

По большой воде

- Первые составы вернулись с Севера в Томск, и вновь баржи стали под загрузку
- На правобережном перегрузочном комплексе, несмотря на прохладный май, — горячие дни

стр. 3



Суда «под ключ»

- Директор ООО «Моряковский речной затон» Ришат Хамидулин рассказал об итогах преднавигационного периода
- Предприятие никогда не отказывается от работ из-за отсутствия технической возможности

стр. 3-4



ФОРУМ

Река и речники должны работать в полную силу

25 мая в рамках VI Международного форума «Транспорт Сибири» состоялся круглый стол «Внутренний водный транспорт», в котором приняли участие речники Сибирского федерального округа.

Организаторами выступили федеральное бюджетное учреждение «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» и Сибирский государственный университет водного транспорта.

Разговор получился предметным и конструктивным. Одной из ведущих стала тема переборки грузовых потоков с автотранспортных и железнодорожных магистралей на внутренние водные пути.

Интересный опыт появился в Алтайском крае: водный транспорт все чаще становится альтернативой автомобильному на маршрутах перевозок стройматериалов, а краевые власти многое делают для того, чтобы конкуренция была добросовестной.

Открываются возможности для перевозок по небольшим рекам заготовленной древесины. В последнее время лесозаготовки в регионе растут, и, возможно, работы для судоходных компаний прибавится.

Не обошли вниманием участники круглого стола и проблемы, связанные с пассажирскими перевозками. Даже известные факты, озвученные вновь, удручают: в Новосибирской области объемы перевозок сократились в 10 раз, некоторые типы пассажирских судов перестали эксплуатироваться полностью. Например, суда на подводных крыльях. Но в судоходных компаниях не опускают руки и проектируют новые маршруты и услуги с учетом изменившихся обстоятельств. Кроме того, есть территории, где водные перевозки пассажиром не имеют альтернативы, там эти вопросы приобретают социальный характер.

Участники круглого стола обсудили вопросы, связанные с восстановлением портового хозяйства, актуальным оказался вопрос о приватизации причалов, экологические проблемы. В следующем номере газеты мы более подробно осветим темы встречи за круглым столом.

Юрий БЕЛОУСОВ



На вахте речники Обского бассейна

Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№ 3

30 мая 2017 года



Шестидесятая, юбилейная



Торжественное открытие 60-й навигации на Новосибирском судоходном шлюзе

В адрес речников прозвучали многочисленные поздравления с открытием навигации, были вручены награды коллективу и работникам ФБУ «Администрация Обского БВП» за достигнутые трудовые успехи, высокие производственные показатели и в связи с 60-летием Новосибирского судоходного шлюза. Перед коллективом и гостями выступили руководители региона предприятий отрасли.

— С 1996 года в несколько этапов была проведена реконструкция шлюза, — говорит руководитель федерального бюджетного учреждения «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» **Сергей Павлушкин**. — И сегодня это гидротехническое сооружение готово шлюзовать любой флот, который находится в бассейне. Надеюсь, то решение, которое было принято в 2015 году Госсоветом, позволит нам перенаправить грузопотоки на речной транспорт, и через шлюз пойдут суда Алтайского края в районы Крайнего Севера. Сегодняшнее состояние шлюза — это результат работы коллектива предприятия и ветеранов, которые вложили в этот объект свои знания, силу, энергию, за это им большое спасибо, здоровья, успехов и безаварийной работы.

— Мне приходилось ходить по внутренним судоходным путям России. Когда я увидел Беломоро-Балтийский канал и шлюзы этой водной магистрали, — вспоминает полномочный представитель Президента Российской Федерации в Сибирском федеральном округе **Сергей Меняйло**, — я восхитился силой человеческой мысли и трудолюбия. — Да, непростые времена переживает внутреннее судоходство, но 20 лет назад было еще хуже. Уверен, что внутренние водные артерии Сибири будут развиваться и обеспечат решение экономических задач региона. От души поздравляю всех с 60-летним юбилеем, открытием навигации. И чтобы коллектив привлекал к работе ветеранов, используя их опыт и мудрость. Этому не учат в институтах, это приходит к жизни. Спасибо ветеранам и нынешним работникам шлюза, безаварийной работы. С праздником!



