

Пока
другие
отдыхают...



Середина октября. Навигация почти закончена. Все планы выполнены. Можно расслабиться, отдохнуть. Но только не экипажу РТ-668 Сибирской буксирной компании. Теплоход выходит в «крайний» в этом году рейс...

— В нашей компании, да и в бассейне тоже мы «крайние» выходим в рейс, — говорит капитан — сменный механик Виктор Орехов. — Правда, с верхнего новосибирского участка уже нет возможности пустить баржи на полную осадку, поэтому идем с неполным грузом. Но это не страшно: навигация прошла отлично, все что запланировали — сделали, а этот рейс уже, так скажем, сверх нормы. Время позволяет нам сделать этот рейс, правда, на обратном пути уже без обстановки пойдём, но опыт судовождения позволяет нам пройти порожним составом.

Опыт у Виктора Викторовича действительно огромный: страшно представить, это юбилейная, 40-я, навигация, а в Сибирской буксирной компании — 10-я. И экипаж ему под стать: все семь человек люди опытные, работают больше пяти лет. Один лишь новичок среди них — моторист-рулевой Николай Иванов проходит на РТ-668 практику после техникума. Но и его сложно назвать совсем неопытным — в прошлом году парень работал в другой судоходной компании. Остальные члены экипажа — механик-сменный капитан Михаил Тарыгин (у него пошла уже 28-я навигация), повар-матрос Ирина Орехова, рулевые-мотористы Василий Иончев, Николай Орехов — давно прикипели душой к теплоходу. И то верно: когда на рабочем месте в прямом смысле слова живешь по полгода, работа становится вторым домом. Поэтому о своем теплоходе Виктор Викторович рассказывает так, как дачники о любимом огороде, когда принимают гостей из города, — с гордостью в голосе.

— Стараемся как можем, следим за техническим состоянием судна, барж. Неисправен был котел — старенький уже, купили новый, нужен был кондиционер в рубку — купили, генератор новый поставили, — рассказывает он о вверенном хозяйстве. — За техническим состоянием судна в компании следят, тут даже сказать ничего плохого не могу, мы довольны руководством. А как не быть довольным: зарплата вовремя, ссор не бывает, премию выдают по окончании навигации, выдают путевки в санатории, помогают с лечением, если есть необходимость. Финансирование на покупку продуктов на общий стол хорошее.

За столом здесь следит повар-матрос Ирина Анатольевна Орехова. У себя на камбузе капитан она. И опыта у этого капитана не меньше, чем у Виктора Викторовича. Ирина Анатольевна с начала 80-х работает на реке, знает, как создать в рейсе домашнюю обстановку, как рассчитать продукты, чтобы хватило на все 20 дней пути, да еще на что-нибудь вкусненькое осталось. Вкусненьким радуется экипаж регулярно: зайдешь после вахты на камбуз, наешься только что приготовленных пирожков, которые каждому Ирина Анатольевна со своей начинкой делает, и становится жаль, что навигация подходит к концу. А значит, нынешний рейс — последняя в этом году возможность насладиться кулинарными талантами Ирины Анатольевны.

На Вахте

речники Обского бассейна

Газета для работников
водного транспорта

Издается с 1931 года

№10 (20)

28 октября
2018 года

ТСК: к новым требованиям заказчиков мы уже готовы



Каждый год конкуренция в Обском бассейне растет, приходится подстраиваться под новые условия, разрабатывать нестандартные логистические схемы, осваивать непривычные направления работы. АО «Томская судоходная компания» с этим успешно справляется. Как именно — нам рассказал генеральный директор компании Сергей Ведерников.

Традиционно успешность сезона навигации зависит от двух факторов — объема перевозок, погрузо-разгрузочных работ и состояния водных путей. К началу сезона «Томская судоходная компания» подошла во всеоружии: были введены в эксплуатацию больше 60 единиц буксирного флота, в том числе семь теплоходов мощностью от 2000 до 2400 л.с.

Наперекор обстоятельствам

Последние годы есть тенденция уменьшения финансирования на содержание водных путей в Обском бассейне.

— Возьмем, к примеру, участок от Новосибирска до Соснино в Томской области, — говорит Сергей Николаевич. — В предыдущие годы дноуглубительные работы здесь проводились в объеме около 5 млн кубометров, в 2018 году было запланировано 1 млн кубометров.

Конечно, это не обеспечивает гарантированных глубин, что особенно ощущается от Новосибирской ГЭС до устья реки Томь. В июле уровень воды начал падать и в середине августа снизился до 150-160 см. В итоге нагрузка барж уменьшилась на 60%.

