

Ярмарка вакансий

■ Кадровый потенциал предприятий водного транспорта оценили в рамках встречи учащих СГУВТ и представителей судоходных компаний

стр. 2



45 лет отдала речному транспорту

■ Юбилей отмечает в этом году ветеран Администрации Обского БВП Галина Михайловна Мешкова

стр. 3

На вахте

речники Обского бассейна №3 (49)

Газета для работников водного транспорта. Издается с 1931 года

28 марта 2021 года

СОБЫТИЕ

Замруководителя Росморречфлота посетил СГУВТ

Во время рабочей поездки в Новосибирск заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Олегович Анисимов 11 марта посетил Сибирский государственный университет водного транспорта.

Во время визита Константин Анисимов осмотрел научно-исследовательскую и образовательную инфраструктуру Университета, а также оценил условия организации спортивной и культурно-массовой работы студентов и курсантов, в том числе — введенные после ремонта актовый зал и университетскую столовую. В центре внимания оказались сразу три новые учебно-исследовательские лаборатории и тренажерный центр, реконструкция которых осуществлялась в рамках федеральной адресной инвестиционной программы и была успешно завершена в текущем году. Ректор Университета Татьяна Зайко особо отметила важность таких инфраструктурных проектов, и доложила о планах дальнейшего участия головного Университета и его филиалов в инвестиционных программах на период до 2030 года.

В ходе рабочего совещания были обсуждены вопросы организации конвенционной подготовки и плавательных практик курсантского состава в рамках созданной в 2020 году внутриуниверситетской структуры — института «Морская академия», рассмотрены проблемы реализации образовательных программ с применением дистанционных технологий и организации набора абитуриентов на целевые места. Особое внимание было уделено программам научного развития и перспективам исследований на базе уникального прямого опытного бассейна, который позволяет проводить разнообразные эксперименты по изучению гидродинамических характеристик судов и их двигателей, в том числе и в условиях ледовой обстановки.

Завершилась встреча в структурном подразделении Университета — Новосибирском командном речном училище имени С.И. Дежнёва, где заместитель руководителя познакомился с учебно-методической базой, используемой для подготовки по программам среднего профессионального образования, а также социально-бытовыми условиями, созданными для курсантов.

Андрей МАНТОРОВ



Во время визита Константин Анисимов осмотрел научно-исследовательскую и образовательную инфраструктуру Университета

АКТУАЛЬНО

Перспективы речного судоходства обсудили судовладельцы



Заседание Общественного совета Обского бассейна внутренних водных путей в Новосибирске прошло в присутствии заместителя руководителя Росморречфлота Константина Анисимова

Очередное заседание Общественного совета Обского бассейна внутренних водных путей в Новосибирске в этот раз прошло в присутствии заместителя руководителя Росморречфлота Константина Анисимова. В ходе заседания обсудили государственное задание на навигацию 2021 года, планируемые объемы перевозок, проблему обеспечения безопасности судоходства в протоке Кольдза и перспективы национального проекта «Внутренний водный транспорт».

В заседании Общественного совета приняли участие заместитель министра транспорта Алтайского края, начальник управления по транспорту Дмитрий Коровин, начальник Департамента транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области Юрий Баев и заместитель министра транспорта и дорожной политики НСО Вячеслав Неужин. Такое расширенное заседание позволило обсудить наиболее актуальные для речного судоходства проблемы.

Что ждёт шестой плёс?

Сейчас, когда до начала навигации остается чуть больше месяца, планы на предстоящий сезон — самая важная и актуальная информация. От того, как будут содержаться внутренние водные пути, зависят и объёмы перевозок. Руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП» Сергей Павлушкин пояснил, что на финансирование содержания внутренних водных путей в этом году было выделено порядка 847,7 млн. рублей. Как будут распределены эти средства и каковы планируемые объёмы дноуглубительных работ на предстоящую навигацию, рассказал первый заместитель руководителя — главный инженер ФБУ «Администрация Обского БВП» Павел Мешков.

— В этом году количество приобретаемого топлива составит почти 2000 тонн. Но есть небольшой остаток, переходящий с 2020 года, в объеме 158 тонн, — рассказал он. — В соответствии с этим планируемый объём транзитного дноуглубления составит чуть более 2 млн м² грунта, из них 1,2 млн. м² в границах Алтай-

ского края на реках Катунь и Обь (это практически в тех же объемах, что было в 2020 году) и 850 тыс. м на участке реки Обь (в основном это участок от устья реки Томь до селения Соснино, так называемые 7-й и 8-й плёсы). В связи с ограниченным объёмом финансирования 6-й плес (р. Обь от устья нижнего подходного канала до устья Томи) не планируем к разработке, хотя он является одним из формирующих грузовую базу в бассейне. В таких условиях хочется порекомендовать судовладельцам предусмотреть следующие схемы работы: необходимо будет создавать пункты накопления грузов для формирования большегрузных составов на р. Обь в районе устья Томи и максимально использовать полномочный период для вывоза грузов с карьеров в пункты накопления.

