



«Антирейтинг» нарушений

■ За три месяца Обское УГРН Ространснадзора провело 30 проверок. Какие нарушения встречаются чаще всего?

стр. 2



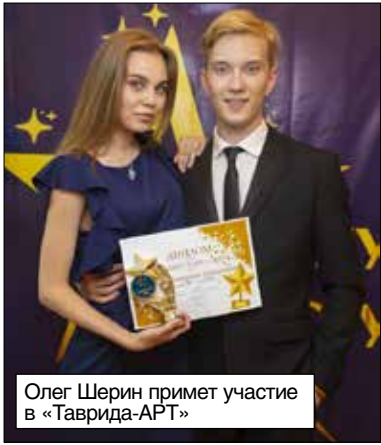
От слесаря до руководителя

■ 16 сентября 2019 года 60 лет исполняется Николаю Викторовичу Воробьеву, чья жизнь уже более 15 лет связана с предприятием внутреннего водного транспорта Сибири

стр. 3

КОНКУРС

Курс на Тавриду!



Олег Шерин примет участие в «Таврида-АРТ»

Студент СГУВТ прошел конкурсный отбор и стал участником Всероссийского молодежного фестиваля творческих сообществ «Таврида-АРТ», который пройдет в Судак (Республика Крым) с 20 по 26 августа 2019 года.

«Таврида-АРТ» — это фестиваль фестивалей, собравший в одном месте максимум интересного и нового. Театральный, литературный, джазовый фестивали, первая национальная премия, выставки современного искусства, открытые кинопоказы, спортивные программы, творческие встречи, мастер-классы. Гости станут участниками карнавалов «арт-шестьствий», поэтических и рэп-баттлов.

Ядро фестиваля — 8 арт-кварталов, тематических креативных пространств под открытым небом с собственной инфраструктурой, жители которых общаются, участвуют в мероприятиях и работают над арт-манифестом (послание, сообщение жителей квартала своему творческому сообществу, стране и всему миру, сформулированное в любой художественной форме).

Визы на проживание в арт-кварталах получили молодые деятели культуры и искусств, которые направили заявки и прошли кастинг.

По итогам конкурсного отбора фестиваля, проведенного организаторами мероприятия, к участию был приглашен студент 5 курса электромеханического факультета СГУВТ Олег Шерин. Он занимается музыкой с детства, окончил музыкальную школу по классу эстрадного вокала. Он является лауреатом международных, всероссийских и городских конкурсов: «Крымская волна», «Роза ветров», «Дельфийские игры» «ТранспАрт», «Байкальский ветер», «Пять звезд», активный участник культурно-массовых мероприятий Университета. Олег пишет музыку, он действительно талантливый и способный молодой человек!

В этом году фестиваль «Таврида-АРТ» посетят около 30000 участников, каждый из которых хочет что-то получить от мероприятия: положительные эмоции, полезные знакомства и новые знания. Своими мечтами поделился и Олег: «Я ожидаю от фестиваля новых впечатлений, эмоций, вдохновения для новых работ, знакомства с интересными людьми в сфере музыки. Спасибо родному Университету за предоставленную возможность!»

Андрей МАНТОВ

На Вахте

речники Обского бассейна

Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№8 (30)

30 августа 2019 года

ОБРАЗОВАНИЕ

Студентов в СГУВТ стало больше!



Помимо учебы, первокурсников ждет увлекательный мир студенческой внеучебной жизни, каждый сможет найти себе дело по душе! — уверен Алексей Жаров



Приемная комиссия Сибирского государственного университета водного транспорта подвела итоги приемной кампании в вузе. Какие специальности оказались самыми популярными у вчерашних школьников?

ФГБОУ ВО «СГУВТ», включая филиалы, в соответствии с государственным заданием полностью выполнил контрольные цифры приема студентов на 2019/20 годы по программам высшего и среднего профессионального образования.

