18+

BFISHER MAN

КНИГА 5 ИЗ 7



ЛЮДИ СЕВЕРНОГО МОРЯ

КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ, РЕФРИЖЕРАТОРЫ, RO-RO

Герои Bfisherman. **62 истории** с контейнеровозов, рефрижераторов и судов Ro-Ro

СОСТАВИТЕЛЬ **РЕНАТ БЕСОЛОВ**

Ренат Бесолов

Контейнеровозы, рефрижераторы, Ro-Ro. Герои Bfisherman. 62 истории с контейнеровозов, рефрижераторов и судов Ro-Ro

«Издательские решения»

Бесолов Р.

Контейнеровозы, рефрижераторы, Ro-Ro. Герои Bfisherman.
62 истории с контейнеровозов, рефрижераторов и судов Ro-Ro /
Р. Бесолов — «Издательские решения»,

Моряки контейнеровозов, рефрижераторов и судов Ro-Ro рассказывают о плотном графике линейного флота, коротких стоянках, грузах, которые нельзя задерживать, и о том, как строится карьера от кадета до офицера. 62 честные истории — без рекламы вакансий и обещаний лёгких денег. Пятая книга серии «Люди Северного моря», собранной из интервью журнала «Герои Bfisherman».

© Бесолов Р.
© Издательские решения

Содержание

32. Иван Кононко 6
33. Валерий Ковальчук 18
34. Сюзанна Янак 25
35. Владислав Джулаев 40
36. Мария Матвеева 51
Часть четвёртая. Разные суда 59
37. Ксения 60
Конец ознакомительного фрагмента. 64

Контейнеровозы, рефрижераторы, Ro-Ro Герои Bfisherman. 62 истории с контейнеровозов, рефрижераторов и судов Ro-Ro

Составитель Ренат Бесолов

© Ренат Бесолов, составитель, 2026

ISBN 978-5-0071-5210-5
Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

32. Иван Кононко

Электромеханик · Россия, Темрюк



«Море действительно кормит»

Иван Кононко рассказал, как случайно попал в морскую профессию, почему считает, что море — это далеко не романтика, и какую ответственность несёт единственный ЕТО на борту. Он поделился историей своего поступления в морскую академию, особенностями работы с судовыми системами и электроникой, рассказал о графике в рейсе, важности английского языка и качествах, необходимых для работы в море, а также объяснил, что даёт ему профессия и чем он занимается на берегу.

Поступление было знаком судьбы

— Я родом из небольшого города Темрюка на юге России. Население там около 50 тысяч человек. Это мой родной город, там я вырос. По образованию я судовой электроинженер. Не путайте с электриком: электрик и электроинженер — это совершенно разные профессии, разная ответственность и разные знания.

Окончил Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова в Новороссийске. После пяти лет обучения попал в Мурманское морское пароходство. Сначала это была российская компания. Об этом периоде лучше подробно не рассказывать — история была непростая, но опыт я получил хороший и затем уже перешёл в зарубежные компании.

Как я пришёл в море? Очень просто. С детства занимаюсь рыбалкой — это моё главное хобби. Сейчас я ещё и рыболовный блогер, довольно известный в узких кругах Темрюкского района. Именно из-за этого увлечения мне и захотелось попробовать себя в море.

Кстати, с поступлением была интересная история. Я подавал документы на специальность «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики». Мне сказали, что на бюджет я не прохожу и нужно искать квартиру в Новороссийске, чтобы учиться на коммерческой основе.

Я уже нашёл жильё и морально смирился с тем, что придётся платить за обучение. На тот момент это было около 100 тысяч рублей в год. Для нашей обычной семьи это были большие деньги, но родители всё равно согласились.

И вот примерно через 20 дней мне звонят. Я уже был готов оплачивать обучение, и вдруг меня спрашивают: «Это Кононко Иван Иванович?» Отвечаю: «Да». И слышу: «Поздравляем, вы прошли на бюджет на специальность электроинженера».

Самое интересное, что на электроинженера я документы вообще не подавал. В тот год проходной балл на эту специальность был очень высоким. Но каким-то образом я в итоге оказался именно там. До сих пор не знаю, как это произошло. Наверное, это был знак судьбы (улыбается).



Будни моряка • На берегу • Рыбалка — главное хобби

«Море — это не романтика, а большая ответственность»

— Спустя пять лет я сразу начал работать в должности электроинженера. Всё благодаря тому, что во время учёбы прошёл две полноценные практики и получил хорошие характеристики. В академии это обязательное условие: необходимо пройти две практики общей продолжительностью более шести месяцев.

После этого можно идти либо ассистентом электроинженера, либо сразу работать в должности ETO (Electrical Technical Officer). Я воспользовался этой возможностью. Как я уже говорил, карьеру начал в Мурманском морском пароходстве. Это был хороший опыт, который помог мне в дальнейшем перейти в международный экипаж.

Сразу хочу многих немного разочаровать: море — это не романтика. Да, здесь хорошие деньги, но это тяжёлая работа. Если смотреть мои видео, можно подумать, что всё состоит из шуток и красивых кадров, но за этим стоит огромное количество сложной и трудоёмкой работы.

Если говорить о моей специальности, я работаю ETO — Electrical Technical Officer. На судне я единственный специалист такого профиля. У штурманов есть градация: третий помощник, второй помощник, старпом, капитан. У механиков — четвёртый, третий, второй и старший механик. У электроинженера такой системы нет. Ты один отвечаешь за всё электрооборудование на судне.

Сегодня уровень автоматизации постоянно растёт, внедряются новые технологии и системы, которые заменяют ручной труд. Современное судно буквально напичкано электроникой, и именно за неё отвечает ETO.

В этом и заключается главная особенность профессии. Если ты плохо знаешь свою работу, то очень быстро покидаешь судно и отправляешься домой. Конечно, бывают люди, которым какое-то время удаётся работать без серьёзных знаний, но долго так не получится. Рано или поздно ответственность и требования профессии всё равно дадут о себе знать.



Наши дни • В море • Утро в Атлантике

Ключевые качества, необходимые для моряка

— Какими качествами должен обладать моряк? В первую очередь — стрессоустойчивостью. Ты должен быть максимально спокойным человеком, сохранять хладнокровие в любой ситуации.

Второе — уверенность в себе. Уверенность в том, что ты правильно выбрал профессию и понимаешь, зачем этим занимаешься. У тебя должна быть мотивация, тот самый внутренний двигатель, который будет постоянно толкать тебя вперёд.

Третье — безусловно, знание английского языка. Без английского ты здесь будешь как немой. Конечно, что-то можно объяснить жестами или понять на пальцах, но такие специалисты, как электромеханик, второй механик, старший механик, старший помощник капитана и капитан, обязаны знать английский.

Почему это важно? Представьте, что на судне возникла проблема с главным двигателем. Над тобой — офис компании, технические специалисты, судовладелец, и всем нужно, чтобы механизмы работали исправно. Как только что-то выходит из строя и тебе не хватает знаний, чтобы самостоятельно решить проблему, начинается постоянное взаимодействие с офисом. И всё это происходит на английском.

Если ты хорошо владеешь языком, то можешь напрямую связываться по спутниковой связи с сервис-инженерами или техническими специалистами компании и быстрее решать вопросы. Поэтому английский — это must have.

