



«Белые медведи ходили кругами»

■ — Более 40 лет — трудовой стаж в речном флоте Евгения Михайловича Тарыгина.

стр. 3

Не все измеряется деньгами



■ — Благодаря причалу, который сохраняет БРП, село Быстрый исток развивается.

стр. 4

Чудесные коллеги

В ФБУ «Администрация Обского БВП» и его филиалах сейчас трудится 799 сотрудников, из них 215 — женщины. Это почти треть.

Мужчины относятся к дамам, выбравшим для себя транспортную сферу, по-рыцарски, называя их «чудесными коллегами». Каково работать в транспортной отрасли, где есть своя специфика, задачи и сложности? Об этом рассказали сами женщины.

Замруководителя по экономическим и финансовым вопросам, главный бухгалтер ФБУ «Администрация Обского БВП» Анна Ситникова — коренная сибирячка. Она родилась и выросла в Новосибирске, с рекой были связаны и дед, и отец — в прошлом начальник службы судового хозяйства Администрации Обского бассейна.

— Родители пророчили для меня карьеру врача, но я выбрала цифры — с отличием закончила Новосибирскую государственную академию водного транспорта по специальности «Экономист-менеджер». И когда в 2002 году представилась возможность работать в Обском бассейновом управлении водных путей (ныне Администрация Обского бассейна), долго раздумывать не стала. К тому времени я уже представляла, что такое технический флот, водные пути. Но в жизни теория и практика — вещи разные, так что учиться пришлось многому, причем на протяжении всей трудовой деятельности.

Мне поступали разные предложения о работе, но я люблю свой город и не строю планов уехать из Новосибирска.

Я помню, как начинала работать и сколько полезных знаний получала от своих более опытных коллег. Поэтому и сама с удовольствием принимаю участие в работе аттестационной комиссии СГУВТ.

Своим коллегам, особенно молодым, я всегда говорю: «Быть специалистом в своей профессии — это здорово, но для начала надо им стать». Именно поэтому главным принципом своей работы Анна Ситникова считает умение досконально разобраться в каждой поставленной задаче, уметь верно распределить финансы, грамотно оформить документы, учесть и сохранить имущество организации, нести ответственность. Без этого обеспечить выполнение госзадания не получится.

(Продолжение на стр. 3)

