

Застать на рабочем месте руководителя Северо-Двинского управления водных путей и судоходства Л. С. Первушина - большая удача. Не засиживается он в кабинете, часто в разъездах. Но на то, что приходится много времени проводить «на колесах», Леонид Семенович не ропщет. Человек он мобильный, легкий на подъем. Поездки, как говорит, ему не в тягость. К тому же они для главы Севводпути - производственная необходимость. Котласские путейцы обслуживают около 6700 километров северных рек: Двины, Вычегды, Пинеги, Сухоны, Вологды, протекающих по территории нашей и соседних - Вологодской и Кировской - областей, Республики Коми. На попечении СБУПа 127-километровая шлюзованная система, дающая выход в знаменитый Волго-Балт. И столь солидное хозяйство, конечно, требует соответствующих организационных мер. При такой разбросанности много ли науководишь из Котласа? Вот и выезжает периодически на места. Не с инспекцией - работать.

Ну а визиты в Москву, в Минтранс, в другие регионы, участие в семинарах, в том числе международных, - это для повышения информированности, накопления отраслевого опыта, налаживания связей с коллегами.

— Без этого не прожить, - убежден Первушин. - Если, конечно, хочешь чего-то добиться. В командировки езжу не для собственного удовольствия. Что толку забрасывать тот же департамент письмами, прошениями? Прочитают их и отложат, какую бы нужную тему не поднимал. Сидя на месте, ничего не получишь. А при личной встрече, когда объяснишь суть дела, убедить можно любого министерского работника.

С этим трудно не согласиться. Многие согласны с позицией руководителя, его умения «озадачивать» начальство. Впрочем, остроловы шутят, что важно, как поставлен вопрос. Иной может долго простоять, если не подведешь под него соответствующую «базу». Леонид Семенович вхож во многие «высокие» кабинеты Министерства транспорта, администраций нашей и Вологодской областей. Хотя, казалось бы, кто он такой? Руководитель пусть и крупной, но периферийной организации. Лучшей визитной карточкой в Москве, областных центрах служат его деловая репутация, умение стоять за интересы дела, которое поручено. Потому и не отмахиваются от котласского руководителя. И, что важно, помогают.

Как-то от одного вполне серьезного начальника услышал: «Чего Первушину не жить! У него в Москве друзья-товарищи, вот и поддерживают, вают денежки». Наверное, от незнания такое мнение. Какие бы отношения у работников столичных ведомств не складывались со своими подчиненными с мест, деньги просто так никто давать не будет. И, поверьте, ни Минтранс, ни Минфин самой незначительной суммой не пропустят, если не будут представлены аргументированные расчеты. Финансиру-

ются только значимые проекты.

Северная Двина - один из них. Сколько трудов стоило руководителю БУПа убедить всех и в Архангельске, и в столице, что необходимо вкладывать средства в нашу реку! С губернатором пришлось проехать по прибрежным населенным пунктам, откуда до того же областного центра, а то и районного, можно только водой попасть. Послушал Анатолий Антонович людей и сам уверился, что необходимо восстанавливать судоходство, налаживать пассажирские перевозки, и в Москве «пробил» тему. Правда, столичных чиновников больше привлек вариант налаживания туристического

понятно, возни немало.

Первушин, насколько понял, человек неугомонный, а скорее неуемный. Ну не живется ему спокойно. СБУП - предприятие федеральное. Не было у путейцев загрузки на реке, но зарплату, пусть даже плоховатую, платили. Так нет, ездил, обивал пороги, просил, чтобы дали возможность работать. И добился - оживилась река. Пригодились обстановочный флот, земснаряды и специалисты, которые с большим трудом удалось сохранить, несмотря ни на что. Когда стало совсем трудно с загрузкой, передали землесос волжским коллегам. Он бы сейчас и самим пригодился, но одно утешает: не на ме-

и свое окружение стараясь убедить. А это, скажу вам, не просто. И спорим, и компромиссы находим. Но не было еще такого, чтобы мое решение завело коллектив в тупик.