В Томской судоходной компании к уменьшению глубин были готовы — опыт предыдущих лет научил. Так что разработали схему работы в создавшихся условиях: переводят на эту линию флот с меньшей осадкой, на нем перевозят груз до устья Томи, там перегружают его на баржи с большей грузоподъемностью и идут

на них до конечной точки. Это помогает выполнить все контракты, но увеличивает дополнительные затраты — они в этом году составили более 50 млн. рублей.

Откройте дверь — заказ прибыл

— За навигацию перевезли 3 млн. тонн грузов, немного меньше, чем хотелось бы, — рассказывает Сергей Ведерников. — В условиях жесткой конкуренции все труднее выигрывать заказы, поэтому и недобрали тот объем, который необходим. Но есть и плюсы — конкуренция заставляет осваивать новые направления и новые методы, а значит развиваться. Например, мы впервые применили метод «от двери до двери». Скорее всего, за ним будущее — заказчики все чаще будут просить доставлять груз до конечного пункта. И мы к этому уже готовы!

Чтобы выполнить заказы по методу «от двери до двери», Томской судоходной компании пришлось выстраивать сложные логистические схемы, задействовав сразу и водный, и железнодорожный, и автотранспорт. Например, груз сначала везли железной дорогой в Томск, затем перегружали на баржу, везли до очередной точки перегрузки, перегружали в грузовые машины и доставляли клиенту. И каждому заказчику приходилось разрабатывать индивидуальную схему доставки. Было сложно, но интересно. И метод оправдал себя: таким образом удалось доставить порядка 900 000 тонн грузов — в два раза больше, чем планировалось.

— Было интересно еще и потому, что заново осваивали реки, по которым не ходили уже лет 10-15, — делится впечатлениями Сергей Николаевич. — Например, протока Большая Юганская: извилистая, вода в ней держится только в мае-июне, поперек протоки линия электропередачи — масса проблем для судовождения. Но в наших экипажах настоящие профессионалы:



Вячеслав Силкин (РТ-645), Анатолий Сопко (РТ-646), Владимир Дуданец (РТ-664), Александр Пашнев (РТ-691). Все они прекрасно справились с этим участком, тем более что наставлял их опытный человек, всю жизнь проработавший на флоте, — капитан-наставник Михаил Прокопьев.

Влюблены по собственному желанию

В Томской судоходной компании вообще работают одни профессионалы. И все они по-настоящему влюблены в свое дело. А иначе как объяснить, что, несмотря на сложности профессии, на ее сезонность, они продолжают трудиться на благо компании? И таких в компании — большинство. Например, Алексей Жуков (теплоход «И. Лавров»), Евгений Ярыбинин (РТ-661), Валерий Рейтер (От-2074), Иван Гарин («Н. Яворовский»), Андрей Жойдинов (РТ-345), Виктор Степанов (Речной-18), Михаил Стандзюнь (РТ-742).

Одним из направлений деятельности Томской судоходной компании являются перегрузочные работы. Общий объем их за навигацию составил более 5 млн тонн, в том числе около 2 млн тонн перегружа-

ется докерами-механизаторами. Ими руководит мастер-бригадир Георгий Кривошеин, под его руководством практически ежесуточно разгружается 70-80 вагонов, в год — порядка 20 тысяч. Более 3 млн тонн перерабатывается экипажами плавучей крановой механизации. Как здесь не отметить тех, кто особенно постарался в этом году? Александр Мецгер (КПл 39-90), Игорь Гусейнов (ПК-4-81), Геннадий Ананьев (КПл 35-89), Василий Бабаджанов (КПл 13-81), Виталий Пономарев (КПл 42-92) — вместе со своими коллегами они сделали все, чтобы Томская судоходная компания выполнила план по погрузке. И руководство компании надеется, что и в следующем году эти люди справятся с поставленными задачами.

Окончательно эти задачи еще не определены — конкретные планы на грядущий год можно будет сформировать лишь через пару месяцев. Но работы и сейчас, когда навигация подходит к концу, хватает. Нужно перевести флот к местам зимовки, провести ремонт механизации и берегового портового хозяйства. А значит, говорить об отдыхе речникам еще рано.

Ася МАЛЮТИНА

Профессия, наука, воспитание — три задачи СГУВТ

Абитуриенты заинтересовались судовождением — об этом говорят результаты работы приемной комиссии Сибирского государственного университета водного транспорта. Какие еще направления привлекли вчерашних школьников и как будет проходить их обучение в 2018-2019 годах, нам рассказала ректор университета Татьяна Зайко.