Общее количество мест по программам ВО и СПО, выделенных в рамках контрольных цифр приема, по сравнению с прошлым годом увеличилось. СГУВТ и филиалы привлекли на программы высшего образования больше абитуриентов, чем годом ранее: если в прошлом году было принято 830 человек, то в этом году уже 856. Из них 801 — на очную форму и 55 — на заочную форму обучения. На программы СПО — 1080 человек.

Ряды студентов пополнили выпускники школ не только Новосибирска и области, но республик Тыва, Хакасия, Саха (Якутия), Алтайского и Красноярского краев, Кемеровской области и стран ближнего зарубежья. Радует тот факт, что, несмотря на увеличение количества принятых в Университет на очную форму обучения, средний балл ЕГЭ вырос до 55,2 и достиг максимума за последние 6 лет.

Самый высокий конкурс среди поступающих на очное обучение по программам ВО был на направление «Информационные системы» (ЭМФ). По количеству поданных заявлений это одна из самых востребованных специальностей в Университете — 6 человек на место. «Техносферная безопасность» (ГТФ) — на это направление 9,6 человека на место, «Природообустройство и водопользование» — 10,3 человека на место.

Лидирующие позиции по количеству поданных заявлений занимают специальности конвенционной подготовки: «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических уста-

новок», «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики».

— Это еще раз доказывает, что наш вуз имеет достаточно хорошие перспективы по подготовке квалифицированных специалистов транспортной отрасли, и проблем с набором студентов у нас нет, — говорит проректор по учебной работе СГУВТ Алексей Жаров. — Я уверен, что первокурсники 2019 года приумножат славу нашего Университета своими успехами и достижениями. В Университете для этого созданы все условия. В этом учебном году, для максимальной вовлеченности студентов не только в учебный процесс, но и в общественную жизнь, введены новые правила. Курсанты первого курса обучения специальностей конвенционной подготовки (СВФ, СМФ, ЭМФ) за счет бюджетных средств будут обеспечены вещевым имуществом и горячим питанием. Иногородние курсанты будут размещены на отдельном этаже общежития, проживание организовано по кубриковой системе — по расписанию дня. В

плане — мероприятия по самообслуживанию и организации досуга. На практике такая модель обеспечивает более комфортное проживание, которое поможет эффективно и интересно осваивать сложную образовательную программу. Помимо учебы, первокурсников ждет увлекательный мир студенческой внеучебной жизни, каждый сможет найти себе дело по душе!»

В этом году на гидротехническом факультете был открыт новый профиль обучения «Эксплуатация и информационное обеспечение водных путей». В связи с популярностью возобновился прием на профиль «Управление водными и мультимодальными перевозками» (факультет «Управление на водном транспорте»).

Следует отметить, что набор на заочную форму обучения по программам высшего образования продолжится до 14 ноября. С 15 по 30 ноября начнутся вступительные испытания.

Андрей МАНТОВ

ИТОГИ

Самоаудитом займутся судовладельцы

Фото с сайта <https://sea.rostranadzor.ru>

Обское УГРН Ространснадзора рассказало о своей работе во втором квартале текущего года. Как показали проверки, чаще всего речники нарушают правила пожарной безопасности и правила выпуска судов в плавание. Какие нарушения еще выявили сотрудники управления и как планируются бороться с нарушителями?

За три месяца управление провело 30 проверок: плановых, внеплановых и «предлицензионных». В ходе практически каждой из них инспекторами выявлялись различного рода нарушения: всего было выявлено 33 несоответствия обязательным требованиям действующего законодательства в области внутреннего водного транспорта.

Контакт налажен!

Одно из основных нарушений обязательных требований — отсутствие на судне необходимых судовых документов, предусмотренных ст. 14 Кодекса внутреннего водного транспорта, а также выпуск в плавание судна, не прошедшего техническое освидетельствование. Это, можно сказать, уже традиционные лидеры «антирейтинга» нарушений. Однако в этом году наметилась положительная тенденция — судовладельцы стали давать обратную реакцию.