Новаций за свою бытность руководителем Первушин осуществил немало. Разумеется, не обошлось без недовольства со стороны тех, кто лишился привычного уклада. Какие словесные баталии, например, развернулись, когда решил объединить управленцев СБУПа и техучастка! Какие только аргументы против такого шага не приводили. Особенно, вспоминает, поразил «довод», что им, начальникам отделов, придется встречаться с рабочими. Соединение со-

нают думать, на своем ли они месте. Ну а рабочий в цехе, флотский специалист сделал свою работу - и не знай его.

Слушал Леонида Семеновича и невольно думал, что все, что делается в БУПе, в первую очередь исходит от самого руководителя. Почему при его частых командировках предприятие не лихорадит? Да потому, что расстановка кадров на должностях, не боясь тут доверять ответственные посты молодым. И сам руководитель «натаскивает» новичков. Такого поддержки, помощи - горы свернет. Что говорить, ошибаются ребята, зато опыта набираются. А чтобы промахи на пользу шли, старается Первушин

печения при Ленинградско-военно-морской академии. Через три года приехал доучиваться. В Питере, еще во время службы, поступил на первый курс гидротехнического факультета Института водного транспорта. А поскольку в Лименде, при ЛРУ, был учебно-консультационный пункт ЛИВТа, перевелся на его заочное отделение.

С дипломом речного училища по распределению попал в Северное бассейновое управление водных путей (так тогда именовалось СБУП). Работал третьим помощником командира-механика, командиром земснарядов, осваивал новую мощную землечерпальную технику, работал прорабом на реке. Умение организовать дело, найти подход к людям сыграли свою роль - в 1980 году избрали секретарем парткома. Два года секретарил, надо думать, хорошо, коли пригласили инструктором в горком партии. Туда кого попада не брали. Неплохая то была, по его мнению, школа общения с людьми, контактов, расширения кругозора. Правда, спустя год «вызвали» его в родной коллектив - понадобился начальник техучастка.

Ответственная это должность — подразделение делает до 60 процентов объемов СБУПа. А условия труда никакие: зима, холода, непогода - все на улице. Начал с обустройства, много чего за семь с половиной лет на этом посту сделал: котельная с оранжереей (только птиц и не хватает, как говорят бывающие тут гости), производственные помещения, хороший станочный парк, свой док для ремонта земснарядов. Строили бригады вахты, жилье. Первыми в городе начали газифицировать дома, устанавливать водогрейные котлы, много помогали своим работникам, взявшимся за индивидуальное строительство. Были даже намечены целые микрорайоны для застройки коттеджей. Предприятие брало на себя проектирование, разработку водоснабжения и водоотведения. И когда на пенсию уходил руководитель управления, заменить его предложили Первушину.

Вхождение в новую должность совпало с началом перестройки. Время трудное. Чуть не ушел. Тем более предложение заманчивое поступило - в городскую администрацию. Долго раздумывал, взвешивал, советовался с подчиненными. Коллектив, вера в Двину перетянули. Убежден, что от нее на Севере все пошло, к ней постепенно все и возвращается. «Резать пуповину» не стал, госслужбой не прельстился.

Доволен ли, что так все сложилось? Вполне - есть любимая работа, заметная, как говорит, заманяет и увлечение, и хобби. С мыслями о делах засыпает и с ними же встает. Будние дни, выходные - все с рекой.

Ну а чего хотелось бы? Сделать Севводпуть показательным. Чтобы другие могли поучиться. Но, как мне кажется, сегодня котласские путейцы во главе со своим руководителем и без того «натоптали» хорошую дорогу для примера другим.

Валерий КИСЛЯКОВ.



маршрута до Устюга. Под это пошли деньги. Второй сезон курсирует по Двине пассажирский лайнер «Адмирал Кузнецов». Но и администрация области с каждым годом все больше выделяет средств, поскольку тоже видит отдачу от своих вложений. К примеру, за прошлую навигацию перевезены рекой пять миллионов тонн грузов, тысячи пассажиров, улучшилась судоходная обстановка.

Конечно, путейцам за пару сезонов, хотя и начали плотно работать, Двину привести в надлежащее состояние невозможно. Ведь с 1992 года здесь практически никакого дноуглубления не велось. И то, что сейчас на реке даже по такой малой воде поддерживаются заданные глубины, - заслуга коллектива.

— Люди у нас хорошие, — говорит Первушин. — На многих земснарядах и судах побывали мы с руководителем департамента транспорта областной администрации А. Максимовым, и он неизменно отмечал стремление путейцев работать с отдачей. Хотя по сравнению с другими организациями зарплата у нас невелика. Что держит людей? Да увидели, что отношение к реке поменялось, что их труд стал востребованным.

