



«Гидрограф» к месту прибыл

■ Технический флот ФБУ
«Администрация Обского БВП»
пополнился новым промерным
судном

стр. 2



Каким будет причал в Усть-Куте

■ По проекту ЗАО «Сибречпроект»
строится причал для выгрузки
крупногабаритного оборудования.
Успеют ли закончить работы
к июлю 2020 года?

стр. 3

СОБЫТИЯ

Мост стал безопаснее

Один из проездов моста
расширили до двух полос



Перед сотрудниками ООО «Речное пароходство» в ноябре стояло две главные задачи: приступить к ремонту судов и навести мост через реку Обь. Со всем успешно справились: мост уже соединил два берега, а судоремонтный цех приступил к замене днища на трех 200-тонных баржах.

Эту работу сотрудники судоремонтного цеха планируют закончить до Нового года: у каждой из трех барж предстоит заменить примерно по 15 процентов днища. После этого приступят к ремонту двух 500-тонных барж. «Мы в этот раз немного «схитрили»: выкопали яму и натолкнули их туда, — рассказывает Вячеслав Стафеев, начальник судоремонтного цеха. — Это упростит работу — не придется загонять их на слип. На этих баржах предстоит поменять подзоры и носовые скулы: они на переправе работают, а там причал каменистый, протирается быстро. Вот сейчас вода упадет, лед из ямки вычерпаем и приступим к работе. Месяца полтора на нее уйдет.

А вот работа над наплавным мостом через Обь уже закончена: навести мост удалось оперативно — 11 ноября начали работу, а 12-го утром уже открыли проезд для легковых машин. Проезд для жителей разных берегов реки стал теперь более удобным и безопасным: в этот раз сотрудники ООО «Речное пароходство» расширили один из проездов так, что теперь по нему можно двигаться в две полосы. «Остальные проезды пока остались в одну полосу, но будем стремиться к тому, чтобы расширить и остальные проезды, — рассказывает Евгений Пасенков, начальник переправы «Колтогорск — Медведево». — Так машинам будет удобнее разъезжаться — не придется пропускать друг друга по очереди. Для удобства и безопасности водителей улучшили и освещение моста. Если раньше фонари стояли только по проезду, то теперь мы увеличили их количество и провели освещение по всей длине моста. Это улучшит обзор и поможет водителям увидеть возможные препятствия».

Ася МАЛЮТИНА

На вахте

речники Обского бассейна

Газета для работников
водного транспорта

Издается с 1931 года

№11 (33)

30 ноября
2019 года

КОНКУРС

В бассейне СГУВТ спасали ТОНУЩИХ и плавали с оружием



Одним из этапов соревнования было плавание в стальной каске с «поплавком» и «оружием»

Курсанты специальности конвенционной подготовки СГУВТ приняли участие в областных соревнованиях по военно-прикладному плаванию и спасению на воде «Ихтиандр-2019».

Соревнования прошли в университетском бассейне «Водник» и были приурочены ко дню официального основания Военно-морского флота России. ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта» предоставил для участников соревнований бассейн с шестью дорожками и выступил организатором соревнований. Целью мероприятия было подведение итогов военно-прикладной плавательной подготовки курсантов военно-патриотических клубов и кадетов кадетских корпусов Новосибирска и области за 2018-2019 учебный год и летнюю кампанию 2019 года. Также соревнования призваны повысить престиж военной службы, популяризировать службу на флоте и в МЧС, пропагандировать водные виды спорта и безопасность на воде.

Главной задачей соревнований стало воспитание молодежи в духе уважения к военной и военно-морской истории, воинским и морским традициям; пропаганда идей государственности, патриотизма и любви к Родине, популяризация здорового образа жизни.

25 метров в полном обмундировании

В соревнованиях приняли участие 18 команд в трех возрастных категориях: ВПК «Струги Ермака», Сибирский кадетский корпус (6, 7, 9 и 11 классы), СГУВТ, Детско-юношеский военно-патриотический клуб морских видов спорта и туризма «Варяг» и ВПК «Казачья застава». В младшей и средней возрастных группах встретились команды «Флагман», «Фортуна» и «Искра». Команду СГУВТ представляли трое курсантов: Яков Глухарев (СЭ-11), Давид Шнайдер (СЭ-11) и Людмила Стельмах (СВ-11).

