

## «Круиз» со щебнем

■ Репортаж с погрузочной площадки в Новобибеево

■ Как провозжат теплоходы и баржи с неполной загрузкой

стр. 3



## В ритме молодежи

■ В Новосибирске прошел III Молодежный фестиваль

■ Каждый желающий мог сфотографироваться с боцманом у штурвала

стр. 4



### ОБРАЗОВАНИЕ

...И осознанный выбор!

**20** июня стартовала приемная кампания Сибирского государственного университета водного транспорта. Отличительной чертой приемной кампании 2017 года, впрочем, как и прошлогодней кампании, является целенаправленный выбор выпускниками школ своей будущей профессии.

Важнейшим фактором при этом является трудоустройство после выпуска, перечень организаций для трудоустройства и возможность карьерного роста. Высоким спросом пользуются такие специальности и направления подготовки, как «судовождение», «пожарная безопасность», «гидротехническое строительство», «эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики», «управление на водном транспорте и гидрографическое обеспечение судоходства», «техносферная безопасность», «эксплуатация судовых энергетических установок», «технология транспортных процессов», «кораблестроение и океанотехника объектов морской инфраструктуры». Также в этом году университет предлагает выбор из 7 направлений подготовки магистратуры, при этом все направления обеспечены достаточным количеством бюджетных мест.

Так какой он, абитуриент 2017 года? В 2017 году сохраняется соотношение поступающих, проживающих в Новосибирске, и иногородних жителей, которое составляет 40/60 процентов. Мониторинг приемной кампании показывает, что акценты мотивации поступающих при выборе образовательной организации смещаются от простого желания обучения за счет бюджетов всех уровней к осознанному позиционированию себя в будущей профессиональной деятельности. Из наиболее выраженных причин таких изменений можем назвать успешно развивающееся движение WorldSkillsRussia (включая JuniorSkills), которое приводит к профилированию средних образовательных школ и, как следствие, к сближению уровней общего образования с уровнями профессионального образования.

У поступающего есть возможность улучшить свои шансы на поступление за счет учета в составе конкурсного балла результатов индивидуальных достижений. В текущем году перечень индивидуальных достижений был существенно расширен. Кроме наличия школьного аттестата, диплома о среднем профессиональном образовании с отличием или наличия спортивных достижений, учитываются и успехи поступающего в олимпиадах или иных интеллектуальных и творческих конкурсах.

**Анастасия АРТЮХОВА,**  
начальник отдела ПО  
ФГБОУ ВО «СГУВТ»

### ФАКТ

В сравнении с приемной кампанией 2016 года средний балл ЕГЭ вырос на 5,3% и по состоянию на 18 июля 2017 года составил 54,73 балла (в 2016 году на сопоставимую дату он составлял 51,97 балла).

# На вахте

## речники Обского бассейна

Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№ 5

28 июля 2017 года

## План в 3,2 миллиона тонн должен быть выполнен!

Более 2 млн тонн грузов АО «Томская судоходная компания» перевезло с начала навигации

**К**ommerческий директор АО «Томская судоходная компания» Игорь Асначёв подчеркнул, что это данные на конец июля.

— Объем перевозок соответствует запланированному. Хотя, конечно, есть проблемные моменты, связанные с судоводительской обстановкой, с уровнями воды. Но мы стараемся решать эти проблемы совместно с ФБУ «Администрация Обского БВП» и принимаем все возможные меры, чтобы выполнить поставленные задачи.

— А если сравнить объем перевозок с прошлым годом?

— Объемы остались на уровне прошлого года, произошло перераспределение между местными и транзитными перевозками. В прошлом году местных перевозок было больше, а транзитных меньше. В этом году наоборот. А вот гидрологическая обстановка в этом году хуже. В 2017 году уровни оказались ниже. Снижение уровня произошло раньше, чем в минувшем году. Но ситуация не катастрофическая. Мы предполагали, что так может быть, и готовились. Да, есть непростые вопросы, которые мы стараемся

решать, и мы их решим. В общем, рабочая обстановка.

Было бы просто работать, когда все гладко и известно наперед, воды море, груза тоже, флот весь работает — сиди и доходы считай. Нужны усилия, упреждающие меры, чтобы справиться с проблемами, которые ставит перед нами природа.

— А какие меры?

— Вариантов много — распаковка, перемещение складов, поиски других карьеров, где можно производить отгрузку, накопление груза. Накопление грузов в полноводный период на участках реки ниже лимитирующих перекатов.

— Флот с Севера так и идет порожняком, или что-то меняется?

— В прошлом году в Томской области начала оживать промышленная лесозаготовка и лесопереработка. У нас есть желание возить лес, но объемов пока нет. Сделаны лишь первые шаги, начались перевозки по Чулыму, но они пока нерентабельны. Много еще не готово, например причалы. Но процесс идет. И есть предпосылки, что в будущем лесные перевозки начнут возрождаться.

