



На старт, внимание... в рейс!

■ Как прошел официальный старт навигации-2019 в городах Сибирского региона

стр. 2



Секрет капитана

■ 50 лет исполнилось капитану РТ-725 Сергею Коновалову. Почему в Томской судоходной компании самую трудную работу доверяют именно ему?

стр. 3

Подарок ко Дню Победы



Навигация в городе Стрежевом традиционно началась с запуска переправы через Обь — открытие её в этом году прошло в День Победы и стало настоящим подарком жителям Александровского района. Первая аппаратная баржа в поселок Медведево отправилась уже в два часа дня.

К началу работы паромной переправы готовились не покладая рук. В первую очередь нужно было демонтировать наплавной мост, произвести сборку наплавного моста через протоку Первомайская, а также выполнить большой объем работ по отсыпке подъездных путей и дороги на короткое плечо трансформатора. Это необходимо для того, чтобы при достижении максимального уровня воды дорогу не затапливало. На выполнение этих задач ушло десять дней.

— Работали в ударном режиме и накануне открытия переправы, и в течение зимы, в итоге все, чтобы было запланировано на межнавигационный период, выполнили на 150 процентов, — рассказывает Павел Агафонов, замдиректора по эксплуатации флота ООО «Речное пароходство». — Огромная благодарность за это коллективу — именно усилиями наших сотрудников удалось вовремя запустить переправу и обеспечить Александровский район связью с городом. Работают у нас настоящие профессионалы, и, надеемся, эта тенденция сохранится, тем более что последние два года коллектив обрел стабильность, текучки кадров не наблюдается. Во многом это заслуга нашего директора Алексея Байгушкина: под его грамотным управлением удается сохранять кадры и развивать компанию.

Паромная переправа традиционно проработает все лето и часть осени. И хотя жители Томской области уже активно прибегают к ее услугам, сотрудники общества продолжают облагораживать близлежащую территорию. Так, недавно установили новый вагончик по продаже билетов. Предыдущий прослужил более восьми лет и уже давно нуждался в обновлении. Новый радует глаз посетителей и делает комфортной работу кассира: в отличие от предыдущего помещения, в этом есть кондиционер, который с приходом летней жары будет действительно актуален.

Можно сказать, что работа переправы уже вошла в привычный режим, но это не значит, что сотрудники общества могут расслабиться, — идет подготовка к началу добычи песка. Третий год ООО «Речное пароходство» занимается разработкой песчаного карьера Верхний Светлокурманский. Согласно лицензии здесь ежегодно добывают 50 тысяч тонн песка, который идет на нужды общества и города Стрежевой. Разработкой карьера займутся с 25 июля, а пока готовят проект «План развития горных работ на 2019 год». Он и определит задачи на текущий сезон, которые необходимо будет выполнить до наступления зимы.

Ася МАЛЮТИНА

На Вахте

речники Обского бассейна

Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№5 (27)

30 мая 2019 года

Вопреки всему движемся вперед



В рамках форума прошел круглый стол «Внутренние водные пути — время для инноваций»

Фото: ФБУ «Администрация Обского БВП»

Инновационные технологии на страже безопасности судоходных путей, состояние технического флота и необходимость внесения изменений в отдельные положения законодательных правовых актов РФ обсудили сибирские речники в рамках VIII Международного Сибирского транспортного форума, который проходил 22-24 мая в Новосибирске.

Специально для всех, кто связан с судоходством в Сибири, в рамках форума прошел круглый стол «Внутренние водные пути — время для инноваций». Организаторами выступили федеральное бюджетное учреждение «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» и федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Сибирский государственный университет водного транспорта».

Одним из первых на мероприятии слово взял руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП» Сергей Павлушкин. Он обозначил актуальные проблемы, с которыми сталкиваются те, кто работает на внутренних водных путях.

— Мы не первый раз собираемся на круглый стол в рамках транспортного форума. К сожалению, реализация тех решений, что мы здесь принимаем, иногда затягивается, — отметил Сергей Валентинович. — Но если не обсуждать проблемы, то даже эти решения не будут исполнены. На сегодня содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений осуществляется в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, направ-

ленного на то, чтобы до 2024 года увеличить объем перевозок по внутренним водным путям Российской Федерации до 120 млн. тонн. Чтобы судоходные компании могли увеличить перевозки, нужны федеральные проекты для решения проблемных вопросов. Что касается Обского бассейна, то администрация подготовила информацию для проектного офиса, подведомственного Росморречфлоту, по двум перспективным планам: по реке Катунь и по самому сложному участку в Обском бассейне — реке Обь от ГЭС до устья Томи. Есть надежда, что нашим предложениям дадут положительную оценку, и мы их исполним.

Не всегда реализация планов идет так, как было задумано изначально. Это отметил и модератор круглого стола, председатель Совета директоров АО «Томская судоходная компания» Владимир Кноль.

