



## Новая модель воспитания

■ Студенты СГУВТ имеют возможность сразу после окончания вуза устроиться на высокооплачиваемую работу. Как неопытных юнцов превращают в востребованных сотрудников?

стр. 2



## Рельсы, шпалы и река

■ Ветеран речной отрасли Владимир Резинкин всю жизнь был связан и с флотом, и с железной дорогой. Как именно — он рассказал накануне своего юбилея

стр. 3

## Четверть студентов — отличники!



18 студентам вручили знак «Отличник учебы»

В Сибирском государственном университете водного транспорта прошло торжественное вручение дипломов о высшем образовании. Всего в эти дни дипломы об окончании ведущего вуза Сибирского региона получили 964 молодых специалиста, из них около четверти — с отличием. 18 студентам вручили знак «Отличник учебы».

Билеты во взрослую жизнь по образовательным программам бакалавриата и магистратуры, а также специалитета получили бывшие студенты «Судомеханического», «Гидротехнического», «Электромеханического» и факультетов «Судовождение» и «Управление на водном транспорте».

Важной частью мероприятия было вручение дипломов выпускникам, закончившим обучение с отличием. И по традиции «красные» дипломы отличники учебы получили из рук почетного гостя — начальника Обского управления государственного речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Сергея Баклагова.

— Я тоже выпускник этого учебного заведения, и мне, так же как и вам, преподаватели вложили частичку своей души. И мы в ответ просто обязаны сделать что-то стоящее и прекрасное. Отныне вам придется самостоятельно прокладывать маршруты, бороться со стихией и радоваться тем победам, которых вы добились, — сказал в заключение Сергей Анатольевич.

Перед выпускниками с поздравительным словом выступила ректор СГУВТ Татьяна Зайко, проректор по учебной работе Алексей Валерьевич Жаров и руководители кафедр и факультетов Университета. Все они поздравляли выпускников и отметили, что с этого момента выпускники — профессиональные работники водного транспорта. К поздравлениям присоединился капитан первого ранга, ветеран военной службы, участник боевых действий, заслуженный специалист Вооруженных Сил СССР Виктор Крикунов.

— Сегодня мы с вами стали коллегами, дорогие выпускники! Сейчас вы в начале своего профессионального пути: Университет заложил в вас достаточно прочный фундамент, но дальше все будет зависеть только от вас. Желаю, чтобы вы получали удовольствие от выбранной профессии!

От лица корпуса деканов СГУВТ с поздравлениями к ребятам обратился декан электромеханического факультета, кандидат технических наук профессор Владимир Гросс:

— Прежде всего, хочу отметить, что многие из нас сами выпускники СГУВТ. Мы с вами одна большая семья, и я уверен, что мы еще не раз встретимся в стенах альма-матер.

Андрей МАНТОНОВ

# На Вахте

речники Обского бассейна

Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№7 (29)