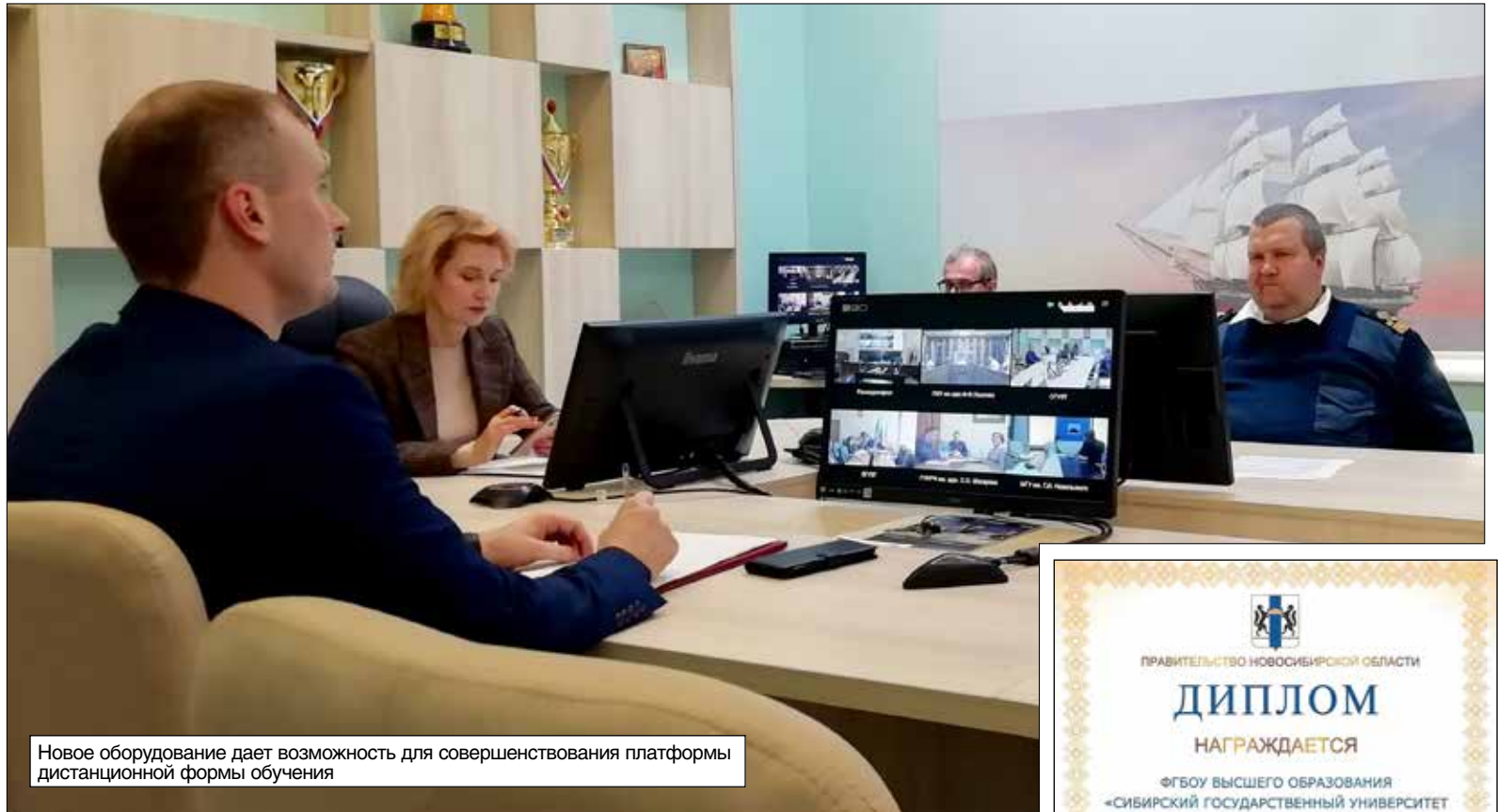
На вахте

речники Обского бассейна №2 (60)

Газета для работников водного транспорта. Издаётся с 1931 года

27 февраля 2022 года

Призёр регионального этапа



Новое оборудование дает возможность для совершенствования платформы дистанционной формы обучения

В 2021 году Сибирский государственный университет водного транспорта принял участие в региональном этапе всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности».

По итогам регионального этапа СГУВТ занял II место в номинации «За развитие кадрового потенциала в организациях непроизводственной сферы» среди предприятий Новосибирской области.

Всего на региональный этап конкурса в Новосибирской области поступило 32 заявки от 20 организаций. Оценивала организация трехсторонняя комиссия по регулированию социально-трудовых отношений. Участникам предлагалось заполнить опросные формы, где в каждой позиции за сведения автоматически выставлялись баллы. Все отображенные пункты необходимо было подтвердить документацией за предыдущие три года.

В номинации «За развитие кадрового потенциала в организациях непроизводственной сферы» основное внимание

было уделено методике оценки результативности труда персонала и ее учет при определении зарплаты и стимулирующих выплат, реализации социальных программ, поддержке молодых специалистов, компетентности персонала и его обучению, развитию корпоративной культуры и формированию кадрового резерва.

Для университета участие в конкурсе — возможность продемонстрировать позитивный социальный статус и привлекательность учреждения в качестве работодателя, проанализировать и скорректировать свою внутрикорпоративную политику, при необходимости своевременно внести изменения.

Сейчас совершенствуется рейтинговая система для профессорско-преподавательского состава университета с целью повышения качества и эффективности деятельности и объективной оценки работы сотрудников, а также стимулирования выдающихся преподавателей. Система основывается на учете множества показателей и позволяет создать прозрачный механизм оплаты труда и премирования работников.

Одним из ее нововведений является оценка и отзывы обучающихся о педагогах.

Обновленная система ставит перед преподавателями новые требования и задачи, но университет дает и инструменты для их выполнения. Одним из них является созданный в декабре 2021 года Центр формирования контента, в функции которого входит помощь преподавателям в создании разнообразных видеоматериалов.

Для подразделения было закуплено дорогостоящее профессиональное оборудование — видеокамеры, освещение, микрофоны и другое, а также программное обеспечение для создания высококачественного видеоконтента. Техника мобильна, поэтому есть возможность производить видеосъемки не только в студии, но и в учебных классах, лабораторно-тренажерных комплексах, на улице, на предприятиях. Открытие центра значительно расширяет воз-

можности университета в образовательной и воспитательной деятельности, а также позволяет воплотить в жизнь многие идеи и проекты преподавателей и студентов.

Повышение качества образовательного видеоконтента и доступность этого формата работы для преподавателей даст новый толчок для совершенствования платформы дистанционной формы обучения университета, будет способствовать развитию каналов и повышению эффективности профориентационной деятельности.



С Днем защитника
Отечества

Поздравляем с мужским праздником 23 Февраля, который стал символом мужества и доблести!

Пусть все войны останутся в прошлом, а сражения будут только на мирном фронте. В День защитника Отечества желаем всегда оставаться мужественными и сильными, решительными и находчивыми, умело решать все задачи и преодолевать любые жизненные препятствия. Желаем благополучия, долголетия, энергии и стального здоровья. Пусть вас во всем сопровождает успех, каждый день будет счастливым, освещенным радостными событиями, встречами с настоящими друзьями, любовью близких и родных людей!

Будьте счастливы, настраивайтесь на лучшее и чаще улыбайтесь! Пусть ваши родители, глядя на вас, радуются, что воспитали таких великолепных сыновей! Пусть ваши жены чувствуют себя рядом с вами самыми счастливыми женщинами на земле! Пусть ваши дети считают вас лучшим примером для подражания и во всем стремятся быть похожими на вас!

Руководство: ООО «Бийский речной флот», ООО «Речное пароходство», ООО «Томская судостроительная компания», ЗАО «Сибречпроект», АО «Северное речное пароходство», СГУВТ, ООО «Сибирская буксирная компания»

С наступающим
женским
праздником!

Уважаемые женщины, наши коллеги! От всей души поздравляем вас с самым женственным и красивым праздником в году — с 8 Марта!