В соревнованиях входили следующие дисциплины: плавание в военной форме — необходимо было за минимальное время проплыть 25 метров в обмундировании. Плавание в стальной каске с «поплавком» и «оружием». «Поплавок» — завернутый в плащ-палатку спасательный жилет с закрепленным на нем матросским ремнем макетом автомата, участник плывет, толкая «поплавок» перед собой. Как финал — командное упражнение по транспортировке «утопающего» — два члена команды выполняют буксировку «утопающего» до исходного рубежа.

От стандартных нормативов упражнения, которые отработывали команды, отличались тем, что в роли пострадавших на воде были участники команд, а плавать нужно было в военной одежде и касках.

В воде форма становилась тяжелой и существенно затрудняла движения. Однако ребята уверены, что это полезный навык.

Три часа, чтобы выбрать лучших

Начались состязания в 10 часов, после торжественного построения участников, перед которыми с напутственными словами выступили ветераны Вооруженных сил РФ и спорта. Условия бассейна позволяли запускать на воду по две команды одновременно. К 12.30, благодаря четкой работе оргкомитета соревнований, участники выполнили все упражнения (плавание в военной форме, плавание с «поплавком», спасение «утопающего»), и в 13.00 были подведены итоги. Победителей соревнований поощрили грамотами, командными призами и индивидуальными медалями оргкомитета.

В ходе проведения областных соревнований по военно-прикладному плаванию и спасению на воде «Ихтиандр-2019» участники получили возможность оценить свой уровень плавательной и водно-спасательной подготовки, уровень физической и специальной подготовки, обменяться опытом проведения тренировочного процесса и узнать новые приемы выполнения военно-прикладных упражнений.

Андрей МАНТОВ

ОБРАЗОВАНИЕ

Курсанты СГУВТ попрощались с «Надеждой»

Большая группа курсантов конвенционной подготовки Сибирского государственного университета водного транспорта окончила групповую и штурманскую практику, которая проходила на парусном учебном судне «Надежда», входящем в учебную «флотилию» вузов Росморречфлота.

Навыки по основным профессиональным образовательным программам курсанты СГУВТ получают во время прохождения производственной практики в разных уголках страны. Практика на учебных судах является неотъемлемой частью образовательного процесса качественной подготовки судоводителей и электромехаников. Она проводится в соответствии со всеми профильными отечественными и международными нормативными документами — от ФГОС до конвенций Международной морской организации.

Два месяца службы

Под руководством преподавателя кафедры судоводения Андрея Черновича и ассистента кафедры судоводения Вадима Кофеева 78 практикантов СГУВТ со второго по пятый курсы факультета судоводения и третьекурсники электромеханического факультета, среди которых 18 девушек, с 19 августа по 27 октября проходили практику на ПУС «Надежда».



Среди 78 практикантов СГУВТ были 18 девушек с электромеханического факультета

Некоторые курсанты были на этом судне уже не в первый раз. За два месяца трехмачтовый фрегат «Надежда» прошел Восточно-Китайское и Японское моря, миновал Корейский пролив.

Во время рейса на практикантов-матросов были возложены обязанности по несению дежурно-вахтенной службы: от дневального и рабочего по камбузу до вахтенного рулевого и дежурного по столовой. Под руководством вахтенных помощников и боцманов судна они принимали активное участие в судо-

вых работах и парусных авралах. Проживали курсанты-матросы в 12-местных благоустроенных кубриках, а в свободное от вахты время, согласно программе практики, для них проводились занятия в учебных аудиториях и в учебной штурманской рубке.

В открытом море курсанты самостоятельно работали с морскими прокладочными инструментами: репитером гирокомпаса, секстаном, звездным глобусом, протрактором и визуальным пеленгатором. Курсанты пятого курса для прокладки курса

научились пользоваться штурманскими пособиями и морскими навигационными картами. Они определяли путь судна и его местонахождение в море различными способами, используя при этом поправки гирокомпаса визуальными методами.

В свободное время — спорт

Как и на всех морских судах, на паруснике «Надежда» ребята отрабатывали действия по сигналу общесудовой тревоги. По команде

боцмана они надевали изолирующий спасательный гидрокостом, а после выходили из аварийного отсека через запасные выходы. Кроме этого матросы отрабатывали действия по команде «шлюпочная тревога», которые проходили как днем, так и в ночное время.

