



## Еще один шаг к мечте

■ За три года студенты побывали на парусных учебных судах «Надежда», «Мир», учебно-производственном судне «Профессор Хлюстин», ледоколе «Капитан Драницын»

стр. 2

## Экипаж задачу выполнил

■ Команды теплоходов, выстроившихся в очередь на погрузку, могли немного отдохнуть между рейсами, а экипажу КПЛ было не до отдыха

стр. 3



### НАГРАДЫ

#### Спасибо за труд!

Заслуги ряда сотрудников отрасли из нашего региона отмечены ведомственными наградами.

Благодарностью министра транспорта Российской Федерации отмечены:

**Игорь Владимирович Смагин** — капитан теплохода «Ласточка» Колпашевского района водных путей и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей»;

**Борис Николаевич Росляков** — капитан-механик теплохода «Путейский-7» Барнаульского района водных путей и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей»;

**Дмитрий Валерьевич Елицур**, главный инженер ОАО «Сибречпроект».

Нагрудным знаком «Почетный работник речного флота»:

**Владимир Николаевич Сушко** — капитан-механик теплохода СС-2 Новосибирского района водных путей, гидросооружений и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей».

### ЮБИЛЕЙ

#### Отдел изысканий: новый опыт и современные технологии

Этой осенью коллектив одного из ведущих проектных институтов отрасли ЗАО «Сибречпроект» отметил 70-летний юбилей. О том, что нового появилось в работе проектировщиков, рассказывают сотрудники отдела изысканий.

#### «Ямаха» вместо «Нептуна»

**Юрий Викторович Глазунов**, начальник отдела:

— Стремительное развитие научно-технического прогресса и смена технологий и оборудования способствуют постоянному усовершенствованию и развитию нашей организации, в том числе и отдела изысканий.

Как работали изыскатели прежде? После окончания полевых работ специалист отправлялся в кабинет, брал перо, калькулятор и начинал считать. Затем работал над картой — чертил. Уходило на это у него около месяца. Сегодня все выглядит иначе. В поле изыскатели приходят с приборами, фиксируют, файл заносят в программу, которая выдает практически готовый топографический план, его потом нужно только немного откорректировать. Уходит на это три-четыре дня.

Окончание на стр. 3

# На вахте



## речники Обского бассейна

Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№ 8

30 октября 2017 года

### АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

## 115-я навигация: все как обычно. И неповторимо

По окончании навигации у речников принято подводить итоги большой работы. Встреча с генеральным директором АО «Томская судоходная компания» **Сергеем Николаевичем Ведерниковым** была приурочена к моменту возвращения судов к местам зимнего отстоя. И вот этот день настал.



Но наш разговор неожиданно начался с небольшого исторического экскурса.

— Навигация 2017 года стала 115-й с момента официального открытия судоходства на Томи и Оби, — подчеркнул **Сергей Николаевич**. — Это было в начале XX столетия, когда в Томской губернии было принято решение об учреждении перевозок водным транспортом. 115-я не стала необычной, хотя каждая навигация всегда отличается от предыдущих.

### Готовь флот зимой

— **Сергей Николаевич**, вряд ли ошибусь, если скажу, что подготовка к следующей навигации уже идет полным ходом. А как готовились к минувшей?

— Флот, плавмеханизация, береговое портовое хозяйство, порталная крановая механизация были подготовлены к навигации по тем планам, которые мы утвердили. Существенным отличием зимнего судоремонта от прежних лет стало решение о восстановлении и проведении капитального ремонта флота в условиях наших заводов, в частности, Самусьского судоремонтного завода. Это не было совсем уж необычным делом. Но масштаб! Проведение такого судоремонта полностью предусматривало замену и ремонт корпуса теплохода, замену главных двигателей, замену вспомогательных двигателей, замену оборудования и так далее... С подъемом на слип. Было приобретено много оборудования. Компания истратила на ремонт двух теплоходов около 70 млн руб. Серьезная сумма. Обычно она составляет 2–2,5 млн руб. на один теплоход. А здесь 35 млн рублей. Но это стоит того. Теплоходы эксплуатируются с начала 80-х. И сегодня новые суда почти не строятся.

Мы заинтересованы в том, чтобы этот флот работал как можно дольше. Вот таким образом и были капитально отремонтированы РТ-666 и РТ-727



Флот вернулся домой в Моряковский загон



Правобережный погрузочный комплекс обслуживает 20 тысяч вагонов ежегодно

(РТ-727 позже был переименован в «Михаил Тригуб», в честь начальника техотдела компании **Михаила Николаевича Тригуба**, работавшего в прежние годы).