Вы — несомненное украшение нашего по большей части мужского коллектива, носительницы доброты, домашнего уюта. Причем вы украшаете не только наш рабочий коллектив, но и весь мир! Мы очень ценим и уважаем ваш труд. Будьте счастливы, озаряйте прекрасными улыбками все вокруг себя. Чаще смейтесь, улыбайтесь и идите по жизни с оптимизмом! Умейте махнуть рукой на трудности, замечайте маленькие радости.

Желаем вам всего самого наилучшего: крепкого здоровья, устойчивого достатка, домашнего уюта, успехов в делах, прекрасной крепкой любви, добрых отношений с людьми... Пусть ваши мужья и дети никогда не огорчат, а только радуют. Пусть жизнь приносит позитив, а ваши мечты сбываются!

Руководство: ООО «Бийский речной флот», ООО «Речное пароходство», ООО «Томская судостроительная компания», ЗАО «Сибречпроект», АО «Северное речное пароходство», СГУВТ, ООО «Сибирская буксирная компания»

Профессия речника —
для настоящих мужчин

7 января 2022 года Владимир Кононов отметил свой 60-летний юбилей. Он из тех людей, о которых говорят, что экстрим у них в крови — в «тихой заводи» не усидят.

Более 27 лет Владимир Александрович трудится в АО «Томская судостроительная компания», в последние годы — в должности капитана-сменного механика. Руководители и коллеги отмечают его высокую ответственность. Заместитель руководителя Анатолий Орлов:

— Владимир — один из самых лучших капитанов в нашей компании, с отличной командой. Люди от него не уходят, а это говорит о многом. Уже несколько лет у него проходят практику студенты, с которыми он умеет находить общий язык. Он воспитывает молодые кадры, многие из которых потом остаются в отрасли. Очень ответственный человек, спортсмен, пример для молодежи.

Начальник службы перевозок и движения флота АО «Томская судостроительная компания» Иван Буховец:

— Это не просто руководитель, он сумел сплотить вокруг себя экипаж. Несколько лет команда не меняется, поэтому у них уже выработалась взаимозаменяемость. Работают на малых реках, на самых сложных участках. Но я спокоен, потому что уверен: эти ребята не подведут. Владимира лично знаю уже более 30 лет. Он очень хороший товарищ, который в сложной ситуации всегда даст совет, поможет чем может.

Семейная династия

Кононов Владимир Александрович родился 7 января 1962 года в семье речников. Его семья жила в поселке Байкал Иркутской области, недалеко от порта. Позже отца пригласили на работу в Кемеровский порт, и семья переехала туда. Отец — капитан на теплоходе «Заря», мама работала в порту старшим диспетчером.

— Мои самые ранние воспоминания связаны с теплоходом и рекой, — говорит Владимир Александрович. — Любил бегать по палубе. Теплоход мне казался живым созданием. На всех новогодних праздниках был в костюме капитана: мама перешивала отцовский китель под его размер. Когда спрашивали, кем он собирается стать, удивлялся вопросу: конечно, как отец, — капитаном!

После окончания 8-го класса Владимир поехал в Новосибирск поступать в речное училище.

Учиться ему нравилось. Первую практику после 3-го курса в 1979 году проходил в Новоильинской РЭП в качестве рулевого-моториста на небольшом теплоходе.

Задавал много вопросов. Хотелось быстрее всему научиться, — подчеркивает Владимир Александрович, — я чуть ли ни с первого дня нетерпеливо спраши-

вал: «Когда порулить дадите?». Стыдно было, когда капитан говорил о недочетах, поэтому очень старался. К концу практики уже знал лоцию, фарватер на протоках Оби. Помню, как ночью стою на вахте, а капитан спрашивает: «Где сейчас идешь?», и я четко отвечаю... Нынешние студенты — другие, они меня, честно говоря, удивляют: им только смартфон интересен. Грустно это, ведь профессия речника, хоть и сложная, но интересная, для настоящих мужчин и романтичная.

Получив диплом судоводителя с правом эксплуатации силовых установок, пошел служить в армию в погранвойска. Охранять рубежи на озере Ханка, что находится в Приморском крае на границе с Китаем.

Филигранное маневрирование

А после армии Владимир Кононов решил не возвращаться в Кемерово, где жили родители и младшая сестра, а поехал в село Новоильинка Колпашевского района Томской области. Поступил на работу на ремонтно-эксплуатационную базу речного флота в качестве первого штурмана. Ходил на Васюган, Кеть в основном по малым рекам. Хоть и привлекательна своей скромной красотой северная природа, но ему, молодому, хотелось в город. Поэтому, отработав три года, уехал в Кемеровский порт.

В 1995 году он устроился в Томский порт, отработав несколько лет сменным капитаном на пассажирском теплоходе «Москва».

В 2000 году решил поднять свой образовательный уровень, поступил в Сибирский государственный университет водного транспорта на факультет «Организация и планирование перевозок заочно».

Самое интересное было время, как считает Владимир Александрович, когда он работал на теплоходе «Речной-13»:

— Основная работа — ежедневное маневрирование в акватории порта. На узком участке теплоход должен доставить к определенному пирсу баржу. Многие из них большие, 80-метровые. Часто задача усложнялась погодой: когда дует сильный ветер, поднимаются высокие волны. Необходимо чувствовать воздушную стихию и технику, предугадывать, когда и на сколько повернуть руль. Бывали такие маневры, что необходимо спустить по реке баржу только на один километр, но при этом приходилось делать два оборота вокруг своей оси. Тонкое, филигранное маневрирование, почти всегда на грани: небольшая ошибка может привести к аварии. Даже азарт появлялся: хотелось решить сложную задачу... Но после шести лет притупилось чувство опасности, и я понял, что нужно менять работу.