— Не всегда получается выполнить ранее принятые решения, — выразил сожаление Владимир Антонович. — Но, тем не менее, мы движемся вперед, и думаю, что сегодняшнее обсуждение проблемных вопросов позволит еще дальше продвинуться в решении путей развития нашего внутреннего водного транспорта.

Действительно, некоторые проблемы остаются актуальными на протяжении многих лет, другие только усугубляются. Вместе с тем, администрация бассейнов внутренних водных путей стремятся к модернизации используемого оборудования и внедрению инновационных технологий.

Какие новейшие разработки сегодня используют путейцы для увеличения безопасности судоходства на Оби, коллегам рассказал первый заместитель руководителя — главный инженер ФБУ «Администрация

Обского бассейна внутренних водных путей» Павел Мешков, выступивший с докладом «Модернизация светосигнального оборудования на внутренних водных путях Обского бассейна». Он рассказал, что в течение последних пяти лет Администрация занимается обновлением навигационных фонарей:

— Современные фонари принципиально отличаются от разработанных в XX веке исполнением корпуса, наличием интегральной микросхемы, переключателем режимов работы горения огня (светодиода), наличием шпильки, являющегося продолжением линзы и выполняющего защитную функцию. Отличительной чертой также является простота в эксплуатации, малый вес и отличные светотехнические характеристики.

В настоящее время общая тенденция модернизации светосигнального оборудования направлена в сторону уменьшения затрат на ежегодную закупку источников питания и заключается в использовании возобновляемых источников энергии за счет применения в составе фонарей аккумуляторных батарей, в т. ч. совместно с солнечными элементами. Администрация намерена и дальше планомерно заниматься этой работой.

Восстановление эксплуатационных характеристик и экономических показателей работы земснарядов являются приоритетными задачами технической политики Администрации. В докладе «Реновация как процесс технического обновления дноуглубительного флота в Обском бассейне» начальник службы судового хозяйства ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» Дмитрий Мусихин рассказал собравшимся, как решаются пробле-

мы технического состояния земснарядов в Администрации:

— Содержание дноуглубительного флота в надлежащем техническом состоянии с каждым годом требует всё больше финансовых вложений и трудовых ресурсов, так как средний возраст земснарядов уже превысил 40 лет. Эти суда были произведены в Чехии, на них стоят двигатели Skoda. И эта линейка двигателей дошла до выработки ресурса до капитального ремонта. Но на сегодня ситуация осложнена тем, что на данные двигатели отсутствуют технические условия на проведение капитального ремонта, а самое главное — сложно с запчастями, потому что завода как такового уже нет. Поэтому выход один — замена двигателей на более современные.

На круглом столе поступило предложение: подключать к восстановлению оборудования смежные отрасли машиностроения, ведь то, что не могут сделать путейцы, чьей профильной деятельностью ремонт не является, могли бы выполнить специалисты смежных отраслей. Было решено организовать рабочее совещание речников, представителей Западно-Сибирского филиала Российского речного регистра и организаций из тех отраслей, для которых ремонт и создание деталей — профильное направление, и вместе обсудить возможность применения новых технологий при ремонте флота. Это как раз один из плюсов проведения подобных круглых столов — возможность прямо здесь, на месте, генерировать идеи и обсуждать в режиме онлайн актуальные для всей отрасли вопросы.

Начало.
Окончание на стр. 2

Эстафета праздничных событий

Череда торжественных мероприятий прошла в честь начала навигации. Мы подготовили обзор самых ярких моментов празднования этого события в разных районах Обского бассейна.

Парад теплоходов в честь открытия навигации впервые прошел в Колпашево. Несмотря на то, что предприятия речного флота в советские времена были среди градообразующих, традиции праздновать начало очередного сезона здесь не сложились. Этот недостаток решили исправить в 2019 году: 11 судов трех организаций приняли участие в параде, возглавил который теплоход «Ласточка» Колпашевского района водных путей. В этот день (3 мая) тысячи колпашевцев пришли на праздник, чтобы полюбоваться на проплывающие по реке теплоходы, украшенные флагами, пообщаться с соседями, принять участие в развлекательной программе и послушать воспоминания ветеранов речного флота. Организаторы выразили надежду, что теперь подобное мероприятие станет доброй традицией для Колпашево.

Удачный дебют

Как и для колпашевцев, для барнаульцев подобный праздник в новинку. Тем не менее более двух тысяч горожан пришли 30 апреля поздравить речников с началом судоходства. Приняли участие в празднике и представители Федерального бюджетного учреждения «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», региональных органов исполнительной и законода-



Старт мероприятию дал руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП» Сергей Павлушкин

тельной властей и судоходных компаний. Поздравляя работников речной отрасли, губернатор Алтайского края, председатель краевого правительства Виктор Томенко отметил, что в последние годы в крае ведется активная работа по возрождению внутреннего водного транспорта. За четыре года в рамках Соглашения о сотрудничестве в сфере реализации проекта развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта в границах Алтайского края удалось увеличить пассажиропоток на социально значимых пассажирских маршрутах и переориентировать с автодорог на речной транспорт часть грузов.