### Природный сюрприз: ждали большую воду...

— Как можно оценить условия судоходства в этом году?

— Навигация началась в абсолютной спокойной обстановке. В прежние годы на Томи нередки были заторы, в 2010 году были подтоплены несколько деревень. В 2017-м все ждали бурного и многоводного ледохода. Но этого не случилось, возможно, потому что в апреле снег таял постепенно. Ледоход на Томи и Оби прошел без осложнений, и мы начали работать в спокойной обстановке.

Хотя по гидрологическим условиям эта навигация оказалась для нас проблематичнее, чем предыдущая. Все ведь думали, что снежная зима позво-

лит проработать всю навигацию на полную осадку. Но природа распорядилась по-своему: в начале июля сброс воды из водохранилища уменьшился, на шестом плесе (Новосибирск — устье Томи) мы начали снижать осадку и к середине августа на этой линии перешли на 1000-тонные баржи. Глубины на перекатах снизились до 1 м 50 см — 1 м 70 см. В районе устья Томи пришлось перегружать существенные объемы. А это дополнительные затраты.

— Во сколько это обходится?

— Перевозка мелкосидящим флотом и догрузка обошлись в 20 млн руб. Это грубый подсчет. Позже скажем точнее. И скорее всего, эти цифры вырастут. Кроме того, часть перевозок из-за гидрологической обстановки перенесли на 2018 год. Условия договора с партнерами позволяют это сделать, но тем не менее... Тот объем средств, которые вкладывает Агентство морского и речного флота в дноуглубительные работы, нас не устраи-

вает. Мы неоднократно поднимали эти вопросы на всех уровнях, но, видимо, у государства нет возможности увеличить финансирование. Хотя администрация ФБУ «Администрация Обского БВП» предпринимает все меры, чтобы обеспечить должный уровень судоходства.

Но, несмотря на внешние обстоятельства, планы, которые мы перед собой ставили, выполнили. За навигацию перевезено около 3 млн тонн грузов, переработано (погружено-выгружено) более 6,5 млн тонн различных грузов.

### Тенденция, которая нас беспокоит

— Как вы ощутили кризис в строительстве?

— Одна из сфер нашей деятельности — производство собственной продукции. Мы установили оборудование на земснаряды для производства щебня мелкой фракции и крупного песка. К сожалению, уменьшение объемов строительства ведет к уменьшению потребления объемов нерудных материалов. Если раньше у нас работало 6 земснарядов: 3 на добыче и 3 на переработке, то в этом году один. Если раньше мы добывали 1 млн 200 тыс тонн гравийной смеси, то в этом году лишь 350 тыс. тонн. А, например, крупный песок мы вообще не производили.

Это нас беспокоит: коллектив Верхнетомского комплекса, люди, которые производят эту продукцию, насчитывает 200 человек. Мы решаем вопросы по занятости работников, но, если тенденция в строительстве сохранится, придется думать, что делать дальше.

Окончание на стр. 3



## УЧЕБНАЯ ПРАКТИКА – 2017

фото: каюра http://rimpress.ru



# Еще один шаг к мечте

Курсанты на паруснике

**В** процессе обучения студентов Сибирского государственного университета водного транспорта огромное внимание уделяется их практической подготовке. Это является важной и неотъемлемой частью учебы. Необходимо, чтобы место прохождения практики соответствовало целям и задачам программы обучения.

### И даже парусники!

В университете предусмотрены следующие виды практик: учебная, на которой студенты получают первичные профессиональные умения и навыки. Для береговых специальностей и направлений подготовки учебная практика проводится на базе университета — на учебных судах, шлюпках, в производственных мастерских, на геодезической базе, руслонном комплексе и т. д.

Для морских специальностей с 2014 года учебная практика организована на судах ФГУП «Росморпорт». За три года студенты побывали на парусных учебных судах «Надежда», «Мир», учебно-производственном судне «Профессор Хлюстин», ледоколе «Капитан Драницын».

Такой подход позволил не только качественно обеспечивать выполнение требований Международной конвенции ПДНВ, но способствовал фактическому обмену опытом между учебными заведениями и студентами разных вузов. Дополнительным развитием этого направления может быть стажировка и повышение квалификации преподавателей вузов, участвующих в процессе обучения, на этих судах.

