



Достойное место

- В Бийске на новом месте торжественно открыли памятный знак Бии и речникам
- Мемориал создан на основе настоящего якоря, поднятого со дна реки, и считается, что он принадлежал пароходу конца XIX – начала XX века

стр. 2



День Победы

- В акции «Бессмертный полк» приняли участие более 250 тысяч новосибирцев
- В их числе студенты, преподаватели СГУВТа и их родственники

стр. 3

Экономика страны от этого только выиграет

С 16 по 19 мая 2018 года в Новосибирске прошел VII Международный Сибирский транспортный форум.

17 мая в рамках деловой программы форума по направлению «Внутренний водный транспорт» состоялся круглый стол, в котором приняли участие: директор по судоходству на ВВП Союза «Российская палата судоходства» Анна Исаева; руководители администраций бассейнов внутренних водных путей, расположенных в границах Сибирского федерального округа, директора основных судоходных компаний; представители контрольно-надзорных органов; учебных заведений, осуществляющих подготовку специалистов для внутреннего водного транспорта; общественных и иных организаций.

Организаторами мероприятия являются ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» и ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта». Модератором круглого стола выступил В. А. Кноль, председатель Совета директоров АО «Томская судоходная компания».

Участником круглого стола приветствовал и. о. министра транспорта Новосибирской области А. В. Костылевский:

— Это седьмой по счету форум, между прочим, цифра счастливая. Хотелось бы, чтобы в рамках форума мы нашли ответы на те вопросы, которые перед нами стоят. И если мы не можем решить эти вопросы сейчас, нужно грамотно составить проект резолюции, которая будет передана Министерству транспорта РФ.

К собравшимся обратился С. В. Павлушкин, руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП»:

— Сибирский транспортный форум является стартовой площадкой перед проведением Всероссийской транспортной недели. У речников Сибири и Дальнего Востока есть возможность включить в резолюции свои предложения, и если даже часть этих предложений будет учтена, экономика страны от этого выиграет. Хотелось бы пожелать участникам форума плодотворной работы.

В работе форума принял участие заместитель начальника Управления внутреннего водного транспорта — начальник отдела пути и технического флота Росморречфлота Андрей Лаврищев.

Вопрос № 1 — безопасность

Темой выступления А. А. Фомина, первого заместителя руководителя ФБУ «Администрация Обского БВП», стали актуальные проблемы государственного портового контроля при проведении проверок судов и вопросы регистрации судов.

А. А. Фомин напомнил о функциях ГПК. В состав администраций бассейнов внутренних водных путей были включены инспекции государственного портового контроля.

Продолжение на стр. 2

На Вахте



речники Обского бассейна

Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№ 5 (15)

29 мая 2018 года

ОТКРЫТИЕ НАВИГАЦИИ-2018

Мы ждали этого часа!



Торжественное открытие навигации в Новосибирске



28 апреля в Новосибирске прошло торжественное открытие навигации.

По традиции праздник состоялся в парке «Городское начало». И это символично. Вся история Новоновоколевска, а впоследствии Новосибирска тесно связана с его ролью крупнейшего транспортного узла России. Город появился на пересечении Великого Сибирского пути (впоследствии Транссиба) и крупнейшей реки мира — Оби. А парк «Городское начало» разбит именно там, где началось строительство железнодорожного моста через Обь, рядом с городскими пристанями, на территории которых вырос ведущий порт региона.

Поздравляя всех со знаменательным событием, руководитель ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» Сергей Валентинович Павлушкин подчеркнул, что для речников бассейна открытие навигации по-настоящему грандиозный праздник. И это не дежурные слова: из-за суровых сибирских условий сроки работы рек предельно сжаты. А успеть нужно многое. Конечно, и зимой люди не сидят без дела. Идет ремонт судов, накапливаются грузы. Но главное — это работа в навигационный период. Поэтому каждый капитан, матрос и моторист с нетерпением ждет того часа, когда можно выйти в рейс.

С наступлением навигации от лица компании «Речфлот» поздравил ее исполнительный директор Антон Бочаров.

— Я понимаю, — подметил Антон Владимирович, — что для речников зима тянется в два раза дольше, чем для обычных горожан. Они с нетерпением ждут теплых дней, чтобы

можно было приступить к подготовке своих судов. Докладываю, что на сегодняшний день весь флот готов к работе.

Ветеран отрасли, советник ректората СГУВТа Евгений Николаевич Лоскутов пожелал речникам безаварийной работы, надежных партнеров и больше грузов. Ветеранам — здоровья, студентам и курсантам — плодотворной учебы.

— Каждая навигация для речника — это особое событие в его жизни, — сказал ветеран. — Ведь по сути своей навигация — это тот же экзамен. Экзамен по безопасности плавания и слаженности работы экипажа, по организации приема груза, по содержанию судоходной обстановки, прочие проверки. От этих немаловажных испытаний и зависят итоги навигации.