Юрий БЕЛОУСОВ

## Перед рейсом

**Ц**ентральный рейд АО «Томская судоходная компания». Работа кипит круглые сутки. Пока судоводительская обстановка позволяет, грузовые конвейеры должны работать без сбоев, и, даже если водность будет еще хуже, процесс не остановится.

К причалу подошел «двухтысячник» ОТ-2405 капитана — сменного механика Сергея Ожогина. Пока баржи грузятся, теплоход направляют горючим, часть команды отправилась за продуктами. А капитан, его уважительно зовут Дмитрий, — отдыхает. Но отдохнуть пресса не дала. «За это» капитан отказался фотографироваться! Мол, «не в форме». Шутки шутками, но прошу прощения у Сергея Дмитриевича за беспокойство. Работа сегодня у капитана в рейсах особенно трудная.

— Через несколько часов пойдем на Селярово. Две баржи отсюда возьмем, четыре на Мысовой, — рассказывает капитан. — Судовой ход «стянули» (сузили, чтобы обеспечить гарантированные глубины. —

Прим. ред). Но мы все равно пойдем с шестью баржами, иначе «двухтысячник» становится нерентабельным. Нам так и говорят, если барж меньше шести: филоните!

— Как вы с шестью управляетесь, особенно в сложных условиях? Тут с двумя-то не просто бывает...

— Чуб маленько поднимается, но справляемся! — смеется капитан, приглаживая седые волосы (на флоте с 1977 года, много повидал). Опыт.

Говорят, что, по статистике, ЧП чаще случаются у опытных капитанов, потому что у них нагрузка стала больше, они устают. Во избежание ЧП нужно, чтобы экипаж не переутомлялся. Для этого в компании внедрили так называемый бригадный метод. Например, если говорить о командном составе: два капитана в рейсе, один отдыхает на берегу.

Заместитель генерального директора АО «Томская судоходная компания» Анатолий Орлов комментирует:

— Действительно, нагрузки на капитанов сейчас колоссальные. Отстоял капитан вахту, в порт приш-



Фото Юрия БЕЛОУСОВА

ОТ-2405 — бункеровка топливом

ли — документы надо сдать, решить вопросы с топливом, водой, закупкой продуктов... Отдохнул час-два. А там новый состав принимать, и снова документы оформлять, потом сразу в рейс. А тут и время ночной вахты подошло. Так что бригадный метод помогает.

Но это при условии, когда все три командира с хорошим опытом. К сожалению, в свое время подготовка молодежи была провалена из-за изменений в системе образования будущих речников. В институтах и техникумах с 2006 года стали готовить специалистов без совмещения профессий. Например, не судоводитель-судомеханик, а просто судоводитель. Соответственно, время обучения увеличилось вдвое. Это сейчас

закнулось. На некоторых теплоходах опытный судоводитель один — это капитан, остальные — молодежь, которая не имеет достаточного опыта. Даже находясь в каюте после своей вахты, при малейшем изменении режима работы двигателей капитан поднимается в рубку. Плюс сезонная работа, мотористы-рулевые меняются ежегодно. Каждую навигацию приходится набирать новую команду. Так что судоводители не только управляют составом, но и занимаются обучением молодежи. И в вопросе подготовки молодых специалистов опытные капитаны — наша опора, наш золотой фонд.

Юрий БЕЛОУСОВ,  
Новосибирск — Томск

РЕПОРТАЖ

## «Круиз» со щебнем на борту

Фото Юрия БЕЛОУСОВА



В 4 утра РТ-668 повел две баржи на Север



РТ-673 и РТ-668 прибыли на погрузочную площадку



Кран КПЛ-926 за работой

Перед началом навигации я обратился с просьбой к директору ООО Торговый дом «Моряковская судоходная компания» Николаю Викторовичу Воробьеву с просьбой организовать путешествие на одном из его судов, чтобы «живую» познакомиться с работой речников. Николай Викторович человек слова. Сказано – сделано. И это несмотря на то, что поездку пришлось переносить. А грузовые суда по расписанию не ходят. Но все получилось. И вот я на грузовом причале.

### Коварный трап

Первоначально предполагалось, что я пообщаюсь с экипажем плавкрана КПЛ-926, а в рейс пойду на РТ-673 с капитаном Виктором Николаевичем Муравьевым, но на погрузочной площадке образовалась очередь из судов, и первым в рейс должен был уйти Виктор Викторович Орехов на РТ-668. Времени на командировку отпущено мало, и я решил идти на РТ-668.

Зато диапазон возможностей, как и круг знакомств, расширился так, что

голова и в самом деле пошла кругом, и я чуть не свалился с трапа, который не предназначен для людей сухопутных. Спасибо матросам РТ-673, подхватили и не дали закончить репортаж в воде.