### География расширяется

Пожалуй, главное знакомство с предприятием и будущей профессией происходит на производственных

практиках, куда направляются студенты старших курсов. В большинстве случаев студенты университета распределяются на места практики в соответствии с заявками, поступающими от различных предприятий отрасли водного транспорта и смежных отраслей. Сегодня в списке партнеров университета находятся более 200 организаций отрасли различных форм собственности. В 2017 году заявки на практикантов университета получены от предприятий Сибири, Дальнего Востока, Камчатки, а также от организаций, находящихся в европейской части страны. В этом году мы впервые отправили студентов электромеханического и судомеханического факультетов на судостроительный завод «Залив» (г. Керчь в Крыму), на Зеленодольский судостроительный завод им. М. Горького, на Невский судостроительный завод (г. Шлиссельбург). Студенты-гидротехники впервые побывали в г. Черкесске в Главном

управлении охраны окружающей среды и водных ресурсов.

### Выгодно всем

Как правило, на производственную практику студенты направляются на штатные должности. Это важный момент, поскольку требования к студентам со стороны предприятия и ответственность за выполняемые обязанности со стороны студентов намного выше, чем если бы они находились в организации в качестве практикантов. Кроме того, это позволяет студенту получить дополнительный заработок уже во время практики. Естественно, при решении вопроса о дальнейшем трудоустройстве после окончания обучения выпускник, побывавший в роли сотрудника на практике, будет иметь в организации преимущество. Согласно маркетинговым исследованиям университета, более 40% ребят получают предложения трудоустройства на места, где они проходили практику. Таким образом, производственная практика является взаимовыгодным мероприятием как для студентов, так и для работодателей, помогая им познакомиться друг с другом и начать профессиональное сотрудничество.

### План на всю жизнь

Ежегодно в феврале при поддержке Росморречфлота на базе СГУВТа проводится конференция «Кадровый потенциал отрасли водного транспорта», куда приезжают представители множества организаций. Это дает возможность личного общения студентов и работодателей, позволяет провести живой обмен мнениями о качестве подготовки практикантов и выпускников.

Ирина ГРИНЧЕНКО,  
начальник отдела практики

### ПАРТНЕРЫ

К постоянным партнерам СГУВТа относятся предприятия, на которых ребята ежегодно проходят производственную практику: ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство», ОАО «Сахалинское морское пароходство», ОАО «ЛОРП», ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», АО «Томская судоходная компания», ООО «Невский судостроительный завод», ООО «Онежский судостроительный завод», АО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького», ПАО «ГМК «Норильский никель», ООО «Грайм-Шиппинг», ОАО «Мурманское морское пароходство», ПАО «Океанрыбфлот».

# От лекций к личному опыту

**Ф**БУ «Администрация Обского БВП» имеет большой опыт в организации производственной практики будущих речников. О том, как набирались опыта студенты и курсанты в навигацию-2017, рассказала Наталия Владимировна Грач, начальник службы персонала и трудовых отношений ФБУ «Администрация Обского БВП».

В 2017 году в ФБУ «Администрация Обского БВП» прошли практику 42 студента и курсанта из профильных учебных заведений. Те, кто проходят практику на судах, зачисляются на штатную должность и имеют возможность не только познакомиться с опытными людьми и набраться практических знаний, но и получить заработную плату. Это гораздо увлекательнее и интереснее, чем типичная работа с документами.

Все практиканты этого года прошли практику в полном объеме, никто не уехал раньше положенного срока, никто не подвел команду, оставив о себе только хорошие отзывы. Хочется отметить курсантов 3 курса Новосибирского командного речного училища им. Дежнева, которые проходили практику на землесосе «Обский-1006» Барнаульского РВПиС: лебедчиков-мотористов Семена Долбня и Васи-



Анатолий Филиппович Овчинников — электромеханик землесоса «Николай Асанов» (наставник) делится опытом с практикантами

лия Бобина, моториста-рулевого Дмитрия Цыбульского. На базе теоретических знаний курсанты приобрели практические навыки, что очень важно.

Курсантов Сибирского государственного университета водного

транспорта, обучающихся по специальности «эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики», Сергея Болосова, Владимира Сысоева, Владислава Васильева взяли на практику в должности электрика судо-

вого на землесосе «Николай Асанов» и «Обский-307» Томского РВПиС, Александра Гуркова на должность электрика судового землесоса «Аган» Новосибирского РВПиС. Примечательно то, что они самостоятельно пришли в службу персонала, попросились на практику и прибыли на судно в назначенное время. Была доля опасения, понравится ли, как примут, смогут ли раньше времени? Но ребята полностью отработали всю навигацию и даже остались на разоружение. По прибытии на судно обустроились и навели порядок в выделенной каюте, чтобы чувствовать себя как дома.

