

«Лифт» между рекой и морем



■ 27 июня 1957 года введен во временную эксплуатацию судоходный трехкамерный шлюз.

стр. 2

Молодых специалистов ждут



■ В СГУВТ стартовала приемная кампания 2022 года. Бюджетных мест стало больше.

стр. 3

Стратегия развития транспорта

В Новосибирске с 22 по 24 июня прошел IX Международный Сибирский транспортный форум, на который собрались более 5 тысяч участников.

В мероприятии приняли участие представители федеральных и региональных органов государственного управления, руководители профильных отраслевых союзов и ассоциаций, крупных отечественных транспортных компаний, предприятий машиностроения, дорожно-строительного комплекса.

Министр транспорта и дорожного хозяйства региона Анатолий Костылевский сообщил, что в предыдущий раз Сибирский транспортный форум проходил в 2019 году.

В этом году на мероприятии обсуждали важные для развития отечественной транспортной отрасли вопросы цифровизации и импортозамещения, обеспечения безопасности и внедрения новейших технологий. Также рассматривали вопросы по развитию основных видов транспортного сообщения и строительства инфраструктуры, реализации потенциала логистического комплекса Сибири, цифровую трансформацию в регионах и другие темы.

Большой блок мероприятий был посвящен развитию авиации в стране до 2030 года: темы касались выпуска беспилотных летательных аппаратов и воздушных судов отечественного производства, реализации проектов в области развития аэродромной и аэропортовой инфраструктуры. Рассматривались вопросы, которые касались развития речного водного транспорта. Все мероприятия сопровождались онлайн-трансляцией. Впервые за всю историю форума работала онлайн-студия в Москве с дополнительной возможностью подключения спикеров.

Особое внимание на форуме было уделено проектам развития коммерческого транспорта, импортозамещения, в том числе вопросам обеспечения необходимыми запчастями и оборудованием. Рассматривались вопросы развития науки и подготовки кадров для транспортной и дорожной отраслей.

В дни Сибирского форума проходила ставшая традиционной специализированная выставка транспортно-логистических услуг, коммерческого транспорта и спецтехники. На выставке были представлены передовые решения в области развития транспортной отрасли, пассажирских и грузовых перевозок, логистических услуг, цифровизации.

Кроме того, в программу выходного дня форума включили традиционное зрелищное мероприятие — Кубок губернатора Новосибирской области по дрифту.

На вахте

речники Обского бассейна №6 (64)

Газета для работников водного транспорта. Издается с 1931 года

27 июня 2022 года

Научить профессии и патриотизму



Студенты спели гимн РФ

Томская судоходная компания сотрудничает с областным государственным бюджетным профессиональным образовательным учреждением «Каргасокский техникум промышленности и речного транспорта».

Студенты техникума ежегодно проходят практику на судах Томской судоходной компании: договор по подготовке специалистов для речного транспорта был заключен в 2008 году. Учебное учреждение вошло в состав Обского филиала Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта.

Сейчас здесь обучаются по специальностям среднего профессионального образования: судовождение, техническое обслуживание и ремонт двигателей, систем агрегатов автомобилей. Получают профессии: повар, кондитер, сварщик ручной и частично механизированной сварки (наплавки), мастер по ремонту и обслуживанию автомобилей.

Ежегодный плановый набор техникума — 75 студентов, из них 25 — на специальность среднего профессионального образования «Судовождение».

Также проводится профессиональное обучение по коротким программам по профессиям: моторист-рулевой, повар судоходной, матрос.

Ежегодно формируются заявки от Томской судоходной компании и других крупных компаний, а также малого бизнеса для прохождения производственной практики студентов. Как правило, большая часть выпускников затем остаются работать на тех же предприятиях. Высокий процент выпускников по специальности «Судовождение» трудоустроиваются у партнеров в АО «Томская судоходная компания», ИП Черных В.Г., ИП Косых И.А.

Заместитель директора Александр Игнатов рассказал, что в техникуме внедряются информационно-коммуникативные технологии, которые позволяют повышать знания педагогических работников, дают им возможность создавать медиауроки, электронные книги, электронные портфолио, формировать банк собственных мультимедийных образовательных ресурсов, проводить видеоконференции.

