

РЫБАКИ ОКЕАНА К 40-ЛЕТИЮ ОАО "ОКЕАНРЫБФЛОТ"

(1968 - 2008)

Любить свое предприятие и гордиться им!
Флаг Океанрыбфлота на вершине Эвереста
Вначале был судоводитель
Флот требует умелых и добрых рук
Итог работы - готовая продукция
Ради уверенности в завтрашнем дне

Предисловие

Уважаемые друзья!

1 апреля 2008 года Океанрыбфлоту исполняется 40 лет. Он был создан как предприятие активного океанического рыболовства и ему передавались все большие суда типа БМРТ, которые тогда находились на балансе Камчатрыбпрома. На этих судах мы вели промысел рыбы и морепродуктов в Мировом океане, освоив Берингово море, Охотское, прибрежные воды Аляски, Канады, Калифорнии, Перу, ловили в водах Новой Зеландии, Гавайских островов, Австралии, в Индийском океане и в Антарктиде. Любые виды продукции были нам по плечу. С 1978 года нам стали поступать еще более современные, более мощные, более продуктивные и технологичные рыболовные суда - супертраулеры. Они позволили Океанрыбфлоту стать крупнейшим рыбацким предприятием СССР, имея к 1990 году могучий добывающий флот в 65 единиц. Наши штаты насчитывали более 9 тысяч работающих, причем все это были люди самой высокой квалификации и самой высокой преданности своему делу. Океанрыбфлот всегда считался кузницей кадров для рыбной отрасли Камчатки и России. Многие руководители нынешних рыбодобывающих и перерабатывающих предприятий прошли школу Океанрыбфлота, многие капитаны и штурманы дальнего плавания начинали свою судоводительскую практику у нас. Мы знаем, что все они продолжают нести в душах любовь и благодарность Океанрыбфлоту за выучку, за морскую дружбу, за возможность стать хорошими людьми, настоящими гражданами нашей любимой Отчизны. Из недр Океанрыбфлота вышло несколько Героев Социалистического труда, кавалеров многих высоких наград Родины, депутатов Верховного Совета СССР, видных руководителей рыбной промышленности страны. Мы всегда умели работать и служить людям, обществу. Все эти традиции нашего предприятия продолжают и сегодня. Мы с честью несем флаг, врученный нам нашими предшественниками. Подводя славные итоги 40-летней трудовой деятельности Океанрыбфлота, мы думаем о будущем, строим дальнейшие большие планы, которые связываем с обновленной, богатой, процветающей Россией. Новая Россия позволит Океанрыбфлоту вернуться в Мировой океан. И мы сделаем это без затруднений, мы готовы и дальше трудиться на благо нашей страны.

Б. А. Сорокин, генеральный директор ОАО "Океанрыбфлот"

Вступление

1 апреля 1968 года приказом 108 начальника Камчатрыбпрома В. Н. Калёнова было организовано **Управление океанического рыболовства (УОР)**, которое в 1977 году переименовали в **Петропавловскую базу океанического рыболовства (БОР)**, а в 1992 году база была акционирована и стала открытым акционерным обществом **"Океанрыбфлот"**. Таким образом, 1 апреля 2008 года ОАО "Океанрыбфлот" исполняется по преемственности 40 лет. За эти годы через "Океанрыбфлот" прошли тысячи и тысячи людских судеб. Десятки рыболовных и вспомогательных судов в разное время находились на балансе предприятия. Постепенно люди, корабли, морские рыбацкие дороги, страсти и переживания, горести и радости, поражения и победы накрепко связались в клубок истории, частично распутать который и рассказать людям, в том числе и самим сотрудникам "Океанрыбфлота" призвана эта книга. Она никогда бы не появилась, если бы коллектив ОАО "Океанрыбфлот" и его руководители не дорожили историей своего предприятия, не интересовались ею. Их интерес и интерес к истории автора счастливо совпали, поэтому книга теперь - в ваших руках, читатель. Хочется, чтобы судьба книги была счастливой, чтобы она оказалась нужной, читаемой и помогла людям ближе узнать рыбаков и их нелегкий, но нужный человечеству труд. Еще более хочется, чтобы удачно складывалась и дальнейшая история ОАО "Океанрыбфлот", которую ежедневно пишут своей работой в море и на берегу сотрудники этого славного, передового на Камчатке рыбацкого предприятия.

