

На котласском флоте спасают специалистов

Лариса БАТЯЕВА

Фото автора

Слава о корабельной Лименде еще недавно звучала на всю страну. Поселок речников всегда гордился своими судостроителями и судоремонтниками. Да и сам Котлас стоит на слиянии двух рек, поэтому представить наш город без водного транспорта практически нереально. Но перестройка лишила котлашан речных прогулок, а сюрпризы нынешней экономики ударили по грузовой составляющей.

Одно время даже начали говорить о полном закрытии Котласского порта. Но, как оказалось, жизнь на предприятии теплится. Чтобы спасти коллектив и специалистов, в Северном речном пароходстве, неотъемлемой частью которого является наш порт, решили провести реорганизацию. О том, каково живется речникам сегодня, корреспондент «ВК» узнал у руководителя обособленного подразделения «СРП-Поморье» Михаила Шевчука.

— Михаил Владимирович, на ваших предприятиях продолжается внутренняя перестройка. Расскажите, каковы первые итоги реорганизации.

— У Северного речного пароходства в Котласе было два предприятия — филиал и представительство. Одно — база обслуживания флота, второе — Котласский порт. Учитывая, что объемы в порту упали, работать стали в убыток, денег не хватало даже на содержание и зарплату. Поэтому и было при-



Михаил Шевчук переехал в Котлас из Тюмени в прошлом году и возглавил «СРП-Поморье».

нято решение по реорганизации двух подразделений в одно и оптимизации бизнес-процессов. Начали ее в июле прошлого года. Теперь мы обособленное подразделение «Северного речного пароходства «Поморье». Но порт не закрыт. Производится отгрузка песка, правда, не в тех количествах, которых хотелось бы. У нас есть котельная на обслуживании, а еще нам передан архив всего Лимендского ССРЗ. Кроме того, часть работников порта работает на судоремонте в БОФ.

— Архив?

— Да. Это наша головная

боль. В день я подписываю по 15–20 всевозможных справок по запросам людей, работавшим на заводе в 60–70-е годы. Теперь вот специально держим специалиста. Но уже пытаемся вести переговоры, чтобы передать весь архив в город.

— Так, выходит, в порту уже не осталось рабочих?

— Что вы?! Там пока все функционирует, оставили главного бухгалтера, начальника грузового участка, докеров, электриков, специалистов по обслуживанию железнодорожных путей — в общем, всех рабочих береговой службы.

— Неужели никого не сократили?

— Реструктуризация была задумана с целью сохранения всей структуры — и порта, и БОФ. Рабочих не трогали, потому что может быть такое — сегодня работы нет, а завтра она появится. Некоторых специалистов перевели в БОФ, кого-то переориентировали на другие профессии, ну а с кем-то и вправду пришлось расстаться. Это коснулось управленческих кадров. Многочисленное руководство на такое количество рабочих содержать нецелесообразно.

— Так сколько сейчас работает в вашем «Поморье»?

— Если взять два участка, то в порту порядка 30 человек вместе с рабочими на котельной и в БОФе около 90. Получается человек 120. В порту сокращение коснулось чуть больше десятка человек. Пока людей держим, рабочие себя не обрабатывают. Но думаю, это временные трудности. Надеемся, что сумеем найти дополнительные возможности, перепрофилировать порт, тем более что есть причал, флот и вся необходимая инфраструктура. По идее нужно организовать какое-то производство на имеющихся площадях и инфраструктуре. Какое? Думаем. Один из вариантов — расширение судоремонта, организация судостроения — потребности в этом имеются.

— А за счет чего порт выживал в последнее время?

— Мы отгружали песок для нужд железнодорожникам, но это копейки — тыся-



Летом на БОФ — текущие ремонты.

30 тонн. А надо хотя бы 300 тысяч. Ведь раньше через порт шли миллионы тонн груза. В этом году от железнодорожников заказов нет, поэтому работаем с частниками по мелочи. Хотя гидронамывной карьер у нас единственный во всей округе. Не трудно догадаться, откуда весь остальной песок для строительства в городе?

