



На очередном заседании Общественного совета Обского бассейна внутренних водных путей 21 сентября подвели первые итоги навигации и обсудили, что необходимо сделать для того, чтобы следующий год был более эффективным.

На повестке в этот раз было три самых актуальных вопроса: успешное выполнение госзадания, снижение уровня перевозок и обеспечение безопасности в бассейне. Каждый вызвал бурные дебаты, несмотря на то, что работа в этих направлениях ведется постоянно. Так, на основании госзадания и согласно плану работ в этом году был проведен комплекс мероприятий по содержанию судоходных водных путей, технических сооружений и связанных с ними объектов. Администрация Обского БВП провела работы по модернизации навигационного оборудования и внедрила систему дистанционного мониторинга по улучшению обстановки на 126 навигационных знаках.

В плане безопасности на Обском бассейне заметны изменения к лучшему: так, представители Администрации отметили, что в этом году ни разу не сталкивались со случаями противодействия работе инспекторов со стороны судовладельцев. В прошлом году такие ситуации, к сожалению, встречались часто. Всего в этом году было проведено 896 проверок, по результатам которых было задержано 122 судна.

Большое внимание в этом году уделялось дноуглубительным работам: всего в ходе транзитного дноуглубления было удалено 2743,3 тыс. кубометров и разработано 52 переката. Но, несмотря на это, отмечалось падение грузоперевозок, во многом именно из-за малых глубин. В пассажирских перевозках свою роль сыграла погода: позднее начало навигации, сильные ветра, холодное лето.

— По грузоперевозкам у нас план выполнен: должны были перевезти 180 тыс. тонн и перевезли, — отмечает генеральный директор ООО «Бийский речной порт» Виктор Франк.

По пассажирским перевозкам произошло небольшое падение.

— Сыграл свою роль холодный май и штурм, во время которого пострадали люди, — это на несколько недель снизило поток пассажиров. Надеемся, на будущий год перевозки восстановятся, — говорит генеральный директор ООО «Барнаулский речной порт» Александр Крук.

А вот в Новосибирске желающих провести день на теплоходе стало больше. Людей привлекало появление новых предложений, к примеру, прогулочных экскурсий совместно с областным театром кукол. И, конечно, реконструкция Михайловской набережной.

Есть только одно опасение: в программе развития Новосибирска до 2030 года, которую готовит муниципалитет, нет проекта развития и поддержки водного транспорта. Несмотря на то, что новосибирцами востребованы речные прогулки, городские власти не осознают, что водный транспорт нуждается в развитии. Члены Общественного совета обсудили, как обратиться на эту проблему внимание мэрии. Представители областного правительства, присутствовавшие на заседании совета, предложили по его итогам направить письмо в мэрию с просьбой обратить внимание на этот пробел в программе развития города.

Ася МАЛЮТИНА

Рейс по реке времени с пристанями судеб речников!

Путешествие во времени совершили участники торжественного мероприятия, посвященного 80-летию Федерального бюджетного учреждения «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей». 20 сентября в концертном зале им. Маяковского собрались все те, кто ежедневно покоряет просторы Оби, кто не понаслышке знаком с этой своеобразной и в то же время прекрасной рекой, — работники речного флота.

Что это было за путешествие, кто участвовал в нем, читайте на стр. 2

Фото Виктора БОРОВСКИХ



Руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП» С. В. Павлушкин (слева) и председатель исполнительного комитета Координационного транспортного совещания СНГ А. А. Давыденко

Решения ищем вместе

В начале сентября в Новосибирске, Томске и Барнауле прошли заседания рабочих групп по вопросам мониторинга, анализа состояния и перспективного развития внутренних водных путей Обского бассейна. Специалисты ФБУ «Администрация Обского БВП» совместно с представителями местных властей, надзорных органов и судовладельцами обсудили вопросы, которые сегодня больше всего волнуют речников.

Как известно, корень многих проблем зачастую лежит в отсутствии нормального межведомственного взаимодействия. Рабочая группа как раз и является эффективной площадкой, где все стороны могут выслушать друг друга, обменяться мнениями и выработать оптимальные решения. Тем более что цель-то у всех одна — развитие речного транспорта в пределах Обского бассейна и повышение его конкурентоспособности.