Сплоченный коллектив - это, конечно же, здорово. Для руководителя, когда знает, кто из подчиненных на что способен, в чем на кого можно опереться, большое подспорье. Сплотить людей, наладить работу - еще не все. Самому надо шевелиться. Да еще как! Это лишь кажется: все хорошо складывается, так и делать ничего не надо, накапанная «колея» вывезет.

Тем не менее гладкой эта дорога не была. И уходили (естественно, не худшие) туда, где больше платят, и без ломки характеров не обошлось, и сместить кое-кого пришлось с постов, заменить молодыми. А с ними,

таллолом пошел - в дело.

Или вот еще момент. В свое время речные организации старались расстаться со многим, что несло дополнительные затраты, из-за чего оказался брошенным, например, узел связи Северного речного пароходства. Первушин его прибрал. Благодаря этому здесь начали осуществлять несколько проектов по внедрению новых видов связи. Ныне внедряют систему контроля за движением судов. СБУП стало в последние годы чем-то вроде испытательной площадки для всего нового, что предлагают разработчики для речных предприятий.

Идеи своего руководителя в коллективе не все принимают на ура. Многие ворчат: «Живем, работаем - и ладно. Что еще надо, чего суетиться?» Находятся и такие, кто откровенно желал бы ему провала: пускай, дескать, попробует, дадут вздрючку - почешется.

У Первушина своя логика: «Конечно, внедрение новшеств дастся тяжело. Но ведь ничего с неба не свалится. Сколько было затронуто усилий по той же связи! Взять себе такое подразделение - одно. Но надо было убедить работников нашего департамента в Минтрансе в необходимости такого шага, выбить средства, успеть их освоить. Да, многие у нас говорили: «На кой это нужно? Деньги куда девать, что ли?» Зато теперь довольны: сколько проблем удалось решить! То же самое и по другим моментам».

И все же чем руководствуется он при определении, нужно или нет это предприятие? Ведь не ради же собственных амбиций руководитель иногда поступает вопреки мнению подчиненных?

— Конечно, нет, - говорит Леонид Семенович. - Тут важно предвидеть, каким благом нововведение обернется для коллектива. Исходя из этого, сам берусь за внедрение идеи



стоялось, никто в аппарате надолго в кабинете больше не засиживается - управленцы постоянно в цехах, на судах. Привыкшие ни за что не отвечать работники освободили должности.

С Леонидом Семеновичем разговорился об извечных противоречиях между работягами и конторой.

— Для меня, - сказал он, - неважно, кто ты: работник с прямого производства или, скажем, конструктор, бухгалтер. Главное, чтобы на совесть делал дело, на которое нанимался. Доводится иногда слышать претензии в адрес работников управления: дескать, зря им зарплату платят. Таким говорюна предлагаю сесть на место «клерка». Так ведь никто не соглашается, потому что тут ответственность большая, спрос. У нас штат «конторы» не расширяется, наоборот, урезается. Но задачи-то остались прежними, каждому приходится работать напряженно. По-другому и не получается. Если к подчиненным у меня есть вопросы, они понимают: значит, в чем-то недоработывают. А зачастую претензии - начи-

не шпынять оплошавшего, а разобрать ситуацию, доходчиво объяснить, что и как требовалось сделать. В следующий раз каверзный момент вряд ли повторится. Сколько стоит поддержка более опытного человека, он хорошо знает по себе. На разных должностях пришлось работать. И везде пример, помощь старших помогали.

...С Северной Двиной связана вся его жизнь. Он, уроженец Костромской области, выбрал речное училище в Великом Устюге. Его друг после девятого класса, не сказав ему, поехал сюда поступать. Конкурс - 9 человек на место - не выдержал. А когда приехал, рассказал, что город красивый, много цветов и девушек. Окончив десятый, Леонид, в свою очередь, тайком от друга направился в Устюг. Хотел стать судоводителем, но третьекурсники, оказавшиеся в училище, убедили, что специальность путейца лучше - везде пригодится, в любой отрасли. Переписал заявление на путевое отделение.

После третьего курса призвали в армию. Служить довелось в роте бес-