Следующее важное качество — коммуникабельность. Ты не должен быть закрытым человеком. Экипажи постоянно меняются, люди приходят и уходят. По сути, каждый контракт — как новая работа с новым коллективом.

Конечно, бывают контракты, как у меня сейчас, когда экипаж остаётся на одном судне длительное время. Но к этому приходят позже, когда у тебя уже есть опыт, хорошие характеристики и рекомендации от старшего механика и капитана. Ведь именно капитан — главное административное лицо на судне, он несёт ответственность за весь экипаж.



Рейс • В машинном отделении • С коллегами по работе

«На судне я сам себе начальник»

— Сейчас я работаю в компании Columbia Shipmanagement (CSM). Это достаточно известная и стабильная компания. Зарплата выплачивается вовремя, к экипажу относятся хорошо, серьёзных проблем нет. Я доволен этой компанией. Конечно, это не топ мирового рынка, но уверенный уровень выше среднего.

Что мне нравится в моей профессии? У штурманов есть карьерная лестница, у механиков тоже есть ступени роста. У электромехаников всё немного иначе. Как только ты окончил академию, получил необходимые характеристики и был назначен на должность, ты становишься судовым электроинженером и работаешь на судне один.

Это означает, что по большому счёту ты сам себе начальник. Конечно, капитан, старший или второй механик могут ставить определённые задачи, но если ты грамотный специалист и зарекомендовал себя, то сам планируешь свой рабочий день.

У тебя отдельная каюта, отдельная душевая, своё рабочее место, свои обязанности и своя зона ответственности. Но главный плюс даже не в этом, а в том, что ты сам управляешь своей работой и своим временем на судне.

Это очень приятно, когда ты действительно хорошо знаешь своё дело. Тогда начинает работать принцип Парето: 20% усилий дают 80% результата. Но это возможно, только когда ты уже глубоко изучил профессию.

Лично мне понадобилось около трёх лет, чтобы по-настоящему разобраться в своей специальности и подтянуть английский. Вся техническая документация, инструкции и описания оборудования написаны на английском. Без него здесь просто никуда.

А практические знания приходят только с опытом. Со временем появляется уверенность в себе, и эту уверенность чувствует весь экипаж. Судно — замкнутое пространство, где люди постоянно находятся рядом друг с другом. И все прекрасно понимают, когда человек знает, что делает, а когда — нет.



2026 год • Виргинские Острова • Во время перехода

Рабочий день и задачи в море

— Как устроена работа в море и какой у нас график? Завтрак обычно начинается в 7:00—7:20. После завтрака проходят небольшие собрания: у штурманов — на мостике, у машинной команды — в машинном отделении. Я отношусь именно к машинной команде.

К восьми часам мы собираемся на развод, где обсуждаем предстоящие работы и распределяем обязанности. Затем каждый занимается своими задачами. Есть кофе-брейк с 10:00 до 10:30, часовой обеденный перерыв и ещё один короткий перерыв с 15:00 до 15:30. Рабочий день обычно заканчивается в 17:30—18:00, если нет дополнительных работ или овертаймов.

Но у старших офицеров понятия обычного рабочего дня практически нет. Я имею в виду капитана, старшего механика, второго механика, старшего помощника и ЕТО. Хотя ЕТО не всегда входит в эту условную «топ-пятёрку».

Если в 12 часов ночи возникает какая-то проблема — ты идёшь её решать. Если что-то случилось в три часа ночи — снова поднимаешься и работаешь. Если проблема появилась в пять утра — то же самое. Именно поэтому нужно заранее думать о состоянии оборудования и добросовестно обслуживать механизмы, чтобы потом не сталкиваться с авариями, недосыпом и постоянным стрессом.



2026 год • На судне • На работе

Самое сложное — уезжать от семьи

— Самое сложное в моей работе — расставание с семьёй. Особенно сейчас, когда у меня появилась дочь. Очень тяжело уезжать от близких, даже если понимаешь, ради чего это делаешь. Сегодня именно это для меня главный минус профессии. Ко всему остальному за девять лет работы в море я уже полностью адаптировался и чувствую себя комфортно.

Английский язык я изучал ещё в академии, но тогда не уделял ему особого внимания. В тот период моим главным увлечением был бокс. Я кандидат в мастера спорта по боксу и тогда вообще думал, что стану спортсменом.

Но когда попадаешь на судно и оказываешься в замкнутой международной среде, память начинает работать совершенно по-другому. Ты вспоминаешь всё, что когда-либо изучал, в разговоре постепенно появляются нужные слова и выражения. Со временем уровень языка заметно растёт.

При этом моряку не обязательно идеально знать всю английскую грамматику. Для обычного общения на борту достаточно уверенно владеть тремя временами: Present Simple, Past Simple и Future Simple. Этого вполне хватает, чтобы объяснить коллегам, что ты хочешь сказать, и понять их.

Конечно, в переписке, отчётах и официальных документах используются более сложные конструкции, но для повседневного общения на судне этих знаний достаточно.



После контракта • Дом • С супругой и дочкой

Рыбалка, музыка и дизайн: чем живёт моряк на берегу

— Зарплата судового электроинженера считается средней по морским специальностям. В моей должности ЕТО доход составляет примерно 7000—7300 долларов в месяц.

Что касается целей и планов на будущее, то море действительно кормит. Когда ты уже освоился в профессии и стал хорошим специалистом, тебе не так просто представить себя на берегу. Всё-таки таких зарплат дома найти крайне сложно. Даже если заниматься бизнесом, это уже совсем другие риски. Поэтому я считаю, что, пока ты молод, понимаешь свою работу и она тебе нравится, море остаётся очень хорошим вариантом.

Что мне дало море? Очень многое. Благодаря этой профессии я смог построить дом, купить машину маме, жене и себе. Но дело даже не только в материальных вещах. Море дало мне возможность жить так, как я хочу.

Вернувшись домой, я тоже живу очень насыщенно. Я веду рыболовный блог и достаточно известен в рыболовном сообществе Темрюкского района. Много времени уходит на создание контента, поездки, знакомства и съёмки.

Кроме того, я музыкант. Пишу собственную музыку, играю на пианино, классической гитаре и укулеле. Музыка для меня — ещё одна важная отдушина.

Поэтому дома время пролетает очень быстро. Конечно, мы путешествуем всей семьёй, отдыхаем вместе и стараемся проводить как можно больше времени рядом друг с другом.