30 июля 2019 года

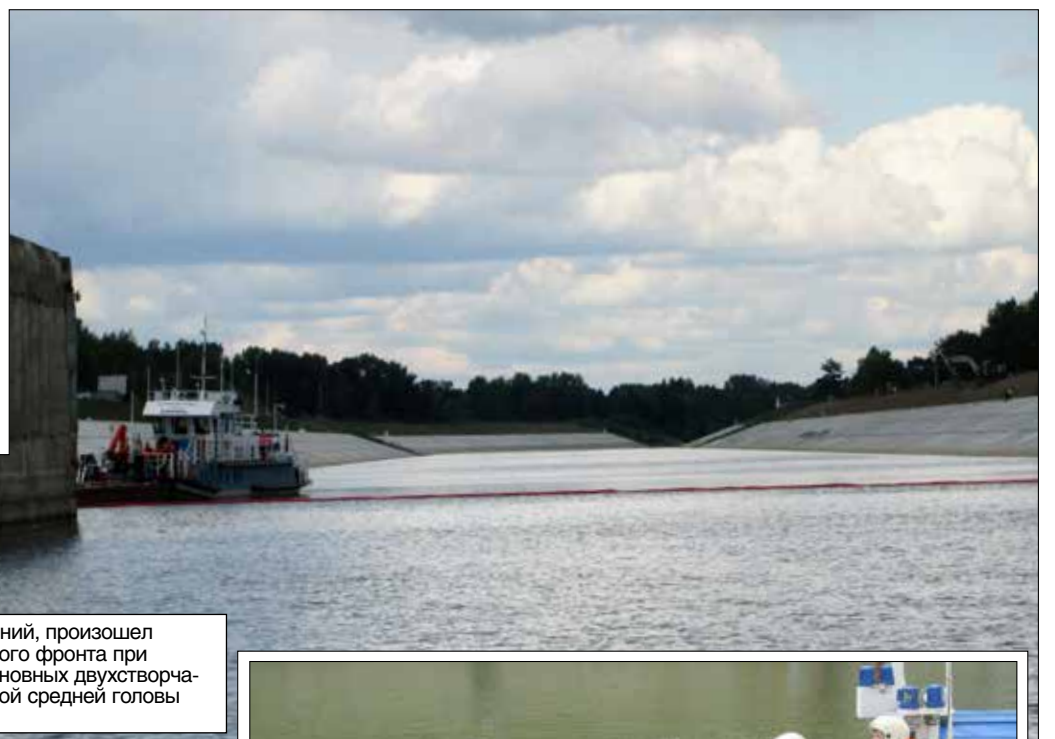
## На новосибирском шлюзе прошли учения



По оценке членов комиссии, учения прошли на высоком уровне

**Новосибирский судоходный шлюз проверили на готовность к чрезвычайным ситуациям: 10 июля комиссия ГУ МЧС по Новосибирской области провела комплексное учение по теме «Прорыв напорного фронта при разрушении основных двухстворчатых ворот первой средней аварийно-ремонтных ворот и основных плоско-опускных ворот верхней головы шлюза».**

По легенде, которая для всех участников учения в этот день должна была стать реальностью, напорный фронт прорвало. А в это время сложилась тяжелая судоходная ситуация: проходило одновременное шлюзование пассажирского теплохода проекта 780, на борту которого находились 10 человек экипажа и 34 пассажира, и состава из буксира-толкача проекта 1741 мощностью 870 л.с. и баржи проекта П-56 грузоподъемностью 2,8 тыс. тонн. Как в этой ситуации будут справляться специалисты ФБУ «Администрация Обского БВП», и должно было показать учение. В нем приняли участие самые разные структуры Администрации: органы управления, специалисты, руководящий состав филиала, органы управления и силы объектового звена ФП РСЧС Новосибирского РВПГИС, эвакуационная комиссия, формирование по обеспечению выполнения мероприятий по гражданской обороне, отделение «Новосибирский судоходный шлюз» СФ ФГУП «УВО Минтранса России». А также оперативные группы флота: четыре теплохода, чей экипаж состоял из 19 человек, и два катера ЛО МВД России в речном порту Новосибирска с экипажем в четыре человека.



По легенде учений, произошел прорыв напорного фронта при разрушении основных двухстворчатых ворот первой средней головы шлюза

Ни у кого из участников учений и в мыслях не было работать «для галочки» — действовали так, словно ситуация сложилась в реальности, так что поверил бы и Станиславский. Все звенья работали четко, слаженно, оперативно, непрерывно обмениваясь информацией. Именно такое поведение в чрезвычайной ситуации и гарантирует максимальную эффективность спасательных операций.

В первую очередь по вводной №1 приказом начальника Новосибирского РВПГИС о дополнительных мерах по защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций был введен режим чрезвычайной ситуации. Сразу же обозначили объектовый уровень реагирования для органов управления и сил объектового звена ФП РСЧС — от него зависит, какие меры нужно предпринимать дальше. Тут же были приведены в готовность силы и средства объектового звена ФП РСЧС, а оперативные группы флота выдвинуты в зону ЧС. Одновременно провели оповещение и информирование работников объекта, филиала, оперативных служб города и области, а также населения по локальной системе оповещения.

По поступающим вводным данным органы управления проводили практическую отработку действий сил и средств объектового звена и в



Комиссия в том числе оценила и то, насколько качественно нештатное аварийно-спасательное формирование может оказать первую помощь пострадавшим

целом филиала. Тут же давалась оценка работы нештатного аварийно-спасательного формирования: насколько качественно и оперативно разблокированы каюты на пассажирском теплоходе, освобождены пассажиры, оказана первая помощь пострадавшим и эвакуация их на берег, проведены неотложные работы по освобождению от обломков ворот нижней головы шлюза.

Экипаж теплохода «Вяхирь» успешно провел операцию по расстановке боновых заграждений для удержания нефтяного пятна в нижнем подходном канале. Все это время подразделением охраны объекта осуществлялось патрулирование территории объекта, экипажами водной полиции — патрулирование

акватории верхнего подходного и нижнего подходного каналов.

По оценке членов комиссии ГУ МЧС по Новосибирской области, учения прошли на высоком уровне. Члены КЧС и ОПБ, специалисты филиала показали высокий профессиональный уровень в оценке обстановки и выработки решений по ликвидации ЧС. Руководители органов управления и сил объектового звена и в целом филиала существенно усовершенствовали свои навыки предупреждения и ликвидации ЧС. А значит, цели, поставленные в рамках комплексного учения, были успешно выполнены, ведь теперь можно быть уверенным: даже малейшая оплошность не будет допущена в чрезвычайной ситуации.

## ОБРАЗОВАНИЕ

## Диплом, с которым открыт весь мир!

**В** престижном университете Новосибирска обучают по специальностям, которые дают возможность сразу после окончания образовательного учреждения устроиться на высокооплачиваемую работу более чем в 170 странах мира!