Регулярные рейды — залог безопасности

На рабочих группах обсуждался достаточно широкий круг вопросов. Так, например, на заседании

в Новосибирске первый заместитель руководителя — главный инженер ФБУ «Администрация Обского БВП» Юрий Хохлов озвучил результаты текущего мониторинга состояния водных путей и качества их содержания. По его словам, для оценки состояния водных путей регулярно проводятся инспекторские осмотры. Как показала практика, чаще всего вопросы вызывают нарушения требований по окраске навигационных знаков и отсутствие информационных знаков на штатных местах.

Но на нормальные условия судоходства влияет не только человеческий фактор. Природа тоже вносит свои коррективы. Так, на участке от нижнего подходного канала Новосибирского шлюза до устья Томи много лет подряд наблюдается снижение уровня воды.

— Данный участок реки Оби является проблемным для судоходства. Поддержание на нем благоприятных для перевозок габаритов в течение всей навигации возможно только проведением комплекса путевых работ, включающим разработку дноуглубительных прорезей и строительство выправительных сооружений, — подчеркивает Юрий Хох-

лов. — В связи с этим администрация направила в Росморречфлот свои предложения по включению работ по подготовке и реализации проектов в государственную программу. Речь идет о реконструкции и восстановлении внутренних водных путей на участке Оби от нижнего подходного канала Новосибирского шлюза до устья реки Томи, а также о восстановлении реперной геодезической сети на том же участке.

Заслушав доклад, члены рабочей группы приняли решение о дальнейшем взаимодействии с правительством Новосибирской области о включении этих двух проектов в государственную программу.

Без господдержки не обойтись

На заседании рабочей группы в Томске тоже обсуждали этот насущный вопрос. Как стало известно, ученые МГУ им. Ломоносова выполнили предпроектные работы, чтобы выяснить, как сделать этот проблемный участок Оби более удобным для судоходства. По предварительной оценке, объем затрат на проведение работ составляет примерно 7,5 миллиар-

да рублей. Вывод один — без государственной поддержки не обойтись. Тем более что в границах Томской области планируется спроектировать и построить 35 гидротехнических сооружений — в Кожевниковском, Мельниковском и Томском районах.

Члены рабочей группы приняли решение обратиться в администрацию Томской области с просьбой совместно с органами местного самоуправления рассмотреть вопрос о выделении земли.

В Барнауле же главной темой на заседании рабочей группы стал вопрос об улучшении судоходных условий на Катунь. Особенно сложная ситуация сложилась в районе переката Карьерный. По мнению специалистов, для стабилизации судового хода на этом перекате необходимо произвести целый комплекс путевых работ. Рабочая группа приняла решение обратиться за содействием в правительство Алтайского края.

Рабочие группы обсудили еще немало столь же актуальных вопросов. Как быстро удастся их решить, покажет время. Но одно ясно уже сейчас: процесс идет значительно быстрее, если решать проблемы сообща.

Катерина КОШКИНА

Рейс по реке времени с пристанями судеб речников!



(Начало на стр. 1)

Сотрудники Администрации Обского бассейна, первые лица города и области, ветераны речного флота собрались в этот день, чтобы вспоминать историю судоходства на Оби, к которой все они имеют самое прямое отношение. По синей, как гладь реки, ковровой дорожке они прошествовали в нарядный зал, где развернулось главное праздничное действо. Старт ему дал Сергей Павлушкин, руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП».

— В этом году исполняется 80 лет Администрации Обского бассейна внутренних водных путей: с 1 июня 1938 года наше учреждение стало самостоятельным, — напомнил он всем собравшимся. — С тех пор на Оби строились новые ремонтные базы, обновлялся парк технического флота, был построен Новосибирский судоходный шлюз, а уровни в реке от бытовых были доведены до гарантийных. За это, в первую очередь, хочется выразить слова признательности ветеранам.

Ветеранов в зале собралось немало. И если для молодых праздник, построенный как путешествие в прошлое, был неким экскурсом в историю учреждения, то для тех, кто всю жизнь проработал на Оби, он стал настоящим эликсиром молодости.

— Все мы начинали с реки, с воды, так что знаем нашу Обь досконально, — вспоминает ветеран Галина Алексеевна Бельских. — Все, кто потом в администрации работал, с реки начинал. Бывает, вечером дома спать ложиться, а тебя так и качает, как днем на волнах. Но и река тогда была оживленная: Север зависел от грузопотока на Оби, так что суда шли один за другим, только шорох стоял. Сейчас, конечно, поток уменьшился.