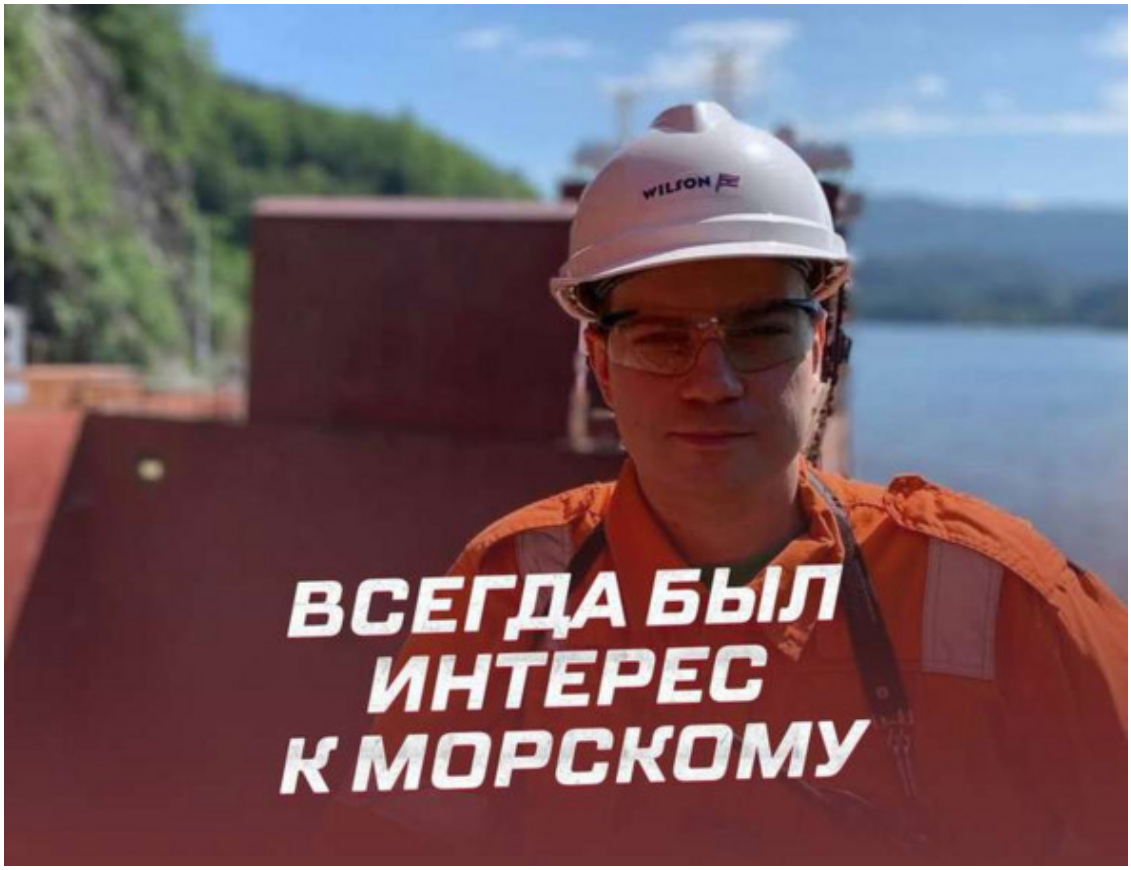
Есть у меня и ещё одно увлечение — дизайн и обустройство пространства. Мне нравится создавать уют, заниматься ремонтом и различными отделочными работами. Недавно, например, построил ещё один гараж и решил превратить его практически в арт-пространство. Там хранятся мой рыболовный инвентарь, оборудование и многие вещи, связанные с моими хобби. В общем, я люблю создавать что-то своими руками и получать удовольствие от результата (улыбается).



После рейса • Активная жизнь на берегу
Интервью опубликовано в журнале «ГЕРОИ BFISHERMAN», 11 июня 2026.

33. Валерий Ковальчук

Судоводитель



«Я всегда испытывал интерес к морской тематике»

Валерий уже много лет работает в море и сегодня занимает должность судоводителя в торговом флоте. Он рассказал о своём пути к профессии, который начался с практики на паруснике «Крузенштерн» и включал работу на различных судах. Валерий описал свой рабочий график, который включает вахты в море и работу в порту, а также отметил, что минимальная зарплата рядовых моряков составляет около 2000—2200 долларов в месяц. Он также поделился опытом работы в многонациональном экипаже и рассказал о важности знания английского языка для моряков.

Опыт Валерия Ковальчука в торговом флоте и его рейсы

Валерий Ковальчук уже много лет работает в море в рядах торгового флота. Его самый продолжительный рейс длился 7 месяцев, а самым запоминающимся он называет первую практику на паруснике «Крузенштерн». Валерий рассказал, как устроена работа в море, что входит в его обязанности, как строится рабочий график, каковы минимальные зарплаты на торговом флоте и какие блага вообще может дать море.

Как Валерий стал моряком и его путь к профессии

— Родился и вырос я в Республике Карелия, но уже 19 лет живу в Санкт-Петербурге. У меня два морских образования — среднее и высшее. Я техник-судоводитель и инженер-судоводитель.

До моря мест работы в моей жизни было много, всех и не упомнишь (улыбается). Каждый доход хорош по-своему. Всё зависит от потребностей человека и его желаний. Нужно жить по своим возможностям и не зацикливаться на том, на что может хватить дохода.

В своё время я узнал о возможности работать на судне от друзей и знакомых. Решил попробовать, потому что раньше профессия моряка была гораздо более востребованной, чем сейчас, а я всегда испытывал повышенный интерес к морской тематике.

Но мой путь в морскую профессию был довольно тернистым. Впервые я попал на УПС «Крузенштерн» практикантом, потом работал на шаландах и грунтовозах в сомнительных компаниях. Тогда я особо не задумывался о трудностях — главное, чтобы платили. Если не считать практики, то впервые я оказался на работе матросом на грунтовозе. На этом судне я проработал пару месяцев.

Какие требования предъявляются к тем, кто мечтает работать на судне? Конечно же, знание английского языка и опыт работы на судах. Но всё зависит и от того, на каком типе флота и в какой компании вы хотите работать.



Работа штурмана-судоводителя на торговом флоте

— Я штурман-судоводитель. Работа на торговом флоте, конечно, не для всех. Нужно хотя бы раз попробовать, чтобы понять, стоит ли связывать свою жизнь с морем. Это в целом и есть описание работы на торговом флоте.

Сложно точно вспомнить, какие чувства я испытывал, когда впервые попал на флот, но могу сказать одно: море меня не оттолкнуло, а наоборот, притянуло.

Сейчас мой рабочий график строится по-разному. В порту — одна работа, в море на переходах — другая. В море вахты 4 через 8 часов, а в порту — 6 через 6. Палубная команда работает с 8 утра до 5 вечера. У неё, конечно, больше времени на отдых: после рабочего дня они отдыхают до следующего. У офицеров же отдых максимум 8 часов, если повезёт. В свободное время мы играем в нарды, смотрим фильмы и так далее. Каждый проводит досуг по-своему.



Незабываемые воспоминания о паруснике «Крузенштерн»

— Ярче всего мне запомнилась практика на паруснике «Крузенштерн». Это была самая незабываемая Атлантическая экспедиция, которую я смело отношу к позитивным воспоминаниям. А негативных моментов хватает в каждом рейсе (улыбается). Работа есть работа.

Сейчас я работаю в многонациональном экипаже. Язык общения — английский, но проблем с этим у меня никогда не было, языкового барьера я не испытывал. Я вложил достаточно много времени и сил в себя и в изучение языка.

Зарплата моряков часто зависит от их опыта работы. Конкретные цифры называть не буду, но скажу, что самые минимальные зарплаты получают рядовые моряки — до 2000—2200 долларов в месяц. Опять же, это зависит от типа флота и судна. Цифры приблизительные и могут варьироваться.

Сначала ты работаешь на себя, а потом работа работает на тебя. Мне всегда нравилась эта фраза. Я давно работаю в море. Самый продолжительный контракт был однажды — 7 месяцев. Сейчас я уже не работаю так долго.





Как работа в море влияет на жизнь Валерия и его семью

— Работа в море дала мне опыт, знания, стрессоустойчивость и даже помогла повзрослеть. Но и на суше мне всегда есть чем заняться. Возвращаясь из рейса, я много времени провожу с семьёй, занимаюсь детьми. Меня всегда ждут из моря, а потом все дружно провожают обратно (улыбается).