Абитуриенты сегодня все более ответственно подходят к выбору как образовательного учреждения, так и своей будущей профессии. И ключевыми факторами здесь являются востребованность будущего выпускника на рынке труда и, несомненно, уровень его будущей заработной платы.

Одними из самых перспективных и наиболее интересных для вчерашнего школьника профессий могут стать плавспециальности, подготовка по которым ведется в стенах уникального образовательного комплекса — Сибирского государственного университета водного транспорта (СГУВТ), расположенного в шаговой доступности от площади им. Ленина, в самом центре Новосибирска. Подробнее о широких возможностях, которые дает выпускнику диплом, полученный по одной из конвенционных специальностей, расскажет проректор по учебной работе Сибирского государственного университета водного транспорта Алексей Валерьевич Жаров.

— Алексей Валерьевич, как получилось, что Университет, ориентированный на подготовку специалистов водного транспорта, был основан в Новосибирске, практически в центре России, вдалеке от морей и океанов?

— На самом деле, никаких географических странностей в местоположении нашего Университета нет. Мы расположены на берегах Оби — самой протяженной реки России (вместе с Иртышом) и второй по протяженности в Азии. Совместно с нашими филиалами, которые расположены в бассейнах других крупных рек — Енисея, Лены, Амура, — мы готовим специалистов для отрасли водного транспорта от Урала до Дальнего Востока! Следует отметить, что перевозка именно водным транспортом является самым дешевым способом доставки грузов. И на сегодняшний день с развитием Северного морского пути значимость этого фактора только возрастает. Если вы внимательно посмотрите на карту, то заметите ещё одну особенность: основные железнодорожные магистрали России протянулись с запада на восток, а вот реки как раз текут с юга на север или с севера на юг. Таким образом, водный транспорт совместно с железнодорожным создают единую транспортную сеть страны. Так что, повторюсь, никаких странностей в географическом расположении нашего Университета нет. Так было задумано изначально.

— То есть Сибирский государственный университет водного транспорта — это профильное образовательное учреждение, которое готовит специалистов для транспортной отрасли?

— Совершенно верно. Мы являемся профильным образовательным учреждением, входящим в состав учебных заведений, подведомственных Министерству транспорта Российской Федерации. И наша основная задача — качественная



Ориентированность на практическую часть подготовки является одной из основных особенностей транспортного образования

подготовка специалистов для отрасли. Кстати, по результатам мониторинга эффективности образовательных учреждений, наш Университет единственный в Новосибирске, который имеет транспортную направленность. Это значит, что более 60% абитуриентов зачисляются именно на профильные направления подготовки и специальности. Именно к таким относятся все конвенционные специальности — «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических установок» и «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики».

— Алексей Валерьевич, а почему среди многих направлений подготовки и специальностей, которые реализуются в СГУВТ, вы отметили именно эти? И что значит «конвенционные специальности»?

— Начну, пожалуй, с последней части вопроса. Дело в том, что подготовка плавсостава судов должна осуществляться с обязательным учетом требований, которые прописаны в международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, отсюда и название — конвенционные специальности. На практике это означает, что после успешного окончания обучения выпускники вместе с дипломом о высшем образовании получают пакет международных документов, с которыми они имеют возможность трудоустроиться практически в любую судоходную компанию в мире. То есть вчерашним студентам сразу после получения рабочего диплома становится доступным весь мировой рынок труда! И необходимо отметить, что оплата труда на этом рынке очень привлекательна для молодых специалистов. Да и вакансий достаточно, и на море, и на реке.

В общем-то, студенты начинают зарабатывать еще на производственной практике, которую в обязательном порядке проходят на судне. Ориентированность на практическую часть подготовки является одной из основных особенностей

транспортного образования, поэтому в образовательной программе каждой конвенционной специальности продолжительность практик за весь период обучения составляет более года. А теоретическое обучение в обязательном порядке дополняется подготовкой на новейшей тренажерной базе, которую, без преувеличения, можно назвать уникальной.

Необходимо отметить, что абитуриентов привлекает и то факт, что образовательные программы «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических установок» и «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» относятся к уровню специалитета. То есть это классическая инженерная подготовка, которая все еще привычнее и понятнее работодателям, чем двухуровневая схема «бакалавр — магистр». Кстати, хочу отметить, что с 2019 года набор на указанные образовательные программы ведется в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами, разработанными с учетом требований профессиональных стандартов (ФГОС 3++) и нормативный срок обучения по всем плавспециальностям увеличен до 5,5 лет (не забывая: на практики отводится не менее года!).

— Но не зарплатой единой воодушевлен абитуриент, выбирающий именно эту специальность. Есть еще и другие преимущества?

— Сложно назвать, где еще студент за время учебы может так широко открыть для себя и нашу страну, и мир. Путешествие на ледоколе к Северному полюсу, исследование Камчатской гряды, переход на паруснике из Черного моря в Санкт-Петербург, чудо света — Ленские столбы и множество других, не менее чудесных и интересных открытий. Знаете, даже вполне обычный шлопочный поход по Обскому водохранилищу подарит такие яркие впечатления, которые вряд ли получишь где-то еще!