— Ребята трудолюбивые, дружные. Да, сначала было нелегко. На судне свой распорядок дня, дисциплина, новая команда, люди взрослые, с опытом, но это первое время. Потом ребята всю работу делали самостоятельно, я только контролировал сделанное, и совместно обсуждали, — отмечает их наставник электромеханик Анатолий Филиппович Овчинников.

В этом году Анатолию Филипповичу исполнилось 70 лет, и ему очень хочется передать молодежи свой опыт и знания. Это не теория с листа лекции, а рассказы на основе многолетнего опыта. Возник вопрос? Будьте уверены, на

него ответят более чем полно и развернуто, и конечно, все это под мудрым руководством Анатолия Филипповича. А студенты делились своими знаниями, полученными в университете, выслушивались их мнение по той или иной проблеме, и принимали верное решение.

— Вот им бы передать свой опыт, и можно на заслуженный отдых, — делится Анатолий Филиппович.

Все наставники, закрепленные за практикантами, старались к каждому найти свой подход. Все они люди чуткие, профессионалы своего дела, и не только передавали знания по работе, но и воспитывали, прививали любовь к профессии, учили совместному проживанию на судне в команде, делились мудростью, всем тем, что в дальнейшем может пригодиться в жизни.

Надеемся, что время, проведенное на производственной практике на судах ФБУ «Администрация Обского БВП», оказалось познавательным, интересным и надолго останется в памяти. Благодарим учебные заведения за сотрудничество и надеемся на дальнейшую плодотворную работу. Курсантов и студентов ждем к нам на практику в следующем году, а выпускников будем рады видеть в качестве работников учреждения.



ЭКИПАЖ



Повар Елена Владимировна Логин и старший крановщик плавкрана Василий Васильевич Смачный

## «Сделали все, что от них требовалось»

**Навигация подошла к финишу, кран КПЛ-926, принадлежащий ООО «Торговый дом «Моряковская судоходная компания», с погрузочной площадкой на Оби перебазировался на отстой.**

Его разоружили до производственных баталей следующей навигации. И сегодня экипаж, обеспечивший бесперебойную работу судов компании, может спокойно отдыхать.

...Но это сейчас, а в июле, когда я поднялся на борт крана, жарко было всем: и технике, и людям. Экипаж крана был главным мотором производственного процесса. Если команды теплоходов, выстроившихся в очередь на погрузку, могли немного отдохнуть между рейсами, то команде КПЛ было не до отдыха.

— Делаем все, чтобы как можно меньше простаивали суда, — говорит старший крановщик плавкрана Василий Васильевич Смачный. — Сейчас кран работает круглосуточно, у нас со сменным электромехаником плавкрана Евгением Сергеевичем Ковалевым шестичасовые вахты, как на теплоходах. Тем более что два судна ждут.

Главное — ни на что не отвлекаться, даже на обед времени тратится минимум. Здесь постаралась повар Елена Владимировна Логин: всегда накормит крановщиков сытными и вкусными блюдами. В жаркие дни в

холодильнике найдутся прохладительные напитки. Елена Владимировна угостила меня отличным компотом, который я вспоминаю до сих пор.

Тысяча за тысячей, погрузка не прекращается с заходом солнца. Тонны эти даются экипажу нелегко. Грохот работающего крана впечатляет, скрыться от него негде.

— После навигации без этого шума и заснуть трудно, — улыбается Василий Васильевич, — пока не привыкнешь к тишине. И потом, если выбирать между безработицей в селе, откуда мы приехали, и работой под грохот крана, мы однозначно голосуем за шум.

Экипаж не только голосует за шумные будни. Он еще любит свою технику. И средний ремонт в прошлый межнавигационный период, и повседневная забота, все по флотскому порядку своими руками. И выглядит кран свежо: покрасочные работы проводят вовремя. Впрочем, кран и не старый, 1993 года выпуска (проект 810-40).

Директор ООО «Сибирская буксирная компания» Виктор Владимирович Жарков вкратце подытожил:

— Навигация закончилась, экипаж разоружил кран. Они сделали все, что от них требовалось, отгрузили необходимые объемы.

Юрий БЕЛОУСОВ,  
Томск — Новосибирск

ЮБИЛЕЙ

# Отдел изысканий: новый опыт и современные технологии

Окончание. Начало на стр. 1

За последние годы значительно улучшились условия работы и проживания полевых подразделений. Приобретены новая автотехника и плавсредства, специалисты обеспечены качественной теплой спецодеждой и обувью. Полевые подразделения оснащены современной аппаратурой и оборудованием, новыми ноутбуками и спутниковыми средствами связи.

