



В ожидании чемпионата

■ Почему в этом году в ООО «ПЧС» ждут увеличения объема работ?

стр. 2

Когда работа — образ жизни

■ Накануне юбилея замначальника по флоту Новосибирского РВПГис Валерия Желтикова его коллеги рассказали, как ему удается предотвращать аварийные ситуации

стр. 4



ФЕСТИВАЛЬ

Учеба + творчество

В Сибирском государственном университете водного транспорта 21 марта состоялся XI фестиваль художественной самодеятельности филиалов и структурных подразделений СГУВТ. Мероприятие, в котором приняли участие команды филиалов городов Усть-Кут, Красноярск, Якутск, Омск, а также НКРУ им. С.И. Дежнёва, посвящено 210-летию транспортного ведомства России.

В основу программы фестиваля легла морская и речная тематика, профильная для вуза и близкая учащимся. Участники фестиваля позаботились о том, чтобы подготовленные для конкурса номера и композиции работали на воспитание у студентов и школьников чувства достоинства и профессиональной гордости за морской и речной флот России, популяризацию флотских традиций, военно-патриотической песни, осознание исторической значимости Российского флота.

Гостям представили замечательные номера в исполнении певцов, танцоров и чтецов. Многие конкурсанты порадовали зрителей и конкурсную комиссию красивыми мелодиями и поэтическими строками, звонкими голосами, сценками из морской жизни, а также яркой танцевальной композицией. В результате активного обсуждения конкурсная комиссия пришла к единодушному мнению и вынесла свой вердикт: гран-при фестиваля присудили команде студентов Якутского института водного транспорта. Помимо яркого танцевального номера, победе, возможно, немного поспособствовала и примененная якутскими конкурсантами «военная хитрость» — вкуснейшая ленская рыба, которой они угостили членов жюри и зрителей. Приз зрительских симпатий достался студентам Красноярского института водного транспорта. В номинации «хореография» первое место занял НКРУ им. С.И. Дежнёва, в номинации «вокал» — Омский институт, «видеовизитка» — команда из Якутска, в номинации «оригинальный жанр» в лидерах оказался снова Якутск, «графический дизайн» забрали НКРУ, «фотоискусство» — Якутск, «изобразительное искусство» — команда студентов из Омска и приз за «литературное творчество» достался красноярцам.

Заведующий кафедрой физического воспитания и спорта СГУВТ Евгений Байков признался, что когда-то и сам стоял на этой сцене и так же пытался поразить жюри своими номерами.

— Теперь и я поражен творческим уровнем своих же студентов. Ребята выложились по полной, и заслуженные награды и призы нашли своих обладателей, — поздравил он победителей.

На Вахте



речники Обского бассейна

Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№3 (25)

28 марта 2019 года

НАВИГАЦИЯ-2019



На низком старте

Приблизительно две недели остается до начала ледохода в районе Томска, а это значит, что у АО «Томская судоходная компания» осталось совсем немного времени, чтобы закончить все работы, запланированные на межнавигационный период. Что предстоит сделать в эти оставшиеся до навигации дни и как будет проходить навигация 2019 года, нам рассказал коммерческий директор «ТСК» Игорь Асначёв.

— Как и в предыдущие годы, АО «Томская судоходная компания» в течение зимнего межнавигационного периода занималась подготовкой флота к навигации 2019 года, — объясняет Игорь Владимирович. — Прямо сегодня идут последние работы, так что можно с полной уверенностью заявить, что к началу навига-

ции весь флот будет отремонтирован. На некоторые теплоходы будут установлены новые главные двигатели, что значительно улучшит их технические характеристики и ходовые качества. Такие и подобные работы для нас обычная практика: Томская судоходная компания ежегодно в зимний период проводит модернизационные работы по флоту, что способствует продлению сроков эксплуатации судов.