Новость о том, что 6-й плес в этот раз не планируется к разработке, серьёзно повлияет на планы судовладельцев. Обратит внимание на этот проблемный участок они пропустили не раз.

Начало. Продолжение на стр. 2

АКТУАЛЬНО

Перспективы речного судоходства
обсудили судовладельцы

Продолжение.
Начало на стр. 2

На предыдущих заседаниях Общественного совета озвучивалась просьба к Администрации Обского БВП обратиться к Росморречфлоту с просьбой о выделении дополнительного финансирования на проведение дноуглубительных работ на этом участке. И запрос такой администрация формировала. Ответ на него озвучил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.

— Заявка есть, она рассматривается в Росморречфлоте и, возможно, в рамках корректировки бюджета в апреле дополнительные деньги будут выделены с доведением в июле — раньше это вряд ли возможно исходя из бюджета. К сожалению, пока ещё этот год недофинансируется по текущему содержанию, улучшение в этом вопросе начинается с 2022 года. Но ресурсы изыскиваем, постараемся удовлетворить ваши просьбы и найти источник для увеличения объёмов дноуглубительных работ, — пообещал он.

Кольджа: как не допустить повторения ситуации

В свете новой информации судовладельцам придется корректировать планы на навигацию 2021 года, однако предварительные перспективы предстоящего сезона они всё же смогли озвучить. Виктор Франк, генеральный директор ООО «Бийский речной порт», рассказал:

— Договорная компания у нас ещё в разгаре, но, тем не менее, по предварительным расчётам, выйдим на 226 тыс. тонн, из них 70 тыс. тонн местных перевозок, остальные — транзитные.

Сергей Ведерников, генеральный директор АО «Томская судоходная компания», сообщил, что на навига-

цию-2021 компания запланировала 2 млн 800 тыс. тонн перевозок, из них транзит составит 2 млн 250 тыс. тонн, а местные перевозки — 550 тыс. тонн.

Антон Воробьёв, генеральный директор ООО «Моряковская судоходная компания», планирует, что объём перевозок составит порядка 180-200 тыс. тонн.

— Но, услышав проблемы, которые будут на 6-м плёсе, будем рассматривать варианты погрузки в портах Обь-Иртышского бассейна, — уточнил он.

Не только 6-й плёс доставляет трудности речникам: в прошлом году проблема возникла на участке протоки Кольджа. Правда, ситуация здесь не связана с дноуглубительными работами — параметры судового хода в протоке даже превышают гарантированные габариты. Ситуация осложняется тем, что как раз в самом опасном месте, а именно на крутом изгибе протоки, организовано место выгрузки опасных грузов, принадлежащее ООО «Ситэк». Вместе с тем, в соответствии с п.199 Правил плавания судов по внутренним водным путям, стоянка судов запрещена в крутых коленах и на подходах к ним, а также на участках с прижимным течением. При этом ООО «Ситэк» имеет все разрешительные документы, кроме согласования ФБУ «Администрация Обского БВП», и не было законных мер по лишению предприятия лицензии на осуществление деятельности. Но сегодня появился реальный шанс исправить ситуацию: надзорными органами были инициированы судебные разбирательства по поводу законности лицензии ООО «Ситэк» и размещения места выгрузки опасных грузов.

Вероятнее всего, вопрос о лишении ООО «Ситэк» лицензии до начала навигации будет решён. Вопрос в том, что даже если эта организация будет лишена лицензии, на её место может прийти кто-то другой — желающие уже есть. Вопрос необхо-



димо решать совместно с местной администрацией, которая выделяет участки на своей территории для организации подобной работы. С муниципальным образованием велась переписка как со стороны Администрации Обского БВП, так и со стороны Администрации Томской области, поэтому есть надежда, что ситуация в протоке Кольджа в текущую навигацию решится в положительную сторону. Проконтролировать ситуацию со своей стороны согласился и Сергей Баклагов, начальник Обского УГРН Ространснадзора.