Я не случайно сказал про трап: у речников есть шутка, мол, работа у нас что-то вроде отдыха на курорте или в круизе. Еще и деньги платят! Ну а насколько работа речников напоминает круизное путешествие, мы еще посмотрим.

### Под грохот крана

Для начала я отправился на кран КПЛ-926. По сути, на погрузочной площадке его экипаж был главным мотором производственного процесса. От того, как быстро он закончит погрузку, зависел конвейер перевозок.

Кстати, на погрузку прибыло еще одно судно — РТ-777, правда, с неисправностью. Экипаж его ждал грузовой с запасными частями. А потом



Василий Смачный

«три семерки» тоже должен встать на погрузку.

— Делаем все, чтобы как можно меньше простаивали суда, — говорит старший электромеханик плавкрана Василий Васильевич Смачный. — Кран работает круглосуточно, у нас со сменным электромехаником плавкрана Евгением Сергеевичем Ковалевым шестичасовые вахты.

В этом году экипаж плавкрана отгрузил свыше 100 тысяч тонн, в прошлом году на конец июля эта цифра была ниже. Тонны эти даются экипажу нелегко. Грохот работающего крана впечатляет, скрыться от него негде. Нет, это не круизная атмосфера!

### С мечтой о рейсе

На РТ-673 меня накормили отличным обедом. Флотская кухня ждет своего поэта, и я обязательно отдельно расскажу о каждом поваре. А пока благодарю автора незабываемых блюд Ольгу Николаевну Муравьеву, жену капитана. Сам Виктор Николаевич Муравьев рассказывает, что этот рейс в нынешнюю навигацию уже пятый. Если до сих пор водность была более-менее, то в этот с полной осадкой не пройдешь. На лимитирующих

перекатах вместо 263 см стало 235 см. Придется догружаться.

Суда не стоят на месте. Периодически оба судна маневрируют — переставляют баржи, а РТ-673 подошел к крану и поделился горячим. Такое ощущение, что теплоходам не терпится выйти в рейс.

— Именно так. Хочется загрузиться и отправиться на Север, — говорит Виктор Николаевич. — И сразу провести уборку.

Да, пыль с баржи тоже не относится к круизной программе! Прощаюсь с гостеприимным экипажем РТ-673 и перебираюсь на РТ-668.

### В четыре утра

В прошлую навигацию теплоход Виктора Викторовича Орехова сделал семь рейсов, это очень хороший показатель, если учитывать, что среднее время рейса — дней 20. В этом году он не прочь перекрыть результат навигации-2016.

— Когда выходим?

— Сразу после погрузки, если тумана не будет, — отвечает Виктор Викторович. — Думаю, часа в четыре утра.

Он не ошибся ни на минуту. Ровно в четыре часа РТ-668 взял курс на Север.

Поспать толком ночью мне не удалось. Очень хотелось посмотреть, как команда теплохода ночью работает с баржами. Поэтому прислушивался к работе двигателей. Посмотреть — посмотрел, но вахту с Ореховым я не осилил и в пять утра дезертировал из рубки. Спал недолго, снился мне внезапно оживший трап, который гонялся за мной по палубе.

В общем, устал я крепко. А для команды это обычная работа. Вот вам и круиз!

От редакции: о каждом из экипажей подробнее мы расскажем в следующих номерах газеты.



Виктор Орехов



Виктор Муравьев

## ...И кофе на пароме

Речники Стрежевого меняют логистику переправы и улучшают обслуживание пассажиров

Как в условиях перманентных кризисов в отрасли и стране оптимизировать работу предприятия? Об этом мы побеседовали с директором ООО «Речное пароходство» Валерием Чуркиным.

### Главное направление

— В 2000-е годы объемы перевозок снизились, и неостребованность флота стала очевидной. Мы стали думать, на чем бы остановиться, как зарабатывать деньги. Обстоятельства заставили обратить особое внимание на переправу Колтогорск — Медведово, которая была востребована в любое время года. Начали разрабатывать маршрут и убедились, что это направление бизнеса наиболее перспективно.

— А грузоперевозки почему не развивали?

— От грузоперевозок мы стали отходить. Вот весной сформировали экипаж, вроде первое время работа есть. А в июле судно становится на прикол. И это не связано

с судоходной обстановкой: нет заказов.

### Новые требования

— В последние годы речной регистр повышал требования к судам, работающим на паромных линиях. Вы это почувствовали?

— Безусловно. Например, по новым требованиям необходимо леерное ограждение частично закрывать сеткой. Обязательным стало оборудование мест для пассажиров. Раньше они сидели в машинах. После ряда ЧП в России, когда автомобили по разным причинам слетали с парома, регистр включил это требование в число обязательных. Пароходство оборудовало места для пассажиров: защитили их от дождя и снега. Партнеры даже предложили поставить кофейный автомат, и мы подумали: почему бы и нет? Так что в течение часа — время перехода — можно даже кофе выпить. Для инвалидов-колясочников оборудовали пандус и специальные подъездные пути. И стоило это недорого. Правда, после всех

этих новаций ни одного инвалида-колясочника мы пока не видели.