Глава 1. Дорога в Тихий океан

Подступы

Первая рыбацкая дорога от берегов Камчатки в Тихий океан была проложена экипажами судов **Управления тралового и рефрижераторного флота (УТРФ)**, история которого начинается с 1936 года, когда в составе Акционерного Камчатского общества - знаменитого АКО - была создана **База активного опытного лова (БАОЛ)** во главе с известным на Камчатке рыбаком Петром Мартыновичем Макштасом. БАОЛ имела два маленьких паровых сейнера так называемого калифорнийского типа по 270-л.с. каждый - "Виллой" (капитан Якимов) и "Авача" (капитан Косьмин) и два дрефтера - "Плутон" и "Сатурн". В сентябре того же года флот базы пополнился первым отечественным рыболовным траулером "Дальневосточник" мощностью главного двигателя в 650-л.с. и грузоподъемностью 300 тонн. Для тех лет это было серьезное подспорье, и камчатские рыбаки увереннее стали осваивать траление в море камбалы и сельди. Ловили в основном в Авачинском заливе и в бухтах, находящихся к югу от Авачинской губы. Уже в 1937 году опытные траления переросли в промышленные, а через год БАОЛ переименовали в **Управление активного морского рыболовства - Морлов**, что доказывает окончательное становление тралового рыболовства на Камчатке. Правда, годовая добыча рыбы тралением была еще незначительной - всего-то 500 тонн из одного миллиона тонн общего камчатского улова. Но в 1940 году Морлов получил еще несколько паровых траулеров, и вылов рыбы поднялся почти до двух тысяч тонн. В 1950 году Морлов переименовали в **Управление тралового флота** с годовой добычей рыбы уже в 7,5 тысячи тонн. Начали приходить средние рыболовные траулеры, построенные в ГДР. Первыми появились на Камчатке СРТ-300 "Капитан Захсеев" и "Механик Лесовой". А с 1957 года предприятие стало называться УМАР, что означало - **Управление морского активного рыболовства**. Переименование принесло и новые функции: в УМАР вошли помимо траулеров все транспортные суда Камчатрыбпрома и Петропавловский морской рыбный порт. В 1959 году на полуостров поступили первые рефрижераторы, которые передали в состав управления, переименовав его вновь, уже окончательно, - в **Управление тралового и рефрижераторного флота (УТРФ)**. Первым руководителем УТРФ стал Петр Илларионович Анода. Тогда же во Владивостоке было образовано Главное дальневосточное управление рыбной промышленности Дальрыба, в состав которого вошло головное