В арсенале изыскателей имеются новые автомобили «Урал»-кунг с буровой установкой и установкой статического зондирования, УАЗ, есть буровой понтон, не новый, конечно, но тем не менее. Приобретены новые резиновые лодки — хорошая замена громоздким дюралевым. Ну и современные японские моторы «Ямаха» и «Сузуки» — отличная альтернатива «Нептунам». Новые резиновые суда мы испытали в районе Обской губы. Реки там малые, на катере не зайдешь, а до места работы километров 25–30. Там мы и заменили наши старенькие «Нептунки», которые служили нам долго и с которыми, честно говоря, порядком намучились.

А работа сегодня такая, что все проекты нужны заказчикам были «вчера».

К примеру, причал на Зее. Проект заказывается, когда уже надо стройку начинать. Правда, потом на ходу начинаются корректировки, но это уже другая история. Востребованность проектов выросла почти до 100 процентов. А раньше могли в стол положить.

Надежда Степановна Дараева, главный специалист:

— Отдел объединяет камераль-

ные и полевые подразделения, включающие в себя специалистов разного профиля: геодезистов, геологов, гидрологов и экологов.

Рабочие места камеральных групп обустроены с учетом санитарных норм и техники безопасности. На рабочих местах установлена современная компьютерная и копировальная техника с лицензионным программным обеспечением и возможностью выхода в Интернет. Геологическая лаборатория нашей организации значится в числе лучших лабораторий Новосибирска по компетентности специалистов, техническому оснащению и оборудованию.

В стремлении соответствовать духу времени организация постоянно ведет работу по обновлению технологий и программного обеспечения. Приобретена и успешно освоена программа «Мапinfo», которую используют в работе все города северной части России. Освоена и внедрена программа «Геодро» для построения инженерно-геологических разрезов. Углубляются и совершенствуются знания в «Микрософт офис», «Автокад», «Кредо», «Микростейшн», «Спотлайт» и других сопутствующих программах. За годы работы специалистами отдела изысканий накоплен огромный опыт и профессионализм, который продолжает повышаться путем постоянного самообразования и обучения в специализированных организациях.

Для улучшения качества работы в отделе изысканий и в организации в целом внедрена международная система менеджмента качества, что позволяет выпускать продукцию, удовлетворяю-

ФАКТ

Руководство организации не забывает о здоровом образе жизни и отдыхе сотрудников. Ежегодно осенью и зимой для работников организуется бесплатное посещение бассейна, а также поездки на горнолыжные комплексы НСО.

щую требованиям заказчика, и оставаться конкурентоспособными на рынке труда.

Ценный опыт

Владимир Иванович Михайлов, руководитель группы:

— В отличие от прежних проектов изыскатели участвовали в совместной работе с крупными отраслевыми проектными организациями на таких объектах, как причал на р. Зее, куст 245 и т. д. В ходе выполнения этих работ специалисты отдела приобрели опыт, соответствующий требованиям сегодняшнего дня.

Также важный момент: если раньше не каждый проект доживал до стройки, то сейчас строители, как говорится, наступают нам на пятки, и это ощутимо влияет на нашу работу. Обследование сооружений, участие изыскателей в приемке строительных работ на объекте, сопровождение строительства и т.д. позволяют ощутить значимость проектно-изыскательской деятельности и также получить ценный опыт. Сегодня коллектив стал меньше, и заметнее стало чувство локтя в нашей работе.



фото предоставлено ЗАО «Сибирь-проект»



В арсенале изыскателей появилась новая автотехника

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

# 115-я навигация: все как обычно. И неповторимо

Окончание. Начало на стр. 1  
«Двухтысячник» из небытия

— Из вашего окна видны «двухтысячники»... Они будут зимовать здесь?

— Ситуация с ними интересная. Если раньше уже в июле «двухтысячники» (теплоходы ОТ с мощностью двигателей 2000, 2400 л/с, эти суда могут вести по 6 барж с грузом 18 тысяч тонн) мы ставили на отстой, то в этом году они отработали полную навигацию. Их у нас пять единиц.