По словам Игоря Асначёва, в навигацию 2019 года компания намерена наращивать объемы перевозок: планы в этом году на 10 процентов выше фактических объемов перевозок в навигацию 2018 года. Основной рост составляют транзитные перевозки для предприятий нефтеэнергетического комплекса Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов. Традиционно часть грузов предназначена в

пункты, находящиеся по малым рекам, удаленным от основной магистрали, — реки Оби. Возможность завоза в указанные пункты существует только по «большой воде». По этой причине Томская судоходная компания с первых дней навигации планирует вооружить (ввести в эксплуатацию) весь имеющийся у нее флот, чтобы по максимуму использовать весенний многоводный период.

— Начало ледохода в районе Томска прогнозируется на 14 апреля с корректировкой примерно на пять дней. Это оптимистичный прогноз, и он нас устраивает. Но природа неоднократно доказывала, что не все прогнозы сбываются, и не всё может пойти по запланированному графику. Поэтому мы готовимся к различным вариантам развития ситуации, — рассказывает Игорь Асначёв. — С уверенностью можно

сказать, что, как бы ни развивалась ситуация, Томская судоходная компания сделает все возможное для того, чтобы выполнить взятые на себя договорные обязательства.

Для этого у компании имеется достаточный потенциал: большая база флота, высокопрофессиональный коллектив, опыт работы и огромное желание выполнить взятые навигационные планы. Воплотить их в жизнь начнут уже в конце апреля.

— 27 апреля Томская судоходная компания по традиции проведет «Открытие навигации-2019», — сообщил Игорь Владимирович. — Пользуясь случаем, приглашаю всех жителей Томска и Томской области, а также гостей города принять участие в этом весеннем торжественном мероприятии.

Ася МАЛЮТИНА

НАВИГАЦИЯ-2019

Год обещает быть особенным!

Эта навигация при определенных обстоятельствах будет особенной для новосибирских речников. В 2019 году начнется строительство нового Ледового дворца спорта, четвертого моста через Обь, продолжатся работы на объектах Восточного обхода. Инертных материалов потребуется больше чем обычно.

В преддверии навигации-2019 директор ООО «ПЧС» Михаил Панихидников прокомментировал ситуацию:

— На совещаниях уже несколько раз звучала информация об участии речников в больших строительных проектах. В частности, сообщалось, что объемы для строительства ЛДС только в этом году могут составить свыше миллиона тонн песка (а на будущий — два миллиона). На четвертый мост — 300 тысяч, Восточный объезд — 300 тысяч. Но цифры эти очень приблизительные: конкретные объемы и даты начала работ не назывались. Поэтому я своим экипажам говорю, что объем увеличится, нам нужна надежность «с запасом», так как точно объемы наперед просчитать нельзя. Я поставил задачу экипажам к 1 апреля закончить подготовку матчасти, чтобы контролирующая служба дала «добро» на эксплуатацию флота. И чтобы в апреле на карьере произвести подготовительные работы.

О степени готовности флота беседуем с экипажами.

Василий Жеребятников, капитан теплохода РТ-399:

— Первого марта пришли на судно, разобрали правый двигатель, что-то поменяли, помыли. Вот сегодня привезли последние запча-

сти, сейчас начнем собирать. Ну еще что по мелочам набежало, где-то трубы нужно было поменять, еще неделя — и закончим.

Затем сдача-приемка. Сегодня на борту, кроме меня, сменный капитан Александр Пашков, вызвали повара Ольгу Шматову, которая сегодня кормит все экипажи. Скоро подъедет моторист Николай Соколов, ждем еще практиканта из училища.

С командиром КПЛ-16-30 Дмитрием Ведерниковым мы познакомились в прошлом году. Спрашиваю, чем эта навигация будет отличаться от предыдущей. Экипаж знает, что объемы вырастут. Дмитрий сообщает:

— Теперь у меня под началом будет два крана.

— Эскадра?

— Да вроде того. Так что работы сегодня хватает. Дизель разобрали поршни поменяли, вкладыши. Кран еще и покрасим, заказана тонна краски. Один кран уже обновили, теперь очередь этого. Как только будет по-настоящему тепло, сразу и займемся. Делать это придется уже в процессе работы, самим, разумеется.