«Судовождение», несмотря на большое количество мест (88), уже второй год закрывает набор первым. Даже самое популярное в условиях цифровизации современного мира направление «Информационные системы и технологии» уступило ему по динамике набора. Студенты готовы учиться по этим специальностям даже платно, если не сумели поступить на бюджет. Так, несмотря на высокую стоимость обучения, многие выбрали специальности «Судовождение» и «Эксплуатация судовых энергетических установок».

Капитанский мостик в учебной аудитории

Все это показатель того, что ребята осмысленно выбирают себе профессию, зная, что, окончив СГУВТ, смогут найти работу с достойной заработной платой практически в любой судоходной компании мира. Ведь сегодня университет позволяет обучаться с помощью современной материально-технической базы. К примеру, в конце прошлого года было установлено и закуплено новое тренажерное оборудование, полностью имитирующее работу на мостике судна и в машинном отделении. В ближайшие два года появятся еще несколько лабораторий и тренажерных комплексов.

«Сегодня в университете мы представляем максимально сбалансиро-

ванный набор специальностей, каждая из которых нацелена на то, чтобы подготовить будущего специалиста к эффективной работе в отрасли, — рассказывает Татьяна Зайко. — Конечно, время не стоит на месте, появляются новые профессии, меняются требования к старым. Поэтому свои образовательные программы мы обновляем ежегодно, с учетом пожеланий отраслевых компаний и организаций, в которых студенты и курсанты проходят практику. Планируем расширить номенклатуру специальностей, например, сейчас ждем утверждения ФГОС по направлению «Водные пути, порты и гидротехнические сооружения», работаем над образовательными программами магистратуры — все они технические, отраслевые».

Дорога под водой

Получение профессии — главный смысл учебы в любом университете. Но СГУВТ дает еще и дополнительную возможность заниматься научной деятельностью: студенты, магистранты, аспиранты и молодые ученые активно принимают участие в семинарах и конференциях и предлагают разработки, которые могут решить проблемы не только транспортников, но и простых горожан. Так, на конференции по развитию инновационных технологий они предложили решение по борьбе с гололедом и обледенением крыш.

В 2018 году университет возглавил руководство рабочей группой по координации научно-исследовательской, научно-проектной и опытно-конструкторской деятельности подведомственных Росморречфлоту образовательных учреждений, и с тех пор сделано сразу несколько важных совместных научно-исследовательских работ.



Победами студентов в вузе гордятся: Кубок Всероссийского фестиваля занял достойное место в коллекции трофеев СГУВТ. На фото Татьяна Зайко с преподавателем физвоспитания Е. Н. Тенятовой

Перевод грузопотоков на внутренний водный транспорт, разработка универсальной судостроительной платформы, развитие плазмотермических технологий — все это проекты, разработанные, в том числе, и специалистами СГУВТ.

Особая гордость университета, о которой наслышаны все новосибирцы, — мегатранспортный проект «Шелковый путь», представленный на Сибирском транспортном форуме и вызвавший интерес у губернатора области Андрея Травникова. «В итоге получена предварительная договоренность о созда-

нии совместно с СГУПС технопарка по разработке новых видов транспорта для развиваемого университета проекта «Шелковый путь» и создание на базе университета «Академпарка 2:0» по транспортным составляющим, — рассказывает Татьяна Ивановна. — Суть «Шелкового пути» в создании пути из Китая через Новосибирский кластер со строительством перегрузочного хаба на реке Обь и в устье реки для перегрузки грузов с речных на морские суда, идущие по Северному морскому пути. В рамках проекта от новосибирского кластера будет

построен новый вид транспорта: переброска контейнеров будет осуществляться по смонтированной по руслу реки под водой трубе, в которой находится вода. Такая транспортная перспектива позволит осуществить технологический рывок целого региона».

Время отдыхать

Учеба и научная деятельность — главное для студентов, но все же студенчество это еще и пора активной социальной деятельности. Сибирский государственный университет водного транспорта создает своим учащимся все условия для активной деятельности, гражданского самоопределения, нравственного и культурного развития.

Например, первокурсникам и иногородним студентам помогают адаптироваться в новой среде: проводят тренинги с психологом, командообразующие и патриотические мероприятия. Студенты могут прямо в стенах СГУВТ заниматься вокалом и хореографией.