Почетное право поднять флаг Федерального агентства морского и речного транспорта предоставилось ветерану отрасли Валерию Николаевичу Устинову и студентам, руководителям студенческих объединений Сибирского государственного университета водного транспорта Елизавете Луценко и Демиру Казакову.



Ксюша придумала имя теплоходу



В Томске на площади Губернаторского квартала состоялось традиционное открытие речной навигации 2018 года.

На торжественной церемонии присутствовали и выступили с приветственными словами заместитель губернатора Томской области по промышленной политике Игорь Николаевич Шатурный, заместитель председателя Законодательной думы Томской области Александр Брониславович Куприянец, мэр Томска Игорь Григорьевич Кляйн, генеральный директор Томской судоходной компании Сергей Николаевич Ведерников.

— Это уже добрая традиция — открытие томской навигации превращается в праздник для горожан. Речники сегодня обеспечивают развитие города. Это миллионы тонн перевезенных грузов, начиная от продуктов и заканчивая топливом. И если посмотреть динамику статистики ТСК, то два года подряд она становилась лидирующей компанией по перевозкам, — отметил Игорь Кляйн.

На набережной Томи несколько тысяч горожан наблюдали зрелищный парад теплоходов Томской судоходной компании. Как отмечает ее генеральный Сергей Ведерников, всего в ведении ТСК

находится более 100 теплоходов и более 300 барж. На сегодняшний день все суда готовы к работе.

— Флот работает. Мы уже ушли с грузными составами из Новосибирска на Север, — сказал Сергей Ведерников.

Кульминацией праздника стало оглашение имени томского теплохода ОТ-2134. Осенью прошлого года теплоход вернулся с Дальнего Востока. Судно было задействовано в строительстве моста через Амурский залив на острове Русский и несколько лет ожидало возвращения из Приморского края. Теплоход шел домой через Северный морской путь несколько месяцев. Судно преодолело тринадцать тысяч километров, семь морей и два океана. В Томской судоходной компании его уже называют легендарным. В Томске большим кораблям принято присваивать имена. Имя теплоходу решили выбрать всенародно.

У жителей Томской области был уникальный шанс дать имя наступающему теплоходу и получить подарки от Томской судоходной компании. Всего поступило более шестисот предложений, пять из которых были представлены на голосование.

Окончание на стр. 2

Ксюша придумала имя теплоходу



Церемония открытия навигации в Томске



Окончание. Начало на стр. 1

В пятерку лидеров попали такие варианты, как «Сила Сибири», «Вячеслав Шишков», «Лавров И. Ф.», «Синдбад-Мореход» и «Геннадий Ложкин». По количеству голосов и решению жюри победа присуждена пятикласснице из поселка Светлый Ксении Куклиной. Она предложила дать теплоходу имя писателя Вячеслава Шишкова.

Авторы пяти лучших названий получили дипломы и поощрительные призы, возможность совершить экскурсию по теплоходу и сделать фото на его фоне, а также сертификаты на одну экскурсию по Томи на прогулочном теплоходе.

Победительница конкурса получила диплом и главный приз — смартфон, фотографию с командой теплохода ОТ-2134 и руководителями Томской судоходной компании, а также сертификат на пять экскурсий по

Томи на прогулочном теплоходе вместе с членами семьи.

— Я увлекаюсь биографиями писателей. Вспомнила Вячеслава Шишкова и предложила это название. Когда мне сообщили, что я выиграла, я сначала не поверила, очень сильно удивилась, — сказала победительница.

Вячеслав Шишков — не только известный писатель, но и инженер. В конце XIX века он переехал в Томск и поступил в местный округ путей сообщения на должность канцелярского служащего. За время своей работы он исследовал Обь, Чулым, Кеть.

— На основе собранных им материалов были составлены первые лоцманские карты. По ним и в современное время ходят теплоходы, — уточняет Сергей Николаевич Ведерников.

Текст и фото предоставлены АО «Томская судоходная компания»

ФОТОФАКТЫ



фото АО «Бийский речной порт»

9 Мая представители коллектива Бийского речного порта вместе с ветеранами предприятия прошли в парадной колонне по главной площади города

Достойное место для памятного знака

В Бийске на новом месте торжественно открыли памятный знак Бии и речникам.

Газета «На вахте» неоднократно рассказывала о том, как Виктор Александрович Франк, генеральный директор Бийского речного порта, ветераны-речники, общественность города выступили за перенос памятного знака, который был установлен в 2014 году в парке Победы у ступеней на пляж, что у коммунального моста.

Но когда была построена дамба,

фото Сергея Кулыгина, газета «Бийский рабочий», bivoik.ru



памятник стал малозаметным. Поэтому было предложено поднять его выше — на обновленную набережную. Знак теперь хорошо виден и с реки, и с берега. Мемориал создан на основе настоящего якоря, поднятого со дна реки, и счита-

ется, что он принадлежал пароходу конца XIX — начала XX века.