Строим планы на будущее

Озвучили судовладельцы Обского бассейна и свои предложения, которые должны быть включены в национальный проект «Внутренний водный транспорт». Все они были ранее оговорены совместно с представителями Общественного совета и Администрацией Обского БВП. О мерах, которые помогут развивать судоходство в Обском бассейне, рассказал Сергей Павлушкин.

— Это те предложения, которые должны обеспечить рост объёма как грузовых и пассажирских перевозок внутренним водным транспортом,

так и регионального и межрегионального туризма. Они же позволят развить речную инфраструктуру, уничтожить инфраструктурные ограничения на внутренних водных путях и стимулировать отрасль судостроения, — пояснил он. — Так, для развития сетей и улучшения параметров внутренних водных путей предполагается проектирование и строительство выправительных и берегоукрепительных сооружений на реке Катунь и на участке верхней Оби. Это позволит минимизировать негативные последствия русловых преформирований, создаст устойчивую судоходную трассу. В комплексе это позволит развивать грузовые перевозки речным транспортом в границах Алтайского края. Также требуется провести комплекс мероприятий по улучшению судоходных условий: увеличить габариты судового хода на участке реки Обь от нижнего подходного канала Новосибирского судоходного шлюза до устья реки Томь, что предполагает два этапа — проектирование и строительство. Это позволит создать условия для развития перевозок речным транспортом в границах Новосибирской и Томской областей, увеличит транзитные перевозки в районы Крайнего Севера.

Также предложения касаются развития грузовых и пассажирских перевозок в границах Алтайского края. Во-первых, это мероприятия в рамках Соглашения о сотрудничестве по Алтайскому краю в 2021 году между Росморречфлотом и Правительством Алтайского края. Во-вторых, в границах Новосибирской и Томской областей увеличение объёма перевозок грузов на 4 млн тонн. В-третьих, устранение инфраструктурных ограничений и создание единого водного маршрута по р. Обь, что повысит туристический поток и уровень транспортной связи между регионами. Для этого планируется организация пассажирских перевозок по муниципальным и межмуниципальным маршрутам Томской области для сохранения транспортной доступности районов Севера. Необходимо также строительство и реконструкция пассажирских и грузовых портов и причалов. Так, капитальный ремонт причальной набережной города Барнаула позволит увеличить грузооборот в границах Алтайского края, строительство речного вокзала в Новосибирске способствует увеличению туристического потока, повышению качества предоставляемых услуг и туристической привлекательности водных маршрутов.

Среди предложений речников — строительство транспортного пассажирского, экологического и буксирного флота, строительство пассажирских причалов внутреннего водного транспорта в Колпашевском, Александровском и других районах Томской области, которое позволит сохранить транспортную доступность районов Севера. Эти мероприятия, которые были получены от субъектов РФ для включения в национальный проект, могут вывести речной транспорт на новый уровень развития.

Ася МАЛЮТИНА

ОБРАЗОВАНИЕ

Кадры решают всё!

Третьего и четвёртого марта в ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта» при поддержке Федерального агентства морского и речного транспорта РФ в рамках ежегодной Всероссийской конференции «Кадровый потенциал предприятий водного транспорта. Наука-основа развития отрасли» состоялась ежегодная Ярмарка вакансий.

В её работе приняли участие представители 34 ведущих отраслевых предприятий, среди которых многолетние партнеры Университета: АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» (г. Нижний Новгород), АО «Томская судоходная компания» (г. Томск), ОАО «Сахалинское морское пароходство» (г. Холмск), ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (г. Владивосток), ПАО «ГМК «Норильский никель» (г. Дудинка, г. Норильск), АО «Колымская судоходная компания» (Республика Саха (Якутия)), ФБУ «Администрация Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей» (г. Омск), ФБУ «Администрация Ленского бассейна» (г. Якутск), ФБУ «Администра-



Конференция показала тесную связь работодателей с образовательными организациями, подведомственными Росморречфлоту, по широкому спектру вопросов

ция Обского бассейна внутренних водных путей» (включая представителей Колпашевского, Новосибирского, Томского и Барнаульского РВПиС), АО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (включая АО «Центр судоремонта «Дальзавод» (г. Владивосток), ООО «Судостроительный комплекс «Звезда» (г. Большой Камень), АО Владивостокское предприятие «Электрорадиоавтоматика» (г. Владивосток), АО «Северречфлот» (г.

Ханты-Мансийск), ООО «Алексеевская ремонтно-эксплуатационная база флота» (г. Киренск), Новосибирское отделение Сибирского банка ПАО «Сбербанк» (г. Новосибирск), Главное управление МЧС России по Новосибирской области (г. Новосибирск).