— Да-да, — подхватывает ее подруга Екатерина Яковлевна Костоманова. — Очень большой грузопоток шел по рекам. И первое время записатором работала, делали мы изыскания с промерой: бывает, только выйдешь на профиль, приходится останавливаться, ждать, пока суда пройдут. Это году в 61-м было, я тогда сюда из Томска перевелась. Сначала после института в Томске пять лет начальником изыскательской партии проработала, а потом сюда перешла сначала инжене-

ром партии, а потом уже и главным гидрологом. Это теперь уж на пенсии, а все знания преемнице своей передала, Светлане Костровой, она сейчас главным гидрологом работает.

Именно для таких людей, как Галина Алексеевна и Екатерина Яковлевна, всю жизнь отдавших реке, каждый день покоряющих ее волны, и звучали в этот день все песни, все теплые слова, все официальные поздравления. Их было немало. Заместитель министра транспорта Российской Федерации — руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков направил коллективу и ветеранам ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» приветственный адрес по случаю 80-летия учреждения. Многие лично пришли поздравить юбиляра. Начальник департамента по инвестиционной политике и территориальному развитию аппарата полномочного представителя президента в Сибирском федеральном округе Иван Гончаров, врио министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский, мэр города Новосибирска Анатолий Локоть дарили подарки виновникам торжества и вручали благодарственные письма и грамоты лучшим работникам учреждения.

Помимо поздравлений очень много говорилось о том, какие перспективы сегодня открываются перед речным флотом в связи с созданием по поручению президента РФ Владимира Путина Стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года. Задачи стоят глобальные, а решать их в первую очередь предстоит тем, кто сегодня работает на реках Сибири. Готовы ли они к этому? Наверняка да, ведь те, кто сидел в день юбилея в концертном зале — настоящие профессионалы, которые знают свое дело и свою реку от и до.

А когда в твоей команде такие профессионалы, можно быть уверенным, что и еще 80 лет спустя предприятие будет развиваться, а потому Федеральное бюджетное учреждение «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» смело открывает следующую десятку своей истории.

Ася МАЛЮТИНА

Калейдоскоп студенческих событий

Сентябрь для студентов Сибирского государственного университета водного транспорта и его филиалов традиционно насыщенный месяц. 1 сентября в СГУВТ состоялась торжественная линейка, посвященная Международному дню знаний. А у первокурсников с этого момента началась новая и довольно интересная жизнь.

— С этого дня вы отправляетесь в непростой путь за знаниями, и состоять он будет не только из приятных моментов. Будьте же сильными и трудолюбивыми, настойчивыми и любознательными. Преподавательскому составу желаю раскрыть в новых студентах стремление к профессиональным знаниям и мир этой удивительной профессии, — напутствовала на торжественной линейке первокурсников ректор Татьяна Зайко.

Кстати, у каждого филиала начало учебного года имеет свои традиции. Так, в Новосибирске «отбивали склянки», в Омске на линейке играл духовой оркестр, в Якутске и Красноярске мероприятие, посвященное Дню знаний, началось с внесения государственного флага Российской Федерации и знамени института, в Усть-Куте на торжественной линейке курсант Сергей Пшенников исполнил песню о родном учебном заведении и нелегкой работе речников.

А спустя всего неделю, 8 сентября, студенты СГУВТ уже приняли участие в ежегодном Сибирском фестивале бега им. А. Раевича. На дистанцию вышли: Игорь Дозоров (УВТ-12), Дмитрий Иванников (УВТ-11), Ильдар Речачов (ГТ-11), Андрей Хайнов (магистрант) и редактор-консультант управления по социальной и воспитательной работе вуза Андрей Манторов. Лучшей на дистанции 3600 метров оказалась Анастасия Дозорова, студентка факультета «Управление на водном транспорте», группа 41. С результатом 15,47 мин. она заняла 13-е место.

И пока одни студенты брали спортивные рекорды, другие присоединились к акции «Парад российского студенчества». Причем студентам первого курса СГУВТ выпала достойная честь возглавить парад. Ребята в тельняшках, ежeminутно скандируя «Водник» и речёвки, держа в руках флаги, транспаранты и воздушные шары цвета неба и моря, колонной выдвинулись по улице Кирова. Вместе с первокурсниками шествие возглавили талисманы вуза — ростовые куклы Морячка и Моряк.