В свободное от вахты время практиканты принимали участие в спартакиаде с такими элементами, как перетягивание каната, отжимание гири, подтягивание и другими упражнениями. Ребята состязались группами по 10 человек: команда фок-мачты, команда грот-мачты и команда бизань-мачты. Почетными грамотами и дипломами 1 и 2 степени по итогам спартакиады наградили более 30 практикантов.

Все курсанты-практиканты получили отличные характеристики, показали хорошие теоретические и практические знания и твердо усвоили необходимые практические навыки.

С 4 по 6 сентября фрегат «Надежда» служил площадкой для деловых переговоров в рамках Восточного экономического форума-2019 во Владивостоке. 13 практикантов, а также представители профессионального экипажа парусника были награждены грамотами за активное участие и помощь в проведении форума и за добросовестное отношение к своим обязанностям.

Андрей МАНТОВ

НОВОСТИ

«Гидрограф»
прибыл
к месту службы

Обстановочный теплоход прибыл в Новосибирск 25 октября

Технический флот ФБУ «Администрация Обского БВП» пополнился промерным судном класса «Рмс 1,2А» проекта №3330.

Судно построено по заказу ФКУ «Речводпуть» для ФБУ «Администрация Обского БВП» в рамках Федеральной адресной инвестиционной программы на 2018 год и на плановый период 2019-2020 годов Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)» в соответствии с государственным контрактом. Генеральным разработчиком проекта стало ЗАО «Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота», а подрядчиком — ПАО «Ярославский судостроительный завод».

Промерное судно оснащено современным автоматизированным гидрографическим (промерным) комплексом, предназначенным для выполнения промерных работ при проведении гидрографических изысканий. Преимуществами данного промерного комплекса является высокая скорость и точность промера, сплошная съемка дна акваторий (сканирование), возможность создания 3D-модели рельефа акваторий, расчета и контроля объемов дноуглубительных работ.

Обстановочный теплоход, полученный ФБУ «Администрация Обского БВП» 25 октября 2019 года, получил название «Гидрограф». Он будет введен в эксплуатацию в навигацию 2020 года в Обском бассейне внутренних водных путей.

РЕМОНТ

Отдыхать пока рано

Зима окончательно вступила в свои права. Как и многие другие предприятия речного флота, ООО «Сибирская буксирная компания» уже завершило навигацию. Она в этом году была одной из самых трудных, однако все поставленные задачи удалось выполнить в срок. Казалось бы, настало время для заслуженной передышки. Но задачи на межнавигационный период перед сотрудниками стоят не менее важные, чем были летом.

В этом году речники Обского бассейна столкнулись с ранним маловодьем. Старожилы вспоминают, что столь низкого уровня воды уже в августе не было давно. При этом план навигации-2019 никто не отменял: поставленные задачи приходилось решать в предложенных погодных условиях. Справились.

Помог опыт и неутомимый энтузиазм всех сотрудников Сибирской буксирной компании, а также грамотные решения руководителей, оперативно реагирующих на изменения ситуации на реке.

— Воды на перекатах в этом году крайне мало. Очень тяжело пришлось нашим экипажам, — отмечает Михаил Тарыгин, директор ООО «Сибирская буксирная компания». — К счастью, люди у нас работают опытные: справились со всеми поставленными задачами, отработав при этом без поломок и аварий. Сегодня уже приступили к межнавигационному ремонту — времени на отдых нет: нужно максимально быстро привести техническое состояние судов ко всем необходимым требованиям Российского Речного Регистра, чтобы весной вовремя выпустить флот в рейсы.

Работы предстоят сложные. Но сотрудники компании к такому рит-

му привыкли: капитаны судов признаются, что руководство Сибирской буксирной компании за общим состоянием теплоходов следит тщательно, межнавигационному ремонту ежегодно уделяют огромное внимание. Так что есть твердая уверенность в том, что работы к весне будут закончены.

Впрочем, найдется время и для отдыха.

— Традиционно руководство компании поощряет коллектив путежками в санатории и дома отдыха Алтая, предоставляет возможность отдохнуть за границей, — рассказывает Михаил Тарыгин. — Этот год не будет исключением: мы сделаем все возможное, чтобы наши сотрудники могли восстановить силы в межнавигационный период и поправить здоровье во время зимнего отдыха.

