



АКТУАЛЬНО

Трудности сезона навигации

В Томской области в самом разгаре сезон навигации. Переправа «Колтогорск — Медведево» соединяет с внешним миром сразу несколько населенных пунктов. Если останавливается паром — замирает жизнь. В этом году погода подкачала: то и дело объявляли режим ЧС, а значит, компания-перевозчик терпит убытки.

Если погода на Оби хорошая, то паром отчаливает от переправы «Колтогорск — Медведево» каждый час. У флота Томской области железная договоренность с местной администрацией: жителей Александровского района перевозят бесплатно. Зарабатывают только на нефтяниках и транспортировке тяжелой техники. В этом году сезон навигации проходит не так легко: МЧС то и дело объявляет штормовые ветра, а в такое время людей перевозить нельзя, поэтому паром простаивает. Зато полным ходом идет добыча песка на Верхнесветло-Куманском карьере.

— В карьере добываем строительный песок, он для строительных работ подходит везде, — рассказывает заместитель директора по эксплуатации флота Томской области Павел Агафонов. — Можем добывать и 80 тысяч тонн в год — за период навигации с 25 июля по 25 октября. Мы занимаемся отсыпкой дорог, реализуем его на продажу. Сейчас вот занимаемся отсыпкой зимника «Колтогорск — Медведево».

Для речников Томской области это хороший метод летнего заработка. Предприятие живет только за счет самокупаемости. Сейчас сотрудники компании-перевозчика надеются, что зима будет ранней. Когда закончится сезон навигации, затраты значительно снизятся.

— Мы устанавливаем через Обь наплавной мост, в этот период затраты на топливо снижаются, — сообщил Павел Агафонов. — Просто техника ездит по тому же маршруту по понтонам. Зимой наш путь по зимнику получается в два раза короче, чем через Новосибирск или Томск.

Если зима будет ранней, то сезон навигации закончится уже в конце октября. С первым льдом на переправе «Колтогорск — Медведево» движение остановится, и целую неделю местные жители окажутся отрезанными от благ цивилизации. А зимой будет лишь одна короткая дорога на большую землю — по наплавному мосту через Обь.



На Вахте

речники Обского бассейна

Газета для работников
водного транспорта

Издается с 1931 года

№ 8 (18)

30 августа
2018 года

В борьбе с маловодьем



Снижение уровня воды — «головная боль» речников, которая требует внимания и дополнительных затрат

Перевозчики грузов водным транспортом любят дожди. Ведь малая вода влияет на рентабельность рабочего процесса и бьет по карману. Река — живой организм, к которому вполне применима поговорка «все течет, все меняется». Без постоянного контроля за глубиной река непредсказуема: судовой ход меняет положение и создает проблемы для судовладельцев. Как выходят из ситуации грузоперевозчики?

Потери невосполнимы

Для компании, которая осуществляет перевозки по главной водной артерии Новосибирской области, реке Оби, в преддверии осени острый проблем не возникает.

— Да, вода упала, но на нашу работу это не влияет, — заверяет Алексей Байгушкин, директор ООО «Речное пароходство». — Основная наша деятельность — переправа через Обь, по накатанному пути. В малые реки мы не заходим, и уровень воды не играет большой роли.

Коммерческий директор АО «Томская судоходная компания» Игорь Асначов отмечает, что в прошлом году томские перевозчики не пострадали — основной объем грузов завезли в полноводный период. В этом году обстоятельства складываются иначе. Еще остался объем грузов для перевозок, которые придется осуществлять с меньшей рентабельностью. Потери, которые несет компания в такой ситуации, невосполнимы: есть контракт на доставку грузов, стоимость услуги определена, и компенсаций за природные явления, с которыми при-

ходится сталкиваться речникам, не предусмотрено.

— Мы несем дополнительные затраты по перевалке грузов, — рассказывает Игорь Асначов. — Когда судно идет не с полной грузоподъемностью и не использует свою мощность полностью, себестоимость перевозки возрастает. Приводить цифры еще рано, так как в районе Томска, в Томской области уровень воды только начал падать. Потери и снижение прибыли, рентабельности мы сможем озвучить только тогда, когда будем подводить итоги перевозок.

Большой воды в малых реках не было?

Маловодная навигация на малых реках — таких как Катунь, Бия — явление практически ежегодное. Без дноуглубительных работ маловодные участки позволяют перевозить грузы в течение двух с половиной, в лучшем случае — трех месяцев.