Спрашиваю, изменился ли состав экипажа. Командир говорит, что крановой Сергей Кузнецов из прежнего остался, сменный электромеханик Николай Хреbtов



из Томской судоходной компании пришел, пригласили на работу младшего брата Дмитрия — Андрея Ведерникова. Он к флоту до сих пор не имел отношения, теперь будет осваивать тонкости профессии.

Проблема с кадрами давно беспокоит речников. Крановщиков

для флота специально не готовят. Приходится брать любых, обучать. У флота свои особенности: ремонтные работы, корабельная специфика, связанная с перемещениями, постановкой на месте добычи.

— На башенных кранах они вроде элиты. Там крановщик руками ничего не делает, а мы все сами,

— говорит Дмитрий. — Да, людей не хватает. Придется пока справляться имеющимися силами.

В этом году объем работы должен вырасти. И, несмотря на трудности, подготовка идет полным ходом.

Юрий БЕЛОУСОВ,

Задача на апрель — закончить ремонт



Несколько недель осталось коллективу ООО «Речное пароходство», чтобы подготовить флот к навигации. Успеют ли в Стрелевом завершить все намеченные ремонтные работы?

Часть из них уже сделана — заканчивается ремонт и модернизация самоходных судов. В этот межнавигационный период Общество запланировало ремонт четырех барж. Здесь требовалось провести небольшие изменения согласно проекту, что и было сделано под техническим наблюдением Западно-Сибирского филиала Российского Речного Регистра. На одной из барж необходимо было отремонтировать корпус — эти работы тоже завершены. Некоторые изменения непосредственно повлияют на работу экипажей, например, на баржах механические лебедки были заменены на электрические, что значительно облегчит труд.

На минувшей неделе приступили к ремонту самоходных судов.

— В мае предстоит пройти очередное свидетельствование трёх самоходных судов, поэтому предварительно на них провели дефектацию корпусов, судовых систем и электрооборудования, — рассказывает главный инженер Обще-

ства Евгений Юнеман. — При проведении дефектации выявлено: никаких ремонтно-восстановительных работ не требуется, ремонт корпусов ограничится покраской. На двух судах были выявлены дефекты ДРК, которые и предстоит устранить плавсоставу. Ремонт валовой и рулевой систем ждет ТНГ-268, ТНГ-273. Закончить его планируют к середине апреля — именно тогда, по прогнозам, уровень воды начнет заталпливать места проведения ремонтных работ.

Впрочем, работа эта для плавсостава привычная, так что никаких задержек и срывов сроков быть не должно. Тем более что командный и рядовой состав Речного пароходства — люди опытные, годами работающие на предприятии. Новых сотрудников у них в эту навигацию не будет, а вот в административном отделе появилась молодежь: есть изменения в составе отдела кадров, отдела безопасности труда и в юридическом. Молодой коллектив принял эстафету у старших товарищей, которые по традиции покинули предприятие лишь после окончания навигации. А значит, к навигации-2019 предприятие приступит с новыми силами и свежими идеями.

Ася МАЛЮТИНА

БТМ-630: что нового?

В прошлую навигацию БТМ-630 последним из судов Сибирской буксирной компании стал на зимовку. Сегодня теплоход уже начали готовить к новой навигации. Какие изменения ждут экипаж и судно в ближайшее время?

С тех пор как в 2011 году теплоход перегна-ли из Омска, его обновляют каждый год: например, в прошлом году проводился большой объем работ по замене обшивки корпуса, ремонту ДРК. Поэтому глобальных ремонтных работ в этот раз на БТМ-630 проводить не стали — удовлетворительное состояние теплохода позволило обойтись лишь небольшим плановым ремонтом. Например, поменяли трубы — они, как известно, на теплоходах быстро приходят в негодность. Вот и в этом году на здесь сменили 15-20 погонных метров труб.

— Установили новый компрессор: их на судне два, и один в последнее время начал работать неустойчиво, так что было решено поставить новый, — рассказывает капитан Николай Гуторов. — Знаю, что в этом году на многих судах компании ставят новые котлы: на РТ-668 его поменяли в прошлом году, на РТ-777 и РТ-724 — в этом. Наш теплоход стоит в планах на предстоящий судоремонт 2019-2020 годов.