Да, я планирую и дальше ходить в море. Почему? Потому что на сегодняшний день это мой единственный источник дохода. Также хочу упомянуть, что веду блог на морскую тематику в социальной сети.

Для кого мой блог? Абсолютно для всех. Каждый сможет найти в нём то, что ищет и что будет полезно и интересно именно ему. Даже BFisherman посчитал его интересным (улыбается).



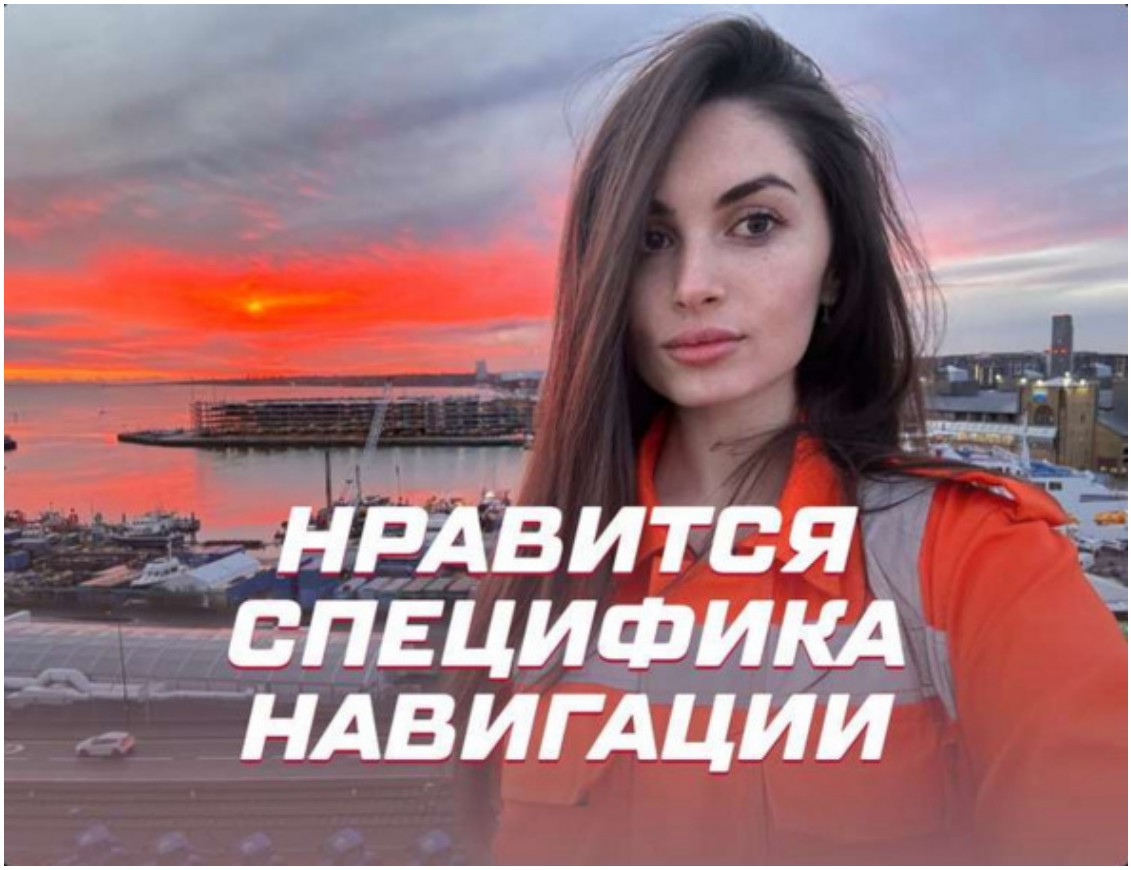
Советы по трудоустройству и борьбе с мошенниками



Интервью опубликовано в журнале «ГЕРОИ BFISHERMAN», 21 июня 2026.

34. Сюзанна Янак

2-й помощник капитана · Украина, с. Дмитровка



«Мне нравится специфика навигации»

Сюзанна Янак, 2-й помощник капитана на судах типа Ro-Ro, рассказала, как ещё подростком самостоятельно решила связать жизнь с морем, хотя моряков в её семье нет. Она рассказала о работе на судне, обязанностях штурмана, особенностях графика, плюсах и сложностях морской профессии, а также о том, как жизнь в рейсах влияет на личность, привычки и восприятие мира.

Детство, переезд и выбор профессии

— Я родилась 01.01.2000 в селе Дмитровка Болградского района Одесской области. В 2015 году моя семья переехала в Одессу, где я продолжила учёбу и в 2017 году окончила 11 классов. Позже, в 2021 году, я получила степень бакалавра по специальности «Судовождение» в Национальном университете «Одесская морская академия».

Живя в Одессе — морском городе, — примерно в 16 лет я впервые задумалась о работе на судне. В моей семье моряков нет, поэтому выбор профессии был полностью самостоятельным. Морская сфера показалась мне интересной, перспективной и дающей широкие возможности для профессионального роста.

После первого курса я прошла первую практику в Одесском порту на катамаране «Хаджибей» — именно этот опыт я считаю своим первым шагом в профессии. Уже на втором курсе я начала искать крюинг, чтобы уйти в первый заграничный рейс.

В первом агентстве, куда я обратилась, мне сразу сказали: «Мы девушек не берём». Но я не ушла и попросила уделить мне несколько минут и дать возможность хотя бы пройти началь-

ный тест. Вскоре со мной связались, организовали собеседование с капитаном-наставником и даже предложили рейс. Однако параллельно в академию пришла набирать курсантов другая компания, которая заинтересовала меня больше. Я успешно прошла все этапы отбора и именно от неё отправилась в свой первый заграничный рейс в 19 лет.



На фоне судна • Работа

«Море требует не только знаний, но и внутренней готовности»

— В море, на мой взгляд, особенно важны внимательность, способность быстро учиться и адаптироваться. И, конечно, должно быть искреннее желание работать именно в этой сфере, потому что море требует не только знаний, но и внутренней готовности к такому образу жизни.

В начале 2019 года я отправилась в свой первый заграничный рейс кадетом. В начале 2022 года стала 3-м помощником капитана, а в начале 2026 года — 2-м помощником капитана.

Сейчас я работаю на судах типа Ro-Ro. Контракты длятся по 4 месяца. В обязанности 2-го помощника капитана входят прокладка маршрута судна, обновление карт и публикаций, а также контроль навигационного оборудования.

Больше всего в работе мне нравятся возможность видеть разные страны и сама специфика навигации. Меньше всего — длительная разлука с близкими и отсутствие привычного комфорта. Также непросто даётся режим сна, когда из-за вахт приходится спать по два раза в день.



В море • Во время рабочего контракта

Распорядок работы, быт на борту и хорошая зарплата

— Рабочий график зависит от должности и загруженности линии судна. У механиков, мотористов и матросов он обычно выглядит так: с понедельника по пятницу с 08:00 до 12:00 и с 13:00 до 17:00, в субботу с 08:00 до 12:00, воскресенье — выходной. У судоводителей график другой: 4 часа вахты и 8 часов отдыха. Также предусмотрены овертаймы — на приход в порт и отход из него, а также еженедельные и ежемесячные проверки.