— В 2022 году в рамках нацпроекта «Образование» планируется открыть две лаборатории для создания и внедрения в

техникуме цифровой образовательной среды, оснащенной современным оборудованием.

Каждый год наши студенты принимают участие в популярном на сегодняшний день конкурсе «Молодые профессионалы» WorldSkills Russia по трем компетенциям: «Сварочные технологии», «Поварское дело», «Эксплуатация грузового речного транспорта».

Руководство Томской судоходной компании оказывает спонсорскую помощь в оснащении материально-технической базы техникума. Планируется к новому учебному году поставить судовой двигатель для отработки практических навыков студентов.

Но руководство и преподаватели считают, что важно не только дать знания по профессии, но и научить любить свою страну, Родину. Особое внимание уделяется работе по патриотическому воспитанию молодежи, которая находит отклик у молодых людей. Накануне Дня России спели гимн нашей страны многие студенты и преподаватели, хотя никого не принуждали участвовать в этой всероссийской акции. Студенты работают волонтерами, участвуя в «Снежной вахте»: помогают

одиноким пожилым людям и инвалидам чистить дворы от снега. Многие увлекаются спортом. На всероссийских конкурсах ЗОЖ, Литературной гостиной, посвященной Победе в Великой Отечественной войне, они заняли призовые места.

— В мае мы провели уроки, посвященные подвигам врачей, которые в 1941–1945 годах спасали жизни солдатам, офицерам и военнопленным, — рассказала начальник отдела по воспитательной работе Надежда Начигина. — Ведь не секрет, что немало молодежи оказалось под влиянием иностранных активистов. Мы провели единый урок, на котором рассказали о геноциде советского народа со стороны гитлеровских войск в годы войны. Организовали внеклассные часы, на которых вспомнили героизм солдат и офицеров Великой Отечественной войны и подвиги наших военных на Украине во время специальной операции. Был отдельный урок о фейках, в которых сообщают ложь о наших военных, а также о влиянии антироссийских санкций на российскую экономику. Наша страна выстояла в них, и победа будет за нами!

«Лифт» между рекой и морем



Коллектив сооружения обеспечивает постоянную готовность безопасного судопропуска

Поздравляем!

Коллектив Федерального бюджетного учреждения «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» поздравляет вас с Днем работников морского и речного флота!

Этот день давно стал для нас символом любви и преданности выбранной профессии. Сильный и надежный флот помогает нашей стране идти вперед, открывать для себя новые горизонты. Русский историк IX века Василий Ключевский подчёркивал: «Река воспитывала в русском человеке дух предприимчивости, заставляла размышлять, сблизжала разбросанные части населения, приучала чувствовать себя членом общества...».

Для непосвященных выбранный нами путь кажется наполненным романтикой и приключениями. Это так. Кто не работал «на воде», не видел с борта судна закаты и рассветы, не чувствовал силу волн и свежесть ветра, тот до конца не поймет всю красоту и величие Сибири. Но еще водная стихия ежедневно требует от нас выносливости и силы, умения принимать решения и готовность прийти коллегам на помощь.

Речной флот переживал за свою историю разные времена, но речники всегда оставались людьми, верными своему делу. Недаром мы с гордостью можем говорить о целых династиях наших коллег. Наша особая признательность и низкий поклон — ветеранам отрасли. Ваша преданность профессии заслуживает уважения, является образцом для подражания.

Особая благодарность тем, кто восстанавливая страну, в рекордные сроки создавал такие уникальные гидротехнические сооружения, как Новосибирский судоходный шлюз, аналогов которому до сих пор нет за Уралом.

Сердечные слова благодарности за добросовестный труд — работникам флота, портовикам, судостроителям, береговым работникам, аварийно-спасательным службам, преподавателям учебных заведений, ученым. Ваш опыт, высокий профессионализм и творческий потенциал обеспечивают надежную работу в море и на реке, позволяют строить новые высокотехнологичные суда, готовить квалифицированные кадры.

Хотим пожелать вам, уважаемые коллеги, чтобы взаимовыручка и уверенность в своих силах была подспорьем в любом начинании. Крепкого здоровья, вам и вашим близким! Оптимизма, новых свершений и побед!

В этом году Новосибирскому судоходному шлюзу — 65 лет. В 1950-х годах человек подчинил себе Обь: в Новосибирске построили ГЭС, обеспечив надежное снабжение электроэнергией огромного региона.