Этой весной теплоход БТМ-630 назначен дежурным судном: уже заканчивают промывку винтов, так что совсем скоро теплоход будет полностью готов к очередной навигации. Готовы и люди, правда, в этом году дружный экипаж БТМ-630 ждут изменения.

— Нам нужен моторист, из техникума обещали прислать одного паренька, — говорит Николай Гуторов. — Он после второго курса, еще не был в навигации. Ну ничего страшного, научим. Колю Антонова же нашего научили в свое время: он пришел к нам в позапрошлую навигацию таким же неопытным студентом, но постепенно влился в коллектив, освоил все необходимые навыки. Пойдет уже в третью навигацию, а сейчас готовит судно к вводу в эксплуатацию. Ему уже можно доверить любую работу — молодец, очень быстро все осваивает. Видно, что ему нравится зани-



маться своим делом, так что искренне надеюсь, что он останется в нашем экипаже.

До начала навигации останутся считанные недели, совсем немного — и спокойная жизнь на берегу закончится. Однако, как и все речники, экипаж БТМ-630 об этом не жалеет: все соскучились по реке, по теплоходу и по своей дружной команде.

Анна ФЁДОРОВА

По итогам навигации-2018 руководство компании поощрило капитана-механика РТ-630 Руслана Кузьмина с супругой поездкой в Таиланд. Возможность отдохнуть и восстановить силы перед следующей навигацией получил и капитан Николай Гуторов с женой — им презентовали путевку в Белокуриху.

АКТУАЛЬНО

Зачем нужен «техосмотр» для причалов?

ЗАО «Сибречпроект» как одна из ведущих проектных организаций в Сибирском федеральном округе наравне с проектированием гидротехнических сооружений, осуществлением авторского надзора за их строительством выполняет обследование уже построенных и эксплуатируемых портовых причальных сооружений. Об истории и особенностях работы Испытательной лаборатории (центра) ЗАО «Сибречпроект» нам рассказал Андрей Ментюков.

— Андрей Александрович, расскажите об истории создания лаборатории. Почему возникла необходимость выделить в рамках института такой центр?

— В соответствии с действующим законодательством РФ в области безопасности гидротехнических сооружений все причальные сооружения нуждаются в периодической независимой оценке их технического состояния. Обследование гидротехнических конструкций и сооружений до недавнего времени было лицензируемым видом деятельности, который осуществляли только специалисты в своей области, обладающие необходимым опытом и квалификацией.

С 1 января 2009 года выдача строительных и проектных лицензий на основании федерального закона №148-ФЗ от 22.07.2008 г. была прекращена. В нашей стране массово создавались саморегулируемые организации (СРО) в проектировании и строительстве, которые стали осуществлять контроль за деятельностью изыскательских, проектных и строительных организаций. Вся деятельность по обследованию гидротехнических сооружений осуществлялась на основании допуска СРО к определенному виду или видам работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства. Это в какой-то степени гарантировало заказчику получение квалифицированной услуги. Но со временем получить допуск СРО стало совсем не сложно, и на рынке оказания услуг по обследованию причальных сооружений появилось множество фирм и организаций, желающих быстро и без особых затрат заработать, часто



в ущерб объективной оценке состояния сооружения.

С 2010 года Ространснадзор (Госморречнадзор) начал активную проверку всех собственников и эксплуатирующих организаций причальных сооружений на реках нашей страны на предмет осуществления безопасной эксплуатации портовых причальных сооружений, а Правительство РФ в некоторой степени ужесточило требования к организациям, занимающимся обследованиями причальных ГТС. Так, согласно требованиям Постановления Правительства РФ №623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» в соответствии с пп. 518 и 519 обследовать причальные портовые сооружения имеет право только аккредитованная лаборатория (центр). Теперь для выполнения работ по обследованию причальных сооружений нужно быть аккредитованным в национальной системе аккредитации.