— Одна из мер профилактических мероприятий — направление органами государственного контроля юридических лицам и индивидуальным предпринимателям, осу-

ществляющим деятельность на внутреннем водном транспорте, предупреждений о недопустимости нарушений обязательных требований. В этом году десять таких предупреждений были направлены судовладельцам. И надо отметить, что если в прошлом году, к сожалению, наши предупреждения оставались без ответа, то в этом году мы получили четыре ответа о том, что нарушения исправлены, — говорит Сергей Челяев, врио начальника управления Обского УГРН.

Что касается гидротехнических сооружений, то здесь чаще других выявляют такие нарушения, как невыполнение положений Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, износ конструкций гидротехнических сооружений, отсутствие или повреждение швартовых и отбойных устройств, отсутствие обозначенных границ причалов и схем эксплуатационных нагрузок, отсутствие декларации соответствия безопасности причальных сооружений. Нередко причина нарушений кроется в неоднозначности трактовки нормативных правовых актов и незнание положений Технического регламента. Но чаще виной всему — недостаточное финансирование. Поэтому руководителям организаций, ответственным за ГТС, рекомендовано с учетом финансового состояния организаций, разработать планы-графики по устранению отклонений технических параметров ГТС от проектного состояния с указанием мероприятий и сроков их проведения.

В рамках публичных обсуждений правоприменительной практики во

втором квартале 2019 года перед собравшимися выступил и начальник Службы государственного портового контроля Администрации «Обского БВП» Андрей Лукашин. Он рассказал о результатах деятельности Службы и об изменениях в Кодексе об административных правонарушениях, вступивших в силу с 26 июля текущего года. В частности, штрафы за нарушения правил пла-

вания выросли практически в десять раз — до 5-10 тыс. рублей.

Сам себе инспектор

Начальник Обского УГРН Сергей Баклагов рассказал и о реформе контрольно-надзорной деятельности. В частности, пригласил всех желающих принять участие в пилотном проекте Ространснадзора «Непрерывный мониторинг». Реализация проекта позволит в будущем отказаться от проведения плановых проверок в отношении субъектов надзора в области водного транспорта.

Принять участие в проекте просто — нужно зайти на сайте ведомства в рубрику «Пилотный проект «Непрерывный мониторинг»». Участие в нем предполагает два этапа. Первый — анонимный: предприятие проходит тест самостоятельной оценки уровня исполнения обязательных требований и получает отчет о прохождении самооценки. В нем прописан список нарушений, которые нужно устранить, с отсылкой на нормативные документы и возможные штрафы. После того, как судовладелец устранил нарушения, он может принять участие во втором этапе проекта — декларирование положительного результата прохож-

дения самооценки. Для этого нужно зарегистрироваться в личном кабинете проекта и пройти тот же самый тест, но уже не анонимно. Отчет о нем — а он после самостоятельного устранения нарушений, скорее всего, будет положительным — направляется в Ространснадзор. Там сведения сверяются с базой данных надзорных ведомств, и если никаких несоответствий нет, то в личный кабинет приходит уведомление о принятии декларации. Если есть какие-то сомнения, то Ространснадзор попросит уточнить ту или иную информацию.

В дальнейшем, если проект реализуется, такая система самопроверок позволит отказаться от проведения плановых проверок в отношении предприятий водного транспорта и взаимодействовать с поднадзорными субъектами дистанционно. Для бизнеса же это означает снижение административной нагрузки. В общем же проект нацелен на заблаговременное выявление признаков возможных нарушений обязательных требований, и как следствие — повышение безопасности. Однако будет ли проект реализован, зависит во многом и от активного участия судовладельцев в «пилоте».

Ася МАЛЮТИНА



Этим летом новый патрульный катер передан в оперативное управление Обскому Управлению государственного речного надзора.

ПРИЗВАНИЕ

Чтобы на реке работать, нужен альтруизм



— Даже одну навигацию отработать трудно. Если после навигации человек остался, то, можно сказать, прошел проверку, — считает Руслан Кузьмин

«Знаете, есть породы собак, которые можно обучить на поиск, а есть те, кто плохо обучается, — генетически так заложено. Так и у механика должна быть какая-то «чуйка», не каждый может им стать: вроде и образование у всех одинаковое, а результаты работы разные», — считает механик-сменный капитан БТМ-630 Руслан Кузьмин.