— А девочки могут поступить, ну например, на судовождение?

— Поступить-то могут, и даже успешно закончить обучение и устроиться на работу! Но сразу хочу предупредить, что специальности эти из разряда «мужских». К тому же есть ряд ограничений по нахождению женщин в машинном отделении, связанных с тяжелыми условиями труда. Так что всех девушек мы сразу честно предупреждаем: никаких поблажек не будет!

— Алексей Валерьевич, есть информация, что с этого учебного года Университет взял курс на совершенно новую модель воспитательной работы со студентами, обучающимися по плавспециальностям.

— Совершенно верно! Это еще одна уникальная особенность транспортного образования — максимальная вовлеченность студента не только в учебный процесс, но и в общественную жизнь всей транспортной отрасли. Во-первых, с этого года первокурсники за счет бюджетных средств обеспечиваются вещевым имуществом и горячим питанием в столовой Университета. Многие образовательные учреждения могут похвастаться подобной программой поддержки студентов. Во-вторых, иногородние курсанты будут размещены на отдельном этаже общежития, проживание на котором организовано по кубриковой системе, — подъем, отбой, мероприятия по самообеспечению, организация досуга. На практике такая модель обеспечивает более комфортное проживание, которое поможет эффективно и интересно осваивать образовательную программу. Кстати, к первому сентября и ремонт проведут, и мебель новую закупят.

Помимо целого комплекса мероприятий, направленных на широкое патристическое воспитание и привитие флотских традиций, обучающиеся смогут принять участие в целом комплексе отраслевых мероприятий культурной и спортивной направленности, организуемых Министерством транспорта РФ и Росморречфлотом. К таким мероприятиям относятся всероссийский творческий фестиваль студентов транспортных вузов «ТранспАрт», международный отраслевой гребно-парусный фестиваль «Ялфест», ежегодный Международный благотворительный мини-футбольный турнир «Кубок Росморречфлота», открытие навигации и многие другие.

— А много ли бюджетных мест для поступления в вуз и какие ЕГЭ необходимо сдать?

— На все конвенционные специальности ведется прием абитуриентов, сдавших ЕГЭ по математике (профильной), русскому языку и физике. Для обучения в 2019 году выделено достаточно большое количество бюджетных мест: на «Судовождение» — 90, на специальности «Эксплуатация судовых энергетических установок» и «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» по 48 мест. Но это не значит, что ребятам нужно тянуть до последнего и не беспокоиться о поступлении. Наоборот, необходимо как можно быстрее брать свои документы и нести их в приемную комиссию, иначе может получиться так, что на лайнере или под парусами вашей мечты будет ходить кто-то другой.

Андрей МАНТОВ

## ПРИЗВАНИЕ

## «Меня не пускали в плавание!»



«На пенсию идти не собираюсь — бездельничать я не привык», — говорит Валентин Никашкин

**Д**аже самые преданные своему делу речники найдут минусы в профессии: полгода проводишь вдали от семьи, график непростой, погодные условия не радуют. Да мало ли какие мелочи могут повлиять на настроение!

Сменный капитан-сменный механик РТ-724 Валентин Никашкин удивил меня, когда на вопрос о сложностях профессии не смог дать ответа. «Да вроде и есть минусы, — поразмыслив, решил он. — Вот только плюсы все перекрывают».

Кажется, в этих словах кроется вся суть этого человека: он как-то очень открыт всему, что дает ему жизнь, словно с благодарностью принимает любые повороты судьбы. А Вселенная

в ответ на это буддийское спокойствие приводит Валентина Александровича к наилучшему для него самому результату. Вот мечтал он, обычный парень из Киргизии, поступить в Красноярский политехнический институт, да не срослось. Другой бы злился, атаковал приемную комиссию год за годом, добивался желаемого. А он просто взял да и пошел в речники, хотя никого, связанного с флотом в семье не было.

— Просто в Новосибирске были родственники. Ну я и поступил в Новосибирское речное училище, — объясняет он свой выбор, как что-то столь очевидное, что и в объяснениях не нуждается. Впрочем, спустя уже пару лет объяснения и не требовались — после первой же практики оказалось, что слу-

чайный выбор оказался счастливым — река навсегда покорила его сердце.

— Первая навигация была во время практики на теплоходе «Михаил Калинин», — вспоминает Валентин Никашкин. — Этот пассажирский теплоход ходил от Новосибирска до Сургута. Вот как попал на него, так и понял, что это судьба. Мне нравится быть речником. Река нравится. Особенно люблю утреннюю вахту, когда встречаешь рассвет, — вокруг красота, тишина.

Любовь оказалась взаимной: любимая работа одарила Валентина Александровича всем чем могла, — и друзьями, и уважением коллег, и карьерным ростом. И опять же — без всяких с его стороны усилий, если не считать, конечно, усилиями

верность своему делу, трудолюбие и готовность браться за любую, даже абсолютно незнакомую работу.