На площади Ленина участников шествия приветствовал полномочный представитель Президента РФ в Сибирском федеральном округе Сергей Меняйло, тогда еще врио губернатора Новосибирской области Андрей Травников, а также первые лица города.

По материалам Андрея МАНТОРОВА, редактора-консультанта управления по социальной и воспитательной работе ФГБОУ ВО «СГУВТ»



Заводу оборудование, причалу — благоустройство

Вопрос освоения нефтегазовых месторождений России по-прежнему актуален. А вместе с разработками новых мест добычи развивается и инфраструктура нефтеперерабатывающей промышленности. Яркий пример тому — строительство Яйского НПЗ на территории Кемеровской области, которое дало толчок, в том числе, и развитию речного флота.

Дело в том, что оборудование для этого завода производится в Южной Корее. Крупнотоннажное оборудование (КТО) максимальной массой до 116 т и длиной до 34 м доставляют отсюда через Тихий океан и далее Северным морским путем до Обской губы. Следующий этап — переправка по Оби и Томи до поселка Самусь Томской области. Такая логистическая схема была разработана ПАО «Совфрахт» с участием ЗАО «Сибречпроект». Продумывая ее, специалисты эти двух предприятий проработали разные варианты способа и места выгрузки в поисках

наиболее оптимальной. В результате остановились на варианте выгрузки методом Ро-Ро, при котором выкатка оборудования с барж осуществляется непосредственно на прилегающую территорию.

В качестве места выгрузки была определена территория ремонтно-отстойного пункта (РОП) Томского РВПиС, прилегающая к его затону. Специально для такого метода выгрузки в соответствии с проектной документацией ЗАО «Сибречпроект» построил дополнительные сооружения. Так, в этом году здесь возвели причальное сооружение откосного профиля длиной 117,7 м для выгрузки бескрановым способом крупнотоннажного оборудования и площадки для временного хранения КТО. Был также оборудован проезд от причала до выезда с территории предприятия для более успешной транспортировки груза.

ЗАО «Сибречпроект» не только разработал проектную и рабочую документацию, но и принимал активное участие в процессе строи-



тельства, осуществляя авторский надзор. Несколько раз приходилось оперативно корректировать рабочую документацию, исходя из уточненных геологических условий и возможностей конкретного подрядчика. Во многом именно благо-

даря такому подходу удалось завершить строительство в намеченные сроки.

И вот уже во второй декаде сентября произвели выкатку первой партии КТО для Яйского НПЗ. Дебют был успешным: вновь построенные

сооружения позволили быстро и качественно транспортировать груз на сушу. В итоге новый завод обрел возможность вовремя получать необходимое оборудование, а территория РОП Томского РВПиС была благоустроена.

Принцип Цезаря

Игорь Савиных — единственный, кто представлял Сибирь на всероссийском конкурсе профессионального мастерства «Лучший по профессии» в номинации «Лучший матрос речного флота». Честь родного края защитил достойно — занял третье место.

Представитель Томской судоходной компании изначально был с соперниками в неравных условиях: у них мощная группа поддержки вплоть до высшего руководства судоходных компаний, у него — лишь напутственные слова от коллег, друзей и родных. У представителей центральной России хорошая подготовка к конкурсным заданиям, у Игоря Савиных — самостоятельная проработка вопросов. Так получилось не по его вине: в Томской судоходной компании о конкурсе, организованном Министерством труда и социального развития совместно с Федеральным агентством морского и речного транспорта, узнали буквально за несколько дней до начала. В то время как других конкурсантов уже давно готовили к предстоящим заданиям, ТСК совместно с Томским техникумом водного транспорта решали, кого отправить защищать честь Сибири. Выбор пал на Игоря Савиных неслучайно: он не только сам когда-то закончил этот колледж, но и некоторое время преподавал в нем. К тому же капитан, сменный механик ОТ-2120 имеет огромный опыт работы, а ведь на конкурсе ему предстояло ответить не только на теоретические вопросы, но и отработать задания на практике.