Почетное право поднять флаг навигации-2019 в Алтайском крае досталось работникам Барнаульского района водных путей и судоходства — филиала ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей»: начальнику изыскательно-руслевой партии, речнику с 47-летним стажем Александру Отводникову и молодому специалисту, инженеру-механику групповому по флоту Александру Виканову.

Флаг был поднят, и под удары судового колокола начался торже-

ственный парад флота: барнаульцы и гости города смогли увидеть буксиры и тральщики, пассажирский и обстановочный теплоходы, служебно-разъездное и поисково-спасательное суда.

Имя для теплохода

А вот для жителей Томска торжественное открытие навигации давно стало традицией — здесь парад теплоходов прошел в конце апреля. 10 теплоходов Томской судоходной компании предстали перед горожанами, собравшимися на набережной, не меньше внимания привлекли выступление военного оркестра и марш курсантов. Горожане приветствовали всех, кто связан с навигацией, в том числе представителей Томского филиала ФБУ «Администрация Обского БВП».

Но главным событием, которого ждали горожане, стало оглашение победителя конкурса на лучшее имя для томского теплохода ОТ-2134. В пятерку лидеров попали такие варианты, как «Сила Сибири», «Вячеслав Шишков», «Лавров И.Ф.», «Синдбад-Мореход» и «Геннадий Ложкин». По количеству голосов и мнению

компетентного жюри победа присуждена пятикласснице Светленского лицея Ксении Куклиной. Она предложила дать теплоходу имя известного писателя Вячеслава Шишкова, жизнь и творчество которого тесно связаны с Томском. Около 20 лет он потратил на изучение сибирских рек и составление лоций, по которым и сегодня следуют речники.

Салют в честь речников

В Новосибирске торжественное открытие навигации на Оби прошло 27 апреля на Михайловской набережной. Старт мероприятию дал руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП» Сергей Павлушкин. Говоря о важности этого события в жизни речников, он поблагодарил всех за большой труд в период подготовки к навигации, в частности районы водных путей, где выполнены большие объемы работ по ремонту и модернизации флота. Руководитель Администрации Обского бассейна рассказал, что сегодня ведется работа по включению в комплексный план модернизации и рас-

ширению магистральной инфраструктуры самого сложного участка в бассейне — участка реки Обь от Новосибирской ГЭС до устья Томи. Также ведется работа по восстановлению грузового района пристани Ташара. Все это позволит увеличивать перевозки грузов и пассажиров и развивать транспортный комплекс региона. Пожелали успеха коллегам представители судоходных компаний, партнеры из Русской православной церкви и Сибирского государственного университета водного транспорта.

После этого настал самый торжественный момент церемонии — поднятие флага навигации-2019 в Обском бассейне. В этот раз почетное право поднять его досталось победителю трудовых соревнований среди судов вспомогательного флота Новосибирского района водных путей, гидросооружений и судоходства в 2015 году, капитану теплохода СС-2 Владимиру Сушкову. Помогали ему выпускница СГУВТ, отличница учебы Алена Жданова и курсант Новосибирского командного речного училища им. С.И.Дежнева Иван Зайков. Развеваящийся на ветру флаг словно дал команду: пришла пора для самого долгожданного момента — парада судов. Один за другим теплоходы «Москва-133», РТ-399, «Стрежень», «Плес», «Глазнов», «Грядя» и другие прошли мимо набережной, парпеты которой были усыпаны людьми. Яркие, нарядные, они салютовали собравшимся фейерверками, поздравляя с началом навигации и приближением лета.

Ася МАЛЮТИНА

Праздник — один на всех

В военном параде на площади Ленина приняли участие воспитанники Детского морского центра «Каравелла»



фото СГУВТ

Самый дорогой праздник для каждого россиянина отметили студенты СГУВТ в разных городах страны. И если учесть разницу во времени, получилась настоящая эстафета памяти, передаваемая друг другу в течение дня.

ЯКУТСК. 8 мая курсанты и сотрудники Якутского института водного транспорта (филиал ФГБОУ ВО «СГУВТ») собрались на торжественном митинге, посвященном памяти участников Великой Отечественной войны — речников Ленского флота. 9 мая обучающиеся, коллектив сотрудников и ветераны института приняли участие в торжественном митинге у стелы «Погибшим речникам в 1941-1945 годы».

УСТЬ-КУТ. Утром 9 мая курсанты и волонтеры Усть-Кутского института водного транспорта (филиал ФГБОУ ВО «СГУВТ») возложили цветы к подножию памятника труженикам тыла в микрорайоне «8 Марта». Позже приняли участие в Параде Победы.

КРАСНОЯРСК. Личный состав Красноярского института водного транспорта (филиал ФГБОУ ВО «СГУВТ») принял участие в праздничном параде в честь Дня Победы, несении Вахты памяти у Вечного огня и в городской легкоатлетической эстафете.