Данное обстоятельство повысило уровень профессионализма занимающихся обследованиями организаций. Требования для получения аккредитации достаточно высоки, и проверка соответствия организаций проводится не формально, как зачастую при получении допусков СРО, а с осуществлением выездной проверки организации высококвалифицированными экспертами Федеральной службы по аккредитации.

Имея в своем штате опытных и грамотных специалистов-гидротехников, обследовавших и запроектировавших не один причал, а также необходимое оборудование, ЗАО «Сибречпроект» создало структурное подразделение — «Испытательную лабораторию (центр)». Данное подразделение было аккредитовано в установленном порядке в Федеральной службе по аккредитации (Росаккредитация). Его руководителем был назначен мой коллега, один из самых опытных и профессиональных специалистов ЗАО «Сибречпроект» Андрей Владимирович Коледа.

— В каких случаях заказчики обращаются к услугам лаборатории?

— В нашей стране идет активное использование водного транспорта при освоении новых территорий и месторождений нефтегазовыми компаниями. Среди последних трендов, которые постоянно наращивают популярность, — перевалка крупногабаритного и тяжеловесного оборудования. При построении логистических схем по завозу строительных материалов и оборудования возникает потребность в использовании уже существующих причальных сооружений. Зачастую это уже «старые» причалы и, естественно, их предварительно необходимо обследовать, чтобы получить адекватную оценку технического состояния. Как бы ответить на вопрос: «А выдержит ли «старичок» новые интенсивные нагрузки, а



можно ли его использовать? Или, может, необходима его модернизация и усиление?». Ответить на эти вопросы помогает «Испытательная лаборатория (центр)» ЗАО «Сибречпроект».

Вообще цели выполнения обследования причальных сооружений бывают самые разные:

— получение объективных данных о состоянии сооружения для дальнейшего оформления основного документа объекта — Паспорта портового ГТС и «Декларации соответствия требованиям безопасной эксплуатации портового ГТС» (в соответствии с требованиями Постановления Правительства РФ от 12 августа 2010 г. №623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего транспорта»;

— установление причин разрушения (повреждения) отдельных конструктивных элементов или сооружения в целом, влияющих на безопасную эксплуатацию с дальнейшей оценкой ремонтпригодности или необходимости реконструкции;

— определение возможности реконструкции и (или) технического перевооружения (установки нового более тяжелого перегрузочного оборудования и т.д.);

— вывод сооружения из эксплуатации;

— оценка возможности модернизации причальных сооружений под выгрузку тяжеловесов и негабаритов.

— Насколько востребованы сегодня услуги центра ЗАО «Сибречпроект»?

— География выполнения работ и обследований гидротехнических сооружений охватывает бассейны рек Обь, Иртыш, Енисей, Лена, Амур, Зея, озера Байкал. ЗАО «Сибречпроект» за свою семидесятилетнюю историю обследовало (проинспектировало) более сотни сооружений.

Ежегодно Испытательная лаборатория ЗАО «Сибречпроект» выполняет 4-5 обследований разной степени сложности. Учитывая различное техническое состояние и цели проведения обследования, детальность и стоимость таких обследований тоже различна: от визуального до комплексного. При необходимости для комплексного детального обследования могут быть привлечены и другие специалисты ЗАО «Сибречпроект»: топографы, геологи, гидрологи.

ЗАО «Сибречпроект» в своей работе всегда придерживается объективных оценок, при этом ориентированных на заказчика, помогая правильно и безопасно эксплуатировать причальное сооружение, учитывая его техническое состояние и «возраст». Такой подход в работе — залог долгосрочного сотрудничества.

С заместителем руководителя испытательной лаборатории Андреем Ментюковым беседовала Ася МАЛЮТИНА

ТРАДИЦИИ

Морской бал

22 марта в СГУВТ состоялся долгожданный «Морской молодежный бал» им. адмирала Н. Г. Кузнецова. Это событие прошло на сцене университета впервые и собрало полный зал гостей.