Виктор Франк, генеральный директор ООО «Бийский речной порт», вспоминает, что в 80-90-е годы, когда глубину поддерживали, полноводный период навигации начинался в 20-х числах апреля и заканчивался, когда ударят морозы, — в ноябре. Так, на Катунь стояло до четырех единиц дноуглубительной техники, активно шли работы для поддержания судового хода. В годы перестройки финансирование стало минимальным, дноуглубление прекратилось, и навигация с шести с половиной месяцев сократилась до двух.

В 2015 году было подписано соглашение о государственно-частном партнерстве, и ситуация улучшилась: срок действия судоходной обстановки длится с мая по сентябрь, то есть четыре месяца суда ходят при хороших глубинах. Это положило начало возрождению судоходства на Алтае и

подняло дух речников. Отток кадров из отрасли существенно сократился, хотя весь состав не получается восстановить до сих пор.

По словам Виктора Франка, в этом году навигация была недостаточно полноводная:

— В принципе, май-июнь позволил нам возить при нормальной загрузке, которая рентабельна. В июле пошел спад, и к концу месяца уровень воды был минимальный.

Перспективы развития речного транспорта обусловлены тем, что спрос на него растет. Поскольку Алтайский край привлекателен для туристов, движение автомобилей по Чуйскому тракту очень мощное. Осо-

бенно летом. Если в этот туристический поток вольются большегрузы, могут возникнуть аварийные ситуации. К тому же повысится нагрузка на дорожное полотно, а контроль в этом направлении сегодня усилился. Поэтому крупные предприятия пытаются направить на реку максимальное количество грузов, чтобы освободить автотрассы. Речных перевозчиков поддерживают на региональном уровне, и с этим связаны надежды на будущее развитие.

Татьяна ТИМОФЕЕВА

Окончание на стр. 2

КОММЕНТАРИЙ

Юрий ХОХЛОВ, первый заместитель руководителя — главный

инженер ФБУ «Администрация Обского БВП»:

— С маловодьем не надо бороться, к нему необходимо готовиться. Наступление в конце июля — начале сентября на реке Обь межени — это абсолютно естественный процесс. Уровни опускаются до проектных отметок и ниже, глубины при этом обеспечиваются на уровне гарантированных габаритов, утвержденных распоряжением Росморречфлота №ВО-344-р от 15 декабря 2017 года. Подготовка к наступлению маловодного периода для ФБУ «Администрация Обского БВП» начинается еще в конце мая, когда дноуглубительный флот только выходит на перекаты. Путейские мастера и русловые изыскательские партии на водных путях проводят работу по определению требующих разработки затруднительных участков.

В навигацию 2018 года были своевременно подготовлены и введены в эксплуатацию 7 земснарядов общей производительностью 9700 м³/ч. Выполнено 86,3% запланированного объема дноуглубительных работ. В ближайшее время оставшиеся объемы работ будут завершены.

Предпринятых усилий, конечно, недостаточно, чтобы удовлетворить желания судовладельцев и обеспечить габариты как в полноводный период навигации. Но государственное задание будет выполнено в полном объеме, и установленные распоряжением Росморречфлота №ВО-344-р гарантированные габариты будут поддерживаться.

В условиях снижения финансирования на проведение путевых работ, а также меньшей водности в сравнении с прошлыми годами Администрация принимает все возможные меры для того, чтобы обеспечить благоприятные условия для судоходства.

Кадры для реки

Более десяти лет тесной дружбы связывают Каргасокский техникум промышленности и речного транспорта с Томской судоходной компанией. Учебное заведение готовит хороших специалистов, а ТСК принимает у себя выпускников.

Подготовкой специалистов для Томской судоходной компании Каргасокский техникум промышленности и речного транспорта занимается более десяти лет. Вместе они отработали систему подготовки кадров. Ежегодно учебное заведение направляет на практику 40-50 юных специалистов плавсостава. После окончания техникума ребята, которые проходили здесь практику, в большинстве своем остаются и становятся кадровыми работниками Томской судоходной компании.

— Томская судоходная компания считает наших студентов уже своими работниками, — рассказал Евгений Иннокентьевич Былин, директор техникума. — На период навигации зачисляют наших студентов в корабельный или судовой штат. Трудовые книжки студентов остаются в отделе кадров компании на время учебы, а когда ребята приходят к ним снова, их рабочий стаж продолжается. Это здорово, это хорошо. Каждый наш студент знает уже не только судоходную компанию, но и своего капитана. Как правило, пройдя практику на одном теплоходе, ребята на него и устраиваются работать.