— Флот нашего бассейна давно не пополняется новыми судами. Как вы справляетесь с ситуацией?

— Двигатели ЗД12 на буксирах устарели во всех смыслах. И мощность — 300 л/с — нас не устраивает. Вместо них сейчас покупаем китайские дизели, 450 л/с. В этом году поставили новый двигатель на теплоход, сейчас он в стадии обкатки, второй теплоход ждет. Этой зимой у одного из теплоходов подводную часть заменили, на будущий год очередь следующего. График замены силовых установок задуман так, чтобы от этого не пострадали люди.

Есть в нашем арсенале плавмастерская ПРМ-642. Их практически не осталось на реке. Корпус у нее железобетонный, двухдечная. Там оборудования в достатке — я бы сказал, в избытке. Кто обращается — помогаем, но экипаж минимальный: токарь, сварщик, специалист по радиомонтажным работам, плотники.

### Выгодно всем

— Как будет развиваться переправа Колтогорск — Медведово?

— Водный участок от Колтогорска до Медведово, его расстояние 10 км, мы в будущем эксплуатировать не будем. Будем оптимизировать логистику. Сейчас отсыпаям дорогу, чтобы через реку Пасол сделать тросовую переправу. А дальше — шесть километров — машины пойдут своим ходом. Тросовая переправа устроена так: два щита на носу и корме, два станковых троса с левого и правого бортов. И один трос рабочий, посредством которого баржа передвигается с одного берега на другой, в коридоре между станковых тросов, машины не разворачиваются. Напоминает короткий мост. Новая схема поможет сэкономить время и деньги и нам, и владельцам грузового транспорта. Через три — три с половиной года новая переправа должна заработать.

— Объемы работ немалые, ведь вам помимо речных перевозок приходится заниматься строи-

тельством подъездных путей к реке. А зимой еще и снег чистить. Как справляется с этим коллектив, хватает специалистов?

— Коллектив флотский остался с прежних времен. Проверенный. Но мы кадровые вопросы на самотек не пускаем. Молодых специалистов когда-то приглашали из Омска, они поработали рулевыми-мотористами, остались. Когда капитаны уходят на пенсию — молодежь ставим. Из СГУВТа многие ребята пришли, пришлось с ними поработать. Но сейчас из них получились отличные специалисты. Вообще кадровая география у нас солидная: Новосибирск, Барнаул, Красноярск. Ну и о ветеранах не забываем. Их можно назвать нашим золотым фондом: капитан ТНГ-271 Геннадий Викторович Елисеенко, капитан РТ-796 Валерий Раушкин, капитан ТНГ-304 Дмитрий Владимирович Милосердов, капитан-наставник Евгений Александрович Юнеман (ныне уже главный инженер предприятия).

Беседовал Юрий БЕЛОУСОВ

# Капитанский час,

или «Пойдем домой осенью»

**Б**ийский речной порт, сонные чайки... Спокойствие на реке обманчиво. Все меняется быстро, стоит только отвернуться на несколько минут. Недавно накрапывал дождь, вдруг выглянуло солнце, а в панораме ковша Бийского речного порта появился новый силуэт: закончил швартовку тудяга РТ-454.



РТ-454 прибыл в Бийский речной порт для погрузки



Игорь Кречетов готовится к очередному рейсу

Он пригнал груженую баржу из Шульгинки, и, пока она разгружается, экипаж готовит теплоход к следующему рейсу.

Так что у капитана-механика Игоря Кречетова не так много времени на общение.

— Заправимся водой, погрузим продукты (часть экипажа поехала за провизией), и сразу в рейс на Шульгинку. Вот еще хотели проверить судно. Вибрация нештатная появилась. То ли винт, то ли двигатель... Но времени сколько уйдет. Час поднять, час в доке, час спустить. Полдня потеем. А время сейчас дорого.

Беспокойство капитана понятно. Водность в этом году, несмотря на ожидания, не лучшая. Но пока хоть что-то есть.

От Шульгинки теплоход идет часов шесть, туда восемь. Дороги, что на берегу, что по реке, всякие бывают. Воды, может быть, еще и не так мало, но она растекается по протокам, в одном русле хватает, а когда их несколько? Судходная обстановка на маршруте поддерживается в норме. Все, что запланировано, путейцы сделали.

— Катунь — река своенравная. Дождь прошел, воды на метр прибавилось, а завтра — минус метр, — рассказывает капитан. — Вода прибыла — поплыли коряги. Глядишь, уже целые деревья идут вниз по реке, на перекате дерево встанет, приходится его обходить. Бывает, и баржу пробивает.