Ася МАЛЮТИНА



Задача на зиму — привести техническое состояние судов ко всем требованиям Российского Речного Регистра

АКТУАЛЬНО

Итоги навигации: объёмы перевозок выросли

На очередном заседании Общественного совета Обского бассейна руководители предприятий речной отрасли Обского бассейна подвели итоги навигации 2019 года и обсудили перспективы работы в будущем году.

В этот раз в заседании Общественного совета приняли участие приглашенные гости: Вячеслав Невежин, заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства НСО, Сергей Максимов, президент Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири, и Андрей Лаврищев, начальник Управления внутреннего водного транспорта Росморречфлота. В повестке дня стояли вопросы, волнующие всех, кто работает в Обском бассейне.

— В навигацию 2019 года обслуживалось средствами навигационного ограждения 3391 километр внутренних водных путей, из которых 3284 километра — в рамках государственного задания. В ходе транзитного дноуглубления было извлечено порядка 3,2 млн кубометров, что позволило разработать 57 перекатов, — рассказал Сергей Павлушкин, руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП». — В том числе около 1,3 млн кубометров было извлечено в рамках выполнения Соглашения о софинансировании содержания судовых ходов и инфраструктуры внутренних водных путей, расположенных в границах Алтайского края. В результате проведенного комплекса путевых работ, а также благоприятной гидрологической ситуации на



В Общественном совете приняли участие приглашенные гости: Вячеслав Невежин, заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства НСО, и Андрей Лаврищев, начальник Управления внутреннего водного транспорта Росморречфлота.

основных плесах бассейна произошел рост объёма перевозок почти на 19 процентов. Эта цифра может измениться в большую сторону, поскольку паром в Колпашево продолжает работать. Удалось улучшить ситуацию на реке Томь, где с 2013 года из-за недостаточного финансирования дноуглубительные работы не проводились. В этом году здесь при финансовой поддержке АО «Томская судоходная компания» удалось разработать два переката с общим объемом 94 тыс. кубометров, что позволило улучшить габариты судового хода на участке реки Томь от г. Томска до устья. Это дало свои результаты: Сергей Ведерников, генеральный директор АО «Томская судоходная компания», отметил, что навигация этого года была более результативной, чем пре-

дыдущая, в том числе и благодаря тому, что в этом году занялись разработкой перекатов на реке Томь.

В очередной раз подняли вопрос о разработке самого проблемного участка реки Обь от устья нижнего подходного канала до устья Томи (шестой плёс). Соглашение о развитии водных путей в границах Алтайского края при участии судоходного бизнеса дает положительные результаты. Возможно, необходимо заключение подобного соглашения в отношении шестого плёса? Вопрос в том, насколько перспективно это направление, готов ли бизнес вкладывать и свои средства в улучшение судоходных условий на этом участке? Судовладельцы считают, что перспективы здесь долгосрочные.

— Это работа на перспективу, —

говорит Сергей Ковалев, управляющий ООО «Речфлот». — Я бы считал опасным ориентироваться только на сегодняшнюю ситуацию — есть перспективы на будущее: карьеры на территории присутствуют, потребность в инертных строительных материалах долгосрочная.

— При увеличении глубин на шестом плёсе АО «Томская судоходная» компания могла бы увеличить объемы перевозок на 30-40 процентов, — согласен Сергей Ведерников.

Сегодня губернатор Новосибирской области Андрей Травников лично занимается вопросом включения комплекса мероприятий по улучшению судоходных условий на участке реки Обь от устья нижнего подходного канала до устья Томи в Комплексный план расширения и модернизации

магистральной инфраструктуры РФ до 2024 года. Куда более просматриваемые сроки решения у ситуации с организацией водных подходов к карьере Борок в Новосибирске. До строительства Бугринского моста суда и составы заходили в реку Иня и осуществляли погрузку с берега. Сейчас работать по такой схеме мешает технологический мост, оставшийся со времен строительства моста, а также недостаточные глубины водного подхода для прохождения судов. Предполагалось, что после запуска моста он будет демонтирован, но прошло пять лет, а мост и ныне там...