— Теория состояла из 30 вопросов по охране труда, пожарной безопасности, судовождению, — вспоминает Игорь Савиных. — Потом была



Игорь Савиных (справа) с лидерами конкурса

практическая часть: проведение судовых работ, несение ходовых и стояночных вахт, швартовка к причалу и постановка на якорь, выполнение погрузочно-разгрузочных работ, оказание первой медицинской помощи. В принципе, ничего сложного не было. Но в отличие от многих других я не готовился заранее, так что пришлось импровизировать по ходу действия. Одним из заданий было вязать морские узлы, название которых указано в конкурсной карточке. Сначала растерялся, а потом давай вязать, так сказать, пришел, увидел, победил. В итоге по узлам у меня первое место, по медицинской помощи второе, за палубные механизмы получил третье, по теории второе. В сумме вышло третье.

По словам Игоря Викторовича, получить призовое место он не ожидал — слишком уж сильны были соперники, большинство из которых — матросы судов «река-море». У них обычно и подготовка сильнее, и опыт разносторонний. Да и не

ставил он перед собой задачи победить, скорее, разведать обстановку, прощупать почву, чтобы в следующем году помочь подготовиться конкурсанту из Сибири. И кто знает, может, через пару лет доведется готовить на конкурс и собственного сына — тот уже давно решил идти по стопам отца и поступать в речной техникум. Теперь, после того как Игорь Викторович занял третье место на всероссийском конкурсе, поводов гордиться отцом у него еще больше.

— Сын очень переживал за меня и обрадовался, что я в тройке лучших, — говорит Игорь. — Он с самого детства со мной, можно сказать, на корабле вырос, знает всю структуру. После конкурса он мне сказал: «Плох тот матрос, который не желает стать капитаном, но еще хуже капитан, который забыл работу матроса. А папа и капитаном работает, и матрос, как оказалось, хороший».

Ася МАЛЮТИНА

МНЕНИЯ

Анатолий Орлов, заместитель генерального директора по кадрам Томской судоходной компании:

— Томская судоходная компания впервые принимает участие в таком конкурсе, но, думаю, отправлять своих специалистов на подобные соревнования станет доброй традицией предприятия. И дело не только в том, что наши сотрудники действительно достойны призовых мест. Очень важен и тот обмен опытом, который получают конкурсанты, общаясь друг с другом в рамках конкурса и в неформальной обстановке. Все это стимулирует их повышать квалификацию, узнавать новое, стремиться к очередным профессиональным горизонтам. Это пример здоровой конкуренции, которая рождает не конфликты, а стремление стать асом в своей специальности. И это то качество, которое мы всегда рады видеть у наших сотрудников!

Мария Прохорова, замдиректора по учебной работе Томского техникума водного транспорта:

— Игорь Викторович для нас, во-первых, студент, а во-вторых, наш преподаватель. К тому же капитан, и наши ребята — матросы, мотористы, рулевые — у него проходят практику. Он для нас не посторонний человек. Поэтому именно ему предложили принять участие. К счастью, и Томская судоходная компания поддержала нашу кандидатуру. И выступил он, на наш взгляд, очень удачно. После победы Игорь Викторович пообещал, что поможет подготовиться участникам на следующий год. Мы будем рады этой помощи — он для нас значимая фигура. Рады, что дебют в конкурсе стал для нас победным, ведь раньше в таких мероприятиях не принимали участие. А вот в конкурсах студентов наши ребята всегда — скоро у нас как раз будет конкурс «Молодые профессионалы», начинаем готовить ребят.



Соревновались и в теории, и в практике

Генералы песчаных карьеров

Когда приезжаешь на причал Красный Яр, перед тобой открывается удивительный промышленный пейзаж — весь горизонт занимают горы песка. Каждую минуту огромный кран с 30-метровой стрелой черпает ковш и добавляет новую партию смеси в кучу, которая уже достигает размеров стандартного пятиэтажного дома. Именно так проходит лето у речников из компании «ПЧС».

— Это у меня 20-я навигация. Мы считаем года навигациями, — улыбается капитан-механик буксирного теплохода РТ-399 Василий Жеребятников. — Пока навигация нормально проходит: водичка держится — значит, всё хорошо. Вода упадет — будет намного хуже!

Для Василия и его команды лето год кормит. Навигация начинается в начале апреля и продолжается до тех пор, пока позволяет матушка-Обь. Бывает, что еще и в ноябре по реке курсируют теплоходы с баржами, на которых с карьера Казачий везут песок. А там бесперебойно работает кран, который добывает смесь на глубине трех метров.