Вот так — лаконично и спокойно,

как про поездку на дачу. Слышал я, что плавание по Катунь капитанам часто в кошмарах снится. Катунь — она как точка отсчета в профессии. Все, что легче проходит, — курорт или вроде того, а все, что сложнее... Тут уж без комментариев.

Так что из-за особенностей своенравной реки с Шульгинки теплоход может провести по Катунь только одну баржу. Состав из двух барж можно сформировать лишь на рейде острова Сенной. На каждой акватории свои особенности. Вроде и рейсы не дальние, а условия плавания предъявляют к экипажу особые требования. Но в своем экипаже капитан уверен и называет имена каждого: старший помощник Константин Валерьевич Климин, мотористы Максим Михайлович Смоляков и Павел Андреевич Михайлов, Марк Сергеевич Халин, супруга — повар Татьяна Михайловна Кречетова.

Мне стало интересно: судно пришло в порт приписки, а экипаж занят работой. А передохнуть?

— Домой-то сходите?

— Сходим. Осенью. Сейчас некогда. Через несколько часов в рейс.

А вот на хобби время в пути найдется. Игорь Николаевич фотографирует речные суда и выкладывает на сайт fleetphoto.ru. Я нашел там 88 снимков капитана. Кадры интересные, жаль, что не сопровождаются комментариями. Например, откуда взялась реплика судна, на котором казаки из низовьев пришли на территорию Алтайского края? Надеюсь, во время следующей встречи автор снимка расскажет его историю.

Юрий БЕЛОУСОВ,  
Бийск — Новосибирск

## СПРАВКА

Игорь Николаевич Кречетов награжден почетной грамотой Думы города Бийска, имеет благодарность руководителя ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей». Ему также объявлена благодарность губернатора края. Неоднократно награждался почетными грамотами предприятия. Стаж работы в отрасли — 25 лет, стаж работы в организации — 23 года и 11 месяцев.

# 38 навигаций Владимира Серякова

**В**ода, как никакая другая стихия, дарит ощущение простора и свободы, рождает самые смелые мечты и словно обещает, что они сбудутся.

Владимир Иванович Серяков, который в этом году отметил 60-летие, родился в поселке Шпалозавод Парабельского района. Он не из потомственных речников, а вот плавать научился и речку полюбил сызмальства. Наверно, не было для местных мальчишек большего удовольствия, чем прокатиться на обласке по разлившимся лугам.

## Выбор профессии

Определить жизненный путь, выбирая профессию, непросто. На флот Владимир Иванович пришел в 1979 году, после окончания курсов капитана-механика в Томском лесотехникуме, еще работая в Нарымском сплаватместе Каргасокской сплавконторы. И вот уже 38 лет он работает на реке и занимает должность капитана-механика, мастера пути Колпашевского района водных путей и судходства — филиала ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных



путей». Работал на таких теплоходах, как «Кречет», «Глухарь», «Чирок». В обиходе у речников данные обстановочные суда называются «птичками». В то время требования к образованию были не такими высокими, как сейчас. Достаточно было окончить курсы, и ты уже капитан теплохода. Но это только в документе, а надо еще уметь руководить командой, принимать верные решения, предвидеть обста-

новку. Без трудолюбия, упорства и опыта не совладать с рекой. Владимир Иванович за 38 навигаций познал непростой характер сибирских рек, понял, чем одна из них отличается от другой. Обь, Васюган... Для экипажа путейского теплохода навигация каждого года — определенный участок жизни.

Окончание на стр. 4



ЮБИЛЕЙ  
фото предоставлено АО «Томская судходная компания»

# 70 лет в пути

**22** июля легендарному капитану АО «Томская судходная компания» Ивану Ивановичу Гарину исполнилось 70 лет.

## «Подходим к Нижневартовску!»

А 21 июля я позвонил будущему юбиляру и поинтересовался, где он сейчас находится. Вопрос интересный, потому что за годы флотской жизни Иван Иванович редко отмечал дни рождения дома... Помнит, как пятидесятилетний юбилей удалось встретить в кругу семьи.

— Подходим к Нижневартовску! — у Гарина бодрый и совсем не пенсионерский голос...

## Пароход «Панфилов»

...Родился Иван Гарин в селе Нагаево (Мордовия). Закончил девять классов. Однажды попалось ему на глаза объявление Морьяковского ПТУ, он выбрал специальность рулевого-столяра. Звучит непривычно, а объясняется все просто. На пароходах были деревянные надстройки, и зимой нужны были столяры, а летом — рулевые. Летом 1965 года Ивана взяли практикантом на пароход «Панфилов». Возил он лес на линии Каргасок — Новосибирск. Первая практика запомнилась на всю жизнь еще и потому, что пароход посетила дочь комдива Панфилова. После первой навигации Иван поступил на вечернее отделение Новосибирского речного училища.