Руководство Сибирской буксирной компании уверено: уж кто-кто, а сам Руслан — точно прирожденный механик. Он по сегодняшним меркам речников специалист молодой — всего 47 лет, однако за плечами уже 27 навигаций. Без реки жизни он не представляет, хотя и признает: профессия у него непростая, не каждый выдержит.

— Я себя во многом попробовал,

в разных должностях был, и теперь уж точно профессию менять не буду, — говорит он. — На флоте случайных людей не бывает: если задержался на 27 лет, значит, это мое дело. Чтобы на реке работать, нужен некий альтруизм и энтузиазм — тут многое на этом держится. Труд тяжелый даже не физически, а психологически. Потому что полгода проводишь в ограниченном пространстве в небольшой компании одних и тех же людей. Если в цехе или в офисе отработал, пообщался и ушел домой — а там новые впечатления, новые люди, новые беседы, то здесь всегда одно и то же: маршрут один, люди те же, действия те же. Это накладывает отпечаток, непросто бывает. Когда люди приходят к нам работать, сначала им кажется легко, а потом эта обстановка начинает тяготить, и не каждый выдерживает. Даже одну нави-

гацию отработать трудно. Если после навигации человек остался, то, можно сказать, прошел проверку.

Сам Руслан Кузьмин «прошел проверку» еще в 1992 году, когда побывал в своей первой навигации. Оказаться речником было удивительно для него самого — о флоте никогда не мечтал. Все изменила любовь... Руслан тогда как раз познакомился со своей будущей женой. Ее родители работали на флоте, и будущая теща предложила Руслану попробовать себя на реке.

— Пошел мотористом на «двухтысячник», у Владимира Яковлевича Кузнецова работал. Вся страна тогда уже разваливалась, но по инерции флот и те, кто там работал, еще считались некоторой элитой: была зарплата неплохая, был престиж, — вспоминает Руслан. — Сначала, конечно, тяжело было: молодая

семья, дети маленькие, жене помогать нужно, а я по полгода от дома оторван. Но, тем не менее, продержались, а потом я уже и полюбил свою работу.

Когда понял, что река навсегда стала его домом, решил получать соответствующее образование: сначала окончил техникум речного транспорта, потом поступил в академию водного транспорта. Окончил вуз по специальности «инженер-конструктор». Можно сказать, немного схирил с судьбой: всю юность мечтал быть инженером-проектировщиком, и хоть так, да стал ближе к мечте.

Впрочем, к тому времени он уже давно полюбил свою работу, тем более что и карьерный рост наметился: начинал мотористом, затем был штурманом, постепенно и до механика досроч. К тому времени Руслан работал в Западно-Сибир-

ИСТОРИЯ В ЛИЦАХ

«Выхожу на берег — вокруг народ ликует»



В первый день августа Виктору Герасимовичу исполнилось 80 лет. Редакция газеты «На вахте» поздравляет его с юбилеем!



«Что про меня писать? Больших свершений я не делал», — говорит Виктор Герасимович. — Я пришел из Моряковки в Томск 12 апреля 1961 года. Выхожу на берег, а вокруг народ ликует, обнимается. Я и спрашиваю в шутку у старшего диспетчера: «Что так ликуют, не меня ли встречают?» Он и говорит: «Тебя-тебя!» Потом уж я узнал, что в тот день Гагарин в космос полетел.

Работать в Томский эксплуатационный участок Виктора Герасимовича отправили по распределению после окончания Новосибирского речного училища. Молодой человек тогда слабо представлял себе, что такое работа на флоте: родом из Чулымского района Новосибирской области, он всегда мечтал об авиации. Но не прошел отбор по состоянию здоровья и решил связать жизнь с другой стихией — водной. Расчет был в чем-то корыстный: семья жила небогато, а в училище и кормили, и одевали.

Впрочем, после первой же навигации стало понятно, что случай привел его прямо к судьбе, — на реке Виктору Герасимовичу понравилось.