В итоге сегодня приходится сначала автотранспортом везти щебень и аккумулировать его в районе Димитровского моста, а затем осуществлять погрузку кранами на баржи, что увеличивает стоимость транспортировки щебня до конечного потребителя. Если демонтировать мост и провести дноуглубительные работы, можно вернуться к старой схеме погрузки. Посодействовать с решением этого вопроса планирует заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства НСО Вячеслав Невежин, ведь старая схема, помимо прочего, позволит снизить нагрузку на автотранспортную сеть города. Если удастся собрать за столом переговоров перевозчиков, владельца карьера и представителей минтранса области и вместе найти способы скорейшего решения ситуации, есть надежда, что в следующем году можно будет вернуться к старой схеме транспортировки грузов с карьера Борок.

Ася МАЛЮТИНА

СТРОИТЕЛЬСТВО

Причал тяжеловесов появится на Лене

В настоящее время по проекту ЗАО «Сибречпроект» строится причал для выгрузки крупногабаритного оборудования (КТО), предназначенный для разгрузки и дальнейшей транспортировки технологического крупногабаритного тяжеловесного оборудования для строящегося Иркутского завода полимеров.

Причал расположен вблизи г. Усть-Кут, на левом берегу р. Лена, в районе 3599 км судового хода по лоцманской карте р. Лена 1988 года. В состав строящегося объекта входят причальная набережная общей длиной 117,7 м с акваторией, площадки под установку кранового оборудования и суперлифта, подъездная автодорога с примыканием к автомобильной дороге А-331 «Виллой» и внутриплощадочные сети. Перевозку КТО планируется выполнять с использованием принадлежащих ООО «Ленское объединенное речное пароходство» барж проекта 16800 и проекта 16801 грузоподъемностью 2500 тонн.

Нетипичные технологии

Завоз КТО и ориентировочные сроки его выгрузки планируются заказчиком в конце лета-начале осени 2020 года. Будут выгружены 44 единицы КТО общей массой 4495,9 тонны и общим объемом 32472,2 м³. Для выполнения погрузочно-разгрузочных работ в качестве перегрузочного оборудования будут использованы гусеничные краны типа Liebherr LR 1750 грузоподъемностью 750 тонн и Liebherr LR 11350 грузоподъемностью 1350 тонн. Тяжеловесные и длинномерные грузы будут перевозиться на SPMT — самоходной многоосной транспорт-



С 13 по 16 ноября на площадке строительства работал авторский надзор ЗАО «Сибречпроект».

ной платформе, собранной из 4- и 6-осных модульных тележек, а Ethylene Fractionator (этиленовая колонна), имеющая наибольшую длину, — также на SPMT, но с опорно-поворотными устройствами.

Перевозящие КТО суда будут швартоваться к причальной стенке вертикального профиля — одноанкерному больверку из шпунтовых трубчатых сварных свай ШТС (трубошпунта). На гидротехническое сооружение причала будут действовать тяжелые нагрузки от кранов Liebherr LR1750 и Liebherr LR11350 — 90 т/м² (900 кН/м²) непосредственно под следом гусениц, до 27 т/м² (270 кН/м²) под грузовыми матами и 20 т/м² (200 кН/м²) в зоне сборки/разборки суперлифта. Площадки, воспринимающие тяжелые нагрузки от кранов Liebherr

LR1750 и Liebherr LR11350, предусмотрены в виде монолитных железобетонных ростверков на свайном основании.

В основании сооружения располагаются тяжелые специфические элювиальные грунты четвертичного возраста — суглинки твердый с включением щебня и обломков мергеля и щебенистый грунт с суглинистым заполнителем. Суглинок и щебенистый грунт характеризуются повышенной плотностью, прочностью и неоднородностью, забивка свай и шпунтов в эти грунты связана с большими техническими трудностями. Поэтому в проекте были применены не типичные для причальной конструкции технологии производства шпунтовых и свайных работ. Погружение профилей ШТС предполагалось производить путем

забивки в предварительно пробуренные лидерные скважины, заполненные непучинистым песчаным грунтом, либо с выбуриванием грунта внутри профиля.

Впереди — испытания

Свайное основание ростверков подкрановых площадок выполняется из стальных труб длиной 12,5-13,9 м диаметром 630x10 мм и 720x10 мм с закрытым нижним концом. Расчетная нагрузка на сваю подкрановой площадки составит до 3090 кН (309 т). Проектом предусмотрено погружение свайного основания путем забивки свай в предварительно пробуренные скважины диаметром 1200 мм, заполненные песчаным грунтом, с добивкой в тяжелые коренные грунты на

глубину не менее 1 м.