С 2008 года он перешел на РТ-634, который буксирует по две баржи с сыпучим грузом. Работал в основном по малым рекам. А там вовсе не прогулочный маршрут. На Нижнем Басандайском перекате расхождение и обгон судов запрещен.



Владимир Александрович!

От всей души поздравляем с юбилеем! Пусть в парусах всегда будет свежий ветер и семь футов под килем!

Желаем крепкого здоровья, солнечного настроения, семейного счастья и успехов во всех делах и планах!

Коллектив ООО «Томская судостроительная компания»

— По сути, это порог, на котором весной течение достигает скорости 27 км, — объясняет капитан. — Нос теплохода стараешься устойчиво держать, а вокруг вода буквально бурлит. И перед самой опорой моста баржу необходимо быстро убрать, чтобы не врезаться. Одинаковой ситуации на перекате не бывает: уровень воды колеблется — то падает, то поднимается. Капитаны неохотно ходят весной по этому перекату. Были случаи, когда мы снимали баржи или суда с мели.

Владимир Александрович подчеркивает, что главное качество для капитана — умение работать с людьми. У него дружеские отношения с механиком Владимиром Анатольевичем Петрашовым, с которым они делят будни речного флота уже 13 лет. Экипаж сейчас на РТ-634 — девять человек. Вообще-то должно быть 11, но дефицит кадров ощущается и здесь: современная молодежь предпочитает романтике свежего речного ветра теплый офис.

Энергию ему придает спорт. В зимний отпуск он ежедневно на лыжах пробегает по лесу до 20 км. Владимир Кононов каждый год участвует в районных, городских и областных соревнованиях по лыжным гонкам, из которых, как правило, выходит победителем. У него множество медалей и грамот. А в летний отпуск вместе с супругой садятся в автомобиль и преодолевают за трое суток 4,5 тысячи км до Черноморского побережья.

— Едем к моей маме, — улыбается Владимир Александрович. От родительского дома буквально 80 метров до пляжа. Но в отпуске не только пляжный отдых, у мамы свой дом, в котором всегда много работы.

У Владимира Александровича пенсионный возраст, но выглядит он молодо и спокойной жизни для себя не представляет.

Фронт работ широкий

В речном пароходстве сейчас ремонтные работы на теплоходах и баржах в самом разгаре. Бригада электрогазосварщиков из трех человек старается вписаться в жесткий график, ведь времени до новой навигации остается все меньше.

Все успеют вовремя, по плану, уверен электрогазосварщик ООО «Речное пароходство» Павел Щелкаев. Иначе и быть не может. Если возникнет такая необходимость, будут оставаться и после работы. Но пока все идет по графику. А фронт работ сейчас довольно широкий.

— Основная задача — подготовить баржу грузоподъемностью три тысячи тонн к «тюнингу», как говорят автомобилисты, — шутит Павел Михайлович.

На самом деле судно, которое недавно приобрело Речное пароходство, ждут большие изменения: согласно проекту предстоит

установить на ней габаритную стену, изготовленную нашими специалистами, на палубе восстановить люк, провести внутренние работы. Для комплексного переоборудования судна потребуется не менее одного-полутора месяцев.

— В феврале по программе модернизации на барже грузоподъемностью 500 тонн, — продолжает он, — произвели ремонт цита, говоря простым языком, выездное устройство для автомобилей. Это судно используется как паром. На другом судне заменили подводную часть под техническим наблюдением РРР. Кроме того, сейчас на речном флоте ведутся другие мелкие, но очень важные ремонтные работы.

К предстоящей навигации этого года весь флот предстоит привести в готовность №1, чтобы во время сезона не было серьезных проблем. Хотя все равно поломки техники не избежать, так как нагрузка в сезон на них высокая. Главное, чтобы поломки не были массовыми.

Павел Михайлович отметил, что все его коллеги в бригаде — отличные специалисты, которые хорошо знают свое дело и в случае необходимости могут заменить друг друга, что очень важно.

В речном пароходстве Павел Щелкаев трудится уже 8,5 лет. Он рассказал, что после окончания техникума, получив диплом автослесаря, успел поработать в агрофирме в Липецкой области, в ООО «Липецкстройгаз», потом судьба закинула в город Стрежевой, где трудился в Сибирской Северной компании и в других.

— Несколько лет, например, работал в Белоярской нефтебазе Верхнекетского района Томской области, — вспоминает он. — Но потом объем работ заметно сократился, и я попал под него. Нужно было снова искать работу. В Томске закончил курсы сварщика, устроился в компанию «Прогресс», затем работал водителем. В 2012 году приехал в город Стрежевой и пришел в отдел кадров



Павел Щелкаев собирается работать в компании до пенсии

ООО «Речное пароходство». Здесь работы много — всем хватает. Мне нравится возиться с железом, думать, как решить очередную задачу по ремонту, приятно видеть потом хороший результат своего труда. Хорошо, что здесь официальное трудоустройство, есть оплачиваемые отпуска и больничные, «белая» зарплата, которую выплачивают без задержек. У меня квартира, приобретенная в ипотеку, поэтому это важно. В планах у меня — трудиться здесь до пенсии. Ну а дальше загадывать пока не буду.