Руководители региона и отрасли пришли поздравить коллектив с юбилеем

— Поздравляю всех с открытием юбилейной навигации. Вы готовы обеспечить работу этого объекта, — подчеркнул губернатор Новосибирской области **Владимир Городецкий**, — а что надо сделать, чтобы активизировались грузоотправители? Это сложный процесс, жизнь показала, как просто развалить систему, и сегодня светофор не переключа-

чишь, чтобы грузы вновь пошли по реке. Хотя преимуществ все здесь — дешевле, экологичнее. Сегодня министерство транспорта области ищет пути переключения грузопотоков. Главное — вы готовы к этой работе.

— От лица новосибирцев хочу поздравить коллектив шлюза с юбилеем, — сказал мэр Новосибирска **Анатолий Локоть**. — Я помню тяжелые времена, когда по городу ходили досужие слухи: а что будет, если шлюз не выдержит весеннего паводка? Слава Богу, это все прошло. Техническое состояние объекта удовлетворительное. Я верю, что Обь — сибирская дорога — заработает в полную силу. А коллектив шлюза готов обеспечить бесперебойное движение судов. Не зря город гордится таким красивым техническим сооружением.

— Сегодня шлюз проходит теплоход «Болеслав Гоздан» с двумя баржами, состав идет на предприятия Алтайского края за продукцией, которая предназначена для нефтяников и газодобывателей Севера, — сообщил генеральный директор акционерного общества «Томская судоходная компания» **Сергей Ведерников**. — Сегодня Новосибирский шлюз реально работает.

СПРАВКА

60 лет назад Новосибирский судоходный шлюз был введен во временную эксплуатацию для обеспечения судопропуска. Новосибирский шлюз обеспечивает грузоперевозки и связывает судоходством не только Новосибирскую, Томскую, Кемеровскую области с Алтайским краем, но и районы Крайнего Севера, что в результате решает экономические проблемы Сибирского региона. Новосибирский судоходный шлюз, строительство которого проходило в сложные послевоенные годы и было закончено в рекордно короткие сроки летом 1957 года, является неотъемлемой частью Новосибирского гидроузла.

Окончание на стр. 2

Шестидесятая,
юбилейная

Закладка мемориального камня и высадка саженцев на Аллее ветеранов

Окончание. Начало на стр. 1

Речники Томской области сердечно поздравляют коллектив Новосибирского района водных путей и судоходства, коллектив Новосибирского шлюза с этой знаменательной датой — 60-летием — и желают всем крепкого здоровья, счастья, благополучия. Мы желаем вам, чтобы количество судов, которые проходят этот шлюз, с каждым годом только увеличивалось.

— 47 лет тому назад я пришел на флот, — говорит почетный работник речного флота ветеран **Владимир Ильич Власов**. — Шлюз всегда был на первом месте. Помню, шло освоение Севера, грузы везли с Алтая и ворота шлюзовые хлопали — не закрывались. Руководство глаз не спускало с этого объекта. Пришли 90-е годы. Уходить стали надобности речные. Но, несмотря на это, мы сохранили шлюз. Вот пришли на праздник ветераны, инженеры-гидротехники: благодаря их мастерству все задачи были выполнены. Убежден, что у нас работали и работают специалисты мирового уровня. И сегодня у руководства региона есть стремление перенести грузы на речку, водичка — она же бесплатная. Должна возродиться отрасль. С праздником!