Вообще история судов этого проекта драматична. В советское время Западно-Сибирское речное пароходство имело около 40 «двухтысячников». После развала СССР часть судов продали, часть разрезали на металл. Остались несколько теплоходов в негодном состоянии, которые мы забрали в числе активов пароход-

СПРАВКА

Накануне навигации-2017 в эксплуатацию было введено:

- свыше 70 единиц буксирного флота,
- 250 единиц несамоходного флота.

ства. В этом году наша компания восстановила ОТ-2120. Мы практически вернули судно из небытия. Затратили немалые средства, и в следующую навигацию буксир будет работать. Это позволит нам перевозить больше грузов.

Основная сила

— Еще один вид деятельности — перегрузочные работы, которые осуществляются Правобережным погрузочным комплексом. У нас 20 портовых кранов различной грузо-

подъемности. Этот район обеспечивает львиную долю, около 90 процентов загрузки нашего флота. Практически весь груз поступает сюда в железнодорожных вагонах, с различных карьеров Красноярского края, Кемеровской области. Зимой до начала навигации мы накапливаем 500–600 тысяч тонн нерудных материалов. В течение навигации комплекс перерабатывает примерно 3,5 млн тонн: погрузка и выгрузка барж, вагонов, автотранспорта. Во время навигации ежедневно разгружается 80–90 вагонов. За год мы выгружаем порядка 20 тысяч вагонов.

Коллектив ППК и коллектив службы перевозок и движения флота — наша основная сила.

— Организация труда экипажей в эту навигацию не менялась?

— В этом нет смысла. У нас сложилась оптимальная система, позволяющая людям эффективно работать и полноценно отдыхать. Она устраивает и коллектив, и предприятие. В

плане бытовом, особенно для экипажей дальних рейсов, делается все необходимое. И это отражено в коллективном договоре. Разумеется, после окончания навигации мы поздравляем весь коллектив и чувствуем лучших работников. Это традиция.

— У нас на глазах рождается еще одна традиция: праздник открытия навигации из корпоративного превратился в общегородской.

— Да, мы в 2016 году впервые провели в Томске торжества, посвященные открытию навигации. Народу было просто много, а вот в 2017-м уже аншлаг, яблоку негде упасть. Было такое ощущение, что поздравить речников пришел весь город. Честно говоря, мы сами удивились. Думаю, у этого праздника большое будущее.

Но до весны еще далеко, а навигация-2017 пришла к логическому завершению. Никаких эксцессов вроде незапланированного отстоя не

произошло. Был у нас такой случай. В районе Александровского «двухтысячника» ОТ-2405 пришлось, выполняя договорные обязательства, работать до последнего. Ударил мороз. И судно попало в торосы. Мы 10 дней пытались его выволочь из льда. Не вышло. Судну пришлось зимовать в несудоходной протоке, чтобы его весной не унесла река. Вертолетами доставили вагончики. И всю зиму там жили люди, периодически сменяя друг друга. Им возили еду на снегоходах. А весной к судну доставили экипаж. Словом, серьезная эпопея была.

В этом году все пришли домой, и мы очень этому рады. Планы выполнили. И знаем, что в следующую навигацию флот начнет работать в полном составе.

Беседовал Юрий БЕЛОУСОВ,  
Томск — Новосибирск



## ДАТА

Автофлот  
Владимира Гончарова

**Владимир Николаевич Гончаров — начальник транспортного цеха ООО «Бийский речной порт» — человек позитивный. Мы пообщались в июле, сразу после изнурительной жары.**

— 34 в тени, а на солнышке 47, хочется прохлады. И все равно хорошо: работа есть, баржи швартуются, краны разгружают суда и грузят машины, мы возим. Настроение хорошее, — улыбается Владимир Николаевич.

Не у всех предприятий — партнеров порта есть свой транспорт, так что доставка — то, что нужно, чтобы конвейер работал еще эффективнее. В «автофлоте» Гончарова для непосредственных производственных задач три грузовика и одна машина для снабжения. И еще он возит директора, когда это нужно.

## ПОЗДРАВЛЯЕМ

Виктор Александрович Франк, директор ООО «Бийский речной порт»: — От имени коллектива поздравляю работников предприятия Владимира Николаевича Гончарова, Михаила Владимировича Разумова, Юрия Сергеевича Бутрова с Днем автомобилиста! Желаю всем крепкого здоровья, счастья и благополучия, безопасной езды и надежной техники!

По сути дела, Бийский речной порт держит руку на пульсе строительной отрасли региона.

— Да. Мы видим, как строится жилье, дороги, — говорит Владимир Николаевич. — К нам приходят заказы из Смоленского, Зонального, Бийского, Алтайского районов, туда же мы отправляем груз своим транспортом. А дорожники берут щебень на отсыпку, пока белые мухи не полетят. Если надо, хоть и бывает это нечасто, люди готовы и в выходные выйти в рейс.