НОВОСИБИРСК. В военном параде на площади Ленина приняли участие военнослужащие 41-й общевойсковой армии, представители Национальной гвардии, силовых структур и МЧС, курсанты СП СПО ФГБОУ ВО «СГУВТ» НКРУ им. С.И. Дежнёва и Детского морского центра «Каравелла» им. А. Москаленко. Демонстрируя выправку и мастерство, курсанты НКРУ им. С.И. Дежнёва и ДМЦ «Каравелла» во главе с офицерами торжественным маршем прошли по главной площади столицы Сибири.

ОМСК. Уже четвертый год Омская область подключается к масштабному патриотическому маршу «Эстафета Памяти». В нем активно участвуют студенты и курсанты учебных заведений, торжественно передавая накануне праздника из рук в руки копию Знамени Победы 1945 года. А 9 мая под торжественный марш по Соборной площади прошли военнослужащие Омского гарнизона, курсанты Омского института водного транспорта, спасатели МЧС. Командующий Омским гарнизоном, ветераны, члены регионального правительства, все собравшиеся на площади оценили военное мастерство и строевую подготовку военнослужащих и курсантов.

Андрей МАНТОРОВ

Профмастерство проверили в условиях ЧС

С6 по 8 мая в Центре дополнительного профессионального образования Сибирского государственного университета водного транспорта прошел закрытый внутривузовский чемпионат профессионального мастерства по компетенции «Безопасность жизнедеятельности на судне».

Состязания профессионального мастерства были проведены в соответствии со стандартами Союза «Молодые профессионалы (WorldSkills Россия)». Три дня студенты факультета судовождения, объединенные в три команды по

три человека, доказывали свое профессиональное мастерство. Наблюдавшие за конкурсантами требовательные эксперты, прошедшие обучение в академии WorldSkills Россия, оценивали, насколько оперативно и грамотно работали ребята. Они, в свою очередь, практически наяву проживали чрезвычайные ситуации: тушили пожар, искали в задымленном помещении пострадавшего, оказывали ему первую помощь, поднимали на спасательный плот тонущего, а также оперативно экипировались в спецнаряжение.

В результате упорной, но справедливой борьбы первое место заняла команда в составе Андрея



ЧС моделировались предельно достоверно

Асеева, Евгения Дудина и Владислава Федоренко. Второе место досталось команде, в которую вошли Дмитрий Болдырев, Илья Хренов и Дмитрий Францев. И почетное третье место заняли Артём Епанцинов, Максим Тарасенко и Александр Харченко.

Андрей МАНТОВ

Вопреки всему движемся вперед

Окончание. Начало на стр. 1

На круглом столе выступили представители науки: кандидат технических наук, заведующий кафедрой «Управление работой флота» ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта» Сергей Масленников; кандидаты технических наук, доценты СГУВТ Виктор Кузьмин и Михаил Полунин. Темы их докладов касались развития инновационной и научно-исследовательской деятельности университета.

По итогам заседания были выработаны рекомендации, направленные на решение проблем развития внутренних водных путей, повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта.

В частности, по инициативе ФБУ «Администрация Обского БВП» Министерству транспорта Российской Федерации было рекомендовано внести изменения: в КВВТ РФ, определив понятие «состав» и уточнив требования к судам, осуществляющим толкание/буксировку; в приказ Минтранса РФ о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта внести понятие «шкипер»; в КоАП РФ, ужесточив санкции за нарушения, повлекшие задержания судов.

Еще одним важным пунктом решений круглого стола стала рекомендация в адрес Министерства транспорта Российской Федерации о рассмотрении возможности ускорения процесса перехода на финансирование из федерального бюджета в полном объеме (100%) в соответствии с утвер-

жденными нормативами финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.

Также Федеральному агентству морского и речного транспорта решено было направить рекомендацию рассмотреть вопрос об увеличении объемов финансирования, выделяемого из федерального бюджета на иные цели, для осуществления мероприятий по капитальному ремонту объектов недвижимого имущества. Это сегодня наиболее важно для поддержания работоспособности и увеличения сроков эксплуатации технического флота.

Итак, VIII Международный Сибирский транспортный форум завершен, решения приняты, теперь необходимо воплотить их в жизнь.

С 12 лет мечтал служить на флоте

Капитан РТ-725 Сергей Коновалов говорит, что с первого взгляда может понять, останется ли сотрудник, пришедший на теплоход на практику, на флоте или уйдет на берег. По его словам, у тех, кто навсегда решает связать жизнь с рекой, глаза горят. Он знает, о чем говорит: когда-то сам пришел на флот с такими горящими глазами. Да так и остался...

— Дядя мой был капитаном, — вспоминает Сергей Владимирович. — Мне было лет 12, когда он взял меня в рейс. Тогда и загорелся стать речником, мечтал ходить по Иртышу, мы ведь в Омске жили. Родители мечтали, чтобы я стал электромехаником, но когда узнали, что после восьмого класса поступил в речное училище, не возражали.

Свою мечту Сергей исполнил — два года, с 1985-го по 1987-й, отработал в Омске мотористом на двухтысячнике. Потом армия...