Судоходная компания принимает непосредственное участие в дипломировании студентов техникума, в итоговой аттестации. Вместе с тех-



никумом ведет профориентационную работу в школах Каргасокского района. Представители компании рассказывают школьникам и их родителям о своей организации, условиях работы, приоритетных направлениях, социальной защите работников, перспективах развития организации и перспективах трудоустройства выпускников техникума.

— В этом году на такой встрече в Каргасокской школе №2 множество было вопросов, — приводит пример Евгений Иннокентьевич. — Заместитель генерального директора ТСК Анатолий Орлов и мой заместитель посещали школу. Аудитория

интересовалась организацией труда, заработной платой. Отрадно, что, не лукавя, руководство компании предлагает стопроцентное трудоустройство выпускникам техникума, хорошую «белую» зарплату со всеми налоговыми отчислениями. Проезд к месту работы и обратно оплачивается, питание на судне, «корабельный паек» — бесплатно. После практики студентам выплачивают не только зарплату, но и отпускные, премиальные. Предоставляется бесплатное общежитие. Да и пример роста перед школьниками хороший — многие наши выпускники уже занимают командные посты.

Сотрудничество проявляется и в подведении итогов навигации. Представители ТСК выезжают в Каргасок и на общем собрании педагогов и студентов объявляют наиболее блестяще показавших себя практикантов. Ребятам вручают грамоты, благодарности, денежные премии. А 1 сентября компания проводит в техникуме Урок знаний с первокурсниками, поступившими на специальности речников.

— Каждый год в декабре мы планируем заявку с ТСК — какие специалисты и в каком количестве им нужны. Сообщаем, сколько можем подготовить ребят, отправляем список. Так планоно, без авралов, в

течение всего года работаем — от навигации до навигации. У нас очень добрые и деловые отношения с руководством компании. Сейчас модно говорить об обучении студентов на предприятиях, заводах, когда образовательные программы ребята проходят на практике. Это называется дуальным образованием. У нас так и происходит благодаря такому сотрудничеству.

Уважение и признательность Евгения Былина — взаимное. Он показывает благодарственные письма от партнеров в адрес учебного заведения, где за подписью генерального директора, председателя Совета директоров ТСК говорится о признательности за «долгосрочное и плодотворное сотрудничество в подготовке высококвалифицированных специалистов»: «Благодаря знаниям, полученным в стенах техникума, ваши выпускники востребованы на рынке труда. Наши коллективы связаны многолетней дружбой. Добрая половина плавсостава — выпускники вашего техникума».

— Мне бы хотелось поблагодарить Томскую судоходную компанию за то, что она постоянно участвует в нашей жизни, — подчеркивает Евгений Былин. — Оказывает помощь не только в становлении наших учащихся, но и в бытовых вопросах: при ремонте здания, закупке оборудования, литературы, тренажеров, даже безвозмездно доставляет нам строительные материалы. Все за счет наших добрых отношений. Они знают, что ответная реакция будет хорошей: мы считаем своим долгом неукоснительно выполнять взятые на себя обязательства.

Анжелина ДЕРЯБИНА

В борьбе с маловодьем



Начало на стр. 1

Нынешний навигационный сезон осложняется мелководьем. Но проблема не стала неожиданностью — такая ситуация на Оби складывается практически ежегодно, считает Анатолий Иванович Матвеев, капитан-сменный механик РТ-724 «Сибирской буксирной компании».

Экипаж РТ-724 ходит в основном по Оби, Иртышу, Васюгану. Загрузка осуществляется в Новобибеевском карьере, расположенном в Болотнинском районе Новосибир-

ской области, откуда грузы по воде доставляются в Сургут и Селяйрово Ханты-Мансийского автономного округа.

— Этот сезон проходит без особенностей, — говорит Анатолий Иванович. — Да, нас, конечно, беспокоят малые глубины на верхнем участке Оби. Но и ниже устья Томи глубины становятся все меньше и меньше. Это проблема. Но мы были к ней готовы, потому что здесь почти ежегодно складывается такая ситуация. Вроде и дождей было много, казалось бы, осадки должны сыграть свою роль, но в итоге полноводным было только начало сезо-

на. И это типичная ситуация: редкий случай, когда мы до сентября на полную осадку отсюда уходим, обычно где-то в конце июля — начале августа уже начинается недогруз.