рыбачье предприятие Камчатки - Камчатрыбпром. Начальником Камчатского управления стал Василий Никифорович Калёнов. С этого времени резко возросло внимание и к активному морскому рыболовству. В том же 1959 году УТРФ получило новую, построенную в Японии первую сельдяную базу "Ламут", а поисковые суда "Академик Книпович" и "Крузенштерн" впервые ушли далеко в океан, пересекли 180-й меридиан и обнаружили в Бристольском заливе большие скопления сельди [1]. Именно этот год можно считать началом выхода камчатских рыбаков в Тихий океан. Это было далеко не просто - на небольших СРТ (средних рыболовных траулерах) переходить через океан и рыбачить у дальних берегов Канады и Аляски. Не просто было и для людей, и для самого судна. Большие сложности испытывали рыбаки и при тралении, так как СРТ не были оснащены приборами обнаружения рыбных скоплений. Как вспоминают ветераны, пользовались эхолотом да примитивным самописцем "Дельфин" или еще более примитивным прибором НЭЛ-5Р. В основном рыбачили, полагаясь на собственные знания, умение, интуицию да еще - на рыбацкую удачу. Эти рейсы к берегам Северной Америки рыбаки называли школой мужества. И мечтали о тех днях, когда Камчатка начнет получать рыболовные траулеры нового поколения - БМРТ - большие морозильные рыболовные траулеры, на которые к тому времени уже пересели океанские рыбаки Мурманска, Приморья, да и Сахалина. И вот в 1961 году для УТРФ был построен на Черноморском судостроительном заводе имени Носенко в городе Николаеве и в ноябре того же года прибыл в Петропавловск-Камчатский первый БМРТ "Браслав". Это было по-настоящему океанское судно - с мощностью главного двигателя в 2000 л.с. и грузоподъемностью 600 тонн; автономность плавания составляла 80 суток. Обработывающий завод мог за сутки переработать до 65 тонн рыбы-сырца. Рыбаки с судов, стоявших в порту, ходили на "Браслав", чтобы подивиться на уютные каюты, просторный мостик, завод, огромные трюмы, а главным образом - на ковровые дорожки, которыми были застелены коридоры. Экипаж нового БМРТ комплектовался только из коммунистов и комсомольцев. Капитаном-директором назначили известного камчатского рыбака, делегата XXII съезда КПСС Николая Владимировича Сотникова, который вскоре был избран депутатом Верховного Совета СССР. Вскоре пришел второй БМРТ - "Хинган", а с 1963 года эти траулеры стали поступать на Камчатку один за другим: "Опала" и "Николай Островский" (1963), "Узбекистан" и "Куба" (1964), "Ительмен" (1965), "Восход", "Трудовые резервы", "XV съезд ВЛКСМ", "Петр Овчинников", "Борис Горинский", "Алексей Махалин" (1966), "Юность", "Штурман Елагин", "Илларион Рябиков", "Пахача" (1967). С пополнением флота УТРФ судами этого типа резко выросли уловы рыбы. Уже в 1963 году БМРТ "Хинган" (капитан-директор В. А. Дубовицкий) за год добыл 11 тысяч тонн. В 1964 году БМРТ "Николай Островский" (капитан-директор П. А. Рязанов) взял 11,5 тысячи тонн, поставив всесоюзный рекорд. В 1965 году добыча БМРТ "Узбекистан" составила 13 тысяч тонн, за что его капитан-директор Георгий Васильевич Мещеряков получил звание Героя Социалистического Труда. Как тут не вспомнить 1938 год, когда рыбаки Морлова на Камчатке добыли тралением на весь круг всего-то 500 тонн. В 1966 году общий вылов Тралфлота достиг 210 тысяч тонн. Суды типа БМРТ стали поступать в рыбохозяйственные колхозы, к берегам Камчатки впервые пришли рыбаки из Магадана и Хабаровского края. Началась настоящая конкуренция, борьба за рыбу. К тому же именно в этот год резко упали уловы олюторской сельди и охотоморской камбалы, стада которых были подорваны чрезмерно активной рыбалкой. Нужны были новые районы и новые объекты промысла. Это заставило Камчатрыбпром полностью перестраивать не только работу, но и управленческую структуру. Начали с выделения из состава УТРФ транспортного флота в отдельное управление Камчатрыбфлот, а также Петропавловского морского рыбного порта. Вскоре отделили судоремонтный завод "Фреза". В УТРФ остались только рыбаки. В 1967 году на балансе управления числилось 71 промысловое судно и 12 поисковых судов. В том числе среди промысловых судов: СРТ-300-400 - 29 единиц; СРТ-400 - 24; СРТМ - 2; БМРТ - 16. Флот камчатских рыбаков увеличивался, росли уловы, но это же обстоятельство и меняло ситуацию с запасами рыбы. Директор ТИНРО профессор И. В. Кизеветтер отмечал тогда: "Начиная с 1965 года на фоне увеличения общих уловов намечалось уменьшение промыслового значения берингоморского района в результате падения уловов камбал и окуней и увеличение уловов в Ванкуверо-Орегонском и Западно-Камчатском районах (промысел хека и минтая) [...] Необходимо незамедлительно и очень энергично переходить от традиционных промысловых объектов и методов промысла к освоению новых объектов лова и новых методов океанического рыболовства" [2]. Как бы отвечая ученому, начальник Камчатрыбпрома В. Н. Калёнов говорил в одном из своих официальных докладов: "Основательные шаги в предстоящие годы мы обязаны сделать в деле освоения районов промысла в тропической и субтропической зоне Тихого океана. Все эти районы являются в основном [акваториями] для пелагического рыболовства. За счет удлинения периода лова, улучшения техники промышленного рыболовства, внедрения новых видов лова намечается обеспечить вылов сельди до 1,6 млн центнеров в год, окуня до 1 млн центнеров, минтая до 3 млн центнеров, хека до 1,3 млн центнеров и других пород. Калифорнийский район, где в первую очередь будет развиваться кошелевый и пелагический лов скумбрии в количестве до 635 тысяч центнеров, анчоуса - 731 тысяча центнеров, [добываться] снетк, берекс и прочие рыбы южных морей - 950 тысяч центнеров, тунцы и акулы - 250 тысяч центнеров..." [3]. Эти рыбацкие планы были тогда не только выполнены, но и в достаточной степени перевыполнены. И вообще 1960-е годы стали для Камчатской области временем большого рывка вперед в развитии народного хозяйства. Недаром 17 июля 1967 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Камчатская область была награждена орденом Ленина.