— После училища отслужил в армии, а когда вернулся в 1977 году на гражданку, обратился в Новосибирское речное пароходство. Мне и предложили на выбор Самусь или Морьяковка. Выбрал Морьяковку, да так и остался там. Никогда не стремился к карьерному росту, не хотел быть капитаном. Все как-то само получилось, постепенно. Вначале был третьим штурманом на теплоходе «Илья Репин». Проработал год, а потом меня капитан отправил «продипломироваться» на второго штурмана. Еще через год — на первого. Капитаном стал уже позже, когда работал на теплоходе проекта РТ.

ИСТОРИЯ В ЛИЦАХ

# «Начни жизнь сначала, повторил бы свой путь»

Знакомые шутили, что на одну руку мне нужно лычки речника повесить, а на другую — железнодорожника», — вспоминает Владимир Иванович Резинкин. Как он, почти полвека прослуживший на речном флоте, связан с железной дорогой, Владимир Иванович рассказал накануне своего юбилея.

Сегодня он может наслаждаться размеренной жизнью пенсионера: дача, неспешные прогулки с собакой, просмотр любимых спортивных передач, подготовка к юбилею — 1 августа нашему герою исполняется 80 лет. Но так было не всегда: на заслуженный отдых Владимир Иванович вышел всего четыре года назад с должности помощника председателя совета директоров ООО «Томская судоходная компания», перед этим отработав в речной отрасли полвека.

## Любовь к Бие определила профессию

Детство Владимира Ивановича, которого в те далекие годы по имени-отчеству никто, конечно, не называл, прошло на Алтае. Сначала семья жила неподалеку от Сросток, а потом перебралась в деревушку рядом с Телецким озером. Рядом — громадина «алтайского Байкала», под боком — красавица Бия, куда ребятыня бегала на рыбалку. Два этих водных ресурса навсегда определили жизнь — быть вдали от воды, от реки уже не мог. И хотя по первой профессии был лесорубом, но и там не обошлось без общения с водной стихией — летом сплавляли по Бие лес. Потом, когда в 1958 году призвали в армию и увезли далеко, в столицу, было время обдумать, чем заняться дальше.

Отслужил в Москве почти три года. Демобилизовался досрочно, потому что подал заявления в Новосибирский институт инженеров водного транспорта и в Новосибирский институт инженеров геодезии, аэрофотосъемки и картографии. Пришел ответ из обоих вузов, а я выбрал нынешний СГУВТ — к реке тянуло, — вспоминает Владимир Резинкин.

Учеба в институте дала не только будущую профессию, но и любовь на всю жизнь — будущую супругу Тамару Михайловну Федосееву встретил именно здесь, она училась на гидротехника. Как прекрасно она, участница институтских ансамблей и коллективов, пела, Владимир Иванович вспоминает и сейчас. Но, конечно, не только голосом приворожила Тамара студента Резинкина — было в ней



Когда-то Владимир Резинкин руководил студентами-дипломниками, а сейчас нередко общается с молодежью на встречах в музее компании

«Всегда старался разобраться, почему что-то не выходит, подсказать пути решения проблемы, найти точки взаимопонимания и с коллегами, и с партнерами», — вспоминает Владимир Резинкин

что-то, что позволяло сказать: с ней можно идти по жизни рука об руку.

Ну а Тамара, выходя замуж за студента, вряд ли предполагала, что муж пройдет длинный путь от мастера погрузо-разгрузочных работ в Новосибирском речном порту, куда устроился после окончания института, до председателя совета директоров Томской судоходной компании. Да он и сам не предполагал такой судьбы, просто делал свое дело и делал его с удовольствием. А это никогда не остается незамеченным, так что через несколько лет Владимира Ивановича назначили начальником грузового района.

Занимался обработкой вагонов: выгрузка, погрузка, — вспоминает он. — Очень много в те годы грузили пиломатериалов с воды на железную дорогу — по 80-90 вагонов в сутки, а выгрузка доходила до 200 вагонов. При этом тылового пути, где можно было бы выгрузить вагоны на берег, сформировать партию, не было. Так что было очень сложно выстроить логистику.

Сложно, но интересно — трудностей Владимир Иванович никогда не боялся, а работу любил. Склад характер такой: всегда старался разобраться, почему что-то не выходит, подсказать пути решения проблемы, найти точки взаимопонимания и с коллегами, и с партнерами — железнодорожниками. Последние его и вовсе за своего считали, даже звали на свои, как сейчас говорят, корпоративы.

## Работа от рассвета до заката... и после

Отдыхать времени, правда, почти не было.