Затем гостей пригласили принять участие в высадке саженцев Аллеи ветеранов шлюза с закладкой мемориального камня в честь 60-летия. Право открыть мемориальный камень предоставили ветерану-строителю Вячеславу Чернооголково и курсанту, отличнику Новосибирского командного речного училища им. Дежнёва Олегу Смирнову. Гости также смогли понаблюдать за процессом шлюзования пассажирского теплохода.

Ветеранам и строителям шлюза были вручены памятные подарки.

РЕПОРТАЖ

Одна «голова» хорошо,
а четыре лучше

По просьбе Томской судоходной компании Новосибирский шлюз заработал на 10 дней раньше запланированной даты

По нижнему подходному каналу к шлюзу движется теплоход Томской судоходной компании «Болезлав Гоздан» — первая грузовая ласточка навигации-2017. Часом позже шлюзуется пассажирское судно «Глазунов»... Конечно, не пиковые нагрузки, но идут суда. С 10 по 15 мая произведено 19 шлюзований и пропущено 29 единиц флота.

Экскурсия по шлюзу увлекательна и познавательна. Главный инженер по гидро-сооружениям **Анна Каспер** рассказывает, как устроен объект:

— Новосибирский шлюз — трехкамерный, однониточный, железобетонный докового типа с разрезным днищем.

В состав сооружений Новосибирского судоходного шлюза входят: в верхнем бьефе дамба мола, причальная стенка и поперечная оградительная дамба, в нижнем бьефе — правобережная и левобережная дамбы нижнего подходного канала и оградительная (Ельцовская) дамба. Состав шлюза: три камеры, четыре «головы» (голова — часть шлюза, в которой размещены ворота, водопроводные галереи и обслуживающие их механизмы). У Новосибирского шлюза нет перекачивающих станций, вода движется по принципу сообщающихся сосудов.

— Верхняя голова оборудована аварийно-ремонтными плоскоопускными воротами, на них мы встаем в случае аварии и на период зимнего ремонта, — продолжает Анна Каспер. — Сейчас они находятся в нише ворот заподлицо с порогом, а также основными плоскоопускными воротами, которые используются при судопропуске.

Ворота средних и нижней голов — двусторонние. А ворота верхней головы плоскоопускные (при наполнении они поднимаются на 1 метр 12 сантиметров), опускаются и скрываются под водой... Сразу вспомнился фильм «Иван Васильевич меняет профессию». Один герой после научного эксперимента восклицает: «Куда стенка девалась? Здесь только что стенка была!» А другой персонаж сразу переходит к практике: «Так можно и в магазине любую стенку убрать? Ах, какое полезное изобретение!»

Затем мы отправляемся в помещение центрального пульта управления. В 2015-



Теплоход «Глазунов» одним из первых прошел шлюз

16 годах во время реконструкции была смонтирована новая система автоматического управления процессом судопропуска.

Непосредственно пропуском судов занимаются начальник вахты и два судопропускника. И хотя есть камеры, специалисты для подстраховки наблюдают за процессом. Они глаза и уши начальника вахты. Судопропускник, например, подтверждает, что закрыты ворота правильно, что судно пришвартовано. При перемещении массы воды в камерах корабля не должны хаотично перемещаться. А с чего начинается процесс шлюзования?

— Прежде всего, капитан выходит на связь, и я даю разрешение на вход в подходной канал и шлюзование. Мониторы показывают положение ворот, к примеру, ремонтные ворота открыты, рабочие закрыты — это хорошо видно, — рассказывает начальник вахты **Алексей Бобров**. — Светофорная сигнализация: водопрово-

дные галереи закрыты затворами — тогда цвет красный. Если работают — мигают. Все очень просто и понятно.

Маломерные суда шлюзуются ежедневно в определенное время, в 8:00 и в 19:00. Лет 30 назад по 100 лодок разом шлюзовались, моторы глушить не положено, чтобы потом с запуском не было проблем. Говорят, что чад стоял невероятный. Сегодня обычно шлюзуется 2-3 единицы, в пиковое время — около 15. Но большинство этих судов — крупные катера и яхты, их к маломерному флоту уже никак не отнесешь. Интересно было узнать (и даже неожиданно!), что шлюз пропускает все суда бесплатно, так как является бюджетным учреждением.