В этом году в числе участников были студенты филиалов Сибирского государственного университета водного транспорта, курсанты НКРУ им. С.И. Дежнёва и ДМЦ «Каравелла» им. А. Москаленко. Атмосфера общего веселья объединяла и вдохновляла. Молодежь с удовольствием участвовала в танцевальных конкурсах, а после состязания танцевальных пар жюри выбрало короля и королеву бала.

Целью организации традиционного молодежного бала стало не что иное, как создание условий для саморазвития, самосовершенствования и взаимопонимания обучающихся в практике культурного взаимодействия средствами танца, музыки и художественного творчества. А также знакомство с флотскими традициями, развитие и поддержка стремле-

ния к здоровому образу жизни и развитие коммуникабельности и умения общаться друг с другом.

Торжественное открытие провел советник при ректорате СГУВТ Евгений Лоскутов, который поприветствовал участников и гостей, с гордостью отметил важность и ценность традиций отечественной культуры, которую университет сохраняет и культивирует на протяжении всей своей истории.

Но главными героями феерического действа, несомненно, стали сами участники танцевальной программы, которую предлагал бал. Особенно достойно выглядели кавалеры прекрасных дам: курсанты и студенты в парадной форме, строгих костюмах и галстуках. Но и благородные дамы в ярких нарядах от них тоже не отстали.

Конкурсная комиссия, состоящая из сотрудников университета, прилежно оценивала выступление пар по следующим танцевальным жанрам: танго, менуэт и вальс. И феерия началась.

Прекрасно танцевали все! И это неудиви-



тельно, ведь в свое свободное время ребята и девчата приходили на занятия и старательно учили старинные танцы под руководством художественных руководителей. Украсил бал и прекрасный дуэт студентов СГУВТ — Олег Шерин и Анастасия Артюшенко, — которые исполнили мелодичный романс.

Затем состоялась официальная церемония награждения. Третье место присудили Красноярскому институту водного транспорта, второе — ДМЦ «Каравелла», и первое место заслужено завоевали студенты из Омска. Кроме этого

королем и королевой бала единодушно признали танцевальную пару из Якутска — студентов Ивана Капустина и Виолетту Савкун.

Душой и художественным руководителем бала стала сотрудник управления по социальной и воспитательной работе СГУВТ Галина Сауленко. Благодаря её творческому подходу, большому опыту в хореографии и умению организовать курсантов и студентов, вечер удался на славу.

Андрей МАНТОРОВ

ПРИЗВАНИЕ

Не просто должность, а образ жизни

В апреле нашему коллеге Валерию Романовичу Желтикову исполнится 60 лет. Поздравления юбиляру еще впереди, а пока мы хотели бы просто рассказать об этом замечательном человеке.

Он сибиряк, родился в поселке Виноград Черепановского района Новосибирской области. Работать на флоте начал в 1984 году после окончания Новосибирского института инженеров водного транспорта.

Работая электромехаником земснаряда, Валерий Романович проявил себя как ответственный и грамотный специалист. Его отличительные черты — четкая организация своей деятельности, профессионализм и активная жизненная позиция. Проявились его лидерские качества, и в 1987 году Валерий Романович был избран освобожденным председателем профсоюзного комитета Новосибирского технического участка, работал в этой должности шесть лет.

С 1994 по 1998 годы, проработав в должностях начальника службы по лицензированию и заместителя главного инженера Государственного предприятия «Водные пути Обского бассейна», был назначен начальником Новосибирского района водных путей и судоходства. Как начальник филиала он делал все для того, чтобы филиал функционировал эффективно, речные пути развивались, комфортно работало сотрудникам. Профессионал своего дела, инициативный опытный руководитель, Валерий Романович перешел в 2005 году после реорганизации — объединения двух филиалов — на должность заместителя начальника по флоту Новосибирского РВПиС.

Для Валерия Романовича это не просто должность, а образ жизни. Он из той категории людей, которые владеют собой в критических ситуациях, могут прогнозировать и предотвращать возможные нештатные ситуации. Валерий Романович оперативен в решении самых различных вопросов, точен в изложении своих мыслей, творчески и глубоко подходит к реализации многочисленных задач. Обладая высокой работоспособностью, не только осуществляет руководство производственно-хозяйственной деятельностью ремонтно-отстойного пункта, но и обеспечивает организационно-техническую эксплуатацию флота филиала.