Строительство гидротехнических сооружений причала выполняет хорошо известная нам организация — ООО «Плавстройотряд-34» (г. Сургут). С 13 по 16 ноября на площадке строительства работал авторский надзор ЗАО «Сибречпроект». Отмечено, что с хорошим качеством работ выполнена лицевая стенка причала, производится подготовка к монтажу анкерного оборудования стенки.

Начаты работы по погружению свай подкрановых площадок. Ввиду тяжелых грунтовых условий при погружении трубошпунта на некоторых сваях возникли изменения геометрии сечения трубы, сваи подкрановых площадок по 0,5-1,5 м не доходят до проектных отметок погружения, имеют отклонения в плане. Продолжаются работы по добивке свай; впереди — испытание их несущей способности с применением методов волновой теории удара. Как и при любой серьезной стройке, следует ожидать небольших корректировок проектных решений по ходу строительства.

Строящийся причал является небольшой, но очень важной частью огромного объекта — Иркутского завода полимеров, строящегося вблизи небольшого города Усть-Кута. Все участники строительства причала прекрасно понимают, что необходимое для огромного объекта технологическое оборудование должно быть выгружено на причале точно в намеченный графиком срок. Следовательно, все технические вопросы должны быть решены и к июлю 2020 года причал выгрузки КТО должен быть простроен и передан заказчику.

Дмитрий ЕЛИЦУР, главный инженер ЗАО «Сибречпроект»

ПРИЗВАНИЕ

Учитель во всех смыслах слова

В начале ноября отметил юбилей один из старейших работников речной отрасли, долгое время проработавший в ОАО «Томская судоходная компания», Владимир Герасимович Костин. За 80 лет жизни он заработал множество орденов и медалей, но самое главное – заразил любовью к флоту целую плеяду капитанов и механиков.

Восемьдесят лет назад, 7 ноября 1939 года, в деревне Антоново Ордынского района Новосибирской области на свет появился будущий капитан речного флота Владимир Костин. Конечно, то, что он станет покорять просторы рек, тогда никто из родственников и вообразить не мог, ведь рос мальчик в семье лесника, так что стихия земли и всего, что растет на ней, должна была быть ему куда ближе. Но рядом была Обь, на берегу которой мальчишки и девчонки проводили все свободное время, так что волны, сияющие на солнце, были не менее родными, чем деревья. В итоге Владимир, окончив Верх-Алеусскую среднюю школу и получив комсомольскую путевку за высокие спортивные достижения, с удовольствием отправился в речное училище. Как у многих в те времена, сыграл роль и материальный вопрос: в училище было полное довольствие – учебное заведение и кормило, и одевало, и кров давало своим воспитанникам. А для молодых людей, чья юность пришлась на не самые богатые послевоенные годы, это было весомым аргументом.

Из учеников в учителя

Так или иначе решение о поступлении в училище оказалось правильным, определившим профессию на всю жизнь. Окончив судомеханическое отделение, Владимир Герасимович распределился на Морьяковскую РЭБ флота. Две навигации работал вторым помощником механика на пароходе «Гоголь». В 1962-65 годах служил в армии в ракетных войсках стратегического назначения. Демобилизовавшись, продолжил работу на пароходе «Гоголь» первым помощником механика. А зимой освоил смежную специальность – судоводителя. Четыре навигации отработал механиком-вторым штурманом на том же пароходе.

Новый этап в профессии начался для Владимира Костина во времена освоения нефтегазовых районов Западной Сибири: тогда речной флот

начал пополняться новыми судами для перевозки грузов на Север. В 1971 году Владимир Герасимович уже работал капитаном-механиком на теплоходе ОТ-831, а с 1976-го и уже до самого выхода на пенсию – в той же должности на теплоходе ОТ-2077. Именно тогда он стал настоящим учителем для молодых людей, приходивших из речного училища на теплоход, дал им азы профессии и уверенность в своих силах. «Я пришел к Владимиру Герасимовичу сразу после речного училища и проработал у него шесть лет, — вспоминает Валерий Рейтер, капитан-наставник «Томской судоходной компании». — Этот человек – учитель во всех смыслах этого слова: может и пожурить, и спокойно поговорить, все объяснить так, чтобы стало понятно. Помню, когда только пришел на теплоход, нам сделали вахту с 4 до 8 утра. И нас, молодых, неопытных ребят, ставили на эту ночную вахту. Владимир Герасимович, отстояв свою вахту с 12 ночи до 4 утра, потом уступал нам рубку и уходил в каюту. Но не спал, а присматривал за нами, контролировал. Делился своим опытом он охотно и, кто от него уходил, мог уже самостоятельно работать».