Самая лучшая должность

В родной Омск возвращаться не стал — устроился в Томский речпорт. С тех пор там и служит. Годы шли, менялась страна, изменилось и предприятие — теперь оно зовется Томской судоходной компанией. Карьера Сергея Владимировича тоже не стояла на месте: прошел путь от матроса до капитана-механика, попробовал разные должности — был и мотористом, и штурманом, и сменным механиком.

— Самая лучшая должность — сменный капитан-сменный механик, — шутит он. — Если что не так с судном — виноват механик, если что случилось в рейсе — виноват капитан. А со сменного какой спрос? Капитаном быть, конечно, намного ответственнее: отвечаешь и за теплоход, и за груз, и за людей, которые с тобой работают. Ты ведь



их в рейс взял, тебе, случись что, потом в глаза их родным смотреть...

Чтобы не было стыдно смотреть в глаза родным, команда должна быть слаженной, как единый организм. У Сергея Коновалова на РТ-725 экипаж подобрался именно такой. Вместе они покоряют реки уже десять лет. Механик-сменный капитан Андрей Белоусов, второй помощник капитана-второй помощник механика Николай Якунин, повар Марина Белоусова, третий помощник капитана-третий помощник механика Артем Дуркин, третий помощник капитана-третий помощник механика Александр Гирфанов — коллектив давно стал единым целым. Знают все заботы друг друга, помогают чем могут. Еще бы, вместе проводят времени больше, чем с семьей! Тем более что РТ-725 обычно одним из последних уходит на межнавигационный ремонт.

— До ноября ходим в рейсы, а уже в марте выходим лед ломать, — объясняет капитан Коновалов.

Лед ломать доверяют не каждому — здесь нужно, чтобы на плечах была трезвая голова, а за спиной — огромный опыт. У Сергея Владимировича его в избытке. За то и получал не раз грамоты — и от руководства компании, и от администрации города. Его портрет висит на Доске почета Ленинского района Томска, а дома хранится знак «За безаварийную работу на речном транспорте».

Остальные не выдерживают

Простой с виду значок говорит о многом. И прежде всего — о профессионализме, ведь вести судно приходится в самых разных, далеко не всегда благоприятных условиях. Туманы, снег, высокая волна — при-

рода порой словно ставит себе цель сбить с пути, в очередной раз доказать, что человек — лишь игрушка в ее руках. Покоряется не каждому: только тем, кто не боится трудностей и действительно любит свое дело. Остальные не выдерживают, уходят.

— Недавно электромеханик вышел на пенсию, моторист тоже достиг пенсионного возраста, но замены им пока не вижу, — признается Сергей Владимирович. — Конечно, приходят ребята из техникумов. Но из 20 хорошо, если 2-3 останутся на флоте. Я их сразу узнаю — глаз уже наметанный. Но и тех, кто уходит, понять можно: работа у нас непростая, и условия не всегда комфортные, и самое главное — почти всегда вдали от дома, от родных.

Самому капитану с семьей повезло:

МНЕНИЕ

Иван Буховец,
начальник службы перевозок и движения флота:

— О Сергее Владимировиче могу сказать только хорошее, это очень ответственный и инициативный человек. Он у нас в основном работает на самых сложных направлениях, самые трудные, опасные работы доверяем именно ему, потому что опыт у него огромный. Так, уже лет 15 весной мы ставим его на ледоход лед ломать. И всегда можем быть уверены, что он все сделает как надо. И Сергею Владимировичу не надо говорить, что он опять не с ней, а на реке. — Мальчишки ведь почти без меня росли, их воспитание — ее заслуга. То, что не успел сделать с детьми, можно было бы наверстать с внуком — тому сейчас три года. Но посвятить себя малышу полностью пока некогда: хоть и исполнилось Сергею Владимировичу в апреле 50 лет, и до пенсии, казалось бы, немного осталось, бросать работу он не намерен. — Если здоровье не подведет, то еще поработаю, — говорит капитан. Остаётся пожелать, чтобы здоровье не подводило его еще долгие годы, иначе где же искать таких... с горящими глазами.

— Жене Виктории награду нужно выдать за терпение, — говорит он. Она и двух сыновей воспитала, и в доме уют поддерживала, и никогда не жаловалась, что мужа нет рядом, что он опять не с ней, а на реке. — Мальчишки ведь почти без меня росли, их воспитание — ее заслуга.

То, что не успел сделать с детьми, можно было бы наверстать с внуком — тому сейчас три года. Но посвятить себя малышу полностью пока некогда: хоть и исполнилось Сергею Владимировичу в апреле 50 лет, и до пенсии, казалось бы, немного осталось, бросать работу он не намерен.

— Если здоровье не подведет, то еще поработаю, — говорит капитан. Остаётся пожелать, чтобы здоровье не подводило его еще долгие годы, иначе где же искать таких... с горящими глазами.