«Студенты участвуют в городских слетах, региональных, всероссийских проектах, — говорит Татьяна Зайко. — Активно развивается у нас студенческое самоуправление — ребята проявляют инициативу и сами организуют студенческие праздники. Становится традицией проведение конкурса «Мисс и Мистер СГУВТ» и церемонии награждения лучших студентов по итогам месяца. Немалых успехов достигают студенты в спортивных состязаниях. Совсем недавно, с 1 по 6 октября, в Коломне прошел X Всероссийский фестиваль студенческого спорта, в котором приняли участие наши спортсмены. Они защищали честь области в состязаниях по баскетболу 3x3 и из 24 команд заняли 1 место, не проиграв ни одной игры!»

Ася МАЛЮТИНА

Как стать лидером?

Ходить по Катунь бояться даже опытные капитаны: река нестабильная, скорость течения высокая, перекаты то и дело меняют место, встречаются подводные препятствия. А капитан Игорь Кречетов и экипаж РТ-454 за эту навигацию поднялся и спустился по ней более 30 раз. Теперь руководство Бийского речного порта называет его лидером флота.

— РТ-454 — один из лидеров Бийского речного порта в этом году, он сделал 6 млн. 580 тыс. тонно-километров. При этом ни аварий, ни простоев, — говорит Виктор Франк, генеральный директор ООО «Бийский речной порт». — Не было такого, чтобы они встали с поломками: возьмут профилактику на день-два раз в месяц и дальше пошли.

Вместо спортзала — штурвал!

Даже сейчас, когда многие закончили навигацию и отправились отдыхать, у экипажа РТ-454 передышка небольшая: команда занимается ремонтом, готовит судно к следующей навигации. А дальше будет дежурить: подводить суда к месту ремонта, работать с наплавным мостом.

— Он у нас круглогодичный, — рассказывает Игорь Кречетов. — Перед ледоставом мы его убираем, а как только река встанет, делаем

полюнью и снова наводим. На словах легко и просто, а на деле невероятно трудно: суда буксуют в ледовой каше, и тяжело маневрировать. Зато когда мост установлен — обычно это конец ноября — первые числа декабря — будем отдыхать. Может, в санаторий поедим — наше руководство нас иногда так поощряет.

Даже когда путевок в санаторий нет, команда сама заботится о здоровье, например, занимается спортом. В планах — принять участие в спартакиаде работников водного транспорта.

— Готовятся у меня волейболисты, — говорит Игорь Николаевич. — Я тоже хочу участвовать везде понемногу. Спортсменом себя не назову, но в бассейн хожу, на лыжах. Но это зимой, а летом только работа, на теплоходе никаких спортзалов нет. Там зал один — штурвал!

Работая на такой своенравной реке как Катунь, никаких спортзалов, действительно, не нужно — нагрузка такая, что не каждый спортсмен справится. Покорить эту реку невозможно, можно лишь изучить и подстроиться под ее настроение.

— Самое сложное — большие скорости течения: чуть-чуть поворот проморгал, и тебя течением унесло, вынесло на мель, река очень сильная, — говорит капитан РТ-454. — Такой реки в Западной Сибири больше нет. Когда к нам приходят суда, работающие на нижних плесах Оби, редко кто решается сам по ней подняться и спуститься.

Без страха нельзя

Сегодня на всех судах Бийского и Барнаульского портов на Катунь вождем командой занимаются только капитаны — лишь их опыт способен дать достойный отпор этой реке. У Игоря Николаевича опыта достаточно. Он окончил Новосибирское командное речное училище в 1991 году и с тех пор работает в Бийском речном порту. Сначала, несмотря на диплом второго штурмана, работал мотористом. Потом набрался опыта, перучился на помощника капитана и стал работать в этой должности на теплоходе «Михаил Евдокимов». Все это время продолжал совершенствовать свои навыки и учиться — в этом году как раз закончил СГУВТ по специальности «Судовождение».

27 лет прошло с тех пор, как он окончил училище. Казалось бы, накоплен огромный опыт, можно быть уверенным в том, что с рекой справишься. Но Игорь Николаевич знает: Катунь бояться не стыдно, эта река самоуверенности не прощает.

— Как без страха-то? Если переживать не будешь, то за лишнюю самоуверенность будешь наказан, — уверен он. — Страх должен быть. Но не тот страх, который слепит глаза, а стремление лишней раз все перепроверить, чтобы не совершить ошибку.

Намного проще быть уверенным в себе, когда у тебя есть надежная команда, и она у капитана РТ-454



Сейчас команда занимается ремонтом, готовит судно к следующей навигации. На фото Константин Климин и Игорь Кречетов

есть. Это и его старший помощник Константин Климин, и опытный моторист Максим Смоляков, и лишь в том году ставшие членами экипажа Илья Камеренко и Михаил Каравайцев, и конечно, любимая супруга — повар Татьяна. Надоело ей, что каждое лето супруг пропадает на реке, и мудрая женщина решила перебраться к нему побли-

же, чтобы каждый день жарить котлетки, как дома. Кто знает, может быть, именно эти котлетки помогли экипажу работать в ударном темпе и стать лидером по выполнению плана в этом году? И если так, то, пожалуй, нужно попросить ее поделиться рецептиком.