Но это не основной доход. Неплохо до нынешнего года мы сотрудничали с «Илимом». Порядка 50–60 тысяч кубов леса через порт провозили. В период низкого уровня воды «Илим» завозил лес баржами к нам на площадку, мы его хранили, а в октябре-ноябре они вывозили его своими машинами в Коряжму. В этом году вода высокая, и еще ни одного куба леса не завезено. Но о дальнейшем сотрудничестве, похоже, придется забыть. Обычно в конце июня — начале июля перевозки у них заканчивались, потому что уровень воды становился низким. Нынче Северное управление водных путей провело дноуглубительные работы, и судовой ход, во всей видимости, будет обеспечен в течение всей навигации. То есть

лес пойдет напрямую до Коряжмы, а мы можем не получить ни одного кубометра. На этом нашему сотрудничеству с «Илимом», скорее всего, придет конец. А песок — это копейки.

— А на БОФе сейчас жаркая пора?

— Нет. Судоремонт начинается в октябре и до мая. Летом — текущие работы, содержание флота. Сейчас в основном обслуживаем флот, который работает в нашем регионе — на Северной Двине и Вычегде. Часть флота сдается в аренду «Илим», часть трудится в Обь-Иртышском бассейне. Там у Северного речного пароходства тоже есть большая база по ремонту. Поскольку у нас здесь часть судов не загружена, мы перевозим их туда. Два паромов для них сейчас делаем.

Но мы занимаемся не только судоремонтом, а еще обеспечиваем плавсостав всем необходимым: содержание, питание, все хозяйство. Сейчас пытаемся обеспечить для плавсостава быт. Организовали трехразовое горячее питание (у нас даже повар есть) и проживание нормальное (отремонти-

ровали здание, сделали оплечитие). У нас могут работать люди из Новосибирска, Красноярска и других регионов РФ.

— Главное — база есть, технические возможности...

— Да, вы абсолютно правы. Стараемся содержать специалистов.

— Михаил Владимирович, а есть больные места на судоремонтном производстве?

— Это в первую очередь недостаток специалистов. Сейчас уникальных мастеров, которые нам нужны, почти не обучают. Например, сварщики-судокорпусники (это смежные профессии) — одни из основных. На сегодняшний день их никто не готовит, надо на месте обучать. Есть потребность в специалистах, занимающихся центровкой валопроводов. В Котласе таких только два — у нас и на тухучастке. Это самородки Кулибины. Найти групповых механиков, механиков плавсостава тоже проблематично.

— А разве наше высшее

учебное заведение не готовит для вас кадры?

— Мы с ними сотрудничаем плотно. Каждый раз принимаем 30–40 человек на стажировку и практику. И договоры заключены. Но ребята уходят в армию, а когда возвращаются, к нам устраиваются единицы. Такая беда у всех владельцев флота. Не каждый молодой человек готов трудиться на сложном производстве — лучше быть менеджером. Хотя в зарплате их не обижаем, выплачиваем вовремя и белую.

— Может быть, на помощь местных властей рассчитываете в решении каких-то стратегических задач для своего производства?

— Взять хотя бы тот же песок, который мы продаем. Я уже говорил, что наш карьер единственный. Мы предлагаем сырье хорошего качества для строительства. И цена смешная. Не берут! Везут из других мест. Там еще дешевле, потому что добывать незаконно. Власти могли бы нам помочь, закрыв все нелегальные источники в округе. У них же есть для этого все рычаги воздействия. Мы пытались решить проблему, но пока ничего.

— А на данном этапе реорганизация предприятия еще продолжается?

— Да. Сейчас ведем переговоры с муниципальным предприятием «ОКИТС» по продаже нашей котельной. Она расположена в приречном районе и обеспечивается теплом и горячей водой большой жилой микрорайон. Котельная подготовлена к сезону, менее двух недель была в ремонте, с 17 июля ее уже запустили. Горячее водоснабжение в домах есть. Там у нас трудится 14 человек. Сдержим и ее. Но пока все в переговорах.

— Пусть ваше предприятие пополнится молодыми кадрами. Остается пожелать вам оптимизма, интересных плодотворных идей и экономического подъема.