Ася МАЛЮТИНА

Весомые задачи

Работа по проектированию причалов для тяжеловесного оборудования всегда была объектом особого внимания специалистов ЗАО «Сибречпроект». Проектирование причальных сооружений для сверхтяжелых нагрузок потребовало освоения специалистами института новых методов расчетов и применения усиленных причальных конструкций. О проектировании подобных сооружений рассказывает начальник отдела портов и гидротехнических сооружений ЗАО «Сибречпроект» Олег Шеходанов:

— Первый причал для выгрузки тяжеловесного оборудования был запроектирован для Новосибирского речного порта в 60-х годах прошлого века нашим институтом, бывшим в то время еще Новосибирским отделением Гипроречтранса.

Причал оборудован стационарным стреловым краном «Деррик» грузоподъемностью 100 тонн. На данном причале предусматривалась погрузка на суда тяжеловесного оборудования, предназначенного для доставки речным транспортом в районы Сибири и Крайнего Севера. В 70-е годы данное оборудование отгружалось для освоения нефтегазовых месторождений этих регионов. В настоящее время причал в основном используется для подъема судов с доковой массой до 100 тонн на межнавигационный отстой.

В последнее время тяжеловесное оборудование используется при освоении месторождений нефти и



газа, для строительства заводов по переработке углеводородного сырья в полимеры и криогенного природного газа с получением гелия и других компонентов для нефтехимии, атомных электростанций.

В 2006 году ЗАО «Сибречпроект» запроектировал причал для выгрузки сухогрузов, в том числе грузов в контейнерах массой до 40 тонн, машин и оборудования единичной массой до 100 тонн для освоения Талаканского месторождения нефти, расположенного в Ленском улусе Республики Саха (Якутия), в 250 км юго-западнее Ленска, в поселке Витим. В качестве перегрузочного оборудования использовались пор-

тальные перегрузочные краны «АИСТ» грузоподъемностью 32 тонны и «Витязь» грузоподъемностью до 80 тонн. Выгрузка оборудования массой 100 тонн выполнялась спаренной работой двух кранов с использованием траверсы балансира.

В 2000-х годах широкое распространение получили методы выгрузки крупногабаритного тяжеловесного оборудования (КТО) с использованием мобильных перегрузочных кранов большой грузоподъемности, а также накатным методом (методом РО-РО).

В 2009 г. для строительства Няганьской ГРЭС потребовалось

произвести выгрузку шести единиц (КТО). Масса самого тяжелого оборудования составляла 350 тонн. Местом разгрузки речных судов с КТО была избрана база ОАО «СУПТР-10», расположенная в г.п. Приобье, на левом берегу Аleshинской протоки Оби, на территории которой был построен специализированный причал ковшевого типа для выгрузки КТО накатным методом. Выгрузка была проведена бескрановым способом, с использованием автопоезда, состоящего из тягача и специальной платформы (трейлера), оборудованной системой изменения клиренса (самопоезда), по спланированному с допустимым уклоном съезду ковшевой акватории причала. Причал запроектирован как траншея с бортами в виде вертикальных подпорных стенок и судовой аппарели.

В 2016 году институтом выпущена документация на переоборудование причалов ООО «Тобольск-Нефтехим» для выгрузки КТО с использованием существующего 600-тонного мостового перегрузателя и мобильных кранов Liebherr.

В 2016 году ЗАО «Сибречпроект» приступил к проектированию причала для заезда оборудования для строительства Амурского газоперерабатывающего завода в Свободненском районе Амурской области на реке Зея. По данному проекту построен причал вертикального профиля, на котором в 2018 году произведена выгрузка тяжеловесного оборудования с максимальной массой единицы до 900 тонн (о строительстве это причала газета

«На вахте» писала в 2018 году).

По проекту ЗАО «Сибречпроект» в 2018 году на территории ремонтно-отстойного пункта (РОП) Томского РВПИЗ из речных судов произведена выгрузка КТО в количестве 10 единиц для Яйского НПЗ. Масса самого тяжелого оборудования составляла 115,95 тонны. Для возможности обеспечения выгрузки КТО бескрановым способом (методом РО-РО) было построено причальное сооружение откосного профиля, запроектированное в виде насыпи и выемки трапециевидальной формы с бортами откосного профиля.

В настоящее время институтом ведется проектирование причала на реке Лена для обеспечения приема с речного транспорта КТО, необходимого для строящегося завода в составе газохимического комплекса ООО «Иркутский завод полимеров» в г. Усть-Кут. Выгрузка 44 единиц КТО максимальной массой 635 тонн предусмотрена крановым способом с использованием спаренной работы двух гусеничных кранов типа Liebherr LR 1750/2 грузоподъемностью 750 тонн на причале вертикального профиля.

Учитывая политику государства в области дальнейшего развития нефтегазовой промышленности Российской Федерации, в том числе и в регионах Дальнего Востока, Западной и Восточной Сибири, на территориях которых проектирует ЗАО «Сибречпроект», работа по изучению новых технологий, конструкций и методов их расчета является перспективной и будет продолжаться.