В ходе конференции прошли встречи со студентами, курсантами и выпускниками Университета. Студенты получили возможность пообщаться с представителями органи-

зацій, обменяться контактными данными, заключить договоры о целевой подготовке или о намерениях трудоустройства после окончания Университета, пройти собеседование или просто отдать резюме в интересующую организацию. Более 800 обучающихся по результатам общения с представителями работодателей имеют целенаправленную позицию по месту предстоящей производственной практики, а выпускники после содержательных и информативных консультаций в месте будущей работы уже не сомневаются.

Во время беседы за «круглым столом» представители Университета и отраслевых организаций обсудили вопросы целевого обучения и реализации программ дополнительного профессионального образования в связи с изменениями нормативной базы, а также вопросы организации учебной и производственной практики, учитывая особенности оформления отчетных документов в соответствии с действующими нормативными актами.

Проректор по научной работе провел экскурсию по инновационной учебно-исследовательской лаборатории «Электрооборудование и

автоматика», где представителям работодателей была продемонстрирована работа автоматизированных тренажеров на микроконтроллерах и микропроцессорах фирмы «Mitsubishi Electric» в физическом варианте: тренажер по работе с роботами и датчиками систем автоматизации, электромеханическая система управления рулевым механизмом судна, электропривод крановых механизмов, электропривод вентиляционной установки, крановый механизм и многокоординатные системы позиционирования, электропривод гребного винта, электропривод папильонажных лебедок земснаряда, электропривод лифтовых лебедок и другие приборы.

Конференция показала тесную связь работодателей с образовательными организациями, подведомственными Росморречфлоту, по широкому спектру вопросов. Высокий интерес обучающихся к работе на отраслевых предприятиях и в судоходных компаниях говорит о том, что отрасль водного транспорта и в дальнейшем продолжит развитие с нарастающим темпом.

Андрей МАНТОВ

ЮБИЛЕЙ

Галина Мешкова: «С водой работать всегда сложно»

Юбилей отмечает в этом году ветеран Администрации Обского БВП Галина Михайловна Мешкова. Последние пять лет она на пенсии, но на предприятии и сегодня её любят и помнят.

Галина Мешкова родилась 18 марта 1946 года на ст. Подунская Кемеровской области. В 1950 году её семья переехала в Новосибирск на строительство гидроэлектростанции на р.Оби. Здесь и прошли её детство, юность. В 1965 году после окончания средней школы она поступила на гидротехнический факультет Новосибирского института инженеров водного транспорта. Правда, по её признанию, оказалась в институте по чистой случайности.

— Родители хотели, чтоб я стала медиком, — вспоминает она. — Но в школе, где я училась, было спецобразование — медсестер готовили. Так что попробовала я себя в медицине ещё в школе и поняла, что это совсем не моё. А что моё — не знала, да и вообще не хотела высшего образования — как-то легкомысленно отнеслась в ту пору к этому. Первый год после школы работала на заводе на ОбьГЭСе, мне там очень нравилось, думала там и остаться. Но мама была категорически против. Она меня дома заперла и сказала: «Готовься к поступлению». И под ключом держала! Как-то раз сказала: «Езжай в город и, если документы никуда не подашь, то домой не приходи». Я собралась, пошла, а куда идти — не знаю. Решила для начала в кино пойти, в «Победу». А перед сеансом купила мороженое, зашла в какой-то закуток, села на лавочку, чтобы его съесть.глянула — а это двор института инженеров водного транспорта. Я про такой институт и не слышала. Зашла внутрь, а там так красиво, такое фойе с кораблями под колпаками, морячки в форме ходят. Эта экзотика так на меня накатила, что я тут же нашла приёмную комиссию, увидела, на какой факультет девушек берут, и подала документы.



СПРАВКА

За многолетний труд на речном транспорте и добросовестное отношение к своим обязанностям Галина Мешкова награждена юбилейной медалью «300 лет Российскому флоту», медалью «Ветеран труда», значком «Отличник речного флота». Почетной грамотой мэрии города Новосибирска, Благодарностью губернатора Новосибирской области, почетными грамотами и благодарностями руководителя учреждения.

Первая награда

Там же, в институте, нашла и своего будущего супруга и уже на третьем курсе стала законной женой и матерью. Говорит, сокурсники и не заметили, что ребёнка родила: сын родился 1 сентября, а 10-го Галина уже пошла на занятия. Сына Павла

оставила с мамой — та категорически не хотела, чтобы дочь оставляла учёбу, и предпочла пойти на пенсию и заняться воспитанием внука.