«Белые медведи ходили кругами»

В последний день февраля 2022 года отметил свой 70-летний юбилей главный энергетик ООО «Сибирская буксирная компания» Евгений Михайлович Тарыгин.

Трудовой стаж на речном флоте ветерана — более 40 лет, имеет звания: «Специалист высшего класса» и «Лучший электромеханик парохозяйства».

Евгений Михайлович родился в високосный 1952 год 29 февраля. День рождения в свою дату отмечать приходится раз в четыре года. Несмотря на это, считает, что в жизни ему сопутствовала удача. Возможно, что и так, но говорят, что судьба человека во многом зависит от характера.

Родился он в деревне Уткино Ярославской области. В семье было трое ребятишек, которых мама растила одна. Он был младшим. Самые яркие детские воспоминания связаны с парходом, на котором с мамой и старшими братьями добирались до Ростова Великого, где на рынке продавали излишки овощей с огорода.

— Теплоход, который ходил по красивому озеру Неро, был еще колесный, совсем как в старых фильмах, — вспоминает он. — Когда я впервые с его палубы увидел Ростовский кремль,

замер и долго смотрел не отрываясь: так поразило величие белоснежного архитектурного ансамбля.

Мама старалась изо всех сил, чтобы обеспечить детей, но семья жила бедно. Евгений после восьмого класса решил поступать в Рыбинское речное училище имени В.И. Калашникова, в котором курсанты были на полном гособеспечении.

Первую практику проходил на Волге, бескрайность которой также произвела на парнишку неизгладимое впечатление. После четырех лет обучения, получив специальность техника-электромеханика, он по распределению был направлен в Западно-Сибирское речное парохозяйство.

Начинал третьим помощником и начальником судовой радиостанции на аварийно-спасательном судне. Ходили по Волге, Азовскому и Каспийскому морям, сопровождали плавучие доки с подводными лодками на судоремонтный завод в город Горький, помогали теплоходам, которые сплавляли по реке тяжелые плоты из леса, проходить под мостами.

За многие годы службы на речном флоте бывало всякое. Евгений Михайлович вспоминает:

— В 1970 году спасали танкер, который тонул в Каспийском

море — его во время шторма захлестнули волны. На нашем судне было мощное техническое оборудование, при помощи которого откачали с танкера воду, и он двинулся дальше по маршруту.

В 1971 году прибыл в Моряковский затон с молодой женой, где обосновался и живу по сей день.

В 1978 году меня направили в Венгрию принимать новые теплоходы. Стояла задача перегнать флот в Сибирь. Справились, конечно. А потом начались лихие 90-е, и те самые корабли продали в частную компанию, которая находилась на Волге. Мне пришлось участвовать в перегоне судов из Томска. Сначала шли по Оби, затем — по Северному морскому пути. А какие там шторма! Наш речной флот, конечно, не был предназначен для севера, мотало суда на высоких волнах, как бабочек на ветру. Вся команда страдала от морской болезни.

Незабываемые впечатления также остались, когда наш корабль проходил через каскад шлюзов на Волге (общая протяженность Волго-Донского судоходного канала — 101 км. Для преодоления водораздела между Волгой и Доном построено 13 шлюзов. — Прим. ред.).

Был еще случай, когда теплоход из Якутска нужно было

перегнать на Волгу. Шли мы сначала по реке Лене, потом — через Карское, Баренцево, Белое моря. Делали стоянки, чтобы зайти на стойбище к местным северным народам и поменять лишние продукты на рыбу. А потом в проливе моря Лаптевых 13 дней дрейфовали: наше судно затерли льды. Белые медведи вокруг ходили кругами, совсем как акулы. А потом пришел атомный ледокол «Арктика» и освободил нас от ледового плена.

А дома его всегда ждала семья: жена и два сына. Сыновья, когда выросли, пошли по стопам отца. Евгений Михайлович любовь к речному флоту и знания передал не только сыновьям. Более пяти лет он преподавал «Электрооборудование судов» заочникам в Моряковском филиале Новосибирского речного училища. Он не скрывает гордости от того, что все его ученики остались верными флоту. И хотя Евгений Михайлович уже на пенсии, но если случаются аварии, его просят помочь. И он никогда не отказывается.

На вопрос о планах и мечтах ветеран пожимая плечами, говорит:

— Главное, пусть внуки и правнуки растут здоровыми. Пусть у них и у моих детей все будет хорошо.



Уважаемый Евгений Михайлович!

Поздравляем Вас с 70-летним юбилеем! И пусть волосы украшены серебром, но душа остается молодой. Седина мужчину украшает, а время укрепляет его дух. Вы богаты мудростью и душевной щедростью. От всей души желаем Вам крепкого здоровья на долгие годы, оптимизма, хорошего настроения, любви и внимания близких людей.

Коллектив ООО «Сибирская буксирная компания»

Чудесные коллеги

(Начало на стр. 1)

Есть и преимущества

Начальник службы пути ФБУ «Администрация Обского БВП» Яна Мальцева подчеркивает: «Важно понимать, что мы все связаны одной цепочкой. Мало наметить себе планы, надо суметь их выполнить».