Анна ФЕДОРОВА

Нижневартовский порт: новая жизнь юбиляра

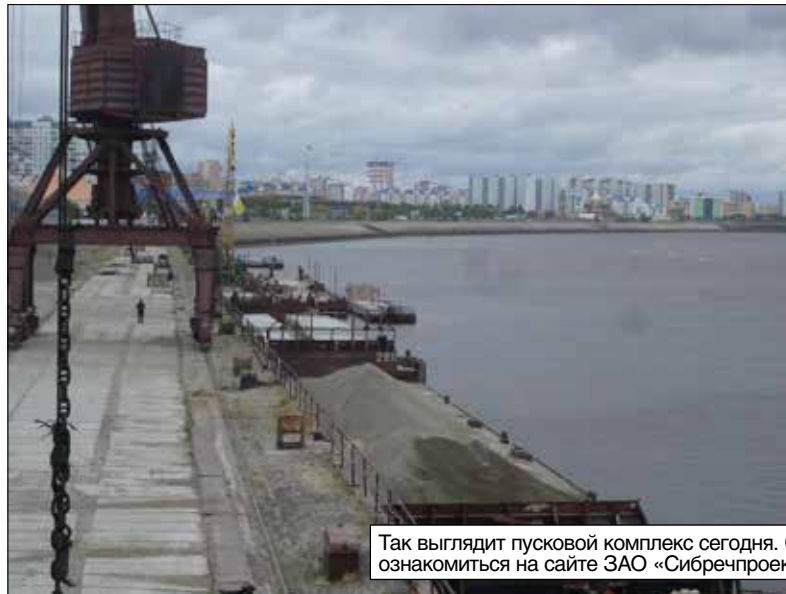
Театр начинается с вешалки, а с чего начинается порт? По-разному. Нижневартовский порт, например, начался с ввода в эксплуатацию пускового комплекса с причальной набережной.

Дело было в 1978 году — в Нижневартовске Тюменской области начал свою работу новый речной порт МРФ РСФСР. Именно тогда здесь ввели в эксплуатацию первый пусковой комплекс с причальной набережной протяженностью 200 метров. «Новорожденный» рос, как настоящий богатырь в сказках — не по дням, а по часам: уже в 1981-1985 годах здесь построили механизированные причалы, благодаря которым протяженность причальной стенки порта составила более 800 метров.

40 лет безупречной работы

Такие темпы роста были оправданы: стремительное освоение Западносибирской нефтегазовой провинции к 80-м годам XX века достигло пика и требовало увеличения мощностей по переработке грузов речным транспортом. Новая причальная стенка же позволяла одновременно обрабатывать до восьми судов грузоподъемностью до трех тысяч тонн. Все это стало предпосылками к тому, что Нижневартовский порт стал одним из крупнейших транспортных узлов Обь-Иртышского бассейна с навигационным грузооборотом 1850 тыс. т. По сегодняшним меркам цифра огромная: для сравнения, в прошлом году грузооборот всех речных портов Российской Федерации составил 62 759,2 тыс. т.

Обеспечить бесперебойную работу порта при таких нагрузках стало возможным благодаря изначально грамотной проектировке сооружений. Проектная документация на них была разработана Новосибирским отделением Гипроречтранса, а непосредствен-



Так выглядит пусковой комплекс сегодня. С остальными фотографиями можно ознакомиться на сайте ЗАО «Сибречпроект» www.sibrechproekt.ru



ное участие в приемке сооружений построенного порта и становлении его как предприятия водного транспорта принимал его первый начальник, а впоследствии генеральный директор Геннадий Дмитриевич Ложников. Принятая институтом при проектировании в 80-х годах прошлого века конструкция подпорной стенки набережной в виде одноанкерного больверка и сейчас подтвердила свою целесообразность. Имея минимум несущих элементов, она в то же время имеет понятную проектировщику расчетную схему, обладает высокой надежностью и способностью противостоять сверхнормативным нагрузкам при минимальном соблюдении режима эксплуатации.

Цена «хлеба»

Свою способность противостоять сверхнормативным нагрузкам сооружения меж тем доказали на деле: на причалах, zaproektirovannykh на нагрузку 4-6 т на квадратный метр, перерабатывались

навалочные грузы со средней интенсивностью нагрузки до 10-15 тонн на квадратный метр.