Образование УОР (Океанрыбфлота)

В том памятном 1967 году все БМРТ и часть СРТ ходили, в основном, в Бристольский и Аляскинский заливы Берингова моря, к островам Королевы Шарлоты и в Ванкуверо-Орегонский промысловый район ловить окуня, камбалу, хека и сельдь. Вскоре начали осваивать и более южные районы Тихого океана вплоть до Гавайских островов. Это потребовало организации отдельного управления дальними океанскими промыслами. В Дальрыбе решили выделить большие суда типа БМРТ в отдельные структурные подразделения во всех местных управлениях рыбной промышленности, в том числе в Камчатрыбпроме. 18 марта 1968 года приказ об этом был подписан в Дальрыбе, а 1 апреля 1968 года начальник Камчатрыбпрома Василий Никифорович Калёнов издал свой приказ 108, в котором, в частности, говорилось:

"В целях дальнейшей специализации управлений добывающих флотов по типам судов, а также улучшения руководства их работой и перспективного развития промыслового флота в соответствии с приказом Главного управления "Дальрыба" от 18.03.1968 г. 126 приказываю:

1. Выделить с 1 апреля 1968 года из состава Управления тралового и рефрижераторного флота Камчатрыбпрома по балансу на 1 января 1968 года промысловые суда типа БМРТ, организовав самостоятельное хозрасчетное Управление океанического рыболовства (сокращенно "УОР") с непосредственным подчинением Камчатрыбпрому с местом нахождения в г. Петропавловске-Камчатском.

2. Назначить начальником Управления океанического рыболовства г. Мещерякова Георгия Васильевича, освободив его от обязанностей заместителя начальника Управления тралового и рефрижераторного флота" [4].

Так было образовано УОР - Управление океанического рыболовства, которое уже тогда, сразу, неофициально именовалось Океанрыбфлотом. Первый начальник УОР Георгий Васильевич Мещеряков был известным камчатским рыбаком, капитаном, Героем Социалистического Труда, членом Центральной ревизионной комиссии профсоюзов СССР. Его авторитет рыбака и руководителя ни у кого не вызывал сомнения, поэтому по кандидатуре начальника нового управления вопросов не возникло. Главным инженером УОР был назначен Александр Иванович Харичкин. Он проработал недолго, и уже в мае 1969 года его сменил Юрий Петрович Бородин, проработавший в этой должности до марта 1983 года. Заместителями начальника управления назначили Юрия Александровича Тужилова, Павла Александровича Рязанова и Василия Ивановича Козлова (кадры). П. А. Рязанов пришел в УОР прямо с капитанского мостика БМРТ "Николай Островский".