В 1966 году Иван Иванович снова на «Панфилове», но уже в качестве рулевого-машиниста. На этом судне водили баржи вверх и вниз, тогда же и стали осваивать метод толкания. Осенью Ивана Ивановича призвали в армию, а после службы он вернулся в Морьяковку. А так как была осень, навигация подошла к концу, его направили в ГПТУ мастером. А весной снова на флот.

## Лед, ветер и волны

После окончания училища он работает третьим штурманом — третьим помощником механика. В 1974-м Гарина направили на двухтысячник к Петру Михайловичу Ларионову. Под его началом Иван Иванович стал сменным капитаном — сменным механиком. Сам юбиляр считает Ларионова своим главным наставником. Петр Михайлович практиковал разбор с экипажем каждого дня навигации, вдохновлял на рационализаторскую работу. Тогда же Ивана Ивановича Гарина наградили медалью «За трудовую доблесть» и орденом «Знак Почета». Его труд также отмечен званием «Почетный работник речного флота», орденом «Признание», множеством грамот.

Был в жизни юбиляра и период, когда он работал на береговой

должности — начальником цеха на Морьяковском судоремонтном заводе. Затем вновь работа на флоте. Одно из самых знаменательных событий в жизни Ивана Ивановича произошло в январе 1996 года. Двухтысячнику ОТ-2102 присваивают имя «Николай Яворовский», он переименован в честь директора Морьяковской РЭБ Николая Александровича Яворовского. А Ивана Ивановича Гарина назначают капитаном. И до сих пор он командует этим судном.

Не все было гладко, да и не бывает так нигде, а на флоте тем более. В навигацию 1987 года прорывались через льды из Каргаска до Морьяковки. В 2004-м и 2007-м экипаж работал в Обской губе. При волне два с половиной метра главная палуба вся в воде, барж не было видно из-за волнения. И несмотря на то, что высота судна 15 метров, команда чувствовала себя неуверенно. Но справились!

## «Хочу выспаться!»

...Продолжаю телефонный разговор с капитаном.

— Иван Иванович, как и где будете отмечать 70-й день рождения?

— Нижневартовск пройдем, три баржи там оставляем, три в — Сургут. Часов в 4-5 вечера будем в Сургуте. Организуем на теплоходе ужин. Близкие поздравят по телефону, а потом с ними еще отмечу, после окончания навигации.

— Сколько груза везете на Север накануне юбилея?

— Около 17 тысяч тонн, меньше шести барж двухтысячнику буксировать нерентабельно.

— Кто с вами в экипаже работает дольше всех и помнит предыдущие дни рождения?

— Двенадцать лет работаю с Антоном Николаевичем Унжаковым, он с мотористов начал, до старшего помощника капитана дошел. Сейчас старший помощник капитана — первый помощник механика.

— Чего бы вы себе пожелали в этот юбилей?

— Все у меня есть, вроде ничего не надо. Разве что здоровья. Ну и выспаться.

P.S. В минувшее воскресенье, 23 июля, я позвонил Ивану Ивановичу и спросил, как он отметил юбилей.

— Прекрасно. Меня поздравили руководители Томской судходной компании — Владимир Антонович Кноль, Сергей Николаевич Ведерников, капитаны, экипажи. Юбилей отметили в соответствии с сухим законом в рейсе. Шашлык был отличный, торт тоже. Экипаж сделал для меня шикарную газету, где только такие снимки нашли? А капитан-наставник Иван Николаевич Черданцев такие мощные стихи сочинил... В общем, молодцы! Всем огромное спасибо!

Юрий БЕЛОУСОВ

## ФЕСТИВАЛЬ

# Точка самоопределения

**1** июля 2017 года состоялся III Молодежный фестиваль «Действуй в ритме молодежи!» на базе отдыха «Локомотив» в Завельцовском парке Новосибирска.

В 2017 году он посвящен 80-летию Новосибирской области и празднованию Дня молодежи. Цель фестиваля — оказание поддержки одаренной молодежи Новосибирска и возможность для молодых людей продемонстрировать свои творческие способности. Главная идея звучала как «Точка самоопределения». А это значит, что каждый участник мог определиться, к чему он стремится. В фестиваль вошли как развлекательные, так и образовательные мероприятия, а также выступление поклонников экстремальных видов спорта.

В этом году на фестиваль были приглашены не только представители различных общественных молодежных организаций, но и впервые вузы и ссузы Новосибирской области.



Фото Максима Ляева, студента электромеханического факультета СГУВТА

Оптимизма участникам фестиваля не занимать

Активное участие в фестивале принял и Сибирский государственный университет водного транспорта

Студентами, волонтерами, бойцами стройотрядов, членами ОСС и студенческим клубом СГУВТА на площадке под счастливым номером 13 с названием

«На волне» были организованы фотовыставка со студенческих мероприятий, мастер-класс по вязанию морских узлов, работала площадка, где каждый желающий мог примерить боевую одежду пожарного, гидротермокостюм и спасательный жилет, попытаться удачу в игре «Тви-

стер» и сфотографироваться на память с боцманом у штурвала.