Анатолий Иванович отмечает, что проблему пытаются решить: дноуглубительные работы ведутся регулярно. Земснаряды работают каждый день, особенно сейчас, когда до окончания сезона осталось так немного, и нужно успеть выполнить все планы. Однако, по словам капитана Матвеева, помогают эти действия ненадолго. Пока земшашины проделают проход в одном месте, успевают обмельеть другой



Лариса Ивановна Широкова обеспечивает экипаж вкусными, сытными обедами уже почти 10 лет



Капитан-сменный механик А.И. Матвеев



Капитан-механик В.В. Беляев

перекат и приходится перебрасывать технику туда, а в это время появляется проблемный участок в третьей точке. В итоге вроде бы и работа ведется, но решить проблему полностью не получается. А это, в свою очередь, сказывается на работе экипажа теплохода.

— Вот буквально сегодня вышли в рейс, и пришлось догружаться до полной загрузки в Мысовой, а не в Бибеево, где обычно, — рассказывает капитан-механик РТ-724 Виктор Владимирович Белик. — В Бибеево из-за мелководья смогли погрузиться на осадку всего 170-180 см. Догружались в Мысовой. Помогал теплоход нашей же компании: с четырех барж перегружали на две — с баржи на баржу перекидку делали. В этом сезоне первый рейс у нас такой получился.

— Мы-то со своей стороны проблему никак не можем решить, — сетует Анатолий Иванович. — Баржи в таких условиях приходится загружать не на полную осадку. Пока что глубины позволяют работать, но надолго или нет, не знаю.

Ася МАЛЮТИНА

Бийский речпорт: навигация по плану

Основным заказчиком ООО «Бийский речной порт» является Бийский гравийно-песчаный карьер (село Шульгинка). Кроме того, компания занимается собственными перевозками.

По условиям соглашения ФБУ «Администрация БВП» должна выдерживать 110 суток при габаритах не ниже 140 сантиметров на перекатах. Этот срок закончился 19 августа, и по итогам работы можно отметить, что обязательства в рамках соглашения администрацией выполнены.

Перевозки на Катунь и Верхней Оби сохранятся до сентября — в тех габаритах, при которых перевозки рентабельны. Впрочем, речные суда продолжают курсировать с грузами до тех пор, пока позволяют природные условия, и есть возможность осуществлять эту деятельность безопасно.

Как пояснил Виктор Франк, генеральный директор ООО «Бийский речной порт», в рамках соглашения общий объем перевозок Бийским речпортом составляет 180 тысяч тонн. Из них 50 тысяч тонн вывезено с



Бийского гравийно-песчаного карьера в направлении Барнаула. Этот показатель сегодня перевыполнен на 10 тысяч тонн, то есть вывезено 60 тысяч тонн груза с небольшим. Вывоз будет продолжен.

— Всех перевозок у нас осталось где-то в пределах 15 тысяч тонн. Я думаю, до конца месяца мы собственные объемы выпол-

ним, — сообщил Виктор Франк. — Что касается дальнейшей работы, сейчас ведутся переговоры с предприятиями, у которых объемы перевозок в нижней части Оби, а также с другими клиентами. Формируем графики. Если будет возможность, собираемся отработать весь сентябрь.

Татьяна ТИМОФЕЕВА

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА

«Каравелла» движется в Китай

Четвертого августа курсанты из Детского морского центра «Каравелла» в составе сводной команды Молодежной Морской Лиги на учебном парусном судне «Паллада» вышли в открытое море.



Охапкин Тимофей (Кострома), Яцук Ярослав (Ярославль), Поливода Михаил (Новосибирск, Каравелла), Федотов Никита (Новосибирск, Каравелла), Ниткин Григорий (Геленджик)

Трехмачтовый фрегат «Паллада» пройдет по маршруту Владивосток — Циндао (КНР) — Йосу (Южная Корея) — Владивосток. Плавательную практику пройдут 125 курсантов из Дальрыбвтуза, Керченского государственного морского технологического университета, Владивостокского президентского кадетского училища, Дальневосточного мореходного училища и Владивостокского морского рыбопромышленного колледжа. Стоит отметить, что 27 августа из корейского порта Йосу будет дан старт Международной регате учебных парусников, к которой присоединится и «Паллада». Мероприятие проходит в рамках пятилетней программы регат под эгидой президента России.