УОР делилось на три подразделения:

1. Флот из 18 судов типа БМРТ, которых к концу 1968 года стало 20. Численный состав флота к концу 1968 года - 3066 человек, из них командный состав - 672 человека, среди которых с дипломами насчитывалось 521. Руководил флотом Павел Александрович Рязанов.

2. Хозрасчетный отдел снабжения в количестве 101 человек. Начальник отдела Валентин Иванович Филиных, его заместитель - Василий Герасимович Хлуденёв.

3. Управление с отделами и службами. По штатному расписанию числилось 120 человек во главе с заместителем начальника УОР Юрием Александровичем Тужиловым.

В составе управления находились следующие отделы и службы:

1. Производственный отдел добычи рыбы - 4 человека. Начальник отдела - Иннокентий А. Кузнецов, заместитель - Владимир Федорович Потапов.

2. Производственный отдел обработки рыбы - 4 человека. Начальник отдела - Шамиль Ибрагимович Кильдеев, заместитель - Анатолий Иванович Можаяев.

3. Технический отдел. Начальник отдела - Евгений Георгиевич Додонов, заместитель - Василий Михайлович Лушников.

4. Планово-экономический отдел - 5 человек. Начальник отдела - Элла Петровна Федотова (Побережная), заместитель - Галина Васильевна Пернак.

5. Отдел труда и заработной платы - 3 человека. Начальник отдела - Зигфрид Петрович Токарев.

6. Отдел кадров - 12 человек. Начальник отдела - заместитель начальника УОР по кадрам Василий Иванович Козлов.

7. Второй отдел - 3 человека. Начальник отдела - Валентин Карпович Бондарь.

8. Отдел по технике безопасности - 3 человека. Начальник отдела - помощник начальника УОР по технике безопасности Николай Васильевич Курсон.

9. Отдел связи - 3 человека. Начальник отдела - Анатолий Яковлевич Лукин.

10. Служба эксплуатации флота - 6 человек. Начальник службы - Иван Павлович Прозоров.

11. Главная бухгалтерия - 19 человек. Главный бухгалтер - Вениамин Матвеевич Зеньков.

12. Финансовый отдел - 2 человека. Начальник отдела - Александра Ивановна Долгих.

13. Служба мореплавания - 5 человек. Начальник службы - Олег Антонович Заварин. Капитаны-наставники - Борис Никитович Писаревский, Юлий Евгеньевич Назаренко. Механик-наставник - Яков Михайлович Картожинский.

14. Механико-судовая служба - 8 человек. Начальник службы - Алексей Андреевич Анищенко.

15. Административно-хозяйственный отдел. Начальник отдела - Георгий Иванович Андриюшков.

16. Флагманская служба. Начальник экспедиции - Константин Васильевич Бобров. Заместитель начальника экспедиции - Валерий Викторович Топчий. Старший флагманский инженер по технике безопасности - Л. Е. Гершенович. Флагманский капитан - Генрих Кузьмич Самсонов