Перепад высот между образовавшимся водохранилищем и рекой составил 20 метров. Поскольку Обь — это еще и стратегический транспортный путь, необходимо было предусмотреть возможность перемещение по нему флота, как грузового, так и пассажирского. Эту функцию взял на себя Новосибирский шлюз.

Уникальное сооружение — судоходный трехкамерный шлюз — было введено во временную эксплуатацию 27 июня 1957 года, а 1 октября 1961-го — уже в постоянную. Благодаря этому перевозка грузов по Оби не замкнута в пределах территории одного региона: суда свободно курсируют по всему руслу Оби от Барнаула до Салехарда. В основном это грузовые суда, транспортирующие песок, щебень и гравий.

В состав судоходного комплекса входят шлюз с причальными сооружениями в верхних и нижних подходах, верхний и нижний подходные каналы, дамба-мол, оградительная дамба, правобережная и левобережная дамбы нижнего подходного канала, правобережная оградительная дамба (Ельцовская). Общая длина шлюза составляет всего 553 метра. Но если считать весь путь судов, маршрут путешествия из моря в реку растягивается на 7,6 км.

Шлюз расположен в пойме водохранилища, на правом берегу реки Оби, несколько ниже створа гидроузла Новосибирской ГЭС, вместе с которой составляет единый комплекс гидротехнических сооружений, имеющих разный отраслевой профиль — энергетика и транспорт. По сути, шлюз — это огромных размеров «лифт», который помогает судам преодолеть перепад уровней акватории водохранилища и реки. Предусмотрена целая система «адаптации». Это комплекс верхнего бьефа, в первую очередь — аванпорт — акватория, защищенная от волнений моря искусственной оградительной дамбой и дамбой-молом

длиной 1250 метров. Отсюда, из спокойной гавани, суда направляются в подходный канал, где, пришвартовавшись, ожидают своей очереди в первую камеру шлюза.

Сердце шлюза

Верхний подходный канал (ВПК) имеет форму перевернутой трапеции и вытянут прямой линией на 357 метров. Ширина по дну — 47 метров. Одновременно в нем могут быть пришвартованы несколько судов, в зависимости от их размеров.

На участке между причальной стенкой и верхней головой шлюза верхний подходный канал пересекает поворотный железнодорожный мост. Перед шлюзованием сооружение «прячется» в свою береговую нишу, совершив разворот на 113 градусов. При этом движется эта 290-тонная машина достаточно быстро: через 10 минут подход к воротам шлюза уже свободен.

Из верхнего подходного канала судно добирается до первой головы шлюза, самой мощной и высокой. Именно головы — всего у шлюза их четыре, и каждая состоит из двух башен.

Верхняя голова — сооружение по типу дока — возведена из монолитного армированного бетона, который придает конструкции максимальную прочность с учетом неблагоприятных и агрессивных внешних условий и вероятности колебания грунтовых масс. Верхнюю голову венчают две 4-этажные башни, в их тела «защиты» механизмы ворот — аварийно-ремонтных и основных. Первые в случае планового ремонта или экстренной ситуации могут подниматься на 9,2 метра и полностью перекрывать вход в шлюзовую камеру. Вторые (основные) используются для сдерживания подпорного уровня Обского моря. Когда они поднимаются, верхняя камера шлюза наполняется водой.

Сердце шлюза — это центральный пульт управления, находящийся в левой башне верхней головы шлюза. Это своего рода капитанский мостик. Все процессы автоматизированы. Пульт входит в единую систему управления технологическим процессом судопропуска. В пультовой сводится вся информация о про-

цессе в режиме реального времени. Перед глазами вахтенного — схема уровней воды при последовательном наполнении и опорожнении камер, другие технические документы. В случае отклонения от нормативов, процесс шлюзования оперативно корректируется.

Из пультовой команды поступают к основным механизмам. Кажется, каких нечеловеческих усилий стоит сдвинуть хоть на полмиллиметра ворота шлюза, по высоте сравнимые с пятиэтажным домом! Но манипулирование этой многотонной громадой из металла происходит с пульта одним нажатием клавиши.