Вместе со студентами практику пройдут и школьники — всего от Молодежной Морской Лиги в морской практике участвует группа из пяти курсантов: двое ребят, Михаил Поливода и Никита Федотов, от ДМЦ «Каравелла» (Новосибирск), и по одному из Костромы, Ярославля и Геленджика. Руководитель практики — педагог ДМЦ «Каравелла» Павел Комиссаров.

Рейс продлится почти месяц. За это время учащих ждут суточные вахты, учеба азам управления, тренировок тонкостям морского дела и учебные занятия по теории. По

возвращении домой курсанты получат квалификацию вахтенного матроса и вахтенного моториста.

Во Владивосток участники рейса должны прийти 1 сентября. Регата включает в себя не только международную гонку парусников, но и мероприятия для жителей города, среди которых: открытие «Морской деревни» регаты, детско-юношеская регата в рамках Регаты учебных парусников, дневная гонка парусников в Амурском заливе, торжественная церемония награждения победителей и призеров

регаты, а также Парад парусов.

Выражаем слова признательности за возможность участия в плавательной практике коллективам: Дальрыбвтуза, Молодежной Морской Лиги, Сибирского государственного университета водного транспорта, Администрации Обского БВП, Росморречфлоту, ООО «Смитра» и Фонду поддержки детей ДМЦ «Каравелла»!

Андрей МАНТОРОВ, редактор-консультант управления по социальной и воспитательной работе ФГБОУ ВО «СГУВТ»

НАГРАДЫ

Студентам СГУВТ — от президента



Заместитель министра транспорта РФ С.А. Аристов и студентка СГУВТ Дарья Голуб

Первого августа 2018 года в Москве состоялась церемония вручения памятной медали «XIX Всемирный фестиваль молодежи и студентов 2017 года в Сочи».

За вклад в подготовку и проведение международного мероприятия, которое прошло в прошлом году в Сочи, и за стремление к международному сотрудничеству и развитию молодежного движения студентов со всей России, в том числе и из Сибирского государственного университета водного транспорта, представили к награждению памятные медали. Награду украшают надписи «От президента Российской Федерации», а также девиз фестиваля — «Вместе со всей планетой!».

Почетные знаки и грамоты в Гербовом зале Минтранса России (Москва) из рук членов Правительства РФ получили студенты СГУВТ: Софья Воронова, Дарья Голуб, Полина Заборовцева и Максим Линёв.

Как отметила Софья Воронова, для нее эта награда является символической, как и сам молодежный фестиваль. Она выразила слова бла-

годарности и дала обещание, как молодой лидер, быть всегда неиссякаемым примером для студентов не только своего вуза, но и страны в целом.

Дарья Голуб на Всемирном фестивале молодежи и студентов побывала в качестве волонтера, ее уровень владения английским языком позволил быть переводчиком у сотрудников полиции, которым она оказывала помощь с прохождением через КПП и досмотром участников из-за рубежа.

Как отметили другие студенты СГУВТ, это событие предоставило им возможность познакомиться с новыми людьми из разных регионов и стран мира и получить дополнительные знания в области научно-исследовательской работы.

Стоит отметить, что во время проведения международных мероприятий в Сочи Россия показала свои лучшие стороны, продемонстрировав стремление к международному сотрудничеству и развитию молодежно-студенческих движений.

Андрей МАНТОРОВ, редактор-консультант управления по социальной и воспитательной работе ФГБОУ ВО «СГУВТ»



Студентка СГУВТ Софья Воронова

ДОСЬЕ

Всемирный фестиваль молодежи и студентов проходил в России с 14 по 22 октября 2017 года. В первый день в Москве состоялся международный парад-карнавал студенчества, а основные мероприятия прошли в сочинском Олимпийском парке. Участниками фестиваля стали более 29 тысяч человек из 180 стран, вместе с персоналом было аккредитовано более 67 тысяч человек. Следующий фестиваль молодежи и студентов, который пройдет уже в этом году, будет юбилейным, двадцатым по счету.

К 80-ЛЕТИЮ ФБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ ОБСКОГО БВП»

Под крылом государства



(Окончание. Начало в №7
от 30 июля 2018 г.)