Ничего героического?

Опыт у Владимира Герасимовича действительно такой, что ему доверяли самые сложные рейсы. Так, в 1993 году он участвовал в проводке судов через Северный морской путь в Европейскую часть России. Этот рейс называют героическим, а Владимир Герасимович говорит: «А что там героического? Маршрут как маршрут». Не красуется, просто действительно со своим опытом без труда преодолевал все опасности и препятствия.

В 1994 году Владимир Костин оформился на льготную пенсию, но продолжил работать на флоте, стоящем на консервации. Лишь только в 2002 году он полностью оставил работу. На тот момент общий трудовой стаж его составлял 41 год, а за плечами было множество наград: орден Трудового Красного Знамени, медали «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», знаки «Почетный работник речного флота», «Отличник речного флота», звание «Лучший капитан-механик ЗСРП» – это лишь малый перечень всех регалий нашего героя.

Сегодня вся его жизнь посвящена дому, огоро-



7 ноября 2019 года Владимир Герасимович Костин отпраздновал юбилей

ду, семье. Кстати, в семье его все связано с флотом. Супруга Антонина работала инженером по труду и заработной плате на Морьяковской РЭБ. Старший сын, окончив НИИВТ, когда-то работал капитаном, а теперь стал главой Морьяковского сельского поселения. Младший сын много лет работал штурманом, сейчас трудится вахтовым методом в районах нефтедобычи. Владимир Костин и сыновей научил вкладывать в свое дело душу, всю жизнь показывая, что к профессии нужно относиться с любовью. А сейчас одно из главных увлечений его – тихая охота. Супруга отмечает, что Владимир Герасимович знает все потаенные грибные места в округе и с удовольствием выбирается в лес, словно вернувшись в те времена юности, когда он рос в семье лесника.

Ася МАЛЮТИНА

ПРОФИОРИЕНТАЦИЯ

«Неделю без турникетов» провели в Томске

Томский район водных путей и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» — впервые участвовал во Всероссийской «Неделе без турникетов».

В один из дней акции его посетили второкурсыники ОГБПОУ «Томский техникум водного транспорта и судоходства» и учащиеся девятого класса Самусьского лицея имени академика В.В. Пекарского, которые в будущем планируют стать студентами этого учебного заведения.

Сегодня Томский РВПиС обеспечивает безопасность судоходства на реках, находящихся в его зоне ответственности, это Томь, Обь, Чулым. На балансе филиала числится около полусотни плавсредств, предназначенных для содержания внутренних водных путей. Протяженность внутренних водных путей, находящихся в границах ответственности Томского РВПиС, составляет 1847 км, из них 319 км — с гарантированными габаритами судового хода.

Для обозначения судового хода Томский РВПиС ежегодно выставляет и содержит более трех сотен плавающих знаков и около трех сотен береговых знаков, проводит дноуглубительные, тральные и промерные работы. По завершении навига-

ции суда уходят в Ремонтно-отстойный пункт, который находится в п. Самусь.

Молодым людям показали ремонтно-отстойный пункт, подробно остановились на особенностях работы на реке (флотские должности) и на берегу. Специалисты филиала поделились опытом, ответили на вопросы гостей, в том числе о заработной плате.

Как отметил начальник Томского района водных путей и судоходства Андрей Владимирович Кондрашов, «опытные работники постепенно уходят на пенсию, и учреждение испытывает нехватку молодых специалистов определенных специальностей».

— Это инженеры-гидротехники, механики и капитаны, командиры земснарядов, электромеханики, представители рабочих профессий, — рассказал он. — Желаям освоить редкие специальности мы готовы предоставить возможность одновременно работать и учиться. В учреждении имеются все условия для реализации себя в профессии, достойная заработная плата, повышение квалификации, зачисление в резерв высшего и среднего звена. Мы ждем у себя молодых специалистов и надеемся, в этом нам помогут мероприятия Всероссийской акции «Неделя без турникетов».