ПОЗДРАВЛЯЕМ

В. А. Франка, генерального директора ООО «Бийский речной порт»

Уважаемый Виктор Александрович!

Примите самые теплые и искренние поздравления с днем Вашего рождения!

От всей души желаем Вам плодотворной работы, благополучия, успехов и реализации всех планов. Пусть всегда рядом будет всесторонняя поддержка родных и близких, коллег и друзей! Желаем Вам крепкого здоровья на многие годы, уверенности в настоящем и будущем, душевного спокойствия и благополучия. Пусть жизнь выводит Вас на новые высоты, открывая новые возможности и создавая благоприятные ситуации для их реализации! Мы ценим большой вклад, который Вы вносите в развитие отрасли внутреннего водного транспорта. Оставайтесь всегда оплотом и примером успешности и целеустремленности!

Коллектив ООО «Бийский речной порт»



Коллектив Сибирской буксирной компании поздравляет старшего крановщика КПЛ-926 Василия Смачного с 55-летием. Будь капитаном судьбы своей, штурвал держи в руках крепко. И даже штормовым ветрам не удастся сбить твой корабль с намеченного курса! Желаем стабильности в каждом дне. Пусть уходят в прошлое все неудачи и печали. Успехов, здоровья и семейного благополучия.

Поздравляем юбиляров мая!



ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Юрий Валентинович Кугаевский, главный специалист по транспортной безопасности БРВПиС
- Андрей Витальевич Никифоров, моторист-рулевой т/х «Путейский-89» БРВПиС
- Татьяна Валерьевна Елицур, главный специалист СППК

АО «Томская судоходная компания»

- Екатерина Сергеевна Свербеева, уборщик производственных и служебных помещений
- Вилли Владимирович Богданов, начальник службы безопасности судоходства и транспортной безопасности
- Михаил Васильевич Маласаев, электрослесарь по ремонту электромашин
- Олег Викторович Ромахин, дежурный по каравану отстойного пункта «Томск»
- Сергей Иванович Шелепов, слесарь по топливной аппаратуре берегового производственного участка
- Александр Викторович Иванов, капитан — сменный механик РТ-813
- Анатолий Владимирович Казанцев, моторист-рулевой РТ-725
- Сергей Александрович Дунаев, сменный капитан — сменный механик РТ-691
- Андрей Олегович Белоусов, механик — сменный капитан РТ-725
- Владимир Владимирович Черепанов, сменный капитан — сменный механик РТ-645

СГУВТ

- Нина Ивановна Вторушина, уборщик служебных помещений
- Евгений Николаевич Лоскутов, советник при ректорате
- Вячеслав Михайлович Болдырев, доцент кафедры Экономики транспорта и финансов
- Вера Александровна Шарутина, доцент кафедры Сопротивления материалов и подъемно-транспортных машин
- Ирина Александровна Молоцко, специалист по учебно-методической работе УМО

ООО «Грузовой терминал Обь»

- Алексей Александрович Петров, главный энергетик

ООО «Бийский речной порт»

- Ирина Анатольевна Подаль, приемосдатчик груза — кладовщик

В №4 газеты «На вахте» в статье «Первые среди лучших» допущена ошибка. Должность Василия Смачного — старший крановщик КПЛ-926. Приносим свои извинения.

Пошёл в речники благодаря рекламе

Когда-то в речники Виктора Курмыгина заманил мастер из речного училища. Приехал в алтайскую деревню, рассказал школьникам, как здорово работать на теплоходе, и уехал. Спустя годы Виктор вспомнил этот рассказ и умчался в Моряковку покорять речные просторы.

К тому времени Виктор Курмыгин окончил восемь классов средней школы, так что ему был прямой путь в профессиональное техническое училище №4, где еще со времен ВОВ готовили кочегаров, мотористов, сварщиков, газорезчиков, судоводителей, механиков. Он решил учиться на судоводителя-помощника механика. Там же, в училище на практике, впервые пошел в навигацию. Да так понравилось, что после армии решил продолжить учебу и поступил в Новосибирское высшее командное речное училище им. Дежнева. Уже окончив его, устроился работать в Западно-Сибирское речное пароходство. С тех пор его домом навсегда стала Моряковка: здесь он женился, здесь появились на свет его дети, сюда он возвращается из каждого плавания. Но и родные места не забывает: каждый год приезжает в родную деревню — пройтись по местам детства, повидать знакомых, купить вкуснейший алтайский мед.

Сложилась не только личная жизнь, но и карьера: — Был практикантом, потом мотористом. Потом капитан Виктор Евсеичев назначил меня третьим штурманом, — рассказывает Виктор Александрович. — Через два года он же подал документы, чтобы назначить меня вторым штурманом-вторым помощником механика. Я и сам не ожидал. А сейчас работаю механиком-сменным капитаном теплохода РТ-673 Сибирской буксирной компании. От моей работы зависит

техническое состояние судна, вся его работа — этим все сказано.