Окончив в 1970 году институт, Галина и её муж по распределению попали в Колпашевский технический участок Обского бассейнового управления пути.

— В Колпашево нам обещали квартиру по приезду. Но никто нас там не ждал, никакой квартиры не было: дали какую-то избушку — сенки и комната с печкой, — вспоминает Галина Михайловна. — Мужа тут же в плавание отправили, а потом и мне на работу выходить нужно было. Сижку, плачу — завтра на работу идти, а ребёнка оставить не с кем. Тут пришла соседка познакомиться с новыми жильцами, поплакалась я ей. Она и решила с Павлом сидеть — на пенсии была. Ну а потом месяцев через семь дали нам квартиру двухкомнатную с печкой.

Уже в 1971 году Галина Михайловна была назначена на должность старшего диспетчера, в которой проработала до 1975 года. Примечательно, что в этом же году она получила первую высокую награду — Благодарность Министерства речного флота.

В 1975 году вернулась в Новосибирск и трудилась в должности старшего инженера Новосибирского технического участка. Здесь она зарекомендовала себя грамотным специалистом, способным своевременно решать возникающий круг вопросов, и в апреле 1982 года была переведена в аппарат управления — старшим диспетчером Обского бассейнового управления пути, а затем и главным диспетчером.

«Работа с водой — нервоз полный»

В этой должности Галина Михайловна Мешкова руководила всем диспетчерским аппаратом филиала управления, квалифицированно решая вопросы дислокации и безопасного движения флота, сбора и передачи путевой информации, доведения её до судовладельцев и судоводителей.

— Самым сложным для меня, помнится, был период, когда начались пожары и над рекой летали вертолёты, самолёты, — вспоминает Галина Михайловна о своей работе. — Связь не всегда была хорошей.

А это же серьёзно: самолёт вылетает, тебе об этом сообщают, а ты с кораблем связаться не можешь. И переживаешь, как бы не случилось чего, как бы до корабля информацию донести. Очень нервничали. Да и всегда с водой сложно работать, потому что она непредсказуема: то прибывает, то убывает, то дадут прогноз, а он не оправдывается — нервоз полный.

В 2007 году Галина Мешкова по её просьбе была переведена на должность инженера-диспетчера службы пути, в которой трудилась до самой пенсии, отдав более 45 лет речному транспорту и избранной профессии инженера-гидротехника. Своим опытом и знаниями она щедро делилась с молодыми сотрудниками, была наставником. Пять лет назад ушла на пенсию.

— Компьютеризация пошла, надо было учиться, осваивать новое, и я решила, что хватит, — объясняет она своё решение.

Но признаётся: по коллективу, по работе иногда скучает, старается следить за событиями. Благо сын Павел — главный инженер Администрации и может рассказать все самые свежие новости из жизни коллектива. Ну а свободное время Галина Михайловна посвящает своему любимому занятию — чтению.

— У меня библиотека большая, — рассказывает она. — Я ещё с Колпашево книги тащила: тогда купить их сложно было, а вот Колпашево снабжали как северный район. И я все книги забрала в Новосибирск, когда переезжала. Всегда я любила читать, и сейчас люблю.

Сегодня весь коллектив ФБУ «Администрация Обского БВП» поздравляет Галину Михайловну с юбилеем! Пусть новый этап жизни будет ещё более продуктивным, чем предыдущий. Желаем исполнения всех желаний, реализации всех планов и новых, перспективных идей! Здоровья крепкого, счастья бесконечного, удачи и достатка.

Ася МАЛЮТИНА

ЭКИПАЖ

Из романтика в капитаны

Для Вячеслава Дудина из ООО «Бийский речной порт» теплоход «Михаил Евдокимов» не просто место работы. Он достался ему «по наследству» от предыдущего капитана, когда сам Вячеслав был ещё мотористом, и с тех пор стал для него настоящим домом.

В ООО «Бийский речной порт» Вячеслав Дудин на хорошем счету: настоящий профессионал своего дела, ответственный работник, молодой, подающий надежды капитан, про которого сразу ясно — человек на своём месте. Что интересно — то, что его место на речном флоте, сам Вячеслав никогда не подозревал, а на реку попал по чистой случайности. Он тогда только вернулся из армии, искал работу. Знакомые как раз работали в Бийском речном порту и рассказали, что предприятие нуждается в кадрах. И Вячеслав решил попробовать себя на флоте: прошёл обучение на моториста-рулевого и его взяли на теплоход. Было это в 2008 году. С тех пор он прошёл весь путь от моториста до капитана.