Для выполнения поставленных производственных заданий в Новосибирском районе водных путей, гидросооружений и судоходства в настоящее время имеется два земснаряда проекта 1517-03, две изыскательские русловые партии (оснащенные промерными комплексами со спутниковым навигационным оборудованием), три буксирных теплохода, 10 теплоходов для обслуживания судоходной обстановки, два теплохода-тральщика, суда специального назначения — для сбора подсланевых и сточных вод, для заправки топливом и водой, два плавкрана для погрузочно-разгрузочных и дноочистительных работ, плавучий ДОК.

Валерий Романович своевременно разрабатывает и контролирует мероприятия по предупреждению возникновения аварийных ситуаций, организует навигационный и профилактический ремонт собственного флота. Непосредственно управляет всеми звеньями руководства ремонтно-отстойного пункта и плавсостава, участвует в разработке плана дей-



ствий филиала по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Высокий уровень мастерства и профессионализма Валерия Романовича Желтикова подтверждается многочисленными наградами — Благодарностью министра транспорта Российской Федерации в 2009 году, Почетной грамотой губернатора Новосибирской области в 2011 году, Почетной грамотой мэрии города Новосибирска в 2012 году, Почетной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации в 2013 году.

Валерий Романович и вне работы всегда занят: его хобби — рыбалка, дача, он заядлый грибник, а также любящий муж, отец и дедушка.

Уважаемые читатели, мы решили продлить конкурс «Речные истории».

«Очень рады отметить, что в адрес конкурсной комиссии поступает много замечательных рассказов и стихотворений. Мы видим, что конкурс только набирает обороты и количество участников. Впереди очень интересная навигация и, думаю, что она добавит много новых рассказов, новых впечатлений и новых идей, поэтому мы хотели бы по запросу трудящихся продлить конкурс до конца навигации-2019, — говорит председатель конкурсного жюри, председатель Обской бассейновой профсоюзной общественной организации Андрей Чистяков. — Думаю, будет хорошо, если у нас будет больше красивых, хороших историй». А значит, мы по-прежнему ждем ваши рассказы по почте: 630048, г. Новосибирск, ул. Римского-Корсакова, 22 или по электронной почте: ask20@mail.ru. Напомним, что присланные работы должны быть не больше одного листа формата А4 рукописного текста или от 1500 до 3000 знаков с пробелами в печатном варианте.

**ВНИМАНИЕ
КОНКУРС**
«РЕЧНЫЕ ИСТОРИИ»

«Спасибо... Приезжайте ещё! Жду...»

До самого Северного полюса берега не наблюдалось, а полярные льды были где-то рядом, за горизонтом. В миле от теплохода, восточнее нас, тем не менее была земная твердь — остров Свердруп. За пенным прибоем, за песчаными отмелями видны были плоские холмы, покрытые скудной растительностью.

Якорная стоянка — вынужденное безделье. Океанский накат качал наше судно, скрипели якорные цепи, плескалась за бортом соленая холодная вода. В открытом море волны не давали нам работать — заниматься поисками залежей нефти и газа, а здесь, под защитой плоских берегов острова, вовсю светило солнце, голубело осеннее небо, кричали чайки.

Экипаж жаждал приключений, а это в море что? Это рыбалка. И вот, обгоняя друг друга, к острову полетели три резиновые лодки, подпрыгивая на волнах.

Но вахта она и в море вахта. Капитан остался на судне — на мостике. А так как он был рыбаком с раннего детства, то с интересом стал наблюдать в старый проверенный бинокль за

действиями своей промысловой команды. Хорошо были видны на холме руины деревянных зданий, заброшенной с советских времен метеостанции, огромные топляки деревьев, принесенные сюда с Енисея и Оби.