Несмотря на такой ритм, времени на отдых остаётся достаточно. Я хожу в зал, читаю книги, рисую, смотрю фильмы. Часто мы собираемся с экипажем, чтобы провести время вместе: барбекю, готовка, теннис, шахматы, карты, дартс и другие занятия.

Моя зарплата как 2-го помощника составляет 6000 $ за месяц на судне, 900 $ за месяц отпуска и 1000 $ перед каждым рейсом.

Одной из своих главных личных целей я считаю то, что уже смогла приобрести квартирку с видом на море. Работа в море дала мне чувство свободы и по-настоящему позволила почувствовать масштаб этого мира. Я стала более самостоятельной, дисциплинированной и уверенной в себе. Эта работа также научила меня особенно ценить время дома, близких людей и простые моменты.



Рабочие будни на судне

Необычная история с енотом на борту судна

— Помню один интересный случай во время кадетского контракта. Мы шли из Америки в Европу, переход занимал примерно две недели. На судне мы словили енота. Меня тогда назначили присматривать за ним и кормить его. Он был диким, мы держали его в клетке. Помню, что изо дня в день он очень мало ел.

Когда мы пришли в порт, дождались ночи, чтобы было темно, и аккуратненько выпустили его на берег. Я в ту же ночь улетела домой. Позже мне написали, что утром енота, оказывается, нашли под рампой — он вернулся, его снова словили и выпустили уже «дома», в Америке. Первая часть истории точно правдивая — енот действительно вернулся к судну, а вот вторая, возможно, приукрашена, этого я точно не знаю. Но для меня эта история всё равно остаётся необычной.



В море • Работа штурмана

Роль женщины в море, отпуск и жизнь вне рейсов

— Девушке на судне бывает непросто, но многое зависит от экипажа и компании. Иногда приходится сталкиваться со стереотипами, однако сегодня девушек в море становится всё больше, и это воспринимается значительно естественнее, чем раньше.

Время в отпуске проходит очень быстро, и каждый отпуск получается совершенно разным. В один из отпусков я не смогла вернуться домой из-за событий 2022 года и начала жить в Болгарии.

В другой отпуск мой главный фокус был на спорте, массаже и правильном питании. В третий удалось поехать с подругой в круиз, где я увлеклась фотографией и обработкой снимков.

Последний отпуск я посвятила ремонту, но хочу отметить, что основную организацию берёт на себя мой папа. Я вообще получаю много энергии от людей, поэтому в отпуске стараюсь больше времени проводить с семьёй и друзьями и уделять внимание личной жизни.



В море



2025 • Вихарамахадеви Парк, Коломбо, Шри-Ланка • Фотосессия у статуи Будды



21 сент. 2024 • Сюзанна Янак в отпуске



Сюзанна Янак, 2-й помощник капитана судов типа Ro-Ro из Украины, на берегу Чёрного моря в Одессе. В интервью для BFISHERMAN она рассказала, что именно Одесса — морской город — вдохновила её связать жизнь с морем



Апрель 2025 • Лигурия, Италия



29 сентября 2024 • Чёрное море



2025 • Muelle Uno, Puerto de Málaga, Испания



2025 • Канарские острова



Отпуск • Черноморское побережье

Интервью опубликовано в журнале «ГЕРОИ BFISHERMAN», 9 мая 2026.

35. Владислав Джулаев

2-й помощник капитана



«Работа в море даёт мне уверенность в завтрашнем дне»

Владислав работает в море почти три года и занимает должность второго помощника капитана на танкерах. Он рассказал о своём пути к морской профессии, начиная с учёбы в университете им. адмирала Ф. Ф. Ушакова и первых контрактов, включая работу палубным кадетом на химовозе. Владислав описал свои обязанности, включая подготовку маршрутов и контроль за медицинским оборудованием, а также сложный график работы, который включает вахты и овертаймы. Он отметил, что работа в море обеспечивает стабильный доход, который позволяет ему осуществлять свои финансовые планы и поддерживать семью.

Как Владислав стал 2-м помощником капитана танкера

Владислав Д. работает 2-м помощником капитана на танкерах. Его плавательный ценз составляет почти 3 года. Владислав рассказал, как устроена работа на танкерах, о рабочем графике и отдыхе, сложностях и самых приятных моментах, о том, как за годы работы в море стал ответственнее и мужественнее, а также заработал на свадьбу, ремонт в квартире и помог жене открыть своё дело.

Путь к морской профессии: история Владислава Д.

— Сам я родился в Казахстане, но уже 20 лет живу в Краснодарском крае. По образованию я инженер-судоводитель, окончил университет им. адмирала Ф. Ф. Ушакова в Новороссийске.

В нашей семье я первый, кто связал свою жизнь с морем. Я не был осведомлён об этой профессии и, как многие подростки, не до конца понимал, кем хочу быть. Решил попробовать себя в чём-то новом и интересном. В каком-то роде семья помогла мне с выбором профессии, за что я ей благодарен.

Конечно, учёба и работа оказались сложнее, чем я себе представлял, но от этого даже интереснее. По баллам ЕГЭ я мог пройти и на судомеханический факультет, и на факультет судовождения. Разницы в работе я, естественно, не знал, но подумал, что все капитаны — штурманы, поэтому в итоге отдал приоритет судовождению.

Свой первый контракт я отработал палубным кадетом на Oil/Chemical Tanker (химовоз комбинированного типа) дедвейтом (основной массовый показатель размеров судна, выражаемый в тоннах массы воды, вытесняемой судном в данном состоянии, и равный суммарной массе судна и его нагрузки) 72 365 тонн. В каждой компании свои требования, но конкретно для моего первого контракта нужно было пройти собеседование и сдать тест «Marlins» (специализированный тест по английскому языку для моряков и экипажей морских судов).

После утверждения кандидатуры оставалось пройти необходимые курсы, сделать визу и дождаться посадки на судно, на которое меня назначили. В целом я считаю, что мне повезло попасть на первую практику без каких-либо проблем. И, естественно, ты будешь интересен компании, если хорошо учился в университете и твой средний балл по зачётке не ниже 4,5 —4,6.



Требования к кандидатам на морские должности

— Если брать должность палубного кадета/практиканта для начинающих, то в каждой компании свои требования, но общий принцип схожий: устное собеседование для проверки знаний кандидата (может быть как на русском, так и на английском языке), хороший уровень английского, умение думать и показывать именно знания, а не заученные строчки из книги, и прохождение тестов выше минимального порога, установленного в той или иной компании.

Если же речь об офицере с опытом, то интервью будет развёрнутым, вопросы — более серьёзными, углублёнными, с множеством нюансов: на знание международной литературы, много вопросов именно по занимаемой должности. Также могут немного отличаться тесты — их количество или сложность. Но если готовиться, то всё можно пройти и сдать. Главное — всегда помнить, что «под лежачий камень вода не течёт». Пока ты совершенствуешься, ты

конкурентоспособен и можешь показать тот уровень, из-за которого захотят взять на работу именно тебя.

На сегодняшний день мой опыт работы в море составляет 8 месяцев и 12 дней в должности палубного кадета, 1 месяц в должности младшего офицера и 4 контракта общей продолжительностью 21 месяц 24 дня в должности 3-го помощника капитана. В сумме чистого морского стажа получается 31 месяц и 7 дней (чуть меньше 3 лет). Сейчас я делаю свой первый контракт в качестве 2-го помощника капитана. Всю свою карьеру я работал на танкерном флоте.