— Отработал мотористом два года, потом окончил школу командного состава. Продипломировался на должность второго помощника, и меня сразу поставили помощником

капитана, — рассказывает Вячеслав Дудин. — Отработал ещё навигацию и затем продипломировался на первого помощника.

После учебы в ШКС школы командного состава упразднили: те, кто их оканчивал, работать могли, но повышать квалификацию не имели права. Он пошёл заочно учиться в Новосибирский речной колледж, окончил на судоводителя. А позже продипломировался на капитана. И теперь официально получил должность капитана — помощника механика.

Вячеслав и сегодня, в свои 35 лет, продолжает повышать квалификацию: учится в СГУВТе на механика. Это, по его словам, пригодится ему в работе. А работу оставлять мужчина не намерен: говорит, здесь всё ему по душе. Среди плюсов работы в ООО «Бийский речной порт» стабильность: зарплату выдают вовремя, сокращений нет, работа есть весь год, а не только в навигацию, в конце года сотрудники получают премию. Чего ж не работать, особенно когда дело по душе!

А оно Вячеславу по душе, несмотря на все трудности. Они, конечно, есть — в любой профессии есть свои сложности.

— Никогда не жалел, что пришёл на флот. Сначала, когда был мотористом, казалось, что это только романтика. Потом вникать

стал, понял, что это не только романтика, но и большая ответственность, серьёзная работа. Мы работаем в верховьях, там река сложная, — объясняет Вячеслав. — Речки здесь мелкие уже, на них постоянно работают земснаряды, перекаты за навигацию раза три-четыре меняются — всё это нужно учитывать.

Среди минусов работы ещё называет состояние флота — новыми теплоходами, работающими сегодня на всех реках Обского бассейна, назвать сложно. Но, с другой стороны, у каждого такого теплохода своя история, своя атмосфера и для своих экипажей они становятся за годы службы настоящим домом.

— Теплоход мне дорог. Я когда мотористом ещё пришел работать, капитаном на нём был Александр Дмитриевич Сысоев. Именно по его инициативе теплоход РТ-457 был переименован в «Михаил Евдокимов», — рассказывает Вячеслав. — Я тогда сам переделывал все трафареты, названия. И потом, когда Александр Дмитриевич по здоровью ушёл, мне оставил корабль. И для меня корабль был родным: он мне дорог, как дом, поэтому отношение к нему не просто как к работе, а особенное.

Анна ФЁДОРОВА



Среди увлечений Вячеслава Дудина — рисование и музыка, которую он пишет при помощи специальных приложений на компьютере. А рисовать предпочитает портреты простым карандашом. «Нечасто, конечно, я это делаю — времени особо нет. Но иногда нахлынет, так сажусь и рисую», — говорит Вячеслав

От лица всей мужской части коллектива поздравляем прекрасных дам с прошедшим праздником 8 Марта!

Благодарим вас, милые женщины, за то, что вы рядом с нами и в работе, и в жизни, за то, что делаете каждый наш день ярче, солнечнее и красивее! Хотелось пожелать побольше нежности и чистоты, чтобы в душе всегда была теплота. Весеннего настроения, яркого солнышка и побольше цветов! Счастья, благополучия и успехов во всех начинаниях!

Михаил ТАРЫГИН, директор ООО «Сибирская буксирная компания»

Елену Николаевну МЕНЬЧИКОВУ и Виктора Станиславовича МЕЛЬНИКА поздравляем с юбилейными датами!

Желаем много улыбок, добра и радости, чтобы были верные друзья, любви, чистой и взаимной, крепкого здоровья, счастья бесконечного, большого жизненного терпения, всех земных благ и всего-всего самого доброго, прекрасного и лучистого!

Коллектив ООО «Бийский речной порт»

Юбилеры март!



ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Владимир Алексеевич Севостьянов, шкипер брандвахты Б-126 БРВПиС
- Алексей Дмитриевич Романенко, капитан-механик теплохода «Маяк» БРВПиС
- Андрей Петрович Северинов, командир земснаряда «Обский-1006» БРВПиС
- Ирина Валерьевна Топорова, главный специалист по договорным работам
- Владимир Семенович Вдовенко, сторож КРВПиС
- Валерий Григорьевич Осадчий, капитан-механик теплохода «Волна» ТРВПиС

АО «Томская судоходная компания»