— Вот рабочий день закончился, детей иду из сада забирать — их у нас двое. Домой с ними пришел, поужинал и часов в 10 вечера снова в порт — планерка с железнодорожниками. В 23.30 — пересмена, меняются портовые рабочие. Тоже дождусь: вдруг кто-то заболел и нужно замену искать. После полуночи домой, а утром снова на работу, — вспоминает он тот напряженный график. — Но молодые были, все горело, желание работать было. Но и отдыхать любили. Хоть небольшие, но все же устраивали себе выходные. Пару раз в месяц выезжали семьями за город: садились на маленький теплоходик — «костромич» или «ярославец» — я, мои коллеги, все с женами и детьми. Вечером отходим, идем в сторону Ташары, Дубровино или Красного Яра. Детишек накормим, уложим спать. Потом сами поужинаем, часов в 12 ночи придем на место, бредень в



руки и пошли рыбу ловить. Костер разожем, отдохнем. На свежем воздухе пару часов поспал и снова бодрый. А утром за грибами в лес. Все вместе, с детьми, с женами. Сын Андрей, которому тогда, года 3-4 было, до сих пор вспоминает, как птицы над ним летали — там гнезд полно и чайки над детьми носились.

## В Томске размах другой

Чертову дюжину лет отработал Владимир Иванович в Новосибирском речном порту, а потом был избран освобожденным секретарем парткома речпорта. Вот только и полугода не прошло, как первый заместитель начальника Западно-Сибирского речного пароходства предложил ему стать специалистом по работе с железнодорожным

транспортом в недавно созданном Томском речном порту.

— Съездил я в Томск, посмотрел, громадина какая — три тыловые железнодорожные ветки. После Новосибирска это впечатляло. И перспективы какие — уровень воды гарантированный два с половиной метра от устья Томи и вниз по течению, размах совершенно другой, — вспоминает Владимир Резинкин.

В общем, перспективы окрыляли. Но крылья тут же подрезали: в парткоме сказали — оставайся у нас, нам такие работники самим нужны. Так бы и остался жить в Новосибирске, если бы в горьком партии не сменилось руководство. Новый руководитель отпустил перспективного сотрудника: «А то будешь всю жизнь на партию обижаться», — объяснил он свое решение.

Так в 1979 году начался у Владимира Ивановича новый этап жизни — в Томске. Пришел он в Томский речной порт на должность первого

заместителя начальника порта. Здесь проработал до самой пенсии. Здесь передавал опыт преемникам: в Томске работал филиал СГУВТ, и Владимир Резинкин руководил студентами-дипломниками — не менее 100 человек защитились с его помощью.

В 1999 году ему исполнилось 60 лет, и Владимир Иванович был назначен коммерческим директором Томской судоходной компании.

— Тогда все разрушилось в стране, безденежье было страшное. Приходилось решать сложные вопросы, но в тандеме с Владимиром Антоновичем Кнолем все удалось, — вспоминает он. — В 2006 году стал председателем совета директоров Томской судоходной компании и проработал в этой должности семь лет, потом два года был помощником председателя совета директоров — готовил себе преемника. А в 2015 году полностью закончилась моя трудовая деятельность. Сейчас вспоминаю: работа была интересная, если бы повторилось все сначала, то пошел бы снова по этому пути.

Ася МАЛЮТИНА

Именно тогда наступили те страшные 90-е, о которых и сегодня многие вспоминают с содроганием. Разруха коснулась и флота — теплоходы постепенно стали распродавать, экипажи распускать. В этот период развала без работы остался и Валентин Александрович. И если многие как-то приспособились, нашли службу на берегу, сменили профессию, то для него лишиться реки было как лишиться смысла жизни. Вдобавок ко всему прибавились проблемы со здоровьем. «Меня не пускали в плавание, — возмущается наш герой. — Но потом восстановил здоровье и вернулся на флот, как раз капитан РТ-724 пригласил к себе на судно. Так я и пришел в 2006 году в Сибирскую буксирную компанию.

Тут, как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло: экипаж РТ-724 Валентин Александрович называет одним из самых любимых, а Сибирскую буксирную компанию — работой мечты. Здесь его тоже любят и ценят. «Достойный работник — по-другому и не скажешь, — отзывается о своем сотруднике Михаил Тарыгин, директор Сибирской буксирной компании. — Трудолюбивый — всегда готов взяться за предложенную задачу и решить ее максимально качественно и оперативно. Валентин Александрович не привык делать что-то спустя рукава — к любому делу относится ответственно».

Сам Валентин Никашкин в Сибирской буксирной компании обрел второй дом: «У нас

очень дружный экипаж, комсостав уже сложился за годы совместной работы. А вот рулевые-мотористы каждую навигацию приходят новые», — говорит он.

С молодежью Валентин Александрович охотно делится знаниями, опытом. Тем более, что поделиться есть чем — не зря же он неоднократно был премирован наградами и почетными грамотами, имеет медаль «300 лет флоту». Все эти награды — подтверждение его профессионализма, трудолюбия, опыта. Уверенна, их в жизни нашего героя будет еще немало, ведь впереди годы и годы работы на флоте, без которого своей жизни Валентин Александрович уже и не смыслит.