От участка до порта

Девять навигаций промчалось, как один день, и вдруг неожиданный поворот судьбы: нашего героя назначают капитаном-наставником пассажирского флота. Это стало первым его шагом к работе, в которой он действительно нашел свое призвание, — к работе с людьми.

Томский эксплуатационный участок рос, развивался и вскоре получил статус порта. Новое учреждение нужно было наполнять кадрами. И делать это предложили Виктору Леонову. Так он стал заместителем начальника порта по кадрам.

— Время было тяжелое — рабочих не было, специалистов не было. Помню, приехали мы в порт с начальником порта, а у нас единственный крановщик на пневмокране — и все, больше нет крановщиков, — вспоминает Виктор Герасимович. — С этого мы начали. Это потом уж порт разросся, коллектив увеличился. Что мы только для этого не делали, откуда только людей не звали — из Благовещенска, из Казани.

Только наладил работу с кадрами, только освоился на новом месте и вновь перевод — направили Виктора Герасимовича на периферийный участок, начальником Том-

ского грузового района. Тогдашние объемы сегодня сложно и представить — порядка 110 тыс. тонн в сутки. И коллектив — около 300 человек. К новым обязанностям Виктор Леонов привык быстро и пять лет успешно руководил районом. За доблестный труд получил орден «Знак почета».

Незаменимые есть!

А в это время работа с кадрами не ладилась: за пять лет сменилось четыре заместителя начальника порта по кадрам. Руководству стало ясно: кроме Леонова с этим делом никто не справится. Так Виктор Герасимович вернулся на прежнюю должность: от судьбы, как говорится, не уйдешь. Да и нужно ли, если то, что у тебя получается, приносит радость и тебе, и людям. А о своей работе он вспоминает именно так, с радостью.

— В кадровой политике ты оставляешь след в памяти людей, — считает Виктор Леонов. — Многим старался помочь — время было тяжелое, очень тяжелое. Порой, знаете, такое бессилие собственное ощущалось: ничего нет, а люди нужны, а ты им ничего дать не можешь, кроме доброго слова и надежды. Приободрял, успокаивал, утешал, потому что ничего другого не было за плечами. Это потом и детский сад построили для детей сотрудников, и пасеку свою открыли, чтобы бесплатно ветеранам мед раздавать, и общежитие возвели на 400 мест. Сами строили его вечерами. Времени не

жалко было — все на каком-то подъеме, интересно. А интересно, потому что видели плоды своего труда. Вот смотришь утром: молодожены приходят, ребятишек в сад — и на автобусе в порт. Да и семьи эти на наших глазах создавались: парни и девушки в общежитии перезнакомились, переженились, так что оно уже потом больше на малосемейку походило.

Держим связь

У Виктора Герасимовича к тому времени была и своя семья: с супругой он познакомился еще в Новосибирске. Вместе приехали в Томск, вместе работали на процветание порта. Жена сначала была диспетчером районного управления, потом начальником учебного комбината: готовила кадры, которые потом принимал на работу муж. Дружно жили, хорошо. Вырастили двух дочек и сына. Они, увы, не пошли по стопам родителей, выбрали профессии, с флотом не связанные. Зато подарили Виктору Герасимовичу шестерых внуков, а те — троих правнуков. Есть чем заняться на пенсии.

На заслуженный отдых Виктор Леонов вышел в 2005 году. Мог бы и раньше, но нужно было подготовить замену. Передать все, что было создано за годы долгой работы, в надежные руки.

— Анатолий Алексеевич Орлов — мой преемник. И мне кажется, он очень достойный человек, считаю, что в нем не ошибись, — хвалит Виктор Леонов новое поколение.



— Есть своя специфика в кадровой политике, в работе с людьми, и он в этом плане, считаю, на своем месте.

О сегодняшней жизни Томской судоходной компании Виктор Герасимович знает не понаслышке: за успехами компании следит, с людьми общается, ведь сегодня до сих пор работают те, кого он когда-то принимал на работу молоденькими мальчишками.