Вот рыбаки забросили первую тонь, вывели невод, даже в бинокль было видно искрящуюся на солнце рыбу — карского омуля, улов был неплох. Снова забросили невод рыбаки. Капитан в рыбацком азарте стал бегать по мостику, показывая рыбакам, что и ведут они не так, и выводил неверно, и рыба уходит из невода почему зря... Но рыбаки делали свое дело и на капитана не обращали внимания. Далеко было. Не слышно.

Наблюдая за дальней рыбалкой, вахтенный не сразу заметил, что на острове что-то неуловимо изменилось. А когда рассмотрел — схватился за радиостанцию. С холма-платогорья к береговой полосе что-то такое непонятное, серо-белое быстро приближалось к увлеченной азартной рыбалкой команде теплохода.

— Белый медведь! Быстро в лодки, бросайте рыбалку, сматывайте удочки! — закричал капитан в микрофон.

Не сразу, но рыбаки среагировали, их переносная радиостанция была включена на дежурный прием. Невод и часть улова успели кинуть в лодки, сами прыгали уже на ходу. Благо моторы были хорошие. Через короткое время были от берега уже далеко. А там распоряжался оставленным уловом настоящий хозяин этих мест — белый медведь огромных размеров. Выглядел он неважно, только по названию был белым. Голодно медведям на островах летом, то ли дело зимой, на льдах. И шерсть чистая, белая, и рыбы полно, и тюленей.

Мишка ходил по берегу, подбирал оставленную рыбу и был, наверное, несказанно доволен чудесной рыбалкой, потом встал на задние лапы, стал качать лохматой головой и что-то рычать. И показалось капитану, что слышит он с берега сквозь шум прибой: «Спасибо... Приезжайте ещё!.. Жду...»

И.Н. ЧЕРДАНЦЕВ,
капитан-наставник АО «ТСК»
Бывший капитан теплохода «Печенег»,
холодное лето 2007 года

Когда откроется навигация на Оби

Торжественное открытие навигации 2019 года состоится на Михайловской набережной (сценическая площадка возле колеса обозрения) 27 апреля в 14.00. Новосибирцев и гостей нашего города будут ждать выступления официальных лиц, торжественное прохождение курсантов НКРУ, парад судов и развлекательная интерактивная программа.

Поздравляем юбиляров марта!



ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Александр Иванович Скударнов, инспектор государственного портового контроля (НРВПиС)
- Владимир Емельянович Тетюшкин, дежурный по каравану РОП (БРВПиС)

АО «Томская судоходная компания»

- Григорий Иванович Безлудский, механик-сменный капитан ОТ-2120
- Любовь Викторовна Печкина, специалист по связям с общественностью
- Надежда Владимировна Попова, инженер по охране окружающей среды и производственной санитарии
- Андрей Геннадьевич Доценко, сменный капитан-сменный механик РТ-786
- Юрий Анатольевич Коноплев, капитан-сменный механик «Александр Скорморохов»
- Елена Юрьевна Елхимова, уборщик производственных и служебных помещений
- Сергей Петрович Иванов, механик-сменный капитан РТ-381
- Андрей Юрьевич Ламонов, сменный капитан-сменный механик РТ-366
- Игорь Устинович Черномыз, докер-механизатор УКБ

СГУВТ

- Татьяна Валентиновна Кудряшова, доцент кафедры экономики транспорта и финансов
- Ирина Владимировна Шулика, редактор, издательство

- Александр Петрович Шевченко, сторож, учебно-административное здание
- Максим Викторович Лифаши, инструктор, центр дополнительного профессионального образования

- Леонид Михайлович Коврижных, старший преподаватель, кафедра вычислительной математики и техники
- Наталья Семеновна Мишина, сторож, спортивный комплекс

- Александр Николаевич Стелюков, сторож, главный учебный корпус
- Ольга Александровна Николаева, сторож, спортивный комплекс

ООО «Речное пароходство»

- Галина Ивановна Лысых, заведующая хозяйством

ООО «Грузовой терминал Обь»

- Дмитрий Вотславович Лихонин, моторист-рулевой
- Людмила Викторовна Кропачева, главный бухгалтер