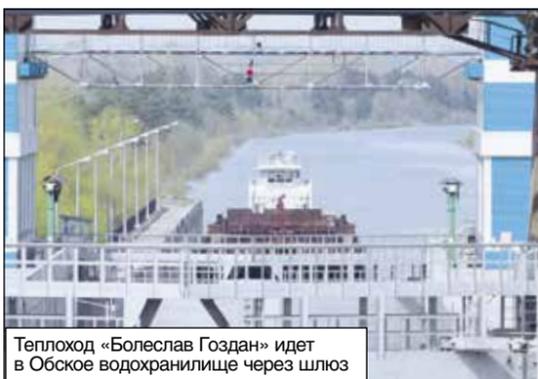
А самое главное — это подчеркивают все специалисты — шлюз сегодня готов к любой плотности судоходства. Зеленый свет горит всем, а пробок не бывает совсем.

Юрий БЕЛОУСОВ

Начальник вахты Алексей Бобров рассказывает о работе центрального пульта управления



Бревно, мешающее судам, «поймано»



Теплоход «Болезлав Гоздан» идет в Обское водохранилище через шлюз



Механизм для подъема ворот

КАК ЭТО БЫЛО

Из воспоминаний ветерана отрасли **Леонида Гаршина**, бывшего главного инженера:

— Постперестроечный кризис 90-х не обошел стороной и наше предприятие. То начальников начинали выбирать всем коллективом, то сокращения бессмысленные затевались, а зарплату задерживали... Но главное — пришло время обновления оборудования, а денег на это у федерального бюджета не было. Когда бюджетные вопросы стали как-то решаться, мы при обновлении основного оборудования стали использовать опыт коллег. На одном из волжских шлюзов я присутствовал при смене плоскоопускных ворот. И у нас есть такие, они тогда на ладан дышали. Мы их меняли, используя опыт коллег-волжан. Также внедрили новую конструкцию гальсбантов — они расположены в верхней части ворот, от них зависит надежность. У коллег из Казахстана позаимствовали конструкцию более долговечных металлических отбойных рам (вместо деревянных), стационарной компрессорной станции — она используется для пескоструйной очистки подводной части оборудования. Так что, несмотря на все сложности тех лет, мы старались использовать лучший опыт коллег всей страны. И как показала жизнь, сделано это было не зря.

РЕПОРТАЖ

По большой воде

Первые составы АО «Томская судоходная компания» вернулись с Севера, и вновь баржи стали под загрузку. На правобережном перегрузочном комплексе (ППК), несмотря на прохладный, временами снежный май, — горячие дни



Состав подходит к причалу для дозагрузки



Идет погрузка железобетонных плит для дорог на Север по заказу компании «Томскнефтьсервис»

Мой проводник по грузовым площадкам комплекса Евгений Сапунов, заместитель начальника ППК по коммерческой работе, рассказывает:

— Грузим баржи и отправляем груз нашим партнерам: «Томскнефтьсервису», «Сургутнефтегазу» — щебень различных фракций, шлак. Инертные материалы поступают в порт из Кемеровской и Новосибирской областей, с карьеров Барзас, Литвиново, Изынский, шлаки доменные — из Новокузнецка.

Земснаряд начал производство собственной продукции: сейчас добываем песчано-гравийную смесь, из которой будет производиться щебень, крупный песок, гравий фракции 5-20, эта продукция отгружается на автотранспорт для нужд строителей Томска. К началу навигации 2017 года на причалах ППК было накоплено 637 тысяч тонн грузов (в 2016 году — 477 тыс. т).