Работать на реке ей было предначертано судьбой. Ее отец 40 лет посвятил водному транспорту, был командиром земснаряда. Она вспоминает:

— Решение продолжить династию речников было осознанным, но моим: родители никогда не настаивали на выборе профессии, хотя желание пойти в институт водного транспорта поддержали.

С отличием закончив НИИВТ, в 1996 году пришла на должность инженера техотдела Новосибирского района водных путей. Это был тяжелейший период в работе водного транспорта из-за экономической ситуации в стране. Потом началось постепенное восстановление. Но ни разу не возникла мысль все бросить и уйти. На реке работают неслучайные люди, я благодарна коллективу, который в такой трудной ситуации не сломался и выстоял.

О роли женщин в развитии транспортной отрасли Яна Валерьевна отвечает без колебаний:

— Сегодня женщины здесь — уже не редкость. В этом есть свои преимущества: в моменты рабочих споров мне легче найти нужные интонации и слова.

В течение нескольких лет она входила в Совет Ассоциации профсоюзных организаций водных путей, гидросооружений и судоходства Профсоюза работников водного транспорта РФ, помогая решать вопросы условий труда работников. Участвует в становлении молодых специалистов, являясь председателем экзаменационной комиссии Новосибирского командного речного училища имени С.И. Дежнёва.

В этом году будет уже 10 лет, как Яна Мальцева возглавила службу пути ФБУ «Администрация Обского БВП». За эти годы произошло много перемен.

— Самое радостное для нас, — говорит она, — что внутренний водный транспорт возрождается. Река — это живой организм. И если заботиться о ней, беречь, уважать, то она ответит вам тем же. В 2012 году, когда было самое сильное маловодье за последние сто лет, пришлось сконцентрировать все ресурсы Администрации, филиалов, судоходных компаний, других организа-



Замруководителя по экономическим и финансовым вопросам, главный бухгалтер ФБУ «Администрация Обского БВП» Анна Ситникова



Начальник службы пути ФБУ «Администрация Обского БВП» Яна Мальцева



Главный инженер по гидросооружениям Новосибирского судоходного шлюза Анна Каспер

ций. Сообща мы обеспечили глубины для перевозок.

В этом году нам предстоит запустить новый земснаряд, вывести в работу весь дноуглубительный флот и выполнить большой объем работ. Ведь прошлый год (из-за низких уровней воды) оставил нам не очень хорошее наследство. Много перекаток нужно разработать, чтобы обеспечить гарантированные габариты пути и выполнить госзадание. При этом итог работы зависит не только от благоприятных природных условий или финансирования, но и от слаженности всей команды. Но мы справимся: я не раз убеждалась, что наш коллектив — не только команда профессионалов, но и единомышленники, друзья.

Нужно много учиться

Главный инженер по гидросооружениям Новосибирского судоходного шлюза Анна Каспер:

— Так получилось, что вся моя жизнь прошла на шлюзе. Родители строили Новосибирский гидроузел, а затем остались работать на нем. Будучи еще ребенком, я бегала туда к отцу на работу — приносила обеды, там же научилась плавать. Через несколько лет шлюз стал для меня местом работы и, по сути, вторым домом.

В 1979 году поступила в Новосибирский институт инженеров водного транспорта на электротехнический факультет по

специальности «Электропривод и автоматизация промышленных установок», в 1984 году его закончила. На распределении выбрала место работы подальше от дома — инженером-конструктором в Благовещенске. А когда приехала туда, оказалось, что такой должности у них нет. Предложили работу мастером электроцеха, я отказалась и уехала домой, устроилась на шлюз в должности начальника вахты. При прохождении производственного обучения как-то обратилась к отцу с вопросом по процессу шлюзования. Он мне ответил: «Вот инструкции, правила, бери и читай». И я поняла, что всего в жизни нужно добиваться самой.

Главный инженер по гидросооружениям Новосибирского судоходного шлюза Анна Каспер вспоминает:

— Первую навигацию отработала подменным начальником вахты, а уже с 1986 года стала штатным начальником вахты.

В 1996 году мне предложили перейти на должность главного диспетчера — новую для меня деятельность. Снова пришлось штудировать нормативные документы, инструкции. С 2005 года, после объединения с Новосибирским районом водных путей, перешла на должность главного специалиста по эксплуатации шлюза. С 2012 года выполняю функции главного инженера по гидросооружениям.

Я никогда не стремилась сделать карьеру, просто выполняла те задачи, которые

мне поручали. Считаю, что половая принадлежность не важна. Главную роль играют практические навыки, умение правильно расставлять приоритеты и желание постоянно учиться новому.

Особые слова благодарности нашим женщинам-пенсионерам — ветеранам труда. На их долю выпадали разные времена — благодатные и бедные, но они находили в себе силы работать, растить детей, быть хранительницами домашнего очага. Они воспитали не одно поколение речников.

Уважаемые коллеги!

От себя лично и от коллектива Федерального бюджетного учреждения «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» поздравляю вас с Днем защитника Отечества! 23 Февраля в истории нашей страны — особенный день, когда мы чествуем защитников Отечества, отдаем дань уважения воинам и ветеранам, поздравляем тех, кто мирным трудом защищает интересы Родины. Желаю крепкого здоровья, душевного спокойствия, благополучия и, конечно, мирного неба над головой!