Этот знак-якорь вновь занял достойное место и всегда будет напоминать горожанам о роли речников в развитии региона, их нелегких буднях.

Экономика страны от этого

Продолжение. Начало на стр. 1

ГПК осуществляет проверку соблюдения на судах и иных плавучих объектах, находящихся в бассейне внутренних водных путей, требований к оборудованию, конструкциям, машинам, механизмам судов, спасательным и иным средствам, требований обеспечения безопасной эксплуатации таких судов и иных плавучих объектов, профессиональных и квалификационных требований к членам экипажей судов.

Практика работы ГПК показала, что необходимо ввести административную ответственность для судовладельцев за оставление места временного задержания судна и ужесточить ответственность за продолжение эксплуатации судна с неисправностями, с которыми запрещена его эксплуатация.

Необходимо также внесение изменений в п. 3 постановления правительства № 623, которые бы установили возможность применения Технического регламента к процессам эксплуатации объектов инфраструктуры внутренних водных путей судов и плавучих объектов и сделали бы возможным применение документа при проведении проверок судов независимо от времени их постройки. Целесообразно ускорить решение вопроса о формировании перечня внутренних водных путей регионального значения для обеспечения безопасной эксплуатации судов на всех водоемах, используемых в целях судоходства. В качестве примера было названо озеро Чаны в Новосибирской области: здесь активно развивается рыболовный бизнес, но непонятно, кто должен контролировать безопасность судоходства.

Наука: как повлиять на результат?

Научный взгляд на транспортную стратегию и возможные сценарии ее реализации представила В. А. Винниченко, кандидат экономических наук, доцент кафедры транспорта и финансов СГУВТА.

О транспорте в целом как о коммерческой структуре заговорили сравнительно недавно, в связи с чем работники сферы транспорта по-прежнему трудятся с надеждой на межбюджетные трансферты, не успевая встраиваться в конкурентную модель мира.

Правительство РФ, стремясь сократить разрыв в отставании, уделяет достаточно серьезное внимание показателям качества транспортного обслуживания. Критерии его эффективности обозначены в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года.

В рамках стратегии сформированы цели, достижение которых, по замыслу правительства РФ, приведет к формированию единого транспортного пространства России, отличающегося безопасностью, доступностью, качеством обслуживания и экологичностью. Причины недостижения целевых индикаторов подлежат тщательному изучению и анализу.

Арктический вектор развития

Сегодня все чаще в общественной жизни звучит тема Арктики, освоение которой невозможно без развития транспорта. Поэтому доклад Я. В. Мальцевой, начальника службы пути ФБУ «Администрация Обского

БВП», прозвучал особенно актуально. Его название — «Северный морской путь как стимул развития речного транспорта на внутренних водных путях Обского бассейна» — подтверждает, что арктический вектор тесно связан с сибирской речной отраслью.

Основные реки Сибири — Лена, Енисей, Обь и Иртыш — являются единственными транспортными путями, связывающими Транссибирскую железнодорожную магистраль с Северным морским путем в меридиональном направлении.

Разветвленная система речных притоков на рассматриваемой территории обеспечивает подходы к таким пунктам и центрам экономического развития, которые недоступны для других видов транспорта.

Использование речного транспорта значительно удешевляет перевозки массовых грузов и обеспечивает минимальное воздействие на окружающую среду, поскольку внутренние водные пути Сибири являются в основном естественными и при организации судоходства требуют значительно меньших (в 6-7 раз) капитальных вложений на 1 км пути по сравнению со строительством железных или автомобильных дорог равной пропускной способности.

Сокращение финансированияputeвых работ привело к ступенчатости в поддержании гарантированных габаритов на основных грузонапряженных участках бассейна, их постепенному снижению, что не позволяет использовать грузовой флот с максимальной загрузкой.

Важным фактором является несоответствие существующего транспортно-

го флота современному состоянию внутренних водных путей. В условиях недостаточной пропускной способности внутренних водных путей флот используется с неполной загрузкой, низкими скоростями движения, высокой себестоимостью перевозок.

Крайне актуальна проблема сохранности существующих причальных сооружений и повышения уровня их технической и экологической безопасности.

Комплексное решение перечисленных проблем позволит создать благоприятные условия для увеличения объемов перевозки грузов речным транспортом и может стать драйвером для развития Северного морского пути.

...И даже водное такси

А. В. Бочаров, исполнительный директор ООО «Речфлот», представил участникам круглого стола комплексный проект развития пассажирских перевозок в мегаполисе.

Освоение прибрежных территорий как на правом, так и на левом берегу учтено в Генеральном плане Новосибирска, рассчитанном до 2030 года. На принципах государственно-частного партнерства бизнес готов участвовать в освоении водного пространства и в развитии прибрежной инфраструктуры.