— Держим постоянно связь с советом ветеранов, встречаемся, участвуем в праздничных мероприятиях, — рассказывает он. — Просто общаемся: вспоминаем прошлое. Хорошее было время. Тяжелое, но прекрасное: мы все время знали, куда идем и зачем идем.

Ася МАЛЮТИНА

ском речном пароходстве, но годы тогда были непростые для всего флота и для пароходства в частности: теплоход, на котором работал Руслан, решено было не отправлять в навигацию. А жить как-то надо, надо работать. Тут-то и поступило предложение перейти в Сибирскую буксирную компанию.

— Согласился и никогда об этом не жалел, — говорит Руслан. — Замечательная компания, отличное руководство, которое очень по-человечески относится к работникам. С решением проблем по мере возможности помогают, осенью отправляют с семьей в отпуск. Вот перед этой навигацией нам с женой как раз давали путевку в Таиланд. Я на БТМ-630 уже девятую навигацию, у нас сложился хороший коллектив, нет текучки, а это тоже говорит о том, что люди руководством довольны. Руководство Русланом тоже

довольно — свою работу знает на отлично, все у него четко, отлажено.

— Утром первым делом спускаешься в машинное отделение, проверяешь, в каком состоянии механизмы, выявляешь, есть ли недочеты. Уже опыт такой, что могу на звук определять по шуму, что не так в двигателе, — рассказывает он о своих ежедневных обязанностях. — Это рутинная работа, но необходимая: если вдруг видишь, что есть какие-то неисправности, нужно сразу определить сроки их устранения.

Именно благодаря такому подходу Руслана, ответственному отношению к делу, на БТМ-630 не бывало крупных поломок во время навигации. Руслан говорит, это еще и потому, что руководство компании следит за техническим состоянием флота: вовремя закупает необходимые детали, проводит модернизацию, обновление.

Следят тут и за комфортом сотрудников, и речь не только о необходимых вещах вроде вкусных обедов и чистых постелей. Зная, что есть в экипаже люди, не равнодушные к спорту, прямо за рубкой оборудовали спортивный уголок.

— Одно из моих главных увлечений — спорт, — говорит Руслан. — В молодости, бывало, и на гитаре играл, после школы даже выступали с собственным ВИА. А сейчас люблю кататься на беговых лыжах. Пробовал на горных — неинтересно: с горки спустился, обратно тебя затащили. А тут нужно руками-ногами работать. Так что зимой хожу на лыжные прогулки. А летом занимаюсь в нашем спортивном уголке: там беговая дорожка стоит, можно побегать или просто пройтись ноги размять.

Ася МАЛЮТИНА

Поздравляем!

16 сентября 2019 года 60 лет исполняется замечательному человеку, отличному руководителю, профессионалу своего дела Николаю Викторовичу Воробьеву! По окончании Томского Политехнического Института Николай Викторович был направлен на работу на север Томской области, где проработал 18 лет, пройдя трудовой путь от слесаря до руководителя ремонтного предприятия нефтяной отрасли. Другая важная часть его жизни уже более 15 лет связана с речным флотом: 5 лет он возглавлял крупнейшее в Обь-Иртышском бассейне Западно-Сибирское речное пароходство г. Новосибирска, и в последующие годы его деятельность посвящена предприятиям внутреннего водного транспорта Сибири. Но какую бы должность он не занимал, он всегда сохранял главные свои качества — профессионализм, готовность помочь людям, умение найти выход из любой сложной ситуации, способность с улыбкой встречать трудности и преодолевать их. Накануне юбилея желаем Николаю Викторовичу сохранить все эти качества и не терять свойственное ему чувство юмора. Поздравляя Николая Викторовича, желаем ему долгих лет жизни, крепкого здоровья, успехов во всех делах и начинаниях, счастья и благополучия в семье.



Коллектив ООО «Сибирской Буксирной Компании»

МОДЕРНИЗАЦИЯ

К совершенству шаг за шагом



С каждым годом условия работы переправы «Колтогорск — Медведево» становятся все более комфортными для пассажиров. В этом году руководство ООО «Речное пароходство» позаботилось и о сотрудниках: впервые за восемь лет билетеры и контролеры работают в новых помещениях, оборудованных кондиционерами.