— У нас сейчас на карьере два плавкрана добывают песок. Еще два здесь выгружают, — с гордостью рапортует генеральный директор ООО «ПЧС» Михаил Панихидников. — Работа идет ритмично, без больших простоев. Естественно, что на карьере более сложно этот песок из воды добывать. Там грузятся и по 15 часов, а выгружают здесь за 8-10 часов.

Михаил Семёнович признается: успеть предстоит много. Совсем скоро уровень воды на перекатах упадет, и тогда объем перевозок песка резко снизится.



На том и держимся

В нашем регионе добыча ведется на трех карьерах. Казачий — один из самых крупных в Новосибирской области. Речной песок используется в строительстве практически повсеместно. Его применяют при закладке фундамента, производстве кирпича, а в дорожных работах Новосибирскавтодора — это вообще незаменимый компонент.

— Прежде чем строить дорогу, делают выторфовку. То есть убирают растительный слой, — делится секретами дорожников Михаил Семёнович. — Если его не уберешь — он под дорогой начинает постепенно гнить и дорога начинает проседать. Делают выторфовку, а потом уже начинают отсыпать песком. Основное тело дороги всегда отсыпается из песка. За счет того, что он имеет положительный коэффициент дренирования, вода через него проходит. Весна,

дожди — вода уходит, а дорога целенькая остается, не размывается.

Поставки дорожникам иной раз достигают 200 тысяч тонн в год. От речного песка во многом зависит качество проезжей части. Применяется также смесь, которую добывают на суше, но её количество не должно быть больше положенного ГОСТом процента, иначе весной дорогу просто смоем половодье. А в связи с увеличением объемов строительства уже в ближайшее время спрос на речной ресурс может резко возрасти. Много песка, например, потребуется при возведении нового Ледового дворца. Впрочем, в «ПЧС» и эту проблему способны решить: если потребуется — привлекут суда других компаний.

Капризы природы

Сегодня свою боевую вахту команда из пяти человек несет днем и



Капитан-механик буксирного теплохода РТ-399 Василий Жеребятников и начальник причала Красный Яр Сергей Комаров

ночью. Их не пугают ни дождь, ни ветер. Надели кирзовые сапоги — и смена начинается. Уже зимой им будет не хватать и скрежета ковша крана, и этого индустриального пейзажа.

— Ко всему привыкаешь, как говорится. Сначала было непривычно, непонятно. Потом всё наладилось. Я здесь практически живу, — бодро рассказывает начальник причала Красный Яр Сергей Комаров. — Приходится встречать баржи, координировать выгрузку, отгрузку, то есть полностью заниматься работоспособностью причала. Объемы в этом

году практически такие же, как и в прошлом. Отгрузка тоже идет нормально. Всё то же самое, только погода в этом году хуже — много дождей и прохладнее.

По этой причине за 10 дней на причале и образовались огромные горы песка: погода срывает планы по отгрузке. Однако как только стихия уймется — все встанет на свои места. До окончания сезона еще практически целый месяц и успеть нужно много, чтобы потом, зимой, с гордостью вспоминать навигацию 2018 года.

Елена ОТМАХОВА

Дом под названием БТМ-630

Скапитаном БТМ-630 Сибирской буксирной компании Николаем Васильевичем Гуторовым мы общались не в лучших погодных условиях: в телефонной трубке было слышно, как на другом конце провода завывает ветер под 20 м/с, заглушая слова, обрывая фразы. Но всегда было четко слышно одно слово: «Хорошо». Кажется, никакие обстоятельства не заставят этого человека изменить своему оптимизму.

— Навигация в этом году плохая? — удивленно переспрашивает он. — Да нет, общепринятая. Конечно, уже середина сентября и воды мало: на верхнем участке, где мы грузимся в Бибеево, воды уже почти нет, но не беда. Когда уходили в рейс, грузили уже на метр 70, сейчас там уже на метр 50, наверное. Не знаю, что будет, когда вернемся, но, надеюсь, что еще в рейс сходим. Сложно, конечно, на перекатах даже ниже устья Томи вода падает. Но это каждый раз так осенью, ничего страшного. Нынче, кажется, и так хорошо поработали, сделали по 6-7 рейсов.