ИСТОРИЯ В ЛИЦАХ

Его жизнь — живая история страны

13 октября 2019 года на 93-м году жизни ушел от нас Михаил Иванович Нестеренко, участник ВОВ. Неизмерим его вклад в дело развития судоходства на Оби и её притоках.

К великому сожалению, с каждым днем все меньше становится победивших в Великой Отечественной войне ветеранов. Мы склоняем головы перед памятью всех, кто не вернулся с той жесточайшей войны. Одним из таких людей был Михаил Иванович Нестеренко.

Трудовой путь в Колпашевском районе водных путей Михаил Иванович начал после службы в Амурской Краснознаменной флотилии в 1951 году. Опытному военному моряку доверили должность инструктора взрывных работ. Закончив заочно Благовещенское речное училище, получил специальность техника водных путей, работал техником, а потом начальником изыскательской русловой партии. В совершенстве владел всеми видами путевых работ. Занимая должности прораба путевых работ, старшего диспетчера, Михаил Иванович в то же время являлся наставником и консультантом молодых работников.

Общий трудовой стаж — 63 года,

из них 57 лет — на водных путях и в Колпашевском техникуме. Жизнь этого человека — живая история страны. Всего добился сам. В раннем детстве остался без матери. Дети, внуки и правнуки очень любили его и гордятся им. Честный, искренний, доброжелательный к людям, всегда откликался на человеческую боль помощью. Его уважали в коллективе и коллеги по отрасли. Прислушивались к его замечаниям, согласовывали предстоящие работы.

За многолетний и добросовестный труд он награжден медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому флоту». Но самое главное — он оставил добрый след на земле. Коллектив Колпашевского района водных путей и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» с уважением и благодарностью будет помнить Михаила Ивановича как профессионала своего дела, внесшего большой вклад в развитие внутренних водных путей Обского бассейна, и как чуткого и отзывчивого человека с щедрой душой.

Коллектив и ветераны Колпашевского РВПиС

Поздравляем юбиляров ноября!

ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Владимир Николаевич Сушко, капитан-механик т/х «СС-2» НРВП-ГиС
- Фёдор Петрович Ничипорчук, подсобный рабочий
- Яна Валерьевна Мальцева, начальник службы пути
- Нина Владимировна Томилина, сторож ТРВПиС
- Сергей Александрович Выскубов, капитан-механик т/х «СС-1» БРВПиС

АО «Томская судоходная компания»

- Сергей Николаевич Уваров, сменный моторист-крановщик-штурман ПК-12-90
- Ольга Алексеевна Батурина, матрос-повар РТ-666
- Татьяна Васильевна Гайдай, врач-терапевт
- Виктор Григорьевич Питиримов, электромонтер
- Александр Александрович Гранкин, сменный моторист-крановщик КПЛ-37-89
- Святослав Дмитриевич Дикаев, моторист-рулевой т/х «Речной-14»
- Наталья Ивановна Ефимова, матрос-повар РТ-627
- Наталия Валерьевна Моисеева, заместитель генерального директора по экономике
- Алексей Валерьевич Тактаров, сменный моторист-крановщик КПЛ-30-87

СГУВТ

- Елена Валерьевна Бланк, учебный мастер кафедры Техносферной безопасности
- Наталья Владимировна Раменская, документовед СП СПО НКРУ им. С.И. Дежнёва
- Александр Анатольевич Мартынов, профессор кафедры Судовых энергетических установок
- Любовь Юрьевна Киреева, мойщик посуды, СП СПО НКРУ им. С.И. Дежнёва
- Владимир Викторович Мошкин, руководитель физического воспитания СП СПО НКРУ им. С.И. Дежнёва
- Ольга Ивановна Емелева, начальник отдела охраны труда и окружающей среды
- Татьяна Егоровна Комарова, кухонный рабочий, СП СПО НКРУ им. С.И. Дежнёва
- Юрий Георгиевич Брюханов, доцент кафедры Управления работой портов

ООО «Грузовой терминал Обь»

- Яна Витальевна Коляда, менеджер отдела сбыта

ООО «Бийский речной порт»

- Владимир Матвеевич Романенко, стропальщик

ООО «Речное пароходство»

- Владимир Антонович Вольф, сменный капитан-сменный механик т/х 153