Речной транспорт в пиковый для транспортной сети летний период времени года мог бы снизить нагрузку на другие виды транспорта, разгрузить улично-дорожную сеть, оттянуть на себя часть пассажиропотока и стать стимулом для развития Новосибирска как туристического и развлекательного центра Сибири.

Туризм на «воздушной подушке»

Алтайский край обладает богатыми природными ресурсами и культурным наследием, что всегда привлекало туристов со всех регионов страны. Одно перечисление достопримечательных мест Алтайского края и Республики Алтай могло бы занять место всей этой статьи. О возможности туризма в регионе рассказал В. А. Франк, генеральный директор ООО «Бийский речной порт».

Экскурсии и путешествия по рекам и озерам могли бы стать одним из самых популярных видов туризма. Но из-за мелководья отсутствуют подходы к береговой линии и, соответственно, к самим объектам туризма. Это связано непосредственно с невозможностью проведения дноуглубительных работ и содержания дополнительной судоходной обстановки из-за отсутствия финансирования.

Для развития речного туризма также необходимы суда, отвечающие следующим требованиям: безопасность, комфортабельность, экономичность, высокая скорость для преодоления больших расстояний, маленькое водоизмещение, надежность. Из современных судов, близко соответствующих данным критериям, это суда на воздушных подушках (СВП). Основными преимуществами СВП являются высокая скорость, возможность двигаться по мелководью и выезжать на необорудованный берег. СВП имеют относительно высокую топливную эффективность, способны эффективно работать на горных реках с быстрым течением.

ДЕНЬ ПОБЕДЫ. ПОСЛЕСЛОВИЕ

Студенты В колонне «Бессмертного полка»

Военный парад на площади Ленина в Новосибирске и шествие «Бессмертного полка» — это дань героям войны, которые участвовали в великой битве. В параде приняли участие курсанты СП СПО НКРУ им. С. И. Дежнёва, а студенты ФГБОУ ВО «СГУВТ» — в акции «Волонтеры Победы».

В акции «Бессмертный полк» приняли участие более 250 тысяч новосибирцев, в том числе студенты, преподаватели и их родственники из нашего университета. Кроме этого, студенты университета в качестве «Волонтеров Победы» приняли активное участие в организации акции, сопровождая колонну и оказывая помощь ветеранам.

Курсанты Якутского института водного транспорта (филиал) стали участниками вахты за сохранение и почитание памяти героического подвига своих родных и близких, памяти о героях Великой Отечественной войны. За активное участие в межнациональном фестивале «Наши деды в рядах «Бессмертного полка»: не гаснет памяти свеча» студентам были вручены дипломы участника и памятный подарок.

Студенты Омского института водного транспорта (филиал) так-

же приняли участие в торжествах, посвященных 9 Мая. На конкурсной основе были отобраны несколько десятков добровольцев, которые участвовали в ключевых мероприятиях по случаю Дня Победы. Помимо парадов и помощи ветеранам, они сопровождали шествие «Бессмертного полка».

Красноярский институт водного транспорта (филиал) в лице преподавателей и студентов прошел в колоннах «Бессмертного полка», а некоторые курсанты, отличники боевой и политической подготовки, участвовали в параде и прошли «коробкой» по главной площади мегаполиса.

Педагоги и курсанты Усть-Кутского института водного транспорта (филиал) приняли активное участие в подготовке и проведении праздничных мероприятий, посвященных Дню Победы. Празднования начались с шествия «Свеча памяти», а закончились торжественным парадом и почетным караулом у памятника Героям-сибирякам. Спортивная команда УИВТа продемонстрировала свои силы в легкоатлетической эстафете на приз газеты «Ленские вести», где заняла 1-е место среди трудовых коллективов.

Андрей МАНТОРОВ,
ФГБОУ ВО «СГУВТ»

УТРАТА

«Река навсегда останется в моем сердце»

Скоро исполнится полгода, как нет с нами этого замечательного человека. 16 января 2018 года ушел из жизни старейший работник Новосибирского РВПГ и С Владимир Михайлович Бояршин.

Кажется, только вчера пришел он в Новосибирский технический участок, а как-то незаметно в работе и заботах пробежала-пролетела большая часть жизни. Почти 35 лет отдал путейскому делу прораб Владимир Михайлович Бояршин, а при речке, вернее, разных сибирских реках он был без малого 50 лет.

В. М. Бояршин родился 28 декабря 1939 г. в г. Болотное Новосибирской области в семье служащего. Отец, Михаил Федорович, был призван на фронт в первые дни войны и погиб в 1943 г., когда сыну еще не было и четырех лет.

Окончив семилетнюю школу, Владимир поступил в Новосибирский речной техникум на гидротехническое отделение и заканчивал его в числе первых выпускников училища (1958 г.)

По окончании училища В. М. Бояршин распределился в Чулымский технический участок, где два года работал в изыскательской партии проектного института «Сибгипролеспром». Работа была связана с разными реками Сибири и Дальнего Востока. Довелось ему работать и в Колпашевском техническом участке начальником партии.