С.В. ПАВЛУШКИН, руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП»

Виктор Франк: «Не всё измеряется деньгами»

В селе Быстрый Исток Алтайского края есть действующая пристань, к которой причаливают суда с грузеными баржами. Местные жители ею гордятся, считая достопримечательностью.

Дело в том, что все причалы для теплоходов и барж, что действовали в советское время в небольших населенных пунктах на реках Оби, Бие, Катунь, уже давно закрыли. Селу Быстрый Исток, где сейчас живет порядка 3650 жителей, повезло.

Этот причал важен для всего Быстроистокского отдаленного района, где проживает более 9650 человек. Во время короткой 20-дневной навигации, Бийский речной флот успевает завезти сюда песчано-гравийную смесь и другие материалы, необходимые для строительства и ремонта дорожной сети и зданий.

Директор ООО «Бийский речной порт» Виктор Франк отмечает, что сохраняет причал и маршрут, несмотря на ежегодный убыток от этой деятельности.

— Не все в жизни измеряется деньгами и прибылью, — уверен он. — На пристани трудились десять человек предпенсионного возраста, которые после сокращения не смогли бы найти работу в селе. А так спокойно работают. И я надеюсь, что пристань вскоре начнет принимать большие объемы грузоперевозок.

К слову, грузоперевозки речным флотом на сегодняшний день дешевле, чем всеми остальными видами транспорта. Учитывая, что цена на стройматериалы в 2021 году стремительно выросла, любая экономия в такой ситуации ценна.

Пристань активизирует жизнь во всей округе. «Все объекты в колхозе «Хлеборобный», местные дороги строят за счет доставленных по реке стройматериалов», — говорит весовщик Галина Говорухина, которая проработала на местной пристани 39 лет. Она пришла сюда в 1983 году



Дом-музей известного актера Валерия Золотухина

молодой девчонкой после обучения в учетно-кредитном техникуме. Работала бухгалтером, параллельно приходилось заниматься и другими направлениями. Когда в 2003 году начальник пристани Николай Петрович Тютченко ушел на пенсию, ей предложили эту должность.

— Галина Говорухина — очень ответственный и порядочный человек, — объяснил свой выбор Виктор Франк, — которому можно доверять. К слову, на пристани работал крановщиком её супруг и одно время — сын.

Галина Говорухина вспоминает: — Мне было сложно. Когда только пришла в организацию, я не представляла, как вся эта техника работает. Пришлось вникать. Коллектив небольшой: немногим более десятка человек было в моем подчинении, но в основном мужчины. В порту грузы перерабатываются и отправляются к месту назначения. Постепенно я втянулась. Можно сказать, что с коллективом мне повезло: все специалисты ответственные. Дисциплина у нас всегда на высоте. Наверное, поэтому не было несчастных случаев, ЧС. В советское время к нам даже пассажирские теплоходы ходили. Но вскоре на реках повсеместно

стали закрывать пристани. Люди переживали, причем не только те, кто работал в нашей организации. Всем жителям села хотелось ее сохранить. Они понимали: если пристань закроют, населенные пункты в нашей округе фактически окажутся отрезанными, все постепенно придет в упадок. Но она осталась, и сегодня часто можно увидеть как молодёжь там гуляет.

Бийский речной порт ежегодно вкладывается, тратя средства на ремонт инфраструктуры, техники. Приезжает главный инженер из Бийска и проверяет всю технику, краны — все по инструкции.

В 2014 году пристань получило второе дыхание, выиграв грант туристического благоустройства. Напомним, что известный актер театра и кино, народный артист РСФСР Валерий Сергеевич Золотухин родился 21 июня 1941 года в селе Быстрый Исток. Здесь стараются сохранить наследие, связанное с жизнью актера. Есть дом-музей, в котором он рос, храм, в котором он бывал, когда приезжал в родное село.

— На средства гранта на пристани создали туристическую базу, — рассказал Виктор Франк. — Построили гостиничный домик из пяти комнат, благоустроили территорию вокруг, установили детскую площадку с качелями, каруселями и малыши формами. Появилась волейбольная площадка, плавучая гостиница — теплоход на реке, есть и банька.

Туристический комплекс находится на живописном берегу Оби. Алтайский край знаменит на весь мир своей великолепной природой, сюда приезжают много туристов. В селе Быстрый Исток ежегодно в октябре празднуют дни, посвященные знаменитому земляку. Приезжает из Москвы сын актера Иван, из разных регионов России поклонники актерского таланта Валерия Золотухина. Многие местные жители работают в секторе, который так или иначе связан с туризмом.



ность, что с кадровой проблемой, с которой мы столкнулись в этом году, можем столкнуться и в будущем. Если не изменить кадровую политику, то 2022 год может стать хуже, чем предыдущий. А мы этого не должны допустить.

— За счет чего сегодня удается удерживать ситуацию?

— Сегодня все держится на тех, кто давно работает в паромстве. Надо, конечно, присматривать и молодых специалистов, подтягивать к нам молодежь. Думаю, что решать кадровый вопрос, привлекая специалистов в наше паромство, перспективнее в Архангельске, где прочные флотские традиции, есть профильные учебные заведения, судоходные компании.

Хочется верить, что наши предложения руководство поддержит. Кадровую политику необходимо пересматривать. На севере работы много — хватит всем на долгие годы.