Средние головы шлюза (ГСШ1 и ГСШ2) имеют одинаковую конструкцию докового типа. Башни каждой из голов являются анграми для механизмов ворот — третьих и четвертых по счету. Ворота двух средних голов предназначены для сдерживания напора воды, возникающего из-за разницы уровней в камерах шлюза при прохождении судов. Камеры шлюза, как три водных лифта, помогают судам преодолевать разницу уровней в верхнем и нижнем бьефах.

Нижнюю камеру шлюза ограничивает последняя пара ворот (основные двусторчатые и ремонтные). Они нужны для сдерживания напора, возникающего из-за разницы уровней воды в нижней камере и нижнем бьефе при наполнении камеры. Пройдя третью камеру, судно наконец встает на одну ступень с Обью и попадает в нижний бьеф — искусственный подходный канал, огражденный тремя дамбами. Нижняя часть канала выходит в правый рукав Оби. Путешествие из моря в реку закончено! А если надо попасть из реки в море, то очередность выравнивания уровней воды в камерах будет прямо противоположной.

Из поколения в поколение

Штатная численность шлюза — 33 специалиста, благодаря которым обеспечивается постоянная готовность безопасного судопропуска. Многие работают здесь десятки лет, опытные наставники передают свои знания молодым. Примерно 80 про-

центов персонала шлюза — выпускники Новосибирской государственной академии водного транспорта. Взаимодействии ФБУ «Администрация Обского БВП», подразделением которого является Новосибирский шлюз, со СГУВТ активно развивается в области подготовки новых кадров.

15 лет назад на шлюзе открылся музей, заботливо созданный руками самих работников. В экспозиции представлены оборудование, инструменты, приборы, которые эксплуатировались в разные годы. Раритеты в превосходном состоянии. Представить устройство Новосибирского шлюза можно с помощью трехмерной модели — миниатюра дает представление о движении судов от аванпорта через камеры шлюза к нижнему подходному каналу. Со стендов смотрят герои далекого и близкого прошлого: строители, эксплуатационники, ветераны войны и труда, которые в экстремальных условиях Сибири всего за 5 лет возвели уникальное сооружение и обеспечили его безаварийную работу.

Есть и своя Аллея Ветеранов, заложённая в честь 60-летия гидрооснащения. Посадка голубых елей и закладка мемориального камня стали знаковым событием в 2017 году, когда приступили к масштабной реконструкции.

В 2020 году, в преддверии 75-летия Победы, на шлюзе был открыт памятник речникам Обского бассейна. С тех пор для коллектива ФБУ «Администрация Обского БВП» стало традицией проводить торжественный сбор 9 мая у монумента.

Чтобы и дальше еще много лет верой и правдой служить реке, на шлюзе запланирован капитальный ремонт дамбы-мола. В январе 2021 года был заключен госконтракт на выполнение инженерных изысканий и подготовку проектной документации. Непосредственно к строительно-монтажным работам планируется приступить в 2024 году. Аналогичный проект будет реализован на поперечной дамбе в аванпорте шлюза. В рамках федеральной адресной инвестиционной программы 2023-2027 годов будут реконструированы приводы водопроводных галерей.

Молодых специалистов ждут

20 июня в Сибирском государственном университете водного транспорта стартовала приемная кампания. В этом году прием первокурсников увеличен.

Подразделения и филиалы СГУВТ, которые находятся в двух крупных федеральных округах России, смогут принять на все формы обучения ВО и СПО почти 3,5 тысячи человек.

С каждым годом в университете увеличивается количество бюджетных мест. По сравнению с 2021 годом, прием на бюджет по программам высшего образования очной формы обучения вырос на 6% и составил 925 мест. Самый большой прирост бюджетных мест по сравнению с прошлым годом — в Омском филиале: здесь контрольные цифры приема по программам высшего образования очной формы обучения выросли на 23%. Все будут трудоустроены: у компаний региона есть высокая потребность в молодых специалистах плавсостава.

Значительно (на 50%) увеличилось количество бюджетных



У компаний высокая потребность в молодых специалистах

мест на направлении «Информационные системы и технологии» (профиль: «Проектирование информационных систем и их компонентов»).

В СГУВТ в этом году открылось новое направление обучения: «Водные пути, порты и гидротехнические сооружения», где предусмотрено 25 бюджетных мест.

При этом некоторые профили направления «Кораблестроение, океанотехника и систематика объектов морской инфраструктуры» значительно снизили чис-

ло мест для абитуриентов с возможностью бесплатного обучения.