В 2005 году возглавил Бассейновое управление нынешний его руководитель С.В. Павлушкин. Хотя практически началась его руководящая деятельность годом раньше — в 2004 году С.В. Павлушкин был назначен исполняющим обязанности руководителя. К этому времени он прошел путь от инженера изыскательской партии, помощника прораба до начальника службы пути.

Сегодня лучше, чем вчера

Развитие судоходства по рекам Обского бассейна неразрывно связано и с историей развития путевого хозяйства. Ведь без речников-путейцев, работников гидротехнических сооружений, судоремонтников и других специалистов, обеспечивающих деятельность водных путей, немислимо прошлое, настоящее и будущее Обского бассейна.

Одной из важнейших задач администраций бассейнов внутренних водных путей является обеспечение гарантированных габаритов судовых ходов. От ее выполнения зависят не только безопасность судоходства, но и провозная способность флота, и себестоимость перевозок. В Обском бассейне проведена большая работа по увеличению параметров судовых ходов. В частности, гарантированные глубины на 40 — 100 см превышают естественные бытовые глубины.

Основная рабочая водная артерия бассейна — река Обь, отличается крайне сложными гидрологическими условиями, разветвленностью русла, необходимостью переносов судовых ходов, большим количеством лимитирующих перекатов. В связи с этим для поддержания заданных габаритов судовых ходов необходимо систематически и в больших объемах проводить дноуглубительные работы.

В Администрации Обского бассейна и ее филиалах работают сегодня более тысячи человек. Путевые работы обеспечивают контроль и расчистку судовых ходов от наносов и подводных препятствий, строительство русловых выправительных сооружений, выполнение гидрографических работ для мониторинга судоходных условий, корректировку и переиздание карт водных путей.

Расширяется использование новых спут-

никовых и информационных технологий в русловых изысканиях, обслуживании судоходной обстановки, в управлении движением флота. В рамках капитального ремонта двустворчатых ворот первой средней головы Новосибирского судоходного шлюза произведена замена ворот, это стало серьезным шагом на пути повышения безопасности судопропуска через Новосибирский шлюз. Для поддержания в эксплуатационном режиме гидротехнических сооружений ежегодно осваиваются средства по текущему ремонту.

Реформирование и перспективы

Об успешности того или иного предприятия судят не только по его славному прошлому или достойному настоящему. Не меньшее значение имеет и будущее.

Со временем обновляется состояние объектов инфраструктуры Обского бассейна (здания и сооружения РММ, административно-бытовые здания и пр.). Три района водных путей и судоходства — филиалы ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» и судоходства из четырех — за время руководства Сергея Валентиновича Павлушкина переехали в новые административные здания.

В годы перестройки и последовавших за ней экономических реформ неоднократно преобразовывался ОГБУВПиС, менялось его название. На сегодняшний день учреждение является Администрацией Обского бассейна внутренних водных путей, которое, как предполагается, будет более полно отвечать современным функциям и задачам, поставленным перед учреждением.

Для более эффективного и полного решения поставленных задач в учреждении организованы отдел диспетчерского регулирования движения судов в бассейне. Для него подобран, обучен и аттестован диспетчерский персонал, а также несколько служб: служба транспортной безопасности, служба государственного портового контроля, служба регистрации судов и служба безопасности судоходства.

Актуальные проблемы

Одна из проблем, требующих решения, — Новосибирский плес, участок от Новосибирской ГЭС до устья реки Томь. За 55 лет с момента ввода в эксплуатацию ГЭС произо-

шла посадка уровня воды, которая негативно сказывается на судоходстве и на работе городских водозаборов. Одним дноуглублением этот участок уже не улучшить.

В августе 2012 года в Красноярске прошел Совет безопасности, где серьезно обсуждалась эта проблема. В настоящее время уже подготовлено предпроектное решение по данному участку, которое находится сейчас в Минтрансе. Обоснована необходимость выделения средств на решение этой проблемы, ведь помимо дноуглубительных работ, необходимо будет строить серию выправительных компенсирующих гидротехнических сооружений, чтобы обеспечить условия судоходства и функционирование водозаборов.

Достойные условия — качественная работа

Каждый год навигация преподносит путникам своеобразные сюрпризы, перед коллективом учреждения ставятся новые задачи, происходят различные события. Кроме праздников и юбилеев, жизнь речников наполнена сложной, ответственной и кропотливой работой. Именно повседневный совместный труд многих служб позволяет успешно реализовать государственные и социальные задачи, стоящие перед коллективом.