— По новой пенсионной реформе как раз в этом году

должен идти на пенсию. Но не собираюсь. Что там делать? Пока здоровье позволяет, буду работать. На пенсии нужно чем-то себя занимать, подработку искать — бездельничать я не привык, не могу сидеть сложа руки, — говорит Валентин Никашкин.

Ему пока хватает и того отдыха, что дает межнавигационный сезон. Тем более что в Сибирской буксирной компании об отдыхе своих сотрудников заботятся: уже не первый год руководство выделяет Валентину Никашкину путевку в Белокуриху. Там он накапливает сил, готовится к новой навигации и посвящает время любимому занятию — шахматам.

Ася МАЛЮТИНА

## Уважаемые друзья, коллеги, партнеры, ветераны речной отрасли!

От лица всей Сибирской буксирной компании поздравляю вас с Днем работников морского и речного флота!

Наша профессия считается самой романтической, но и самой трудной — даже свой профессиональный праздник мы отмечаем в разгар навигации. Но пусть трудовые будни не мешают помнить нам о том, что среди нас нет случайных людей — на флот идут только те, кто действительно предан своему делу. Желаю вам и дальше хранить верность любимой профессии, покорять новые вершины и всегда достигать поставленных целей. И пусть везде вам сопутствует удача!

Михаил ТАРЫГИН, директор Сибирской буксирной компании

**ЭКИПАЖ**

# Ответственный, трудолюбивый, незаменимый...

**Г**оворят, что незаменимых людей не бывает. Это неправда. Есть те, без кого как без руки.

В ООО «Речное пароходство» тоже есть такой человек. Здесь знают: Василия Синдеева можно поставить на любое судно, поставить перед ним любую задачу — со всем справится. «Ответственный, трудолюбивый, незаменимый», — так отзываются о нем коллеги.

Сейчас он служит капитаном-механиком на катере 21. Но работал на «костромичах» и КС. Квалификация позволяет — он 30 лет на флоте и все эти годы постоянно учится, повышает профессионализм.

— Мне было почти 16 лет, когда нынешнее речное пароходство набирало три группы учащихся на специальные курсы, — рассказывает он. — Я, честно говоря, поступал на сварщика, но меня не взяли из-за возраста, мал был. Вот и стал учиться на штурмана-помощника механика. Во время учебы впервые пошел в навигацию. Потом пять лет отработал мотористом, затем еще пять — первым штурманом. С 2000 по 2007 годы работал сменным капитаном, а с 2008 года стал капитаном.

Чтобы продвигаться по карьерной лестнице, приходилось постоянно учиться, проходить передипломирование. Он и сейчас учится — на 4-м курсе в Томском техникуме водного транспорта и судоходства. Причем сразу на двух факультетах — получает профессию судоводителя и судомеханика. Понятно, что все, чему его учат, он и так знает — опыт за плечами огром-

ный. Но у капитана должно быть минимум среднетехническое профильное образование, вот и пришлось в 48 лет стать студентом. Так что в межнавигационный период, пока коллеги отдыхают, Василий Владимирович «грызет гранит науки». Хорошо хоть рядом с семьей — в Томске живут жена и двое его сыновей.

Томск стал для Василия Синдеева домом в 2002 году: супруга родом отсюда, вот и переехал к ней. Но до сих пор родиной считает он Стрежевой. Здесь прошли юность и молодость.

— Родом я с Дальнего Востока, там жил до 11 лет. А потом отец нас увез в Стрежевой. Как сейчас помню, сюда мы приехали 27 декабря 1982 года. Мне очень хотелось посмотреть, как растет клюква, как бегают медведи, поэтому так хорошо запомнил эту дату, — со смехом вспоминает Василий Владимирович. — Увидел, конечно, не совсем то, что ожидал, но все равно именно Стрежевой считаю своим домом. Здесь я провел большую часть своей жизни, здесь и сейчас по полгода живу.

Домом он называет даже не столько сам город, сколько свой экипаж. «Пароход — наш дом на полгода», — говорит он. В этом доме рядом с ним повар Ирина и рулевой-моторист Николай. Коллектив дружный — не первый год вместе.

— С Ириной второй год работаем, а с Николаем третий. Он перерыв делал — переезжал в другой город. А в эту навигацию попросился к нам обратно, так что снова вместе. Мы уже давно сработались, а это важно, в нашей работе ведь многое от коллектива зависит. Даже от



Василий Синдеев 30 лет на флоте и все эти годы постоянно учится, повышает профессионализм.

качества котлет зависит, насколько хорошее настроение будет у экипажа и, соответственно, насколько хорошо он отработает. Но у нас с котлетами все в порядке! — шутит Василий Синдеев.