...Похоже, что ветер усиливается. Хотя в прогнозе было указано до 7 метров в секунду, ощущение, что все 15: место открытое. А ведь до 15 метров в секунду по нормативам работать можно, а дальше — уже экстрим. Вода высокая, площадь продува большая, поэтому от воздушного напора судам не спрятаться.

— Да, работа на рейде не сахар, ребята так иногда воюют с ветром, что волосы седые

зарабатывают, — говорит Евгений, сам в прошлом судоводитель.

Как бы подтверждая его слова, к причалу приближается баржа, которую ведет рейдовый теплоход «Речной-18». Ветер пытается помешать составу, борьба экипажа с мощным воздушным потоком заканчивается довольно ощутимым навалом на причальную стенку. Грохот посильнее будет, чем когда локомотив вагоны с места дергает.

— Нормально, все в штатном режиме, — улыбается Евгений, — в воду не свалитесь. Здесь все профессионалы. У меня здесь много друзей-однокурсников, с которыми учились. Кстати, капитан рейдового теплохода Илья Воронов, мы с ним знакомы с 1998 года, я когда-то работал штурманом — помощником механика, он мотористом.

...Швартовка баржи закончена, теперь она будет ждать железнодорожные вагоны с грузом. После полной загрузки ее отправят на рейд формирования к швартовному лихтеру, к нему ставят по две загруженные баржи.

Потом обычно подходит теплоход, который поведет ее на Север. Но прежде экипаж осмотрит баржу на предмет водотечности и выведет ее на рейд отправления. Там уже формируется состав, выдаются документы на груз. Затем капитан доложит диспетчеру: «Состав сформирован, делаю оборот, до свидания!» А ему соответственно: «Счастливого пути, удачного рейса!»

Юрий БЕЛОУСОВ



Евгений Сапунов называет адреса отправки грузов



Рейдовые отдыхают

Земснаряд начал производство собственной продукции

ЦИФРЫ

- Сегодня на перевозках ТСК работает 61 состав.
- Среднесуточная выгрузка составила 92 вагона.



АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Ришат Хамидулин:

«Мы ремонтируем суда с нуля и под ключ»

Я попал на Морьяковский судоремонтный завод в один из самых спокойных сезонных моментов. Преднавигационный аврал закончился, а программа восстановительного ремонта только начала осуществляться. Разговор о сегодняшнем дне завода директор ООО «Морьяковский речной итгов» Ришат Хамидулин начал с кратких итогов преднавигационного периода:

— В нашей работе приходится учитывать природные условия: например, время прохождения паводка и период максимальных уровней воды на реке. В «большую» воду судовладельцам надо успевать перевезти наибольшее количество грузов. Составы должны идти вслед за ледоходом. Поэтому времени на ввод в эксплуатацию судов после зимнего ремонта мало.

За зиму только на плаву (точнее — во льдах) коллектив завода отремонтировал около 100 единиц флота, 20 судов подняты на судоподъемное сооружение — слип — для ремонта, в том числе движительно-рулевых механизмов самоходных судов и большого ремонта со сме-



ной обшивки корпусов, у некоторых судов — до 100 процентов. А ведь каждое судно требует отдельного оформления с участием нашего ОТК, представителя Российского речного регистра, команды, представителей заказчика... Занимает это все от 2 до 4 недель. Обычно окончание работ планируем на 15 апреля, но бывают и исключения. Затем начинается вооружение судов силами команды, во время которого выявляются потребности в мелких судокорпусных, сварочных и станочных работах. Их тоже оперативно надо делать, только у Томской судоходной компании несколько сот единиц, а есть еще частные компании, и все спешат. В навигацию стараются эксплуатировать все суда.

— Я знаю, что сегодня (19 мая. — Прим. ред.) на слип будут поднимать теплоход, в работе баржа...