- Владислав Юрьевич Лунгу, капитан — сменный механик РТ-669
- Евгений Анатольевич Шлиенков, механик — сменный капитан т/х «Плотовод-695»
- Владислав Алексеевич Юдин, сменный моторист-крановщик КПЛ-13-81
- Елена Аркадьевна Иванова, экспедитор Отдела документационного и информационного обеспечения
- Сергей Александрович Марочко, рабочий каравана Отстойный пункт «Татарская протока»
- Николай Иванович Кузнецов, капитан — сменный механик РТ-381
- Иосиф Михайлович Рутковский, слесарь-сантехник
- Нэля Федоровна Гресева, директор музея

СГУВТ

- Леонид Владимирович Городилов, профессор кафедры Высшей математики и информатики
- Татьяна Елисеевна Зинченко, доцент кафедры Философии, истории и права
- Сергей Васильевич Шемпелев, ремонтник плоскостных спортивных сооружений спортивного комплекса
- Татьяна Игоревна Зяблицкая, заведующая отделом обслуживания Научно-технической библиотеки
- Ина Геннадьевна Фютик, доцент кафедры Экономики предпринимательской деятельности

ООО «Речное пароходство»

- Наталия Владимировна Екшова, шкипер рейда

ООО «Бийский речной порт»

- Елена Николаевна Меньчикова, главный бухгалтер ООО «ТК Речпорт»
- Виктор Станиславович Мельник, начальник охраны

ЮБИЛЕЙ

«Хочется красивой даты»



70-летний юбилей отмечает в этом году капитан теплохода РТ-381 Томской судоходной компании Николай Кузнецов

70-летний юбилей отмечает в этом году капитан теплохода РТ-381 Томской судоходной компании Николай Кузнецов. Вместе с ним юбилей празднует и его супруга Лидия Ивановна: они родились в один день с разницей в три часа. Вместе и служили долгое время на флоте — отработали в одном экипаже больше 20 лет.

Познакомились Лидия Ивановна и Николай Иванович в школе, в 9 классе. Тогда они и представить не могли, что свяжут свою жизнь с флотом. Но уже через пару лет их представления о будущем кардинально изменились.

— Если бы мне тогда сказали, что буду капитаном, посмеялся бы. Я тогда, наверное, и не знал, что есть речной флот, — вспоминает Николай Кузнецов. — От района направление мне давали в Новосибирский педин-

ститут на истфак (сам-то я родом из села Баган в НСО) и в Павлодар, в институт физической культуры, потому что я увлекался спортивными играми: в волейбол, баскетбол, теннис играл. Но друг мой всё перебил... Он после 8-го класса поступил в Омское речное училище, и все два года, пока я 9 и 10 класс заканчивал, меня баламутил: заманивал в речники, рисовал радужные картинки. И после 10-го класса я поступил в Новосибирское речное училище.

«Словно на курорт попал»

В тот год речной техникум как раз набирал группу 10-классников сразу на второй курс, вспоминает Николай Иванович. Туда нашего героя и взяли. Правда, отучиться он успел лишь один курс — пришлось идти отдавать долг Родине. После армии Николай вернулся в училище, закончил ещё два курса и получил направление в Новоильинку в Томской области. Первые два года работал там рулевым, потом передипломировался и отработал два года штурманом, а потом и капитаном стал.

— Принимай теплоход, сказали: делай ремонт и будешь капитаном, — вспоминает Николай Иванович. — Ну и пошли мы на ремонт. А там теплоход был такой, что его никто не принимал из капитанов — старый, разбитый, в очень плохом техническом состоянии. Но ничего, зиму он у нас был на ремонте, а потом я ещё года четыре на нём проработал.

Работать тогда было непросто: Николай Иванович вспоминает, что в их задачу входило водить плоты по реке Кеть.

— Брёвна на леспромхозе стягивали в пучок, а из пучков делали плот шириной метров 40, а длиной — 200. Такой плот был 8-10 тыс. кубометров, — вспоминает Николай Кузнецов. — Мы их брали на буксир и везли 5-7 суток. Плотоводение — самый сложный вид вождения. Мы на плотках весной по два месяца работали, а потом на баржи переходили — возили щебень, гравий. Так вот, после того, как с плотов снимают и ставят на баржи, было ощущение, словно на курорт попал. С баржей работать проще: если что-то случилось, двигатель, к примеру, сломался, то к берегу прижался, стоишь и ремонтируешь. А плот не остановишь, он сорвётся: масса-то огромная, и его течением несёт. Его, конечно, в экстренной ситуации поставить к берегу можно, но это очень сложно. Приходится просить помощи, есть шанс, что лопнет обмотка и брёвна поплывут. А это потеря леса, недостача.