Стабильно по наличию бюджетных мест удерживает позицию среднее профессиональное образование. В этом году на направлениях СПО очной формы обучения предусмотрено 975 мест. Также выделена специальная квота в соответствии с указом Президента РФ от 9 мая 2022 года № 268 «О дополнительных мерах поддержки семей военнослужащих и сотрудников некоторых федеральных государственных органов».

Приемная кампания 2022 года может стать такой же сложной, как и прошлая. И связано это в первую очередь с отменой второй волны зачисления, когда у абитуриентов не оставалось второго шанса на поступление в вуз. Сейчас ситуация аналогичная, а это значит, что в регионах, в том числе и в Новосибирской области, на фоне растущего количества бюджетных мест в учебных заведениях снова будут предприниматься экстраординарные меры для закрытия контрольных цифр приема.

Пустые тарелки, значит вкусно!

Хорошее настроение и работоспособность экипажа теплохода во многом зависит от вкусной и сытной еды — в этом уверена повар РТ-673 ООО «Сибирская буксирная компания» Ольга Ситкина.



Попала на речной флот Ольга Николаевна благодаря мужу, с которым познакомилась молодой девчонкой. Стали встречаться, поженились и с тех пор стараются надолго не расставаться. Молодая семья переехала в Моряковский Затон, где родился сын. Супруг тогда работал на Северном флоте.

— Мы с сыном приехали к Володе в 2002 году в навигацию в гости и остались — меня взяли поваром, — вспоминает Ольга Николаевна. — Сначала я переживала, ведь специального образования не было, а кормить нужно было 20 человек. Муж ободрил: «Ты ведь умеешь вкусно готовить». Я успокоилась и правда, все получилось. Главный критерий качества моей работы — пустые тарелки.

Навигации на севере запомнились сильными штормами, а лето там длится лишь неделю. Когда мы были в вахтовом поселке Варандей, я заметила, что там нет ни мух, ни комаров.

Ольга Николаевна рассказала, что тщательно составляет меню, уделяя особое внимание разнообразию. Флотские иногда просят приготовить манты или пельмени, и она рада побаловать их. Лепит сама, делая фарш из говядины, свинины, добавляя лук.

— Честно говоря, я очень люблю рыбу, — признается повар. — Знаю много вкусных рецептов, но и другие блюда стараюсь готовить, как для своей семьи. А здесь

ведь и правда моя семья: капитан — супруг Владимир Васильевич Ситкин, первый штурман — Денис Ситкин, сын мужа от первого брака, и остальные члены экипажа тоже как родные, ведь мы все вместе уже несколько навигаций.

Экипаж на теплоходе — пять человек, поэтому подъем у повара в шесть часов 30 минут. В начале своей трудовой деятельности ей приходилось вставать в пять утра, чтобы накормить большую команду. Ольга Николаевна помнит дни рождения всех членов экипажа, тогда она печет торт, чтобы был праздник. У нее самой 19 июня тоже был день рождения. Скромно отметили без алкоголя (во время навигации — сухой закон), но все равно весело, с шутками и смехом.

У Ольги Николаевны был перерыв на несколько лет в трудовом стаже после рождения дочери. А супруг все спрашивал: «Когда уже

на работу вернешься?». Она, смеясь, отвечала: «Вот когда ты станешь капитаном, тогда и вернусь!».

— Так случилось, что несколько лет назад Владимира и правда назначили капитаном, вот и пришлось мне отвечать за свои слова, — шутит Ольга Николаевна, — снова выходить в навигацию. Если честно, мне нравится моя работа на речном флоте.

— Главное, чтобы все были здоровы и мирное небо над головой, — говорит она. — А еще хочется когда-нибудь снова побывать в стране улыбок, теплого моря, морепродуктов и чудесных фруктов — Тайланде.

Поздравляем!

Ольгу Николаевну с днем рождения!
Пусть у нее все будет хорошо и в семье, и на работе. И все мечты сбываются!

Новости навигации

В этом году навигация в Северном речном пароходстве проходит под знаком доставки на Ванкорское месторождение Красноярского края труб.