Сложности и успехи на пути к морской карьере

— С 2018 года я работаю в другой компании, с большим и разнообразным флотом — от пассажирских судов до танкеров. Во время учёбы нас, курсантов, пригласили в компанию на собеседование, чтобы принять участие в корпоративной кадетской программе. Попасть туда было достаточно сложно: много людей с моего потока сразу же ринулись проходить собеседование первого этапа. Было дано всего 3 дня, а людей было очень много.

Мне повезло в последний день попасть на устное собеседование с директором и тренинг-офицером местного филиала. Мне удалось показать себя, и я был одним из тех «счастливчиков», которых выбрали для следующего этапа. Дальше было собеседование полностью на английском языке с представителем компании, где из множества людей выбрали всего 5—6 человек, и меня в том числе.

Пришлось приложить максимум усилий, показать все свои морские знания, знание языка, харизму и навыки общения. Дальше нужно было пройти несколько достаточно сложных тестов, и только после всех этапов можно было считать, что ты попал в большую «морскую семью» этой компании.

С тех пор я строю карьеру именно в ней. Я чувствую стабильность, знаю, что мне всегда найдут судно, всегда будет работа, при необходимости пойдут навстречу, да и в беде не оста-

вят. Здесь всегда общительный персонал, с тобой не теряют контакт, ты знаешь, что по всем рабочим вопросам можешь обратиться и тебе всегда помогут. Ты стараешься показать максимальный уровень работы, и компания отплатит тебе той же монетой — это самое главное.



Обязанности 2-го помощника капитана на судне

— Сейчас, как 2-й помощник капитана, а он является навигационным помощником, я занимаюсь подготовкой маршрута для перехода, проверкой всего оборудования на навигационном «мостике», проверкой оборудования ГМССБ, корректурой карт. Также на судне я являюсь Medical Officer: слежу за состоянием госпиталя, учётом всех лекарств, при необходимости выдаю лекарства членам экипажа по запросу.

В целом на судне обязанности распределены между всеми равномерно: штурманы делают свою работу, механики — свою, палубная команда — свою, всё работает чётко, как часы.

Когда я поехал на свой первый контракт, мне было и страшно, и интересно. Особенно пугало то, что пришлось одному лететь в США через весь мир. Это было волнительно для человека, который до этого никуда не летал. Но я справился. Я был очарован самими перелётами, было интересно посмотреть на всё новое.

По прибытии я очень впечатлился размерами судна и работой экипажа — особенно когда ты сидишь практикантом первый день на судне и не знаешь, что делать, в то время как все остальные суетятся и делают всё чётко и быстро. Смущение и страх вызывала у меня только боязнь неизведанного, нередко в голову прокрадывались мысли: «Зачем я вообще сюда приехал?» Но когда я взял себя в руки и набрался опыта путём проб и ошибок, эти мысли сразу улетучились.

Сейчас, после стольких контрактов и времени в море, меня смущает только долгое отсутствие дома — не бывает ни секунды, чтобы я не скучал по своей семье.



Распорядок рабочего дня на танкере

— Распорядок дня у каждого департамента разный. Например, у штурмана и вахтенного матроса это всегда две вахты в день — утренняя и ночная, а также фиксированные часы «овертайма», то есть работа, которую ты должен делать после вахты. Палубная команда следит за состоянием судна в целом, а машинная — за состоянием машинного отделения и бесперебойной работой всех механизмов на судне.

В обычные дни перехода или стоянки на якоре рабочий день у всех, кроме штурманов, начинается в 8:00 и заканчивается в 18:00, с перерывом на обед и двумя «кофе-таймами». Но бывают и исключения. Например, в порту график работы меняется на вахтенный, то есть весь экипаж стоит только вахты. Или в случае непредвиденной поломки весь экипаж налегает на решение проблемы, отчего меняется и рабочий график.

В обычные дни членам экипажа остаётся около 10—14 часов на отдых, в зависимости от работы, загруженности и департамента. Бывают суда, где воскресенье делают выходным днём: вся работа, если позволяют обстоятельства, откладывается, и все посвящают свободное время себе. Естественно, кроме вахт — вахты несутся круглосуточно и беспрерывно.

В свободное время кто-то ходит в бассейн, кто-то занимается спортом, кто-то смотрит кино в большой компании единомышленников, а кто-то решает провести день в каюте, посмотреть в тишине фильм и вдоволь наговориться с семьёй. Для каждого моряка такой день — как глоток свежего воздуха, новый заряд сил на грядущую неделю и своего рода перезагрузка.

Каждый мой контракт — это новые переходы и новые порты. Мой самый продолжительный рейс длился чуть больше 4 месяцев, а самый длинный контракт — 7 месяцев без недели. Это всегда рулетка: никогда не угадаешь, какое рейсовое задание будет в следующий раз. Для большого судна все направления открыты.



Приятные и негативные моменты на судне

— Во всей работе самые приятные моменты — это возвращение домой, а негативные — отъезд из дома, который сопровождается большим стрессом. Но если брать моменты именно на судне, то к негативным могу отнести навигационные вахты по пути в Китай. В тех районах очень сложная навигация и постоянные инспекции, а лично я всегда испытываю стресс перед любой проверкой. А к приятным — когда ты эту сложную вахту отстоял, прошёл проверку без замечаний и просто гордишься собой (улыбается).

А ещё мне очень нравится звёздное небо в океане. Иногда кажется, что на него можно смотреть бесконечно. И, конечно же, очень расстраиваешься, когда смена по разным причинам откладывается и приходится поработать ещё немного до следующего удобного для пересменки порта. Это всегда тяжело, когда ты всем сердцем уже хочешь домой.

Так получалось, что в «микс» -экипажах я работал всего два раза, всё остальное время — в основном в русскоязычных экипажах. Между собой мы говорим на русском, но в порту при лоцмане или проверяющем сразу же переходим на английский.

Усердно изучать английский я начал уже в университете, понимая, что без языка никуда, и каждый контракт стараюсь совершенствовать его: узнавать новые слова, улучшать грамматику и письмо. Благо школьные знания помогли мне в университете и не пришлось учить всё с нуля. Но если бы я знал, что буду работать в море, то уделял бы этому больше времени ещё со школы.



Зарплата и финансовые возможности морского работника

— Данные о зарплате конфиденциальны, но если отвечать не в цифрах, то её достаточно для исполнения своих желаний. Конечно, зарплата меняется в зависимости от типа судна и компании — где-то больше, где-то меньше, но в любом случае, работая в море, ты выходишь на такой уровень заработка, при котором чувствуешь себя комфортно.

Сама зарплата зависит от должности, стажа в этой должности, компании, в которой ты работаешь, и типа судна. Например, на газовозах зарплата самая высокая по сравнению с другими типами судов.

За всё время работы мне удалось заработать на ремонт в квартире, сыграть свадьбу, помочь супруге организовать своё маленькое дело. Недавно мы приобрели автомобиль, а в ближайшие пару лет собираемся купить дом. И это не считая отпусков с семьёй и подарков, которые мы с супругой делаем себе, родным и близким. Приятно осознавать, что ты можешь позволить себе сделать близким тот подарок, о котором они мечтают.

