учебного заведения.

• Практическое обучение девочек по морским специальностям вызывает значительные сложности из-за запрета использования женского труда при работе в машинной и палубной командах на море (мотористы, матросы).

• Конвенционная подготовка студентов в соответствии с главой VI МК ПДНВ

ведется согласно модельным курсам ИМО, а также примерным программам, утвержденным Минтрансом и Росморречфлотом РФ. Их продолжительность зачастую составляет менее 36 часов, что по требованиям ФГОС не соответствует допустимой минимальной продолжительности дисциплины.

• Рекомендовано обратить особое внимание при подготовке судоводителей на знание расчетов устойчивости и МППСС.

• Действующее положение о дипломировании на ВВП устарело и создает проблемы в работе компаний, особенно в части дипломирования экипажей судов I-II групп.

• Отсутствует система государственного распределения выпускников, обучающихся за счет федерального бюджета РФ в организации отрасли водного транспорта.

• Отмечены хорошие теоретические знания выпускников судоводительской специальности (ОАО «Северо-Западное пароходство»).

• Высказано одобрение подготовки экономистов и менеджеров в СГУВТе, как и в иных вузах, подведомственных Росморречфлоту, поскольку их знания получены в отношении управления организациями водного транспорта, то есть хорошо специализированы. Выпускники других, непрофильных вузов имеют существенный недостаток — они нуждаются в дополнительном обучении и длительном наставничестве для адаптации к имеющимся условиям и специфике отрасли водного транспорта.

По данным вопросам консолидированным решением участников конференции принята резолюция, которая будет направлена всем заинтересованным сторонам и размещена на сайте Сибирского университета водного транспорта (<http://www.ssuwt.ru/>) после ее утверждения.

## Поздравляем юбиляров февраля



### ФБУ «Администрация Обского БВП»

- **Виталий Васильевич Тарасов**, электромеханик земснаряда «Аган», НРВПиС
- **Сергей Иванович Ключихин**, капитан-механик т/х «Водопад», БРВПиС
- **Михаил Владимирович Дуреев**, капитан-механик т/х «Прибой», БРВПиС
- **Владимир Алексеевич Меньшиков**, дежурный караванной службы ремонтно-отстойного пункта, БРВПиС

### АО «Томская судостроительная компания»

- **Евгений Николаевич Артеменко**, водитель АТО
- **Вадим Юрьевич Волгин**, электрогазосварщик т/х РП-25
- **Надежда Леонидовна Гуркунова**, матрос-повар т/х «Речной-12»
- **Евгений Васильевич Суханов**, механик — см. капитан т/х «Речной-15»
- **Юрий Алексеевич Мошуров**, механик — см. капитан т/х «П. Ларионов»
- **Людмила Геннадьевна Индукаева**, повар КПЛ-42-92

### СГУВТ

- **Лидия Александровна Жукова**, гардеробщик, гл. уч. корпус
- **Владимир Викторович Загоровский**, доцент каф. ТиПМ
- **Алла Юрьевна Образцова**, педагог-организатор НКРУ
- **Орест Аркадьевич Князев**, доцент кафедры ЭСЭ
- **Любовь Александровна Распопова**, преподаватель НКРУ
- **Нина Павловна Протопопова**, доцент кафедры ФХиИГ

### ОАО «Сибречпроект»

- **Людмила Петровна Павлина**, техник ОАП и ВП

### ООО «Речное пароходство»

- **Владимир Владимирович Еременко**, крановщик КТНГ-5

### Западно-Сибирский филиал Российского речного регистра

- **Федор Владимирович Кулик**, эксперт Колпашевского участка ЗСФ РРР