Тяжело добывала свой «хлеб» стенка... И это заметно: непростое строительство сооружений и большие нагрузки привели к тому, что в свои 40 лет причальная стенка порядком изношена. Она не совсем вертикальна и имеет непрямую линию причаливания. К тому же отбойные устройства разрушены, а нагрузки на территории превышают проектные.

И хотя сегодня на сооружение есть вся необходимая для безопасной эксплуатации документация, перед эксплуатационными службами ООО «Нижневартовский речной порт» все чаще возникает вопрос: «Что дальше?». Тем более что работа в составе холдинга «Томская судоходная компания» обеспечивает интенсивную загрузку порта преимущественно и навалочными грузами. Как при этом и дальше обеспечивать должный уровень безопасности и комфорта? Ответ очевиден — юбиляру нужен капитальный ремонт.

Четыре этапа обновления

Понимая это, ООО «Нижневартовский речной порт» обратилось к проектировщику сооружения — ЗАО «Сибречпроект». Задача поставила несколько: запланировать работы по капитальному ремонту сооружения, определить действительную несущую способность и возможность переработки на участке порта навалочных грузов, разработать эксплуатационную документацию.

— Часть задач уже выполнена: так, в сентябре этого года специалистами испытательной лаборатории (центра) ЗАО «Сибречпроект» выполнен первый этап обследования сооружения, — говорит заместитель генерального директора — руководитель испытательной лаборатории (центра) Андрей Коледа.

При этом участие в обсуждении с заказчиком предварительных результатов обследования и перспектив дальнейшей работы приняли и представители организа-

ции, построившей порт, — «Мостотряда-69». Они не бросили ими же построенное сооружение, а вместе с проектировщиками определили перспективы развития порта.

Так, в дальнейших совместных планах предполагается выполнить второй этап инструментального обследования с оценкой технического состояния и ресурсов сооружения. На третьем этапе — разработать системы контрольно-измерительной аппаратуры, позволяющие наблюдать за условиями эксплуатации сооружения. На последнем, четвертом, этапе планируется подготовить эксплуатационную документацию с учетом выполненных ремонтных работ.

Удастся ли воплотить идеи в жизнь? ЗАО «Сибречпроект» уверено в положительном ответе. Специалисты компании желают своим коллегам успешно завершить навигацию 2018 года и осуществить намеченные планы, в том числе по обновлению Нижневартовского порта!

Анна ФЁДОРОВА

Мост через Обь: осталось навести лоск

Успеть до заморозков — такая задача каждый год встает перед службой переправы ООО «Речное пароходство». Именно от них зависит, будет ли у жителей Александровского района связь с городом Стрежевой.

Работают в усиленном режиме, едва ли не каждый день оставаясь и после того, как закончена смена. Каждый действует не за страх, а за совесть, понимая, что именно от них зависит, смогут ли жители поселка ездить в больницу, в магазин или по делам в город. Между небольшим поселком Медведево и Стрежевым, к примеру, всего 22 километра. Совсем немного, меньше часа в дороге, если бы не Обь, которая разделяет населенные пункты по разным берегам. Летом здесь работает паромная переправа, каждый час аппаратная баржа перевозит людей и машины с одного берега на другой. Зимой возводят понтонный мост. Без него попасть в Стрежевой жители Александровского района Томской области не могут.

Погода пока что помогает строителям: небольшой дождь не является серьезной помехой — работали и не в таких условиях. А вот если пойдет снег и начнутся заморозки, придется заканчивать зимнюю дорогу в авральном режиме. Потому и бросили все силы на строи-

тельство дамбы и подъездных путей будущего моста. Экскаватор, погрузчик, четыре самосвала, грейдер — сюда пригнали всю свободную технику, чтобы закончить работу максимально быстро. Работа, с одной стороны, привычная — наплавной мост возводится каждый год, а с другой — в этот раз он делается по-новому.

— В этом году мы решили дополнительно укрепить дорогу, — рассказывает начальник службы переправы наплавных мостов Александр Дерябин. — Сделать дополнительное укрепление, водостоки провести, как положено по технологии, чтобы талая вода уходила. Протяженность зимника 10 км: шесть километров по правому берегу мы уже сделали, осталось четыре по левому. Дополнительно укрепить берег решили по опыту предыдущего года: тогда мы опробовали такую схему на правом берегу, что позволило в распутицу продлить работу зимника почти на три недели. Надеемся, что в этом году мост будет работать еще дольше.