Работа в море даёт мне уверенность в завтрашнем дне. Я понимаю, что эта работа даёт достаточный заработок, чтобы ни в чём не нуждаться. А что касается личных качеств, то я считаю, что стал мужественнее, увереннее, ответственнее, стал лучше разбираться в людях и научился ценить каждый момент, проведённый дома с семьёй.

Конечно, такой график работы не каждому по плечу, но разве не прекрасно, что ты отработал свои 4—5 месяцев, а потом столько же длится твой отпуск без перерывов? Ты целиком и полностью посвящаешь себя делам, семье и дому.



Возвращение домой: радость и новые заботы

— Возвращение на сушу, домой — это всегда праздник. В моей семье в первый день приезда это сопровождается ужином всей семьёй, рассказами о работе и обо всём, что произошло за время моего отсутствия. Потом начинаются встречи со всеми родными и друзьями. Хочется насладиться компанией людей, по которым ты скучал во время работы. Но всё это нельзя надолго затягивать.

После того как набрался сил и отдохнул, начинаешь вливаться в новый ритм. Нужно переделать множество дел по дому и других дел, которые накопились за время работы, иногда занимаешься обновлением сертификатов и морских документов, планируешь какой-нибудь отдых с семьёй, сразу же вливаешься в ритм своей семьи и помогаешь жене с детьми.

И не забываешь о разных мелочах, которые всплывают нежданно-негаданно. Про себя я тоже не забываю: если есть время, люблю вечером поиграть в приставку, поковыряться в машине, сходить в баню или просто провести вечер с женой за интересной передачей или кино.

Я планирую работать в море и дальше. На это меня мотивирует моя семья. Они для меня самый большой стимул и напоминание о том, для чего ты на такой долгий срок уезжаешь из дома. Мне очень хочется дать им всё — от хороших жилищных условий до мелких радостей жизни.

Конечно, за всё это моряки платят своим временем, но, когда понимаешь, что твоя семья ни в чём не нуждается, осознаёшь, что это того стоило. Что касается мечтаний, то в карьере это, конечно же, дорасти до должности капитана. А если брать глобально — построить с супругой большой дом, достаточный для всей нашей большой семьи. А когда всё будет готово, посвятить себя путешествиям, чтобы каждый отпуск — новая открытая страна или город.



Интервью опубликовано в журнале «ГЕРОИ BFISHERMAN», 22 июня 2026.

36. Мария Матвеева

Тим-лидер



«От крупнейшего онлайн-казино Европы до парома: Мария из Латвии о работе на ролкере в должности тим-лидера»

Мария М. из Латвии уже 7 лет работает на ролкерах, сейчас — в должности тим-лидера. Она рассказала, как перешла с работы в крупнейшем онлайн-казино Европы в морское дело, о сложностях первого рейса и о своих обязанностях на судне, включая размещение пассажиров и контроль работы отельного департамента. Мария отметила, что работает по графику 3 недели без выходных, зарабатывая около 3000 евро в месяц, и поделилась планами на будущее, включая желание получить высшее образование.

Мария М. из Латвии: морское приключение и новые горизонты

Мария М. из Латвии уже 7 лет работает в море на ролкерах, предназначенных для перевозки грузов на колёсах и пассажиров. Мария рассказала, почему променяла работу в крупнейшем онлайн-казино Европы на морское приключение, о сложностях во время первого рейса, своих обязанностях на борту, рабочем графике, зарплате и о том, от чего она зависит, а также поделилась планами на будущее.

Как учеба в морской академии стала началом карьеры

— Я родом из Вентспилса. Это портовый город в Латвии, который стоит в устье реки Венты на побережье Балтийского моря. В 9 лет я переехала в столицу, Ригу. После школы я пошла учиться в Латвийскую морскую академию на факультет портового управления. С этого момента и началась моя морская карьера. Обучение у меня встало на «стенд-бай» (режим ожидания), так как на тот момент меня больше привлекла работа. Учиться я никогда не любила, и это образование показалось мне не слишком перспективным и интересным.

Во время учёбы я параллельно работала в Риге в одном из крупнейших онлайн-казино Европы. Эта работа была очень удобной: для студентов было возможно гибкое расписание. Я

могла самостоятельно менять смены или отдавать их другим людям, что давало мне больше времени на учёбу. Но, конечно, заработать хорошие деньги было тяжело, ведь в 20 лет хочется и с друзьями время проводить. Средняя зарплата у меня была примерно 400—500 евро в месяц. Тогда я снимала квартиру с друзьями, и, честно сказать, этих денег не хватало. Мой факультет был без бюджетных мест, учёбу мне оплачивали родители.

Однажды на моём факультете должна была быть практика. Нам в обязательном порядке нужно было провести 5 недель на воде — неважно, на буксире, пароме или другом грузовом судне. В то время среди моих знакомых было много девочек, которые уже работали на паромах и хорошо зарабатывали. Именно это меня и привлекло.



Первый опыт на пароме Ro-Pax: документы и подготовка

— Впервые я попала на паром типа Ro-Pax (ролкер). Это тип судна, специально предназначенный для перевозки транспортных средств и пассажиров. Я пошла работать туда борт-стюардессой.

Чтобы устроиться туда на работу, мне были необходимы следующие документы: базовый сертификат по технике безопасности, сертификат по пожаротушению, медицинский осмотр, книжка моряка, сертификат по управлению скоплением людей и сертификат безопасности.

Насколько я знаю, всем, кто хочет пойти в море и начать работать, необходимо иметь эти документы вне зависимости от типа судна. Ориентировочно подготовка всех необходимых документов обойдётся плюс-минус в 700—900 евро.

На сегодняшний день мой опыт работы составляет 7 лет. Я по-прежнему работаю на судне Ro-Pax, где мы перевозим пассажиров вместе с легковыми машинами, а также различные грузы, например фуры и трейлеры. Сейчас я работаю в должности тим-лидера. В мои обязанности входит размещение пассажиров, то есть ресепшен, контроль работы отельного департамента, в том числе камбуза (судовой кухни). Также я занимаюсь заполнением всех необходимых документов для пересменки экипажа, написанием характеристик членам экипажа и многим другим.

Так как экипаж у нас небольшой, во время отпуска своего начальника я его замещаю. Также я открываю судовой магазин и несу за него полную ответственность, в том числе за инвентаризацию.



Трудности первого контракта: слезы и одиночество

— Мой первый контракт был для меня кошмаром, потому что я вообще не понимала, куда еду. Я в прямом смысле слова постоянно звонила маме в слезах: и физически, и морально мне было очень тяжело. Трудно было свыкнуться с тем, что выходных в море вообще нет и каждая минута отдыха на судне действительно очень важна.

Очень тяжело давалось понимание, что рядом нет никого из близких. Ты сам по себе. Ты попадаешь в довольно суровую атмосферу, которая в будущем тебя очень закаляет. Люди, которые работали там годами, привыкли к постоянной ротации новичков. Ротация происходит потому, что не каждый может выдержать такую работу. Поэтому ещё одна сложность в том, что каждый раз приходится снова и снова обучать новеньких. И сейчас, когда я сама столкнулась

с этим, я очень хорошо понимаю этих людей. Работа есть работа, и никто не будет тебя жалеть и делать поблажки.

Также во время первого рейса у меня была морская болезнь, и справиться с ней было достаточно тяжело. Я начала работать в ноябре в Ирландском море. Мы ходили тогда во Францию через Ла-Манш (пролив между побережьем Франции и островом Великобритания). Постоянно качало. Я тогда работала в ресторане, который находился прямо под «мостиком». У меня постоянно повышалась температура, болела голова, была бессонница. Но спустя время организм привык — мне понадобилось где-то одна-две недели.