«Забывал, что у меня камбуз есть»

На плотках Николай Кузнецов проработал с четверть века. Но потом лесоперевозки на плотках запретили. Но и без этого в работе были свои сложности. У каждого они свои: Николай Иванович, например, называет самым сложным создать атмосферу в экипаже. А ведь именно сплотить коллектив должен в первую очередь капитан.

— Люди разные приходят, и к каждому найти подход — это и есть задача капитана, — говорит он. — Я всякий бываю: и строгий, и добрый — зависит от того, что за человек перед тобой. Но сейчас на

РТ-381 у нас основной костяк уже сформировался: механик лет 10 со мной работает, рулевой столько же. Второй рулевой года четыре уже с нами, сменный капитан столько же. Мы уже притёрлись друг к другу, привыкли.

Долгое время Николаю Ивановичу помогала справляться с трудностями профессии любимая супруга — Лидия Ивановна 20 лет проработала в одном с мужем экипаже.

— Она по молодости со мной поработала, потом на берег ушла — на коммутаторе во флотсвязи сидела. Потом, когда Западно-Сибирское пароходство развалилось, связь сократили. И она со мной поваром пошла работать: 22 года вместе в рейсы ходили, пока по состоянию здоровья ей не пришлось уйти, — говорит Николай Иванович. — Конечно, с ней вместе работать хорошо было. Я даже забывал, что у меня камбуз есть: знал, что супруга там, и всё будет сделано как положено. Всё что надо, она знала, всё сама решала, а сейчас приходится в эти вопросы вникать, проблемы разгребать самому.

По возрасту наш герой уже давно мог бы беззаботно отдыхать на пенсии, но он сидеть дома не собирается. Говорит, причин несколько. Во-первых, руководство Томской судоходной компании на пенсию не гонит, чему он очень рад. Во-вторых, привык, да и здоровье позволяет. А ещё хочется дожидаться красивой даты — нынешняя навигация будет для Николая Кузнецова пятидесятой.

Анна ФЁДОРОВА

ФЛОТ СЕГОДНЯ

Переправа под надёжным контролем

Вторую зиму обеспечивает ООО «Речное пароходство» связь между автономными месторождениями Протозановское — Сев. Тамаргинское. На реке Демьянке общество обеспечивает ещё и проезд на месторождение Косухинское. Как проходит здесь межнавигационный период, рассказал начальник переправы Сергей Власов.

— В 2020 году из-за малого уровня воды наплавной мост на переправе в районе Сев. Тамаргинское поставили ещё в июле, хотя чаще всего эта работа проводится в августе. Таковы особенности этой реки, — объясняет начальник переправы. — Из других особенностей — высокие осенние паводки, которые продолжают вливать до середины ноября. Только во второй половине последнего осеннего месяца вода начинает падать, и делает это по сей

день.

Впрочем, к особенностям Демьянки здесь уже привыкли и заранее готовятся к работе. Поэтому благодаря правильно проведённым подготовительным работам межнавигационный период прошёл без эксцессов. Способствовал этому и грамотный ежедневный уход за переправой.

— Каждый день нужно осматривать мост, проверять, нет ли трещин, следить за состоянием проезжей части, а это не только сам мост, но и по сто метров подъёма от реки в обе стороны, — объясняет Сергей Власов. — Очистка от снега, подсыпка, буксировка транспорта — всё это входит в наши обязанности. Транспорт ведь переправляется не только вездеходный, но и простые машины — их порой приходится буксировать.

Ася МАЛЮТИНА

ПАМЯТИ КОЛЛЕГИ

Скорпостижно ушел из жизни бывший директор ООО «Речное пароходство» ЧУРКИН Валерий Анатольевич, внесший большой вклад в развитие предприятия.

Валерий Анатольевич свою трудовую деятельность начал в 1975 году с должности сменного помощника начальника Стрежевского грузового причала. В 1978 году был принят начальником отдела перевозок и движения флотом в ремонтно-эксплуатационную базу речного флота ПО «Томскнефть».

Пройдя все ступеньки карьерного роста, он стал мудрым, ответственным и очень уважаемым руководителем.

Он всегда был отзывчивым, чутким и неравнодушным человеком, решал многочисленные проблемы, чутко улавливал жизненные перемены, воспринимал все новое и претворял это новое в жизнь. Пользовался заслуженным уважением в коллективе.

Сложно поверить в эту страшную потерю. Соболезнуем родным и близким, разделяем боль и горечь от невозможной утраты.

Пусть наша память и благодарность будут лучшей почестью.

Коллектив ООО «Речное пароходство»