Владимир Николаевич не только командует автотехникой, он сам «водитель от Бога», все говорят.

— Это так, ведь я ему доверяю свою судьбу, — улыбается директор порта Виктор Александрович Франк.

## СПРАВКА

Окончил Бийский механико-технологический техникум в 1986 г., автомеханик. Был принят в Бийский речной порт 25.08.1994 водителем автобуса. На данный момент работает водителем автомобиля 1 класса — механиком по автотранспорту. Неоднократно награждался почетными грамотами генерального директора ООО «Бийский речной порт». Награжден почетной грамотой Думы города Бийска в 2015 году в связи с профессиональным праздником — Днем речного флота и за добросовестный труд.

## ЮБИЛЕИ

Талант  
капитана

4 октября Андрей Александрович Фомин, первый заместитель руководителя — капитан Обского БВП, отметил 60-летний юбилей. Такие специалисты и руководители, как Андрей Александрович, золотой фонд нашей отрасли. На всех постах — и в качестве капитана теплохода, и в должности директора производства, на всех вверенных ему участках он завоевывал авторитет благодаря знаниям, ответственному отношению к делу, работоспособности. Молодым речникам есть на кого равняться.

От всей души поздравляем коллегу и друга с прошедшим юбилеем, желаем здоровья, успехов и семейного благополучия!

Николай ВОРОБЬЕВ, директор ООО «Торговый дом «Моряковская судоходная компания»

Виктор ФРАНК, директор ООО «Бийский речной порт»

Самая обаятельная  
и привлекательная!

**28** октября отметила свой юбилей доцент кафедры теоретической и прикладной механики СГУВТа Галина Васильевна Ставер — талантливый педагог, очень светлый человек, красивая и милая женщина.

В НИИВТ (НГАВТ, СГУВТ) Г. В. Ставер пришла 57 лет назад выпускницей Томского государственного университета и вместе с коллегами А. М. Плесовских, А. М. Полуниным, О. И. Гордеевым, А. А. Ратничкиным, В. В. Дегтяревой, О. В. Сосниным и другими создавала славу кафедры теоретической механики как одного из центров учебной, научной и методической работы в сфере подготовки инженеров водного транспорта.

Особой вехой в жизни Галины Васильевны стал Красноярск, куда она в 1983 году поехала вслед за мужем А. М. Ставером, известным ученым, назначенным ректором Красноярского политехнического института. До своей безвременной кончины в 1996 году Александр Михайлович превратил КПИ в самый современный технический вуз Сибири, создал научную школу, получил в 1994 году Государственную премию за разработку технологии промышленного производства ультрадисперсных алмазов. Но и Галине Васильевне в качестве фактического руководителя Красноярского заочного факультета удалось добиться многого, а главное, создать коллектив единомышленников, когда преподаватели — местные и командированные, методисты, учебно-производственный персонал работают на одну



благородную цель: помочь работающей и не работающей по уважительным причинам молодежи определиться в нынешних непростых условиях, дать им шанс на достойную жизнь.

Разрушение системы высшего заочного образования больше всего ударило по Галине Васильевне, ведь она столько отдала ей, а конкретно — студентам, коллегам, работникам предприятий, с которыми постоянно общалась. Наша всеми уважаемая Галина Васильевна выстояла, она по-прежнему входит с аудиторией с радостью и с открытым сердцем, ее «здравствуйте!» — это не дежурное приветствие, а пожелание доброго здоровья, веры, надежды, любви.

Здравствуйте и Вы, Галина Васильевна! Мы любим Вас!

Владимир НИКИФОРОВ, профессор, член Союза писателей

## Поздравляем юбиляров октября

## ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Андрей Александрович Фомин, первый заместитель руководителя — капитан Обского БВП
- Валерий Павлович Реснянский, инспектор государственного портового контроля, Томский район водных путей и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей»
- Михаил Викторович Задонин, механик — сменный капитан теплохода «Рябчик», Томский район водных путей и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей»

## СГУВТ

- Владимир Николаевич Несмеянов, доцент, кафедра ТСБ
- Евгения Александровна Огнева, методист НКРУ
- Юрий Иванович Пивон, научный сотрудник НИС
- Галина Васильевна Ставер, доцент, кафедра ТИМП
- Елена Геннадьевна Тютрюмова, доцент, кафедра ЭТИФ
- Валерий Павлович Зайцев, профессор, кафедра Физ
- Олег Георгиевич Куделин, доцент, кафедра ВМ
- Виктор Иванович Кузьмин, доцент, кафедра ТКСиТМ
- Светлана Маевна Мельникова, преподаватель, НКРУ