Важной вехой стало возрождение на новом корпоративном уровне деятельности газеты «На вахте». Необходимо отметить и то, что работники — путейцы и речники, дорожащие авторитетом отрасли, болеющие за дело, любят это издание и интересуются жизнью своих коллег.

Многолетней традицией, которую поддерживает Администрация Обского бассейна, является ежегодное проведение Спартакиады. В этом году она была посвящена 80-летию управления.

Совместный труд и общие праздники. Эти понятия всегда прекрасно уживаются в коллективе, являющемся живым, боеспособным организмом, способным решать масштабные задачи в национальных интересах российского государства.

16 августа свой день рождения отметил руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП» Сергей Валентинович Павлушкин. А 20 сентября предприятие будет официально праздновать свой юбилей. О том, как именно — расскажем в следующем номере.

От души хочу поздравить коллектив ФБУ «Администрация Обского БВП» и руководителя Сергея Валентиновича Павлушкина с замечательным юбилеем! Уверен, что предприятие будет и в дальнейшем вкладывать все свои ресурсы в процветание Обского бассейна, от которого зависят жизнь и благополучие сибиряков.

С уважением, генеральный директор
ООО «Бийский речной порт»
Виктор Александрович ФРАНК



Поздравляем юбиляров августа

ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Светлана Петровна Павлецова, НРВП-ГиС, инженер 2 категории изыскательской русловой партии №12.
- Игорь Сергеевич Новиков, администрация, главный специалист узла связи службы технической политики, связи и радионавигации.

АО «Томская судоходная компания»

- Александр Афанасьевич Башкатов, механик — см. капитан т/х РТ-633.
- Вера Сергеевна Гурдина, уборщик производственных помещений.
- Анатолий Евгеньевич Крымский, водитель автомобиля АТО.
- Сергей Анатольевич Ломакин, старший капитан рейда — караванный капитан.
- Александр Иванович Макурин, капитан — см. механик т/х «Шторм».
- Андрей Анатольевич Нестерович, механик — см. капитан т/х РТ-677.
- Татьяна Васильевна Пальчикова, матрос-повар т/х РТ-726.
- Сергей Геннадьевич Попов, групповой электромеханик ССХ.
- Галина Николаевна Шаханова, работник по уборке Пассажира района.

ЗАО «Сибречпроект»

- Людмила Петровна Лисовец, главный специалист ОПГС.
- Карина Серафимовна Рудевская, инженер I категории ОПГС.
- Геннадий Михайлович Седых, бурильщик ОИЗ.

СГУВТ

- Лидия Андреевна Копылова, дежурный по общежитию № 1.
- Наталья Викторовна Анищик, директор лицея УКПиДПО.
- Владимир Валентинович Реймеров, преподаватель НКРУ.
- Григорий Леонидович Олех, профессор кафедры ФИИП.
- Александр Анатольевич Железкин, учебный мастер кафедры ТКСиТМ
- Наталья Анатольевна Толстоногова, комендант корпуса №1.
- Нина Георгиевна Несторина, директор филиала (Хабаровск).
- Зариф Анасович Валиев, учебный мастер кафедры ВМиТ.
- Любовь Николаевна Демяхина, главный библиограф научно-технической библиотеки.
- Антонида Владимировна Иргашева, дежурный по общежитию №1.
- Ирина Александровна Свиридонова, уборщик служебных помещений АХС.

ООО «Речное пароходство»

- Дмитрий Владимирович Милосердов, капитан-механик т/х ТНГ-304.

Западно-Сибирский филиал Российского Речного Регистра

- Сергей Викторович Беляков, старший эксперт Морьяковского участка.

С юбилеем!

Федеральное бюджетное учреждение «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» отмечает 80-летие со дня своего основания.

Управление речных путей было создано в 1938 году. Таким образом, на протяжении вот уже восьми десятилетий эта государственная структура несет ответственность за содержание Обского бассейна, за здоровье и работоспособность одной из самых крупных и мощных российских рек — Оби.

Объем перевозок грузов и товаров речным транспортом год от года прирастает, и главная задача ФБУ состоит в том, чтобы обеспечивать безопасную навигацию. Для этого нужно делать многое: вести дноуглубительные работы, содержать в порядке судоходные гидротехнические сооружения, регулировать движение судов, выполнять функции государственного портового контроля. Доблестная ответственная работа трудового коллектива ФБУ — одна из важных составляющих успешного развития Сибирского края.