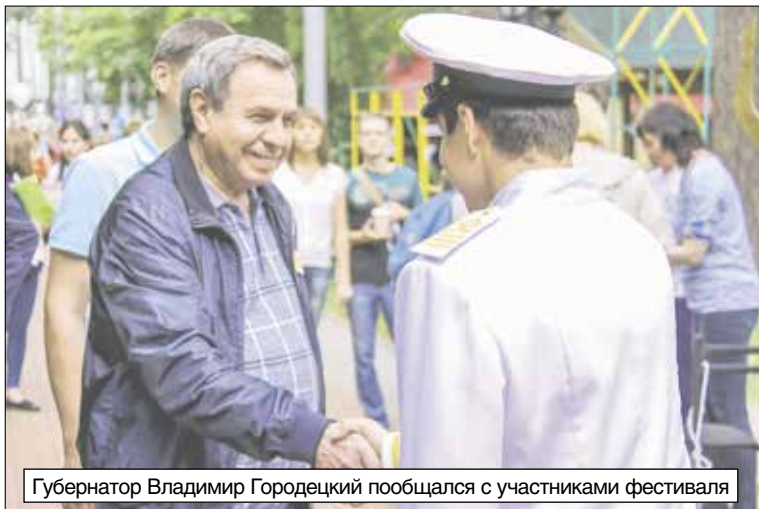
Самыми ожидаемыми гостями на площадке стали член Совета Федерации Федерального собрания РФ Надежда Болтенко и губернатор Новосибирской области Владимир Городецкий, который официально открыл площадку поднятием флага совместно с курсантами НКРУ им С. И. Дежнева.

В рамках мероприятия Владимир Городецкий и Надежда Болтенко вручили руководителям площадок фестиваля благодарственные письма и выразили уверенность, что ставший уже традиционным областной молодежный фестиваль будет и впредь объединять молодых жителей Новосибирской области.

**Мария НИКУЛИНА,**  
заведующая сектором по профориентационной работе СГУВТА



На площадке СГУВТА



Губернатор Владимир Городецкий пообщался с участниками фестиваля

## Поздравляем юбиляров июля

- ФБУ «Администрация Обского БВП»**
- Петр Иванович Дроздов, капитан — мастер пути теплохода «Гряды», НРВПГиС
  - Лариса Александровна Абашина, старший инженер по путевым работам ТРВПГиС
  - Евгений Робертович Беркман, сторож Новосибирского РВПГиС
  - Олег Юрьевич Комиссаров, моторист-рулевой теплохода «Лебедь» Новосибирского РВПГиС
  - Светлана Александровна Герасимова, повар т/х «Прилив» Новосибирского РВПГиС

- АО «Томская судоходная компания»**
- Нина Александровна Чегодаева, сменный помощник начальника пассажирского района
  - Иван Иванович Гарин, капитан — сменный механик т/х «Николай Яворовский»
  - Сергей Викторович Замриенко, механик — сменный капитан т/х РТ-692
  - Сергей Васильевич Каричев, сменный моторист — крановщик КПЛ-35-89
  - Георгий Васильевич Кривошеин, докер — механизатор ПЛК
  - Сергей Владимирович Абрамович, начальник дока
  - Александр Павлович Немов, капитан — сменный механик т/х РТ-644
  - Сергей Юрьевич Рыбинский, капитан — сменный механик т/х РТ-764
  - Петр Владимирович Малый, сменный капитан — сменный механик т/х РТ-45

- СГУВТ**
- Евгений Георгиевич Алаев, профессор, кафедра ЭОиА
  - Татьяна Алексеевна Богданова, кастилянка НКРУ
  - Владимир Андреевич Винс, сторож УАЗ
  - Людмила Георгиевна Горшенкова, старший специалист по учебно-методической работе ЗСиСПО
  - Николай Сергеевич Инкижинов, старший преподаватель, кафедра СМиПТМ
  - Светлана Борисовна Кретинина, главный библиотечник, научно-техническая библиотека
  - Владимир Георгиевич Логинов, завлаб., ЦДПО
  - Галина Николаевна Мозгунова, уборщик служебных помещений, спорткомплекс
  - Ухтам Гуломович Назаров, сторож, УЛК № 2
  - Наталья Николаевна Черемушкина, зав. сектором, контрактная служба

# 38 навигаций Владимира Серякова

**Окончание.**  
Начало на стр. 3

И путейцы многое могут рассказать о сибирских реках, рассказать со знанием дела, так говорят о характере хорошо знакомого и близкого человека. Вот Обь: не то что два-три раза за навигацию — за неделю успевает несколько раз изменить судоходную ситуацию. Тут, как говорится, не зевай: в одну сторону идут суда — глубина достаточная, а обратно может быть уже мель. Вот и стараются путейцы круглосуточно следить за столь часто меняющейся обстановкой, предвидеть ситуацию, вовремя передвинуть буи в зависимости от замеров глубины. Открывают навигацию первыми, как только пройдет ледоход, и заканчивают по первому льду.