Экипаж БТМ-630 обычно тратит на рейс 18-20 суток, если считать время выгрузки и погрузки. А грузы возит в Ханты-Мансийск, Сургут, Нижневартовск и дальше. Старается успеть поскорее: ночами не спит, в туманы тоже идет. Надо отдать должное руководству компании — оснастили теплоход всем необходимым, чтобы в непростых условиях идти было безопасно.

— У нас стоят хорошие локаторы, навигаторы есть. Да и за общим состоянием теплоходов следят, запчастями обеспечивают. Говорим, что нам нужно, и они стараются закупить, чтобы в зимнее время теплоходы подготовить к навигации, — отмечает Николай Васильевич. — И так всегда было, все восемь лет, что на этом теплоходе хожу, нет у нас нареканий к руководству. И о технике заботятся, и о людях: зарплату вовремя выплачивают, уютелька в уютельку, даже в тяжелые времена не задерживали.



Слева направо: Н.А. Антонов, Е.Г. Проскуренко, Н.В. Гуторов, Д.В. Шведун, П.О. Нестеров

Восемь лет — срок немалый. И все эти годы рядом с Николаем Васильевичем провел его коллега и друг механик Руслан Кузьмин. Вместе они когда-то пришли на БТМ-630, и за эти годы стали едва ли не одной семьей. Как, впрочем, и остальной коллектив. Все семь человек подобрались так, что отлично дополняют друг друга, так что и работать и отдыхать вместе комфортно. Некоторые здесь являются семьей в прямом смысле: вместе с мотористами работают их жены — одна уже четвертую навигацию служит поваром, другая — матросом.

— Все ребята у нас замечательные, неравнодушные, стремятся учиться, улучшать профессиональные качества, — говорит Николай Гуторов. — Мотористы Евгений Проскуренко и Павел Нестеров собираются в техникумы поступать. Ребята молодые,

так что им все пути открыты. Остальной коллектив тоже нестарый — от 19 до 45 лет. Только мне 68, но ребята вокруг молодые, так что и я годов не чувствую.

Николай Васильевич говорит о своей команде с теплом в голосе — как о семье, в которой он главный.

— Полжизни на теплоходе, это наш дом, — считает капитан. — Так к нему и относимся. Вот еще недавно самый молодой наш сотрудник Николай Антонов этого не чувствовал. Замечательный молодой человек, сейчас заканчивает колледж, толковый, умный парень, а все же поначалу видно было, что к теплоходу как к месту работы относится. А сейчас отношение изменилось: увидит, например, что-то лежит не на месте, сразу уберет — следит за порядком.

Ася МАЛЮТИНА

Бийский речпорт закрывает навигационный сезон

Речники подводят итоги навигации. В ООО «Бийский речной порт» отмечают, что план по перевозке грузов выполнен на сто процентов — намеченные показатели достигнуты, причем большая часть грузов перевезена уже к концу лета. Так как в сентябре перевозки теряют рентабельность, основной флот остановлен.

Напомним, основной клиент ООО «Бийский речной порт» — Бийский гравийно-песчаный карьер (село Шульгинка). Помимо этого компания занимается собственными перевозками. Общий объем перевозок в рамках соглашения составляет 180 тысяч тонн. В частности, Бийский речной порт должен был вывезти 50 тысяч тонн в направлении Шульгинка — Барнаул.

Администрация водных путей брала на себя обязательство выдерживать 110 суток при габаритах не ниже 140 сантиметров на перекатах. Этот срок завершился еще 19 августа. Обязательства в рамках соглашения выполнены.

До осени речники переправляли грузы по Катунь и Верхней Оби в тех габаритах, при которых перевозки рентабельны. В сентябре перевозки осуществлялись на участках в районе Барнаула. На сегодня основная часть судов уже в порту.

— Один состав с краном выполнит последние задания в районе города Камень-на-Оби и тоже будет возвращаться в порт, — уточнил генеральный директор ООО «Бийский речной порт» Виктор Франк.

Виктору Михайловичу БУНЕЕВУ исполняется 70 лет



После окончания в 1971 году факультета судовождения и эксплуатации Новосибирского института инженеров водного транспорта, научная, педагогическая и общественная деятельность Виктора Бунеева плодотворно реализуется в НИИВТ — НГАВТ — СГУВТ. Можно сказать, что именно при его непосредственном участии все эти годы проходило становление научной деятельности в области эксплуатации флота в Сибири и на Дальнем Востоке.