— Есть ряд судов, которые требуют капитально-восстановительного ремонта, их несколько десятков, по ним рассматривается отдельная программа. Эта работа будет выполняться во время навигации. Мы работаем в тесном взаимодействии с партнерами и стараемся в течение навигации программу восстановления провести в полном объеме. Она обширная, но, к сожалению, весь флот одновременно мы на слип поднять не можем.

— Это же позволяет избежать сезонности.

— Да, наличие объемов работы в течение года дает преимущества — ведь и коллектив нужно содержать. А то летом всех отпустишь, а осенью не соберешь. Так что сегодня плотно работаем по стабилизации объемов производства, и многого добились. А это важно и для рабочей атмосферы в коллективе, социальной стабильности. Работаем круглогодично, есть переходные периоды, когда мы должны определить количество судов сбросить со слипа

и новую партию поднять. Но это две-три недели. Простой минимизированы.

— Ситуация на рынке сказывается на ваших планах, графиках?

— Есть спад перевозок, нефтедобычи, строительство новых объектов замораживается. Небольшие предприятия (если даже план по доходам выполнили) придерживаются финансы — мало ли что там дальше. Доля сторонних организаций в 2015 году достигала 40 процентов, сегодня гораздо меньше.

— Но у вас преимущества, в бассейне два завода осталось. Ваш и в Самусе. Куда еще пойдут судовладельцы?

— Наше предприятие единственное в своем роде, оборудование позволяет поднять и отремонтировать любое судно и по габаритам, и по весу, которое эксплуатируется в Обь-Иртышском водном бассейне. Услуга, конечно, не дешевая. И частники стараются сэкономить, ищут тех, кто им отремонтирует судно буквально «на коленке».

ОБРАЗОВАНИЕ

Своя точка на карте

Попечительский совет СГУВТа является наиболее эффективным инструментом решения кадровых вопросов в отрасли

25 апреля в Сибирском государственном университете водного транспорта состоялось очередное заседание попечительского совета вуза, на котором рассматривались вопросы об организации летней практики и трудоустройстве курсантов и студентов, о создании научно-лабораторной базы, тренажерных центров...

А ведь далеко не все знают, какую важную роль играет эта структура в решении судеб многих молодых людей, которые связали свою жизнь с флотом. Выбрать профессию — полдела. Нужно еще найти свою точку на карте, свой коллектив, свой экипаж, свой корабль...

О том, как работает попечительский совет, рассказывает Евгений Лоскутов, начальник управления по работе с филиалами СГУВТа:

— По сути, попечительский совет — регулятор отношений вуза и отрасли, мы заинтересованы друг в друге. Работодатель должен хорошо понимать, какие специалисты ему нужны и что от него зависит в данной ситуации. Мы, в свою очередь, должны откликаться на эти запросы, но с учетом реалий — выпускник не должен быть слишком узким специалистом, ситуация на рынке труда может меняться. И важно не сломать карьеру молодым людям уже на старте. Нужно соблюсти баланс интересов работодателей и учащихся. Как это выглядит на практике?

Работать с попечительским советом очень выгодно для современного работодателя. Труд на водном транспорте сезонный. Зимой работы мало, люди уходят на подработку и часто уже не возвращаются в

отрасль. Касается это, в первую очередь, рядового состава. Наши курсанты в навигацию идут на практику с квалификационными удостоверениями и работают на штатных должностях. И у работодателя голова не болит: где на лето брать людей, вернутся ли те, кто ушел осенью? Потом курсанты приступают к занятиям, и работодателю не надо искать зимой им работу. Стоит ли удивляться, что на курсантов поступает много заявок, а попечители имеют преимущество при распределении практикантов.

В поле зрения попечительского совета также находятся **дипломные проекты с ориентацией на конкретных заказчиков из числа потенциальных работодателей**. Например, студенты пишут курсовые работы и дипломные проекты по темам, которые касаются деятельности Томской судоходной компании, — это сближает вуз с предприятием. Тема может звучать приблизительно так: «Определение рациональных объемов зимнего накопления грузов», «Организация завоза грузов на малые реки» и т. д.