- Пароходство заключило соответствующий контракт с ООО «Синарастройкомплекс». В подразделении пароходства Лабытнанги приняли и разгрузили более 400 железнодорожных вагонов и спецплатформ с трубами. Три тысячи труб загрузили на баржи, составы пошли на Ямбург. Флот пароходства будет доставлять груз в Енисейский залив для строительства объектов арктической инфраструктуры в Ванкорском кластере Красноярского края.
- В первый рейс из Томска вышел буксир-толкач РТ-678 (капитан — Александр Юрченко). Как сообщил главный диспетчер по флоту Северного речного пароходства Алексей Чернов, две баржи теплохода на реке Васюган загрузят лесоматериалами для доставки в Новосибирск и Томск.
- Буксир-толкач ОТ-2047 (капитан — Сергей Шенфельд) ведет по Оби состав из четырех барж, груженных щебнем. Маршрут каравана: из Лабытнанги (ЯНАО) — в Сургут (ХМАО).
- Буксир-толкач РТ-420 (капитан — Виктор Адамков) и теплоход РТ-815 (капитан — Валерий Языков) доставили составом из трех барж щебень до поселка Пойковского в Нефтеюганском районе ХМАО.

- На пути следования в поселок Новобибицево Новосибирской области — буксир-толкач РТ-602 (капитан — Сергей Налетов) с порожними баржами. Там их загрузят щебнем, который нужно доставить в село Александровское, Нижневартовск, Стрежевой.
- Танкер-химовоз «Курчум» (капитан — Игорь Храпов) вышел из города Мегион (ХМАО) с дизтопливом и доставил его в обособленное подразделение СРП-Ямал Лабытнанги, по пути следования осуществив бункеровку флота теплохода ОТ-2047 и плавкрана КНГ-72. Теплоход готовится к рейсу в Ямбург — Салмановское НГКМ, чтобы доставить метанол. Танкеры «Курчум» и «Алтай» — уникальные суда, которые возят метанол и нефтепродукты в труднодоступные нефтегазовые месторождения.
- Оперативное дежурство в районе Сургута несет экипаж танкера-химовоза «Алтай» (капитан — Валерий Владимиров). В составе с наливной баржей ТК-573 танкер проводит бункеровку теплоходов.
- В первый рейс после планового ремонта из Лабытнанги вышел буксирный теплоход «Механик Красоткин» (капитан — Сергей Башкуров). В караванном составе — четыре баржи со щебнем, которые нужно доставить в Сургут.
- Экипаж сухогрузного теплохода «Сормовский-3063» прибыл из Санкт-Петербурга в турецкий порт Измир, доставив на борту лесоматериалы.



Более трех тысяч труб флот АО СРП доставит в Ванкорское месторождение

ЭКОНОМИЯ ПЛЮС ЭКОЛОГИЯ

Энергетическая система порта — это его кровеносные сосуды, поэтому если произойдет сбой, все просто остановится.

С приходом в Бийский порт главного энергетика Евгения Трушина началась модернизация всей системы и оборудования, которое досталось в наследство еще от советских времен. Хотя это обходится недешево, руководство на это пошло.

— Можно просто поддерживать работоспособность порта, — говорит директор Виктор Франк, — но мы решили пойти по пути обновления. Евгений Анатольевич подготовил проект с обоснованием сметной стоимости. Но все сразу воплотить в жизнь было очень сложно, поэтому решили делать преобразования постепенно. Меняя устаревшее во всех смыслах оборудование на современное, получаем экономии. Важна и экология.

В первую очередь в порту заменили все, что необходимо для обеспечения пожарной безопасности. Затем началась вторая волна обновления.

— Передо мной стояла задача улучшить электроснабжение порта, обновить электроустановки судов и плавучих кранов, — рассказал главный энергетик. — Лампы накаливания заменили на энергосберегающие светодиодные. При-

чем не только в помещениях, но и на территории порта, которая раньше освещалась лампами мощностью 700–1000 Вт. Сейчас счета за электроэнергию организации приходят во много раз меньше.

На судах тоже есть энергетические системы и, конечно, лампы. Раньше за сезон они перегорали десятками.

— Мы полностью отказались от ртути содержащих источников света, которые, как известно, оказывают тяжелое влияние на экологию, — подчеркивает главный энергетик. — Также на судах и плавкранах началась замена старых дизелей на современные, которые более экономные и экологичные по выхлопу отработанных газов.