На это надеются и жители Александровского района, ведь весеннее бездорожье для них становится настоящим испытанием. Бывает, что после того, как растаял зимник, еще месяц или два — до пуска паромы — люди оказываются отрезанными от Стрежевого. А это значит, что они не могут ни съездить в



больницу, ни вызвать ветеринара, ни закупить нужные товары. Остается уповать лишь на милость природы. А она, как известно, дама непредсказуемая.

— Трудно предположить, что будет в этом году, хоть мы и следим за прогнозами, — говорит Александр Владимирович. — Природа

любит преподносить сюрпризы. Помню, в 2013 году осень была теплая и дождливая, был такой резкий подъем воды, что все затопило. В итоге еще в декабре корабли ходили, льда не было. И мы тогда одну аппаратную баржу запустили — до 2 декабря ходила. Но в этом году вроде бы таких сюрпризов не

предвидится. Поэтому мы уже подготовили зимник, осталось провести освещение, подготовить сам наплавной мост, обставить подъездные пути дорожными знаками, выровнять зимник — в общем, как говорится, навести лоск.

Ася МАЛЮТИНА

Четыре столпа «ПЧС»



На причале ООО «ПЧС» в поселке Красный Яр, несмотря на позднюю осень, работа в разгаре. Нужно подготовить к зиме: чтобы и в холодное время года поставлять заказчикам песок, заготовки делают уже сегодня. В офисе компании тоже кипит работа...

Главная задача сегодня — правильно разместить песок на причале: так, чтобы запасов на всю зиму хватило. Работать будут до 15 ноября, если, конечно, вопреки прогнозам, столбик термометра не упадет до минус десяти. В такой холод песок смерзается, так что работать с ним становится невозможно. Ну а пока движение на причале не прекращается, так же напряженно работает и «мозг» компании — административные работники.

Непросто, но справляемся

В светлом просторном кабинете офиса ООО «ПЧС» всего четыре человека, но кажется, что их в два раза больше — такая кипучая деятельность развернулась здесь. Вот заместитель директора по финансовым вопросам вместе с главным бухгалтером обсуждают итоги месяца, глядя на экран компьютера. Отвлекаться от разговора некогда: одна неточность — и люди останутся без зарплаты или финансовый план будет составлен неверно. Людей мало, а заказов много — услугами ООО «ПЧС» пользуются и строительные компании, и дорожники, и заводы, производящие железобетонные изделия.

За соседним столом сидит заместитель генерального директора по флоту Николай Доронин. То, что он на рабочем месте — редкость, обычно его день проходит в разъездах. На нем все, что связано с флотом: закупка запчастей, материалов, поиск подрядчиков, которые будут заниматься ремонтом техники. Опыт у него огромный — позади десятки лет работы мотористом, капитаном. Работал и на судах, и на берегу. Казалось бы, все, что связано с флотом, знает досконально. Но, по его словам, продолжает учиться новому.

— Наш генеральный директор Михаил Семенович Панихидников много лет работал директором Новосибирского речного порта, а я там работал у него в подчинении, так что когда он пригласил меня к себе в «ПЧС», сомнений не было — знал, что иду к хорошему руководителю, — вспоминает он. — Тем более работа знакомая, опыт есть. И все же, как в любой работе, пришлось учиться. Основная моя зада-



Генеральный директор
Михаил Семенович Панихидников

ча — следить, чтобы техническое состояние судов было в порядке, находить запчасти, ремонтников. Когда в речном порту работал, там все было централизованно: нужен токарь — в порту есть свой, нужен электрик — и он есть. А здесь каждый раз приходится искать подрядчиков на разные виды работ. Это непросто, но справляюсь.