Дипломные проекты мы рекомендуем для ознакомления ТСК, производственники имеют возможность использовать эти работы. А проекты обычно создают студенты, которые проходят практику в ТСК. Так компания готовит кадровый резерв.

Другое направление — **реализация совместных образовательных программ повышения квалификации специалистов и стажировки преподавателей**. У нас все преподаватели дисциплин «плавающих» специальностей раз в три года должны проходить стажировку. И они стажировались на судах и предприятиях наших попечителей. Мы, в свою очередь, проводим занятия по повышению квалифика-

ции плавсостава. Весь плавсостав раз в пять лет должен проходить курс занятий по программам, которые включают в себя тренажерную подготовку и аудиторные занятия.

Наиболее сложное в материальном плане направление — **создание на базе университета и отраслевых предприятий научно-исследовательских лабораторий для решения практических задач и открытия новых направлений подготовки специалистов**. Не очень оптимистичный факт: за многие годы флот региона не получил ни одного нового корабля. Оттого и проблемы, которые сегодня беспокоят судовладельцев: износ дизельного парка, необходимость замены корпусов, продление моторесурса... Мы работаем в этом направлении, но нашему сотрудничеству с производством не хватает глубины. Пока мы только предлагаем предприятиям рассмотреть вопрос создания совместных лабораторий. Очевидно, что оснастить лаборатории на бюджетные деньги вузу не под силу.

К примеру, Томская судоходная компания заинтересована в создании у себя такой исследовательской базы. Предприятие ведет большую работу по модернизации флота. И открывать такие лаборатории надо именно на производственной базе судоремонтных заводов, в данном случае в Морьяковском Затоне и Самусе. Кстати, опыт такой работы есть.

Резюмируя сказанное, хочу подчеркнуть: работа попечительского совета — это не деятельность по принципу «дай-дай», а долговременная программа развития отрасли, а точнее, ее наиболее чувствительного сектора — кадрового. По отдельности предприятиям и вузу не подготовить классных специалистов.

«Мы ремонтируем суда с нуля и под ключ»

Окончание. Начало на стр. 3

Есть такие участки на реке — причал на так называемых «надувных бревнах», вытягивают судно на берег и производят ремонт. Но это небезопасно, далеко не все операции возможны. Например, на «бревна» не поднимешь семидесятиметровую баржу или судно весом 1500 тонн. Для нас это не проблема.

— Тем более что завод не стоит на месте, развивается.

— Может, повторюсь, созданный более 30 лет назад судоподъемный участок позволяет ремонтировать суда любого тоннажа на слипе. Мы никогда не откажемся от работ из-за отсутствия технической возможности. Разве что найдем субподрядчика для ремонта радионавигационного оборудования. Как говорится, работаем «с нуля под ключ».

— И плюс наука?

— Да, наука стремится к нам, и мы тянемся к науке. Собственник и руководство предприятия инициирует современные проекты и современное отношение к производству. Без нового подхода, внедрения, к примеру, ресурсосберегающих технологий (до nano, правда, не дошли) сегодня сложно работать. Мы и энергоэффективностью, и производительностью труда занимаемся. Готовы поэтапно



Так выглядит слип



Идет замена обшивки на барже



Этому судну предстоит ремонт

внедрять совместные проекты, поэтапно, потому что затратно. В перспективе внедрение стенов по ремонту и обкатке дизелей, ремонту и испытанию электрооборудования...

Словом, есть куда расти, есть желание развиваться.