Бывают и такие моменты, когда после тёплого времени года с хорошей погодой, после долгого перерыва между рейсами ты возвращаешься к работе и попадаешь в плохую погоду. Тогда снова войти в этот режим достаточно тяжело.



Преимущества работы в море: отпуск и романтика закатов

— Больше всего в своей работе я люблю то, что могу спокойно организовать свой отпуск и у меня стабильный график работы. То есть я работаю 3 недели без выходных, но знаю, что потом у меня есть свободные 3 недели и я могу провести их так, как хочу. Для меня это главное преимущество. А самое сложное — вставать 3 недели рано утром по будильнику (улыбается).

Лично для меня самым незабываемым и прекрасным на судне было и будет встречать красивые и по-своему необычные закаты и рассветы. В этом есть своя романтика. Конкретных случаев, как плохих, так и хороших, было довольно много, ведь это пассажирское судно. Здесь люди с разных концов земли, и нужно понимать, что бывают разные ситуации.

Сейчас я работаю с прибалтами, шведами, датчанами и румынами. А если посчитать за всю карьеру, то я работала с членами экипажа многих национальностей: были и филиппинцы, и черногорцы, и итальянцы, и французы, и британцы. На судне все всегда общаются на английском языке. Лично у меня никаких языковых барьеров не было. Каждый моряк проходит «Marlins test» (специализированный тест по английскому языку для экипажей морских судов), так что английский плюс-минус все знают.



Зарплата на судне: от стюардов до тим-лидеров

— Средняя зарплата тим-лидера и стюардов на судне составляет около 3000 евро. Везде по-разному. Знаю, что в некоторых компаниях есть возможность получить перманентный контракт, то есть получать зарплату и на судне, и дома. Также зарплата зависит и от моря, в котором ходит судно. Максимальная зарплата на высшем ранге в отельном департаменте составляет примерно 5000—6000 евро.

Пока что я живу в своё удовольствие: почти все средства уходят на мои «хотелки» и путешествия. С нашей нестабильной ситуацией в мире тяжело что-то сохранить — по крайней мере, мне сложно (улыбается).

Кроме денег, работа в море дала мне огромную уверенность в себе, в своих словах и поступках. Я познакомилась с огромным количеством хороших людей со всего мира, с которыми по сей день общаюсь.

Вернувшись домой, я стараюсь как можно больше времени проводить с родными и близкими. Часто путешествую и планирую в следующем учебном году продолжить обучение на штурмана. Хочу это сделать хотя бы потому, что всё-таки хочу получить высшее образование и диплом.

Сейчас сложно сказать, какие у меня планы. У меня такой период, что я сама не знаю, чего хочу. Начала думать о работе на берегу: как и любой девушке, хочется всё время быть дома с родными, хочется семью и детей. А с такой работой эти планы осуществить довольно тяжело.

Честно скажу, периодически я впадала в депрессию из-за того, что не полноценно счастлива, как девушки других профессий, у которых есть дети. Но если бы меня спросили, хотела бы я начать всё заново, я бы пошла точно по такому же пути. Эта профессия действительно делает тебя другим человеком, делает жизнь максимально интересной и необычной.



Интервью опубликовано в журнале «ГЕРОИ BFISHERMAN», 22 июня 2026.

Часть четвёртая. Разные суда



Не каждая морская карьера укладывается в один тип судна. В этой части собраны истории моряков, которые работали на разных судах и в разных компаниях, а их путь в профессию интересен сам по себе.

37. Ксения

Буфетчица · Приморье, Россия



«Работа на судне даёт мне свободу»

В морскую профессию Ксения пришла не сразу — за её плечами многолетний опыт работы в бухгалтерии и должность главного бухгалтера. Однако со временем привычная рутина перестала приносить развитие и удовлетворение, и она решила кардинально изменить свою жизнь. Сегодня Ксения работает буфетчицей на судне и уже второй год ходит в рейсы. Она рассказала, как оказалась в морской сфере, с какими трудностями сталкивается женщина в мужском экипаже, сколько можно заработать в море и почему, несмотря на сложный график, считает, что эта работа даёт ей свободу.

Море казалось чем-то новым и интересным

— Родом я из Приморского края. По образованию бухгалтер-экономист. До того как попасть на судно, я всю жизнь работала бухгалтером, последние шесть лет — главным бухгалтером в детском саду.

Как я пришла в морскую сферу? У меня в семье многие так или иначе связаны с морем: муж сестры всю жизнь ходит капитаном, мама 7 лет работала поваром, мой муж тоже работает в море — начинал матросом, сейчас уже боцман. Когда я приезжала к маме на камбуз, помогала, наблюдала за всем этим процессом и думала, что когда-нибудь, когда подрастут дети, тоже хотела бы попробовать себя в этой сфере.

Я думаю, на любой работе наступает момент, когда ты выгораешь или устаёшь. У меня как раз был такой этап — карьерный пик: я уже стала главным бухгалтером, но дальше не

видела для себя развития и новых целей. Понимала, что дальше мне может быть не очень интересно, и решила попробовать себя в другой роли. Это уже не административная работа, а более прикладная, рабочая профессия. Но я считаю, что любая профессия и любой труд заслуживают уважения. Человек, который работает, уже вызывает уважение, независимо от того, чем он занимается.

Почему я решила попробовать море? Мне казалось, что это работа, связанная с путешествиями. Я думала: работа плюс возможность видеть разные страны. Когда я увольнялась, сказала коллегам: «Девчонки, я отдохну, немного попутешествую, возможно, заведу блог, посмотрю, как оно будет. Если что — вернусь». Я не была уверена, что мне понравится и что я останусь в этой сфере. В итоге я уволилась, оформила все документы и пришла работать на судно.



От работы главным бухгалтером до моря

Подготовка и путь на судно: документы, обучение и первый контракт

— Перед трудоустройством я позвонила в отдел кадров и спросила, можно ли работать с мужем в одной компании и на одном судне. Мне объяснили, что не все компании берут семейные пары: в экипаже в основном мужчины, и иногда у семейных пар возникают конфликты, из-за чего приходится списывать одного или другого, а компании потом ищут новых людей. Поэтому некоторые компании принципиально не берут семейные пары вместе, хотя по отдельности работать можно. Но в нашей компании к этому относятся нормально и даже положительно.

Дальше мне нужно было пройти обучение и собрать документы. Поскольку изначально у меня не было морских документов, нужно было оформить удостоверение личности моряка и пройти обучение. Мореходную книжку я получила уже на первом контракте.

Компания, в которую я устроилась, помогала с оформлением документов. Меня записали в учебно-тренажёрный центр во Владивостоке (Приморский край), где я проходила курсы по технике безопасности и другое необходимое обучение. Там целый перечень документов и программ, которые нужно пройти, чтобы выйти в море буфетчицей.

Я прошла все необходимые курсы, получила документы и начала работать. Сейчас я работаю второй контракт — это уже второй год моей работы в море.



С мужем-моряком

Жизнь на борту: обязанности буфетчицы на судне

— Что входит в мои обязанности? Приборка трёх кают раз в 10 дней: меняю постельное бельё, вытираю пыль, мою полы — здесь это называется палуба.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.