Вместо старого балка, давно нуждавшегося в ремонте, покупатели теперь подходят к аккуратному вагончику кассы. Протягивают деньги в окошко и видят улыбающееся лицо кассира — работать в новых условиях настолько приятно, что улыбки не скрыть. С тех

пор, как весной кассиры заехали в новое помещение, не могут нарадоваться. А месяц назад обновили и вагон контролера.

— Был обычный балок, печка в нем стояла — вот и весь комфорт. Он давно требовал ремонта, и в этом году вместо того, чтобы пытаться привести в порядок старый, руководство решило просто купить современный, оснащенный кондиционером. Новый балок заказывали на заводе, пришел он месяц назад и уже начал функционировать, — рассказывает начальник переправы Евгений Пасенков.

Новому помещению контролеры не нарадуются. Рады за них и пассажиры: многие постоянные клиенты отметили, как улучшился внешний вид пристани.

Вообще, если вспомнить условия, которые были здесь лет пять назад и сравнить с нынешними, то заметно, как много сделано Обществом для облагораживания территории и оптимизации процесса перевозки пассажиров.

— Раньше у нас было длинное плечо — дорога занимала 10 километров, а это час туда и столько же обратно, — вспоминает Евгений Вадимович. — А сейчас на дорогу уходит 20 минут, порой даже 15.

Потребители заботу о себе отметили: нередко оставляют в Интернете благодарные отзывы. «Идти по реке стало меньше по времени — это хорошо. Может, придет время — дорогу дотянут вообще с берега на берег, по прямой будем переезжать. Удачи вам и большое

спасибо за вашу работу», — пишет Сергей Р. на одном из сайтов.

Дотянут ли дорогу, неизвестно, но то, что Общество продолжает улучшать условия обслуживания пассажиров — факт. Например, каждый год стараются как можно раньше запустить переправу после весенней распутицы. Здесь понимают, что работа предприятия — общественно важная: без парама жители села Александровское отрезаны от Стрежевого. Для них это единственная связь с «большой землей», а потому руководство Общества идет навстречу alexandrovцам: с администрацией села не первый год заключают договор о льготном проезде. Жители этого населенного пункта, показав паспорт с пропиской, могут купить билет «туда — обратно» в полцены. Желающих воспользоваться услугой немало.

Здесь, кстати, не ждут, когда наберется побольше тех, кому нужно перебраться с берега на берег: если машин много, то как только паром приходит на берег и разгружается, начинается погрузка новой партии. При большой загрузке подключают к работе запасную аппарельку: главная задача — обеспечить людям комфортную и оперативную перевозку. Над этой задачей в Обществе работают постоянно.

— Раньше у нас автозимник действовал только зимой, а сейчас он круглогодичный, — отмечает изменения Евгений Пасенков. — В планах — пустить это все под асфальт. Площадки, где люди ждут парома, тоже заасфальтировать, чтобы в чистом пространстве сидели, по лужам не ходили. Будем воплощать эти планы по мере возможности.

Ася МАЛЮТИНА



Впервые за восемь лет кассиры и контролеры могут работать в комфортных помещениях, оборудованных кондиционерами.



**ВНИМАНИЕ
КОНКУРС**



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»

Несостоявшаяся рыбалка

Состав из четырех барж с щепнем, каждая по тысяче тонн, шел в Нижневартовск. Проходили хорошие рыбные места. Капитан вместе со сменным капитаном решили маленько порыбачить.

Решили, и капитан ушел отдыхать. Рулевой-моторист на барже разложил охан и начал его готовить к лову. Речники знают, что такое охан, и объяснять не буду про эту снасть. Только поясню, что была применена металлическая сетка с ячейкой 40. Такая рыбалка запрещена законом, но это вопрос спор-

ный, кто больше наносит вреда. Речной брат никогда не злоупотреблял этим.