## АО «Томская судоходная компания»

- Михаил Иванович Алексанов, докер-механизатор ППК
- Людмила Васильевна Вайтайтис, уборщик пассажирского района



- Светлана Юрьевна Кадукова, уборщик производственных помещений
- Геннадий Александрович Малетин, см. капитан — см. механик т/х ОС-2
- Анатолий Леонидович Первухин, капитан — см. механик т/х РТ-711
- Олег Евгеньевич Попов, старший дежурный по каравану
- Сергей Геннадьевич Седельников, см. моторист-крановщик КПЛ-31-87
- Геннадий Васильевич Седов, докер-механизатор ППК
- Сергей Савельевич Соколов, электромеханик ОГЭ
- Петр Владимирович Тимошкин, см. капитан — см. механик т/х РТ-652
- Юрий Игоревич Усков, слесарь по ремонту порталных кранов ППК
- Людмила Константиновна Шепелева, старший тальман ППК
- Тимофей Алексеевич Яровой, слесарь-сантехник ОГМ

## ООО «Бийский речной порт»

- Михаил Семенович Крапивин, оператор СУ
- Юрий Сергеевич Бутров, водитель 1 класса — инженер по снабжению

## Новосибирская судоходная компания

- Юрий Александрович Цветков, капитан — сменный механик теплохода РТ-146

## «Я вожак пенсионеров»

**Нина Александровна Макарьева могла бы написать книгу об истории пассажирских перевозок на Бии. Почти 16 лет она работала начальником речного вокзала Бийского речного порта, помнит и расцвет пассажирского движения в 70-е годы, и 1992-й, когда пассажирские перевозки прекратились.**



В конце 60-х на речные маршруты вышли современные и практичные теплоходы «Заря». Для Бии с ее сильным течением это было более чем актуально: прежние «пэтэшки» (ПТ) могли дать скорость 17 км/час, в то время как скорость воды на перекате составляла 14 км. Поэтому одолевать перекаты теплоходам приходилось с большим трудом. «Заря» со скоростью 40 км/час была вне конкуренции. Более того, она еще и по бревнам относительно успешно ходила (сплав леса по Бии с графиками пассажирских перевозок никто не согласовывал). В общем, появление нового типа пассажирского судна способствовало решению важной социальной задачи — улучшению качества пассажирских перевозок. Ее и решала Нина Александровна Макарьева в должности начальника вокзала.

Образование позволяло Нине Александровне занять столь ответ-

ственный пост. После 8 класса Нина поступила на вечернее отделение Новосибирского речного училища, затем перевелась в Московский техникум речного транспорта, на заочное. А специальность у нее связана с эксплуатацией судов.

Вокзал в те годы состоял из трех дебаркадеров. Было все что нужно: касса, зал ожидания, гостиница, камеры хранения... Она вспоминает: «Интересно было работать. Не заскучаешь. Народу было много, всех надо отправить».

Расписание до сих пор помнит. Рано утром в Быстрый Исток, затем в 9 отправка в Куреево, в 12 — Туро-

чек, в 15 второй рейс в Куреево. Суда почти всегда полные. Помнит и цены: 6 рублей 61 копейка до Турочака, 2 рубля 22 копейки до Быстрого Истока...

А сегодня? Как чувствует себя пенсионерка Нина Александровна Макарьева?

— Я вожак пенсионеров наших, — смеется Нина Александровна. — Я им не даю скучать.

Сначала мы объединились вокруг якоря — памятника бийским речникам. Его засыпали, когда строили дамбу. Директор Бийского речного порта Виктор Александрович Франк и мы, ветераны, я и бывший главный инженер предприятия Владимир Васильевич Уткин, добивались, чтобы якорь перенесли на более видное место. Встречались с депутатами, архитектором. И администрация города нас услышала. Надеюсь, когда газета выйдет в свет, наш якорь будет стоять в хорошем месте.

А дамба, о которой уже шла речь, видимо, постепенно превратится в набережную. Мы теперь будем ходатайствовать, чтобы будущее место отдыха назвали в честь речников. В дальнейших планах — установка памятной доски с именами ветеранов отрасли. На пенсии скучать некогда!

Юрий БЕЛОУСОВ, Новосибирск — Бийск