В 1973 году В. М. Бояршин вернулся в Новосибирский технический участок, где и проработал до выхода на пенсию, почти до своего 70-летнего юбилея, прорабом по судоходной обстановке.

...Давно уже на службе путейцев вместо старшинных (красных) гребных лодок обстановочные теплоходы, для определения наметок на вооружении эхолоты, и буйи, и створы современные, а работа прораба все так же спокойная и ответственности хватает. Одни перекаты чего стоят. И хотя Владимир Михайлович изучил их все, знал, где какой гребень и чем один перекат отличается от другого, каждую весну с открытием очередной навигации он заново проводил им своеобразную ревизию, определяя, где лучше поставить земснаряд, провести

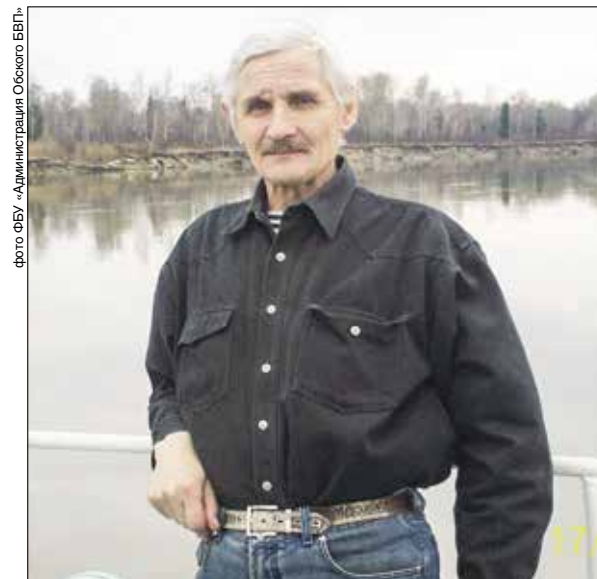


фото ФБУ «Администрация Обского БВП»

дноуглубительные работы. Если на каком-то участке реки перекаты обмелели, то сначала изыскатели проводят съемку, а потом на плане намечаются прорезы для земснаряда.

Владимир Михайлович, человек требовательный и строгий, в коллективе техучастка пользовался большим уважением. Был награжден медалями «За доблестный труд», «Ветеран труда», знаками «Победитель социалистического соревнования», множеством почетных грамот и денежных премий, неоднократно заносился на Доску почета, вел активную общественную работу, возглавлял партийную организацию техучастка. Выйдя на заслуженный отдых, принимал деятельное участие в совете ветеранов НРВПГ и С.

Жалел ли Владимир Михайлович, что посвятил свою жизнь нелегкому путейскому делу? «Нет, — говорил ветеран, — прорабская работа мне по душе, река навсегда останется в моем сердце».

И память о Владимире Михайловиче Бояршине навсегда в наших сердцах.

ТОЛЬКО ВЫИГРАЕТ

Но из-за стоимости подобных судов судоходным компаниям не под силу в одиночку освоить подобные проекты. Вероятнее всего, это должны быть совместные инвестиции.

Время электронных карт

Р. А. Чесноков, руководитель ФБУ «Обь-Иртышводпуть», осветил актуальную для сегодняшнего дня тему: использование электронных навигационных карт на внутренних водных путях.

На современном этапе в рамках реализации федеральных целевых программ (ФЦП) «Глобальная навигационная система» и «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2020 годы» осуществляется активная деятельность по созданию и обновлению баз данных навигационной информации и электронных навигационных карт (ЭНК) ВВП РФ.

Для использования ЭНК в судовождении требуется оснащение речных судов навигационным оборудованием СОЭНК/ЭКНИС/ЭКС с использованием спутниковых навигационных систем (ГЛОНАСС/GPS) для определения координат судна и отображения ЭНК.

ЭНК содержит всю картографическую информацию, необходимую для обеспечения безопасного судовождения, и наряду с той информацией, которая содержится на бумажной карте, может содержать дополнительные сведения (например, точные координаты местоположения судна, его курс относительно северного направления, его скорость и т. д.).

С приходом электронной картографии в речную сферу с учетом все увеличивающегося грузопотока безопасность водного транспорта значительно повысится.

Опыт: «от дверей до дверей»

С докладом «Предложения по повышению конкурентоспособности внутреннего водного транспорта на перевозках грузов в Обском и Обь-Иртышском бассейнах среди альтернативных видов транспорта» выступил С. Н. Ведерников, генеральный директор АО «Томская судоходная компания».

В программных целях правительства РФ указано на необходимость переключения грузопотоков с авто- и ж/д транспорта на водный. Кроме прямого переключения грузопотоков, должна формироваться единая транспортная система путем улучшения взаимодействия в транспортных узлах, определения наиболее экономически выгодной для потребителя схемы транспортной логистики, ориентации всех видов транспорта на обеспечение доступности транспортных услуг в интересах населения и предприятий. Стабильная деятельность предприятия зависит от его технического потенциала, уровня надежности работы флота и механизации.