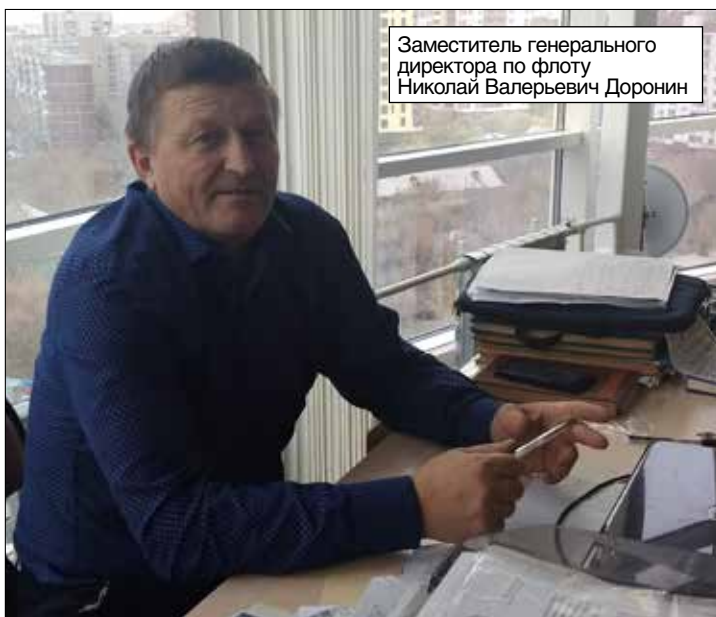
Отдых подождёт

Тем, как Николай Валерьевич справляется со своими задачами, руководитель организации Михаил Панихидников доволен. Как, собственно, и другими сотрудниками. Да и может ли быть по-другому у такого опытного руководителя, который разбирается в людях? У Михаила Семеновича — полвека трудового стажа. Можно бы и отдохнуть, тем более возраст позволяет — 4 ноября исполняется 66 лет. Много было пройдено за эти годы.

Родившись в Татарском районе Новосибирской области, Михаил Панихидников стал первым в своей семье, кто связал жизнь с флотом. После окончания восьмилетней школы поступил на судоводительское отделение Новосибирского речного училища. Отработал десять лет на Ново-Ильинской РЭБ флота штурманом и капитаном-механиком. Затем была работа в «Казнефтьдорстрое» капитаном, а потом заместителем УМС-8. В Александровский речной порт его пригласили уже начальником. «Это был период развала плановой экономики и формирования рыночных отношений, — вспоминает он. — Работали под девизом «выживай кто как сможет». Мы, например, у себя в порту в зимнее время создавали бригаду лесорубов и заготавливали лес, а затем его продавали, организовали рыболовецкую артель, ловили рыбу и продавали».

Но прошло и это: в 1999 году Михаил Семенович переехал в Новосибирск, а вскоре его позвали в Новосибирский речной порт директором филиала «Речной песок», а затем и генеральным директором всего предприятия. Работа там стала отличной стартовой площадкой для создания собственного бизнеса, который сегодня Михаил Семенович активно развивает. Лицензия на разработку карьера у ООО «ПЧС» сроком до 2039 года, так что ближайшие 20 лет заслуженный отдых на пенсии Михаилу Семеновичу точно не светит.

Ася МАЛЮТИНА



Заместитель генерального
директора по флоту
Николай Валерьевич Доронин



Поздравляем юбиларов октября!

ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Евгений Сергеевич Корбань, НРВПГиС, сменный капитан-сменный механик т/х «Беркут»
- Татьяна Николаевна Евтушенко, БРВПиС, главный экономист
- Ирина Дмитриевна Кузьмичева, БРВПиС, инженер по охране окружающей среды (эколог)

АО «Томская судоходная компания»

- Светлана Николаевна Беленко, матрос-повар т/х РТ-766
- Юлий Сергеевич Борковский, электромеханик т/х «В.Лоцманов»
- Любовь Федоровна Воронкова, матрос-повар т/х «И.Лавров»
- Юрий Александрович Кирчанов, механик — см. капитан т/х СТП-5
- Александр Викторович Козырев, начальник ВТПК
- Александр Владимирович Корольков, см. моторист-крановщик КПЛ-40-91
- Гульсина Равильевна Никитина, бухгалтер
- Дмитрий Владимирович Шибев, см. моторист-крановщик КПЛ-29-86
- Василий Федорович Пышмынцев, уборщик территории

ЗАО «Сибречпроект»

- Валентина Артемьевна Куцепина, отдел портов, заведующая группой
- Нинель Александровна Ломова, ТО, инженер по НТИ
- Александра Федосеевна Матусеева, ОИЗ, лаборант
- Лидия Васильевна Соколова, отдел портов, руководитель группы

СГУВТ

- Виктор Михайлович Бунеев, профессор кафедры УРФ
- Виктор Иванович Аксененко, учебный мастер кафедры ФХиИГ
- Татьяна Ивановна Чернышева, советник при ректорате
- Людмила Александровна Таскаева, сторож главного учебного корпуса
- Тамара Васильевна Горнушкина, доцент кафедры ФХиИГ
- Надежда Ивановна Маркова, уборщик служебных помещений АХС
- Геннадий Александрович Долгополов, доцент кафедры СЭУ
- Яна Валерьевна Ямковская, ведущий бухгалтер

ООО «Речное пароходство»

- Лариса Валерьевна Попенова, кассир билетный

ООО «Бийский речной порт»

- Алексей Алексеевич Малышев, зам. директора по коммерческой работе