До 1988 года В.М. Бунеев прошел путь от инженера до начальника лаборатории эксплуатации флота и экономических изысканий НИИВТ. За время руководства кафедрой «Управление работой флота» им были успешно разработаны и внедрены новые образовательные стандарты подготовки квалификационных кадров для водного транспорта — бакалавров, специалистов, магистров и аспирантов.

В 1986 году Виктор Михайлович успешно защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности ФГОУ ВПО НГАВТ «Эксплуатация водного транспорта», а в 1998 году — на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности «Экономика и управление народным хозяйством (транспорт)». В 1999 году на кафедре «Управление работой флота» ему присвоено звание профессора. В 2001 году В.М. Бунеев был избран членом-корреспондентом РАЕН, а в 2003 году — академиком РАЕН.

Заслуги В.М. Бунеева подтверждены публикациями в рецензируемых научных изданиях и активным участием в международных и региональных научно-практических конференциях. Их перечень насчитывает более 140 позиций.

И сегодня Виктор Бунеев активно участвует в научно-исследовательских работах, направленных на решение важнейших проблем развития речного транспорта в портах Восточных бассейнов и успешно осуществляет деятельность по воспитанию и подготовке квалифицированных научных и научно-педагогических кадров. По результатам научного руководства аспирантурой им было подготовлено восемь кандидатов наук. Все они стали специалистами высшей категории, руководителями разных коммерческих структур, кроме этого четверо из них непосредственно работают в университете.

Высокие достижения В.М. Бунеева неоднократно отмечались правительственными наградами: он награжден медалью «300 лет Российскому флоту», нагрудным знаком «Почетный работник речного флота», памятным знаком «10 лет Росморречфлоту», наградами РАЕН, администрации Новосибирской области и мэрии города Новосибирска.

Здоровья и творческих успехов Вам, Виктор Михайлович!



Поздравляем юбиляров сентября!

ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Павел Анатольевич Мешков, главный инженер НРВПиС
- Наталья Викторовна Миронова, уборщик служебных помещений 2 р. административно-хозяйственного отдела Администрации
- Сергей Александрович Савченко, капитан-механик т/х «Гриф» БРВПиС
- Валерий Петрович Косыгин, инженер-механик групповой по флоту БРВПиС

АО «Томская судоходная компания»

- Владимир Федорович Бойко, докер-механизатор ППК
- Михаил Валентинович Васильев, начальник ССХ
- Юрий Юрьевич Землянов, докер-механизатор ППК
- Роман Александрович Герман, слесарь-сантехник котельной
- Елена Васильевна Данилейко, диспетчер по флоту СП и ДФ
- Валентина Васильевна Дехонова, матрос-повар т/х РТ-766
- Владимир Иннокентьевич Духовников, старший мастер ОГМ
- Александр Николаевич Ковязин, см. моторист-крановщик КПЛ-42-92
- Владимир Юрьевич Копылов, машинист котельной
- Галина Борисовна Михайлова, старший тальман ППК
- Максим Олегович Ольшанский, докер-механизатор ППК
- Анатолий Николаевич Петрищев, электрогазосварщик т/х СТП-5
- Андрей Иванович Постолати, капитан — см.механик т/х «П.Драчев»
- Юрий Владимирович Малафаев, см. капитан — см.механик т/х РТ-633
- Наталья Викторовна Шварцкоп, ведущий программист СС и КС

ЗАО «Сибречпроект»

- Елена Иннокентьевна Кирсанова, ведущий инженер ОТЭП

СГУВТ

- Владимир Михайлович Пустовойт, преподаватель НКРУ
- Галина Михайловна Костыря, дежурный по общежитию №1
- Сергей Николаевич Масленников, доцент кафедры ЭТиФ
- Ирина Юрьевна Бочкарева, сторож корпуса №1
- Владимир Николаевич Малыгин, декан ГТФ

ООО «Речное пароходство»

- Игорь Владимирович Вершинин, водитель автобуса

ООО «Бийский речной порт»

- Филиппов Владимир Александрович, капитан-механик

Западно-Сибирский филиал Российского Речного Регистра

- Ольга Андреевна Цыганова, специалист I категории