Евгений Анатольевич рассказал, что есть и проблемы.

— К сожалению, в нашу страну после ввода санкций поступление импортных прекартилось, — пояснил он, — а в России осталось мало предприятий, которые выпускают необходимое оборудование. У единственного завода, который производит трансформаторы, очередь на покупку его продукции на полгода вперед! Китай тоже не может заполнить эту нишу. И хотя основное мы успели закупить и поменять, но хочется продолжить модернизацию. Будем искать выход из сложившейся ситуации.



Обновляется оборудование в том числе и на судах

Перед каждой навигацией все суда проходят проверку и ремонт. Флоту уже более 30 лет, поэтому бывает, что летом то на одном, то на другом судне выходит из строя электрика. И тогда приходится ехать в командировку. Нередко в путь отправляется электрик-монтер Игорь Солобуев — правая рука главного энергетика порта.

— Это грамотный и ответственный специалист, — говорит Евгений Анатольевич. — Он знает схему электроснабжения и всю технику. К работе, которую делает, я уверен, никаких претензий не будет. В сложных случаях мы работаем вместе.

Дефицит кадров на речном транспорте касается не только флотских, но и специалистов по электрике.

— Очень жаль, что после обучения мало специалистов остается на флоте, — сетует директор Бийского порта Виктор Франк. — А новому работнику, пришедшему со стороны, потребуется долгое время, чтобы изучить механизмы судов, порта. Каждого специалиста, который отработал несколько лет, а значит, досконально знающего свою работу, я ценю. Если происходит сложная ситуация в их жизни, чем могу, всегда помогу. Считаю, что отношения в коллективе должны быть человеческими.

Профилактика происшествий

Обское УГРН продолжает наращивать работу по профилактике происшествий на водном транспорте. Для этого теперь больше возможностей.

В мае 2022 года в Томский филиал Новосибирского линейного отдела Обского УГРН передан теплоход «Патрульный-4» для работы на Томском участке водных путей.

Сотрудники линейного отдела на теплоходе выезжают на контрольно-надзорные мероприятия: в рейды на реки Обь и Томь, профилактические визиты на объекты транспортной инфраструктуры, контролируют судоводную обстановку, выезжают на транспортные происшествия.

В Обском бассейне в этом году произошло два транспортных происшествия. В первом случае на мель сел состав судов в районе села Победа на Саргатском перекасте. Сейчас проводится расследование. Во втором случае столкнулись суда, работающие на паромной переправе «Поселок Спирино — Чингисы». Проводится расследование. По предварительным данным, грузоподъемность несамостоятельного паромы была превышена как минимум вдвое. Также выявлено, что суда не были освидетельствованы в установленный срок в Российском Речном Регистре. По результатам расследования будут приняты соответствующие меры реагирования.

Сотрудники Обского УГРН Ространснадзора в 2022 году провели 12 рейдов, два профилактических визита. Во время контрольно-надзорных мероприятий были выявлены нарушения обязательных требований, приняты меры по устранению и недопущению их в дальнейшем, а также проведены профилактические беседы, организованы семинары по теме «Предотвращение нарушений обязательных требований законодательства РФ в области внутреннего водного транспорта».

Работать - без ЧП

Работа на речном флоте не только романтичная, но и сложная, считается травмоопасной.

Ведущий инженер по охране труда и промышленной безопасности ООО «Речное пароходство» Мария Константиновна подчеркивает, что соблюдать все правила и инструкции — обязательное требование. Делать на авось — значит рисковать здоровьем. Она не устает это повторять сотрудникам во время вводных инструктажей, тренингов по соблюдению техники пожарной безопасности и технике безопасности на рабочем месте, обучению по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях. Главная задача — предотвратить несчастные случаи.

— Я работаю с января 2022 года, — рассказала она, — ЧП не было и, надеюсь, не будет. Зимой во время ремонта судов проводила немало проверок, во время которых ни разу не зафиксировала нарушений. Особое внимание работе газосварщиков — к их спецодежде, ведь они работают в опасных условиях: высокие температуры, испарение ядовитых веществ.

А вот во время последней проверки было выявлено нарушение: на посту паромной переправы старший контролер КПП оказался без сигнального жилета.

— Сделала ему замечание — сразу жилет надел и пообещал больше не нарушать дисциплину, — продолжает она. — При повторном нарушении составляется акт начальнику структурного подразделения, план мероприятий для устранения замечаний.