Сейчас на балансе у компании более 400 единиц флота и около 60 единиц крановой механизации. В улучшение технического состояния ежегодно вкладывается порядка 200 миллионов рублей, работы по техническому обслуживанию и ремонту проводятся на базе своих предприятий — Самусь-

ского судостроительно-судоремонтного завода и Моряковской РЭБ.

Простым увеличением количества основных фондов не решить обеспечение многолетней загрузки речного транспорта.

Анализируя опыт развития транспортных услуг во многих странах, где работают все виды транспорта, необходимо отметить, что практически везде действует принцип оказания услуги «от двери до двери».

Уровень малого развития транспортной инфраструктуры в Обском и Обь-Иртышском бассейнах требует вовлечения в единую схему доставки грузов всех видов транспорта.

Для координации работы трех видов транспорта и привлечения грузопотоков был создан Сибирский центр логистики. У центра есть собственный подвижной состав в количестве 700 вагонов и своя автоколонна. Все это позволяет перевозить грузы «от дверей до дверей», выполняя обязательства в срок и с хорошим качеством.

Еще одной составляющей повышения конкурентоспособности водного транспорта является накопление грузов для последующей доставки заказчику.

Узловой участок водного пути

С. В. Павлушкин, руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП», осветил важнейшую для региональных речников тему: «О реализации научно обоснованных мероприятий по обеспечению судоходства на р. Обь от Новосибирского гидроузла до устья р. Томь».

Участок внутренних водных путей

Оби от Новосибирского гидроузла до устья реки Томи расположен в центре Обского речного бассейна. Плес для устройства судоходной трассы является очень сложным.

Сплошное выправление русла, проведенное с учетом общих закономерностей русловых процессов, позволило закрепить трассу судового хода в оптимальном положении.

Созданная судоходная трасса к настоящему времени претерпела трансформации, вызванные накоплением наносов на перекатах, изменением направлений течений на отдельных участках, разрушением выправительных сооружений, закреплявших ее положение.

Итогом неблагоприятных последствий является постепенное снижение гарантированных габаритов пути.

Участок реки Оби от Новосибирского гидроузла до устья Томи является узловым. По данным мониторинга, объем перевозимых грузов водным транспортом по рассматриваемому участку внутренних водных путей за период 2012–2017 гг. в среднем составляет 1,0–3,0 млн тонн.

Необходимо комплексное обслуживание участка внутренних водных путей, что подразумевает восстановление стабильной судоходной трассы, состоящее из строительства новых и реконструкции существующих выправительных сооружений, проведения капитального дноуглубления, использования на отдельных участках технологических отвалов в виде струнных направляющих сооружений, обеспечивающих устойчивость прорезей и, соответственно, нужна разработка оптимальной схемы ограждения судового хода.

Актуальность необходимости проведения реконструкции судового хода с дальнейшим улучшением качественных характеристик внутренних водных путей подтверждается подготовкой проекта градостроительного развития зоны опережающего развития «Порт Ташара», проводимой администрацией Новосибирской области.

Реализация научно обоснованных мероприятий имеет народно-хозяйственное значение и социальную эффективность.

Увеличение пропускной способности внутренних водных путей позволит удовлетворить потребности региона в качественных перевозках грузов и пассажиров внутренним водным транспортом, обеспечить ускорение товарооборота, снижение транспортных издержек, даст возможность развитию судоходного бизнеса и речного транспорта в целом.

Выполнение научно обоснованных мероприятий по оптимизации судового хода на участке р. Оби от устья НПК до устья р. Томи возможно только с привлечением дополнительных источников, и, учитывая большие объемы требуемых дополнительных финансовых средств, необходима государственная поддержка.

Инвестиции как двигатель отрасли

В. В. Байкалов, руководитель ФБУ «Администрация Енисейречтранс», рассказал о влиянии инвестиционных проектов на развитие внутреннего водного транспорта.

Окончание на стр. 4

Рыцарь науки

Венедикту Петровичу Зачёсову исполнилось 80 лет

После окончания в 1961 году с отличием факультета судовождения и эксплуатации Горьковского института инженеров водного транспорта и успешной защиты кандидатской диссертации в 1968 году Венедикт Петрович Зачёсов получает направление в НИИВТ, где в течение 50 лет плодотворно протекает его научная, педагогическая и общественная деятельность.

С 1968 по 1976 год он работает начальником научно-исследовательской лаборатории эксплуатации флота и экономических изысканий, доцентом кафедры организации работы флота и портов, а с 1976 года избирается заведующим этой кафедрой. В 1988 году утвержден в ученой степени доктора технических наук, а в 1989 г. — в ученом звании профессора. В 1991 году избран членом-корреспондентом, а в 1995 г. — академиком Академии транспорта РФ, в 1998 г. — академиком РАЕН.