## Компас показывает на север

Начало трудовой деятельности Владимира Ивановича пришлось на время активного освоения нефтяных месторождений. Суда Западно-Сибирского пароходства перевозили большие объемы груза для строительства и роста городов нефтяников: Нефтеюганска, Нижневартовска, Мегиона, Сургута. Для прохода данных судов по Оби необходима

была «речная дорога». И Обь превратилась в главную и порой единственную дорогу для переправки грузов. На Север по Оби и притокам доставляли разнообразную технику: автомашины, тракторы, буровые вышки, оборудование. Сплавалось большое количество плотов с лесом, связками по два-три плота. А это 15–20 тысяч кубометров леса. И конечно же, строительные материалы для прокладки дорог и возведения жилья. Там, где теперь стоят Стрежевой и Нефтеюганск, появились первые балки и вагончики. Нижневартовск представлял собой крошечную деревеньку. С каждым годом эти населенные пункты росли, пока не превратились в современные города. По Оби день и ночь шли самоходные суда, баржи, танкеры, пассажирские теплоходы. И ко всему этому были причастны наши путейцы. На таких людях держится филиал, благодаря им по-прежнему двигаются по рекам баржи, бегают трудяги-теплоходы.

Интересно было тогда работать на реке. Трудились здесь неравнодушные, преданные профессии люди, которые создавали для страны материальные блага, не считаясь со временем и своим здоровьем. Общественные дела они всегда ставили выше личных интересов. Это были особые люди, они не говорили

громких и пафосных фраз, они делами прославляли свою страну.

Кто-то может сказать, что работа обстановочного судна однообразная, монотонная и не очень нужная. Выставил обстановку — и следи за рекой. Но это только на первый взгляд она может такой показаться. Не может быть однообразной и монотонной работа, если ситуация вокруг меняется: река не стоит на месте, она непредсказуема, да и погода сюрпризы преподносит в виде туманов, и теплоход не детский бумажный кораблик. Об этом со знанием дела сказали поэты техотдела ФБУ «Администрация Обского БВП»:

*У путейца дел немало:  
По участкам всем пройти,  
Перекаты тоже надо  
Все промерить по пути.  
Все река как на ладони,  
Каждый буй на место встал,  
Габариты сохранили,  
Хоть и уровень упал.*

Казалось бы, когда речнику отдыхать, если не зимой? Но и в это время некогда отдыхать Владимиру Ивановичу. Надо с осени подготовиться к судоремонту: заказать запчасти, спланировать график ремонта, оценить возможности команды и все проконтролировать.

## По стопам отца

Для капитана Серякова самое приятное на вахте, «когда все работает нормально, без ЧП, и знаешь, что дома все хорошо». Семья — крепкий и надежный тыл. Что может быть важнее для тех, кто семь месяцев проводит в навигации? Как говорит опытный путейец, если у капитана дома порядок, семья ни в чем не нуждается, то так будет и на судне, и такое же будет отношение к членам команды. Дома Владимира Ивановича ждут жена, сын и дочь. Сын Алексей пошел по стопам отца и тоже работает на флоте, на теплоходе «Чирок». Сначала учился у отца, набирался опыта, теперь и сам капитан. Жена, Татьяна Александровна, — капитан дома, исправно ведет хозяйство.

## Второй дом

Для настоящего речника экипаж — вторая семья, теплоход — второй дом. И хотя состав экипажа редко меняется, даже рядовой состав, мотористы работают по 2–3 года, но люди есть люди со своими слабостями, проблемами, заботами. Вполне естественно, что девять человек экипажа за навигацию изрядно могут поднадоесть друг другу, слу-

чаются и нестыковки по работе. И здесь от мудрости Владимира Ивановича, знания психологии зависит многое: он может предотвратить бытовую неурядицу, не дать ей перерасти в скандал, так сказать, ловким маневром уйти от шторма, вовремя заметив облачко на горизонте. Но замкнутое пространство теплохода, как ничто другое, и сплачивает коллектив: люди подбираются один к одному. Плохой человек на судне просто не приживется.

Владимир Иванович всегда отличался инженерным, изобретательским складом ума. Человек спокойный, неторопливый, он никогда не принимает поспешных решений, но если принимает, то решения эти отличаются большой грамотностью и смекалкой. И такого человека ценят в коллективе. Он имеет множество поощрений от руководства филиала. Добросовестный труд Владимира Ивановича в 2013 году был отмечен почетной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации.

**Наталья Владимировна ГРАЧ,**  
начальник службы персонала и трудовых отношений ФБУ «Администрация Обского БВП»