Конторы новое управление не имело и размещалось на одном из этажей здания УТРФ в Петропавловске-Камчатском по улице Ленинской, дом 38. Это позже УОР получил собственное старое деревянное здание у сквера Свободы. Сейчас его уже нет, на его месте стоит церковь святого благоверного князя Александра Невского. На баланс вновь образованного Управления океанического рыболовства были переданы следующие БМРТ: "Браслав" (год постройки 1961), "Хинган" (1962), "Опала" (1963), "Николай Островский" (1963), "Узбекистан" (1964), "Куба" (1964), "Ительмен" (1965), "Восход" (1966), "Трудовые резервы" (1966), "XV съезд ВЛКСМ" (1966), "Петр Овчинников" (1966), "Борис Горинский" (1966), "Алексей Махалин" (1966), "Штурман Елагин" (1967), "Илларион Рябиков" (1967), "Иван Середя" (1967), "Юность" (1967), "Пахача" (1968). К моменту передачи из УТРФ в УОР суда, за исключением нескольких, находились на промысле, и их экипажи были поставлены перед фактом перехода в новое управление. Согласились не все. Так, капитан-директор БМРТ "Штурман Елагин" Герой Социалистического Труда Анатолий Федорович Мердов по прибытии в порт летом 1968 года перевелся в Керченское управление океанического рыболовства, капитан-директор БМРТ "Опала" Вениамин Трофимович Бутримов уволился и уехал в Ташкент. Списался с БМРТ "Юность" и остался в УТРФ механик завода Лев Николаевич Егоров - будущий первый секретарь Петропавловск-Камчатского горкома КПСС. Знаменитый капитан-директор Владимир Александрович Дубовицкий тоже покинул мостик БМРТ "Хинган" и получил назначение в Камчатрыбфлот. Капитан-директор БМРТ "Юность" Михаил Андреевич Васильев был назначен капитаном Петропавловского рыбного порта.

Те же, кто безбоязненно восприняли свой переход в новое управление и продолжили работу на привычных местах, надолго связали судьбы с УОР, который затем стал БОР, а сейчас - ОАО "Океанрыбфлот". Об этих людях и пойдет дальнейший рассказ.

Год первый, 1968-й

В начале мая 1968 года в Управлении океанического рыболовства прошло первое торжество: экипажу БМРТ "Штурман Елагин" вручался переходящий вымпел Дальрыбы и ЦК профсоюза пищевиков, а также первая денежная премия в сумме 2812 рублей. Коллектив БМРТ "Узбекистан" получил третью премию Дальрыбы и ЦК профсоюза пищевиков [6]. БМРТ "Штурман Елагин" под руководством капитана-директора Артура Алексеевича Михедова в рейсе с 1 июля 1967 года по 18 марта 1968 года перевыполнил задание по вылову рыбы почти на 145 процентов, переработав ее практически всю, а выпуск печени окуня и хека составил вообще рекордную цифру - 231 процент от плана. БМРТ "Узбекистан" вернулся из экспедиции 12 апреля с перевыполнением плана по добыче окуня, камбалы и сельди на 140,8 процента. Выпуск рыбной продукции составил 122,4 процента. Капитаном-директором БАТМ "Узбекистан" работал Иван Иванович Барсуков. В принципе, почти все экипажи траулеров, переданных из УТРФ в УОР, сработали тогда хорошо. Начальнику управления Георгию Васильевичу Мещерякову было о чем сказать на большом совещании по развитию производительных сил Камчатской области, которое прошло в