С первых дней работы в НИИВТе Венедикт Петрович активно включается в научно-исследовательские работы, направленные на решение важнейших проблем развития речного транспорта в пароходствах восточных бассейнов. В результате выполнения комплекса исследований под его руководством формируется и успешно развивается новое направление — оптимизация использования технических средств речного транспорта на базе компьютерных технологий в бассейнах Сибири и Дальнего Востока.

Он создал в университете свою научную школу, которая в настоящее время успешно работает. В разное время на различных уровнях он занимался и занимается организацией отраслевой науки: в составе бюро Сибирского филиала Научного совета России по комплексной проблеме единой транспортной системы страны, членом бюро совета СО РАН «Транспорт сибирского Севера», заместителем председателя этого совета, Главным конструктором автоматизированных систем управления в бассейнах Сибири и Дальнего Востока, членом координационного совета научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ отрасли по одному из основных направлений, членом четырех диссертационных советов по присуждению ученых степеней докторов и кандидатов наук, работает в советах по присуждению ученых степеней доктора транспорта и доктора Российской академии естественных наук. Более 10 лет работал научным руководителем отраслевой проблемы «Транспортное освоение малых рек». Под его руководством и при непосредственном участии выполнено более 40 научно-исследовательских работ, результаты



фото предоставлено СГУВТ

которых широко используются в отрасли.

Высокие достижения Венедикта Зачёсова в научной и производственной деятельности неоднократно отмечались правительственными наградами: медалями «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда», памятной медалью РАЕН «За заслуги в деле возрождения науки и экономики России». В 1998 году ему присвоено почетное звание «Заслуженный деятель науки Российской Федерации», в 2000 г. — почетное звание и знак РАЕН «Рыцарь науки и искусства», в 2003 г. звание «Почетный работник речного флота». В. П. Зачёсов зарегистрирован в Федеральном реестре экспертов научно-технической сферы.

Длительное время ученый вел активную руководящую и научно-педагогическую деятельность с НИИВТ-НГАВТ-СГУПС в качестве заведующего кафедрой и проректора по научной работе. Научные и учебно-методические работы Венедикта Зачёсова широко используются в учебном процессе при подготовке специалистов отрасли, ему принадлежит авторство около 250 трудов (монографии, учебники, научные статьи, учебные пособия, конспекты лекций). Здоровья и творческих успехов Венедикту Петровичу!

Поздравляем юбиляров мая

ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Петр Петрович Томин, КРВПиС, инспектор государственного портового контроля
- Юрий Иванович Кузьмичев, БРВПиС, производитель путевых работ
- Сергей Анатольевич Фофонов, КРВПиС, матрос т/х «Путейский-71»
- Николай Николаевич Шахов, ТРВПиС, водитель л/а транспортного участка ремонтно-отстойного пункта
- Александр Иванович Рошупкин, БРВПиС, капитан-механик т/х «Путейский-12»
- Елена Федоровна Купцова, БРВПиС, инженер-диспетчер
- Владимир Евгеньевич Комисарчук, ТРВПиС, командир — помощник механика земснаряда «Николай Асанов»

АО «Томская судоходная компания»

- Лилия Рафиковна Артеменко, техник по организации движения и учета работы транспорта
- Александр Ильич Гирфанов, моторист-рулевой т/х РТ-725
- Александр Владимирович Гаврилов, капитан — см. механик т/х РТ-786
- Николай Анатольевич Калашников, моторист т/х «Томь-1»
- Ирина Николаевна Конькова, повар т/х «Шторм»
- Сергей Викторович Потоцкий, см. капитан — см. механик т/х «Речной-17»
- Ирина Васильевна Тесленок, бухгалтер
- Виктор Иванович Шехтель, электромеханик
- Сергей Владимирович Афанасьев, дежурный по теплоходу Пассажира района

СГУВТ

- Венедикт Петрович Зачесов, профессор, каф. УРФ
- Булатова Людмила Федоровна, сторож, корпус 3
- Ольга Савельевна Щурякова, гардеробщик, спорткомплекс
- Марк Николаевич Романов, доцент кафедры ЭиА

ООО «Речное пароходство»

- Владимир Владимирович Амосов, начальник ремонтно-отстойного пункта
- Ольга Федоровна Шишкина, ведущий инженер по коммерческой работе

Экономика страны от этого только выиграет

Река Енисей — одна из крупнейших рек России. Протяженность реки Енисей от г. Кызыла до впадения в залив Карского моря составляет 3385 километров. Протяженность внутренних водных путей ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» составляет 8280 км.

Судоходными компаниями Енисейского бассейна в навигацию 2017 года перевезено грузов 5431,3 тыс. тонн, в том числе в районы Крайнего Севера — 4810,1 тыс. тонн. Анализ грузоперевозок в Енисейском бассейне в 2017 году распределен следующим образом: нефтеналив — 5%, сухогрузы — 77%, лес в п্লотах — 18%.