Снасть готовится. Вдруг появляется лодка с рыбинспектором, начинает кружить, как черный ворон, вокруг состава и снимать на видеокамеру. Когда всё сняли, чего хотели, подошли к борту теплохода и потребовали капитана. На борт вышел заспанный капитан. Инспектор в категоричной форме заявил, что капитан занимается незаконным видом рыбалки, показывая при этом на снасть, лежащую у ног испуганного рулевого-моториста.

Капитан удивленно посмотрел на

инспектора и спросил, про какое орудие лова он говорит. Инспектор начинает багроветь, почти как по Гоголю в рассказе «Хамелеон», тывая на охан и брызжа слюной, подбегает к рулевому-мотористу. Капитан удивленно посмотрел на багрового инспектора и пояснил ему, что он не знает, про какое орудие лова идет разговор. Это приспособление — четко произнес капитан. И начал пояснять далее, что ему судовладельцем дано распоряжение щебенку фракции 40-70, которая на баржах, нужно в количестве 5 тонн отсеять до нужной фракции 40. Поэтому рулевой-моторист разворачи-

вает приспособление и начинает работу.

Нужно было видеть лицо инспектора. Оно из багрового превратилось в желтое, это дала знать желчь. Протокол ульывал. Еще долго матерился инспектор, грозя, что этого он так не оставит. Сел в лодку и на прощание для большей остротки еще раз произвел съемку состава. Капитан потянулся и пошел досыпать.

Вот так чувство юмора продлевает нам жизнь.

В.В. ГЛАЗЕНКО, пенсионер, капитан т/х РТ-709

Поздравляем юбиларов августа!

ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Оксана Константиновна Рошупкина, повар теплохода «Путейский-12» БРВПиС
- Анатолий Алексеевич Авдеев, начальник РОП БРВПиС
- Александр Михайлович Казанкин, инженер-электронщик БРВПиС
- Александр Григорьевич Ключихин, сторож КРВПиС

АО «Томская судоходная компания»

- Вячеслав Дмитриевич Егорова, электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования
- Валентина Николаевна Бобровская, матрос-повар РТ-669
- Николай Викторович Князев, капитан-механик ОС-6
- Юрий Михайлович Кузнецов, электрогазосварщик
- Сергей Александрович Матонцев, сменный капитан-сменный механик РТ-690
- Сергей Дмитриевич Ожогин, капитан-сменный механик ОТ-2405
- Маргарита Михайловна Семеновта, матрос-повар РТ-725
- Анатолий Викторович Фоменко, сменный моторист-крановщик-шкипер КПП-37-89
- Владимир Павлович Квочин, капитан-сменный механик РТ-692
- Станислав Владимирович Кислицин, заместитель начальника ССХ
- Мухиддин Маматкаримович Султанов, слесарь по ремонту ППМ
- Светлана Викторовна Трофимова, матрос-повар РТ-764
- Александр Николаевич Шумихин, водитель
- Андрей Алексеевич Болдырев, слесарь по ремонту ППМ
- Евгений Валерьевич Кайров, инженер по эксплуатации теплотехнического оборудования и водопроводно-канализационного хозяйства
- Елена Александровна Ключова, начальник юридического отдела
- Сергей Леонидович Попов, моторист-рулевой ОТ-2125
- Евгений Владимирович Рябинин, групповой механик по флоту ССХ
- Денис Валерьевич Чириков, сменный командир-2 помощник механика ПЧС-5

СГУВТ

- Владимир Иванович Андреев, плотник
- Людмила Ивановна Верзун, сторож
- Лидия Викторовна Мочалина, гардеробщик
- Наталья Петровна Чечкина, дежурный по общежитию
- Валерий Александрович Капишиных, сторож

ООО «Грузовой терминал Обь»

- Владимир Дмитриевич Потапов, заместитель директора

ООО «Речное пароходство»

- Светлана Борисовна Полищук, инженер
- Зоя Петровна Патрина, контролер КПП
- Андрей Иванович Белоусов, капитан-механик т/х ТНГ-273