На севере работы много — хватит на всех!

Подобрать людей для работы в Северном речном паромстве становится все сложнее, ведь трудиться им приходится в отдаленных районах в короткую по времени навигацию.

Руководит службой управления персоналом Северного речного паромства женщина — Ольга Чупрова. Как рассказала пресс-секретарь АО «Северное речное паромство» Мария-Изабелла Засецкая, во многом благодаря титаническим усилиям этой хрупкой женщины каждую весну в Северном речном паромстве начинается движение все железно: самоходный и несамоходный флот. Это она созывает под знамена паромства достойных мужчин-речников.

В водной отрасли Ольга Чупрова работает давно, а в Северном речном паромстве — первую пятилетку, с 2016 года. Имеет высшее образование, регулярно проходит курсы повышения квалификации в области управления персоналом.

О том, как строится кадровая работа в Северном речном паромстве, мы спросили руководителя службы управления персоналом.

— Ольга Григорьевна, наверное, для всех российских судоходных компаний подбор кадров для навигации-2021 года был очень сложным. Как этот вопрос решался в Северном речном паромстве?

— Мы искали специалистов по всей

России, во всех регионах страны. Особенность работы нашего паромства — отдаленные северные районы и короткий временной отрезок навигационного периода. Когда начинаешь беседовать с потенциальными соискателями вакансий и говоришь о географии работы, это многих пугает: «О, это так далеко!». Да, у нас есть свои сложности, но есть и свои прелести. Многие думают, что зарплаты на Крайнем Севере должны быть на порядок выше, чем в других регионах. Действительно, в навигацию 2021 года зарплату в нашей компании значительно повысили. Но, несмотря на все наши усилия, сотрудников плавсостава не хватало.

Вот сейчас, подводя итоги навигации, стало понятно, что необходимо пересматривать кадровую политику в компании. У нас должны быть социально привлекательные гарантии для работников, чтобы специалисты не уходили в другие организации, где предлагают более выгодные условия. Бывает очень обидно, когда, к примеру, нами выращенных специалистов увозят в другие компании.

— Какие меры могут повлиять на то, чтобы работа в компании стала привлекательной для специалистов?

— В первую очередь это расширение зоны социальных гарантий. Это может быть оплата образования, частичное погашение ипотечных кредитов, оплачиваемое жилье для приглашенных специалистов, оплата медицинских услуг по системе ДМС и другое. Высока вероят-

Юбилеры января!

ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Маношкин Владимир Александрович — слесарь-ремонтник Новосибирского РВПиС
- Михайленко Станислав Петрович — начальник Томского РВПиС
- Мельникова Наталья Валентиновна — инженер-диспетчер Барнаульского РВПиС
- Рехтин Сергей Леонидович — моторист-рулевой Барнаульского РВПиС

СГУВТ

- Никушева Татьяна Михайловна — сторож спортивного комплекса
- Бунташова Светлана Венедиктовна — доцент кафедры управления работой флота
- Щербакова Галина Владимировна — старший преподаватель кафедры высшей математики и информатики
- Казанин Владимир Геннадьевич — дежурный по общежитию
- Бабушкина Нелли Сергеевна — сторож учебно-лабораторного корпуса №3
- Субботин Юрий Афанасьевич — доцент кафедры управления работой флота
- Далецкая Татьяна Анатольевна — старший преподаватель кафедры иностранных языков
- Спецов Сергей Александрович — преподаватель НКРУ им. С.И. Дежнёва
- Минайлова Наталья Михайловна — гардеробщик спортивного комплекса
- Варакса Анна Михайловна — доцент кафедры философии, истории и права
- Гришаев Владимир Григорьевич — преподаватель НКРУ им. С.И. Дежнёва
- Кащеева Оксана Анатольевна — ведущий экономист планово-экономического отдела

ООО «Речное паромство»

- Грицевич Марина Николаевна — заместитель главного бухгалтера АУП

АО «Северное речное паромство»

- Косинцова Галина Павловна — бухгалтер
- Бобылёв Федор Александрович — капитан-наставник по ВМИ
- Маратканова Ольга Валерьевна — бухгалтер
- Гнатик Ася Тарасовна — ведущий юрисконсульт
- Чухарева Марина Михайловна — инженер-диспетчер по движению флота
- Радостев Андрей Васильевич — инженер-электромеханик
- Дорофеев Евгений Алексеевич — суперинтендант
- Рамазанова Маргарита Ахматзакиевна — экономист
- Деньгина Елена Владимировна — ведущий бухгалтер
- Грибанов Алексей Сергеевич — начальник службы технической политики
- Жаринова Наталья Александровна — юрисконсульт

АО «Томская судоходная компания»

- Бородин Сергей Сергеевич — электромеханик
- Горлач Александр Анатольевич — капитан-сменный механик
- Жаркова Людмила Егоровна — уборщик производственных и служебных помещений
- Лысенко Андрей Николаевич — помощник шкипера
- Трифонов Владимир Иванович — сменный моторист-крановщик-шкипер

ООО «Бийский речной порт»

- Перцатьев Александр Анатольевич — водитель автомобиля

ЗАО «Сибречпроект»

- Шутилова Анна Александровна — главный специалист отдела изысканий

ООО «Сибирская буксирная компания»

- Тарыгин Евгений Михайлович — главный энергетик