По расчетам экспертов, экономическое развитие северных территорий Красноярского края будет осуществляться при реализации инвестиционных проектов:

- Дальнейшее освоение месторождений полезных ископаемых и перевозка лесных грузов на реке Ангаре.
- Дальнейшее развитие предприятий ГК «Норильский никель». Планируется сохранение завоза грузов в Дудинский морской порт и обратно.
- Продолжение освоения Ванкорского месторождения нефти на реке Большая Хета.
- Дальнейшее развитие лесного комплекса по переработке древесины в Красноярском крае.
- Строительство Высокогорского автодорожного моста через р. Енисей.
- Увеличение перевозок речным

транспортом в связи с разработкой месторождений в Енисейском заливе с выходом на Северный морской путь.

Продолжаются геолого-разведочные работы по месторождениям нефти и каменного угля на Таймыре. Уже начаты перевозки каменного угля с Енисейского залива с выходом на Северный морской путь. Предполагается, что часть грузов для добывающих компаний будет доставляться по Енисею.

Рассчитывать на свои силы

С. Н. Масленников, кандидат технических наук, завкафедрой «Управление работой флота» СГУВТа, рассказал об основных направлениях развития отрасли. Транспортные компании всегда с огромным вниманием следят за развитием и принятием стратегических решений в строительстве, промышленности и добыче сырья. Стратегические решения по социально-экономическому развитию страны включают проекты по модернизации транспортной инфраструктуры.

20 декабря 2017 года правительством РФ утверждена государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Глобальным трендом, отмечаемым в мировой экономике, является формирование пространственной организации на основе развития

транспортных сетей и коридоров, связывающих регионы-лидеры, а также крупных агломераций, связанной развитой системой транспортных коммуникаций. Особенностью вновь принятой программы «Развитие транспортной системы» заключается в концентрации усилий на завершении проектов, обеспечении финансирования направлений, позволяющих получить долгосрочный социально-экономический эффект, укрупнение целей, задач и приоритетов.

В рамках ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта» предполагается увеличение пропускной способности внутренних водных путей и повышение технического состояния судоходных гидротехнических сооружений.

Исходя из целей подпрограммы очевидным является то, что судоходные компании Сибири не получат сколько-либо ощутимой поддержки в обновлении транспортного флота, не будет помощи по капитальному ремонту причальных стенок, содержание путевого хозяйства останется на прежнем уровне.

Поэтому сегодня судоходные компании в Сибири самостоятельно встают на ноги, проводят реорганизационные процедуры, покупают и продают основные фонды, выстраивают инвестиционную политику.

Экологичное топливо

Специалистов заинтересовала тема, предложенная В. П. Зайцевым, доктором химических наук, профессором кафедры физики и химии СГУВТа, «Модифицированное топливо для снижения вредных выбросов двигателя внутреннего сгорания».

Исследования влияния воды, различных добавок и присадок на эффективность сгорания топлива двигателя внутреннего сгорания обусловлены не только расширением технических возможностей работы двигателя, но и все возрастающими экологическими требованиями к выхлопным газам.

Были исследованы водно-топливные системы, насыщенные водой, которые представляют собой гомогенные системы. Для повышения растворимости воды в топливе вводили присадки различной органической природы: высокомолекулярный спирт, соль четвертичного аммониевого основания. Экспериментальные результаты, полученные на модифицированном дизельном топливе, насыщенном водой, показали снижение токсичных компонентов выхлопных газов: по окиси углерода до 40%, по окислам азота до 28% и сажи до 18%. При этом температура отработанных газов, а также удельный эффективный расход топлива не изменились.

Таким образом, растворенная вода в дизельном топливе заметно улучшает экологические параметры двигателя без его модернизации и регулировки.

«Каравелла» в пути

Название детского морского центра «Каравелла» наверняка знакомо многим жителям Новосибирска. Именно здесь тысячи мальчишек и девчонок сделали первые шаги в профессию. О том, чем сегодня живет «Каравелла», рассказал его директор М. А. Глазачев.

Как и много лет назад, ребята осваивают азы профессии, ходят в походы, знакомятся с героическими страницами истории отечественного флота. Чтобы процесс вхождения юных моряков и речников в профессию шел успешнее, «Каравелла», как и в прежние годы, нуждается в шефской помощи, которая может быть весьма разнообразной: от совместных мероприятий до передачи МДЦ списанного оборудования.

Подводя итоги круглого стола, участники старались включить как можно больше предложений в итоговую резолюцию. Рекомендации направлены на решение проблем развития внутренних водных путей; необходимости принятия мер для достижения сбалансированности перевозок разными видами транспорта, в том числе повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта; развития пассажирских перевозок и речного туризма, вопросов экологической и транспортной безопасности.

Можно точно сказать: услышаны будут все.