Беседовал Юрий БЕЛОУСОВ

Курс на знания

Сибирский государственный университет водного транспорта с 20 июня вновь открывает двери для абитуриентов, желающих получить качественное образование. Сегодня потребность транспортной отрасли в квалифицированных кадрах очень высока, о чем говорит большое количество бюджетных мест, выделяемых университету ежегодно. План набора на бюджет на 2017/18 учебный год составил 577 мест. Для поступления необходимо сдать: математику (профиль), русский язык, физику или информатику или обществознание. В Сибирском государственном университете водного транспорта ведется прием на обучение на таких факультетах, как судовождение, управление на водном транспорте, гидротехнический, судомеханический и электромеханический. Теоретические и практические дисциплины преподаются высококвалифицированными преподавателями. Лекции интересны, практические занятия проводятся в оборудованных лабораториях и на тренажерах. Университет ведет набор по одним из самых востребованных направлений подготовки и специальностей.

В настоящее время Сибирский государственный университет водного транспорта — единственный за Уралом вуз, где готовят специалистов речного и морского флота. Это мощный учебный комплекс, объединивший несколько крупных филиалов и командных речных училищ от Урала до Дальнего Востока. Основная задача университета — обновлять программы образовательного процесса, сохраняя традиции воспитания и подготовки будущих капитанов и инженеров.

Университет имеет свое подразделение — Новосибирское командное речное училище им. С. И. Дежнева, куда выпускники могут поступить по окончании 9 или 11 класса на основании аттестата и получить среднее профессиональное образование по специальностям: судовождение, эксплуатация внутренних водных путей, эксплуатация судовых энергетических установок, эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики.

Выпускники университета и училища востребованы на рынке труда, и в первую очередь в них заинтересованы предприятия, где ребята проходят практику во время обучения: судостроительные предприятия, парохозяйства и судоходные компании РФ, крупные строительные предприятия, и это неполный перечень работодателей для наших выпускников!

Задайте себе вопросы: вам важно после получения диплома устроиться на хорошую работу в проверенную организацию? Вам важны знания и опыт, которые требуются при приеме на работу? Если на эти вопросы вы отвечаете да, то Сибирский государственный университет водного транспорта приглашает именно вас!

Поздравляем юбиляров мая



ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Сергей Тимофеевич Федоров, моторист-рулевой теплохода «Путейский-11», БРВПиС
- Александр Васильевич Демин, начальник изыскательской русловой партии № 5, БРВПиС
- Николай Филиппович Воронцовский, механик земснаряда «Николай Асанов», ТРВПиС
- Николай Петрович Скребатун, радиомеханик по ремонту радиоэлектронного оборудования, КРВПиС
- Федор Геннадьевич Баев, сторож 1 разряда караванной службы ремонтно-отстойного пункта, БРВПиС
- Александр Михайлович Рожнецев, первый помощник командира земснаряда «Николай Асанов», ТРВПиС

ЗАО «Сибречпроект»

- Евгения Наумовна Паско, 21 год руководила группой АСО

СГУВТ

- Алефтина Васильевна Позднякова, сторож
- Евгений Михайлович Сорокин, доцент, каф. ВПиГТС
- Светлана Михайловна Шилаева, дежурный по общежитию
- Надежда Викторовна Васильева, сторож
- Сергей Андреевич Винс, ст. преподаватель, кафедра УРФ
- Ирина Александровна Гычева, специалист отдела по приему обучающихся
- Елена Александровна Дементьева, доцент, кафедра иностранных языков
- Сергей Федорович Клименко, начальник ЦИТ
- Николай Николаевич Лизалек, профессор, кафедра ЭСЭ
- С прошедшим юбилеем поздравляем Наталью Михайловну Хлыстову, доцента кафедры ФИИП

АО «Томская судоходная компания»

- Светлана Михайловна Ефимова, весовщик ППК
- Григорий Юрьевич Сафронов, см. моторист-крановщик ПК 44-93
- Алексей Алексеевич Симонов, инспектор несамостоятельного флота
- Анатолий Петрович Сопко, капитан — см. механик т/х РТ-646
- Зайтуна Ырысбаевна Шелепова, начальник ОМТС