Ежегодно зимой флотский состав проходит курсы повышения квалификации. Затем — экзамены. Студенты тоже каждый год проходят практику в компании, трудятся мотористами. Перед тем, как приступить к выполнению своих обязанностей, проходят



теоретическую подготовку и стажировку.

Мария Константиновна рассказала, что работает на речном флоте с 2019 года, до этого трудилась диспетчером в дорожно-строительной организации со штатом 1200 человек. Затем там же перешла в отдел по охране труда.

— Проработала в отделе три года, когда подруга предложила ее заменить — переехала в другой город, — продолжает Мария. Я согласилась, обратилась в отдел кадров Речного пароходства, и меня взяли. Здесь тоже много нового пришлось осваивать. Но я благодарна подруге. Мне все нравится: полный соцпакет, отпуска, хороший офис, доброжелательные взаимоотношения в коллективе. Все ведь идет от руководителей, а они прекрасно относятся к работникам: выслушивают предложения. Например, сейчас внедряются дополнительные виды спецодежды взамен не очень удобной. Планирую и дальше здесь работать.

Поздравляем юбиляров июня!

ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Пшеницына Александра Анатольевича — подсобного рабочего Барнаульского РВПиС
- Усеинова Сервера Османовича — командира земснаряда «Аган» Новосибирского РВПиС
- Айтова Геннадия Филипповича — электро-механика Новосибирского РВПиС
- Татарникова Олега Геннадьевича — водителя Новосибирского РВПиС
- Бьковского Игоря Александровича — моториста-рулевого Барнаульского РВПиС
- Колпакова Евгения Владимировича — инженера Барнаульского РВПиС
- Барсукова Сергея Васильевича — механика Томского РВПиС
- Журина Сергея Владимировича — моториста-рулевого Колпашевского РВПиС.

СГУВТ

- Черепанова Юрия Николаевича — профессора кафедры судоводжения
- Пушнина Валерия Петровича — доцента кафедры судовых энергетических установок
- Маневского Александра Валерьевича — преподавателя НКРУ им. С.И. Дежнёва
- Королькову Любовь Алексеевну — старшего преподавателя кафедры высшей математики и информатики
- Курьянинову Наталью Анатольевну — шеф-повара столовой
- Сальгина Юрия Николаевича — начальника отдела взаимодействия с потребителями и профориентации
- Мельникова Виктора Васильевича — сторожа учебно-лабораторного корпуса № 2.

ООО «Бийский речной порт»

- Хабарова Владимира Алексеевича — начальника грузового района
- Верхотурова Дениса Олеговича — моториста-рулевого
- Космачева Александра Александровича — сторожа
- Тарабрина Дениса Олеговича моториста-рулевого.

ООО «Речное пароходство»

- Кабанова Александра Викторовича — старшего контролера КПП службы переправ и наплавных мостов.

АО «Томская судоходная компания»

- Абрамовича Александра Владимировича — механика-сменного капитана
- Исаева Алексея Владимировича — механика
- Коньшева Анатолия Анатольевича — старшего моториста-крановщика-шкпера
- Мелякина Фёдора Васильевича — капитана-сменного механика
- Мусохранова Александра Владимировича — начальника службы связи и компьютерных систем
- Сергванцева Олега Валерьевича — старшего механика.

ЗАО «Сибречпроект»

- Подкаминер Светлану Юрьевну — ведущего инженера-проектировщика.

АО «Северное речное пароходство»

- Кудрявцеву Анжелу Анатольевну — заместителя начальника коммерческого отдела
- Зелинского Максима Васильевича — главного инженера ОП СРП-Ямал
- Башкурова Сергея Николаевича — капитана теплохода «Механик Красоткин»
- Ковалеву Галину Игоревну — ведущего инженера по лицензированию и регистрации
- Дрочневу Ирину Николаевну — заместителя начальника коммерческого отдела (Архангельск)
- Рожкова Николая Викторовича — главного механика ОП СРП-Ямал Автотранспортного участка
- Шмитбергера Андрея Олеговича — инженера-диспетчера 1-й категории по движению флота
- Корольеву Наталью Васильевну — экономиста по труду и заработной плате/ОП СРП-Тюмень.