Ася МАЛЮТИНА

## Поздравляем юбиляров июля!



### ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Олег Геннадьевич Карев, сменный капитан — сменный механик т/х «Казарка» КРВПиС
- Ирина Александровна Белошапкина, техник ТРВПиС
- Оксана Валентиновна Серебренникова, техник прорабского участка КРВПиС

### АО «Томская судоходная компания»

- Людмила Федоровна Шевцова, уборщик производственных и служебных помещений
- Виктор Алексеевич Тесленок, шкипер СПВ-4
- Андрей Владимирович Зенков, станочник
- Тамара Валентиновна Лукиных, повар КПЛ-1-79
- Сергей Михайлович Алексеев, слесарь отдела по ремонту портового хозяйства и ГЗУ
- Ирина Федоровна Казанцева, горничная
- Сергей Юрьевич Клепиков, старший дежурный по каравану
- Михаил Владимирович Ксенофонтов, машинист котельной
- Константин Анатольевич Еряшкин, сменный капитан — сменный механик т/х РТ-766

### СГУВТ

- Юрий Иванович Ришко, начальник управления конвенционной подготовки и дополнительного профессионального образования
- Татьяна Валерьевна Шамраева, дежурный по общежитию
- Раиса Николаевна Ярцева, сторож
- Вадим Анатольевич Пушкин, преподаватель СПО
- Александр Владимирович Мукасей, доцент кафедры Управление работой портов

### ООО «Грузовой терминал Обь»

- Татьяна Викторовна Демина, начальник грузового участка — мастер погрузо-разгрузочных работ
- Светлана Прокопьевна Пушкарёва, заведующая товарным складом

## ВНИМАНИЕ КОНКУРС



### Вечер дружбы на теплоходе

#### «Вавилон»

Связал нас вечер впечатлений  
На теплоходе «Вавилон».  
И много праздничных мгновений  
С душою нам подарит он!

С речным вокзалом растаемся  
На время, на большой заход.  
В уютном судне соберемся  
На танцы, стол и хоровод.

Приятны праздники речные!  
У порта дружный коллектив!  
Часы смакуя золотые,  
Находим радостный мотив!

Мы собрались в пору заката,  
Взойдя на борт с причала.  
И дня изысканный остаток  
Проложит празднику начало.

Встречает Томь, дает тепло,  
И судно ветром обвевало,  
Объединило всех добро  
На палубе нас согревало.

Познав романтику реки,  
Внутри нас силы возростали!  
К сплоченью верные шаги  
К стремленью многих вдохновляли.

И там, где сходятся пути,  
В реке, на суше, в отношеньях,  
Нам суждено вперед идти!  
Себя находим в рассужденьях.

Дорога дружбы сблизит нас,  
Речным судам мы благодарны.  
У капитана есть приказ,  
И водный путь вовеки главный.

Александр ДОМНИН, студент СГУВТ

Мы по-прежнему ждем ваши рассказы по почте: 630048, г. Новосибирск, ул. Римского-Корсакова, 22 или по электронной почте: ask20@mail.ru. Напомним, что присланные работы должны быть не больше одного листа формата А4 рукописного текста или от 1500 до 3000 знаков с пробелами в печатном варианте.

## «РЕЧНЫЕ ИСТОРИИ»

Над черемуховым краем,  
Пробуждая всё от сна,  
Озорная и шальная  
Закружила вальс весна.

Солнце, щёки раздувая,  
Раскалилось докрасна.  
Над черемуховым краем  
Закружила вальс весна.

Зазвенело всё, запело,  
Засверкало белизной,  
Белой пеной закипело,  
Удивляя новизной.

Всё вокруг благоухает,  
Вся округа зелена.  
Над черемуховым краем  
Закружила вальс весна.

Виктор БЕЛИК, механик — сменный капитан РТ-724

Загорелись в небе звезды,  
Ночь настала над рекой,  
Опустился месяц ясный,  
Смотрит на реку со мной.

Теплоход стоит на рейде,  
Выгружается баржа.  
Город спит в ночной прохладе,  
Фонари кругом горят.

Поезд мчится через мост,  
Слышен стук его колес.  
Кран работает в ночную,  
Выгружает нам баржу.

С наступлением рассвета  
Снова двинемся мы в путь.  
Но уже домой поедем,  
Это был последний рейс!

О.Н. МУРАВЬЕВА, повар РТ-673

### Туман над Обью

Обь с вечера накрыл туман,  
Укутал белым одеялом.  
Над речкою стоит дурман.  
Дана команда отдыхать штурвалом.  
На мостике угрюмый капитан  
Дает наказ мальчишке-рулевому  
Дать знать, когда уйдет туман,  
Насытившись водой обскою.  
В эфире слышен разговор:  
Где же туман, какой он силы?  
Вставать на якорь и глушить мотор  
Или идти, чтоб больше денег заплатили?  
К утру уладились все споры,  
Все ждут, когда уйдет туман.  
И в этом летнем форс-мажоре  
Волнуется всех больше капитан.  
Река сегодня будет долго спать,  
Сегодня у нее чуть-чуть роман  
С седым и ласковым туманом.  
Сегодня у него «шерше ля фам»  
С прекрасной милой дамой.

Андрей ФОМИН, первый заместитель руководителя — капитан Обского бассейна

фото Виктора БЕЛИКА