В этот межнавигационный период работы на РТ-673 у Виктора Александровича было немного: дефектация показала, что необходим лишь текущий ремонт теплохода. А вот в прошлом году отдохнуть не пришлось: на теплоходе тогда проводили большой ремонт — перебрали все двигатели, установили новые детали. В Сибирской буксирной компании техническому состоянию флота уделяют пристальное внимание, так что такой объем работ — не редкость. При этом Виктору Курмыгину нынче пришлось приводить в порядок не только свой теплоход — руководство компании привлекало его к межнавигационному ремонту других судов. Он для всех как палочка-выручалочка: всегда можно быть уверенным, что этот специалист справится с любой неполадкой.

— Виктор Александрович работает в нашей компании уже более десяти лет, — рассказывает директор Сибирской буксирной компании Михаил Тарыгин. — Нередко мы привлекаем его к ремонту других судов, потому что знаем: он всегда готов помочь, ни от какой работы не отказывается. Опыт у него огромный, а еще важно, что это самостоятельный человек — над ним не нужно стоять и указывать, что делать, сам понимает, как действовать, чтобы достичь лучших результатов. Межнавигационный ремонт закончили в кратчайшие сроки и уже в конце апреля вышли в рейс. Он в этот раз оказался долгим.

— Сейчас уже возвращаемся, поднимаемся в Новобибеево. А ходили в Нижневартовск. Вышли 24 апреля в рейс, но шли со льдом, так что получилось долго, — говорит Виктор Александрович. — В верхах-то уже чисто было, когда вышли, а потом лед догнали и ждали, пока он пройдет.



От работы Виктора Курмыгина зависит техническое состояние судна

Но когда рядом друзья, ждать не скучно. А экипаж РТ-673 сдружил давно. С командиром судна Виктором Муравьевым Виктор Курмыгин работает едва ли не с первых своих дней в Западно-Сибирском пароходстве. Вместе работали на двухтысячнике, вместе позже пришли в Сибирскую буксирную компанию. Вернее сказать, именно благодаря Виктору Муравьеву его друг оказался на РТ-673.

— Мы когда-то вместе работали на двухтысячнике. А потом так получилось, что Виктор на берег ушел. И вот, когда я пришел в Сибирскую буксирную компанию, то о нем вспомнил, позвал к нам в экипаж, — рассказывает Виктор Николаевич. — С тех пор мы вместе работаем. Конечно, давно стали друзьями, но главное — с ним и работать очень комфортно. У него

золотые руки, мы знаем: случись что — Виктор Александрович все починит, так что за техническое состояние теплохода можно не волноваться. Знаете, сегодня многие привыкли так работать: если сломалось что-то, то сидят ждут новые детали. А он не такой: нет новой детали — придумает, что сделать со старой, чтобы она еще послужила. Умеет не только по шаблону работать, но и головой думать. С ним мне спокойно: я всегда знаю, что если он на вахте, то можно расслабиться — настолько это опытный, трезвомыслящий и ответственный человек, что я ему как себе доверяю.

Накануне навигации-2019 В.А. Курмыгин награжден знаком «Капитан судна»

Ася МАЛЮТИНА

Навсегда в памяти коллег и близких

21 мая 2019 года на 93-м году жизни скончался Алексей Николаевич ЕРШОВ.

Ветеран войны и труда, Алексей Николаевич прожил долгую и трудную жизнь. Испытал голод и холод, не раз смотрел смерти в лицо, полил своей кровью венгерскую землю, «прошагал пол-Европы, пол-Земли», посмотрелся и настрадался. Восемь лет своей жизни он посвятил военной службе и защите Отечества, а 60 лет — труду.

Алексей Николаевич Ершов родился 3 марта 1926 года в с. Абрашино Ордынского района Новосибирской области в многодетной семье, где было 12 детей. Еще до войны начал трудиться конюхом. А в 18 он уже воевал. В боях за Будапешт был ранен множеством мелких осколков, но, истекая кровью, продолжал бой наводчиком 120-миллиметрового миномета. За этот бой сержант Ершов был награжден медалью «За отвагу».

После окончания войны служил еще до 1950 года. После службы закончил вечернюю школу, заочно

Новосибирский речной техникум. Получив два диплома — техника-судоводителя и техника-судомеханика, — он на всю жизнь связал себя с рекой и речным флотом. Пять лет трудился на пароходе «Энгельс», пройдя путь от рулевого до первого штурмана. Потом долгие годы был капитаном теплохода «Путевой мастер». Значительную часть трудовой деятельности Алексей Николаевич Ершов был прорабом путевых работ и, оформив пенсию, он еще до 73 лет трудился инженером по обставке.

Находясь на заслуженном отдыхе, он вел активный образ жизни: являлся председателем совета ветеранов Новосибирского РВПиС, членом ветеранского совета Железнодорожного района, вел военно-патриотическую работу в школах.

Ветераны, коллеги, его ученики запомнят его как активного и неравнодушного человека. Главным в его жизни, оценкой и мерилом был труд. Алексей Николаевич внес большой вклад в становление и развитие отрасли, и его добрые дела сохраняются в памяти речников.