Петропавловске с 12 по 14 июня 1968 года. Приводится фрагмент его доклада: "Камчатским БМРТ принадлежат не только рекорды по максимальному вылову отдельными судами. В целом по вылову на среднесписочное судно экипажи наших БМРТ занимают I место в общесоюзной добыче. Некоторое снижение, которое сейчас наблюдается как в рекордных выловах, так и в выловах на одно среднесписочное судно, объясняется значительным удалением районов промысла, началом освоения новых объектов лова, сокращением сырьевой базы, слабой постановкой работы и перспективной разведки и ухудшением положения с перегрузом рыбопродукции и судоремонтом. Это наблюдается во всем дальневосточном бассейне, однако несмотря на это, показатели работы наших БМРТ являются лучшими на Дальнем Востоке. В чем же причина успеха работы наших БМРТ в целом? Основное - это тщательный подбор кадров, особенно комсостава. Подбор кадров проводился заблаговременно, из числа лучших специалистов еще до подхода судна. Прежде чем направлять членов экипажа на командные должности, их зачисляют на стажировку дублерами на подменах. В этот период проявляются их деловые качества. После каждого рейса отчеты о работе судна заслушиваются на балансовых комиссиях с привлечением экипажа и управленческого аппарата, где вскрываются все положительные и отрицательные стороны работы. Опыт работы передовых экипажей обобщается и доводится до сведения экипажей других судов с помощью многотиражной и областной печати, радио. Интенсивное пополнение флота Камчатки судами типа БМРТ вызвало необходимость выделить их в самостоятельное производственное предприятие - Базу океанического лова. К концу этого года у нас будет 22 судна этого типа с планом 1503 тысячи центнеров. К 1970 году число судов дойдет до 38 единиц с планом 2800 тысяч центнеров. Однако до настоящего времени мы ведем промысел в районе материкового шельфа. Многие государства устанавливают очень большие рыболовные зоны, и в настоящее время уже 76 процентов шельфа не может облавливаться нашим флотом. Перспективными районами для нашего рыболовства остаются воды вне континентального шельфа, имеющие очень большие глубины. Это центральная часть Берингова моря и Тихий океан. Породы - сайра, скумбрия, сардина, макрелешуковые, анчоусы, то есть пелагические рыбы. Большие перспективы имеют неподорванные запасы минтая. Поэтому при оценке перспектив развития рыболовства упор необходимо делать на траловый разноглубинный и кошельковый промысел. Исходя из этого определяется и основное направление в проектировании и строительстве флота. Среднетоннажный флот в будущей пятилетке будет пополняться судами типа СТ-1325, способными ловить тралями и кошельками. Крупнотоннажный траловый флот будет пополняться модернизированными судами типа БМРТ. У них будет снижена температура в трюмах до минус 25-30 градусов. Большое значение будет уделено механизации и автоматизации процессов лова и обработки. Кроме этого, флот будет пополняться автономными БМРТ типа "Алтай" с повышенной грузоподъемностью до тысячи тонн. В связи с этим водоизмещение у него увеличено до 5000 р. т., а главный двигатель имеет 5 тысяч л.с. В новых архитектурных измерениях будут строиться БМРТ типов "Минтай" и "Чайковский". Мощность главных двигателей у этих судов будет увеличена до 3000 л.с., производительность: у "Минтая" жиромучных установок по сырью - 60 тонн, морозилок - 40 тонн, у "Чайковского", наоборот, 40 тонн - по муке и 60 тонн - по заморозке. Нам необходимы также РТМ типа "Атлантик" в связи с освоением центральной части Тихого океана. На этом судне наиболее удачно подобрана промысловая схема, удобная длинная рабочая палуба, высокая степень механизации обрабатываемых процессов. Поэтому строительство этих судов будет продолжаться. Важное значение в повышении результатов тралового промысла имеет правильный подбор тралов применительно к типу судна, виду рыбы и условиям промысла. Нерационально, когда суда мощностью 3000 л.с. и 2000 л.с. работают одним и тем же тралом - 31,2 м. Перед рыбохозяйственными, научными и проектными организациями в будущей пятилетке поставлена задача разработать автоматически управляемый трал для лова донных и пелагических рыб. Эта задача включает создание приборов контроля за ходом трала, разработку промысловой схемы с автоматизированными процессами спуска и подъема трала и создание аппаратуры для автоматической наводки судна с тралом на косяк. Большой интерес уже сейчас представляют совместные работы СССР, ГДР и ПНР по электрификации тралов. Как показали предварительные итоги, уловистость тралов увеличивается на 50-200 процентов. Наиболее сложным вопросом здесь является отсутствие пока надежного способа передачи электроэнергии в трал" [7].

Комментируя отдельные темы приведенного фрагмента доклада Г. В. Мещерякова, необходимо в первую очередь остановиться на кадровом вопросе, особенно на подборе кадров для комсостава. Весь командный плавсостав при приеме на работу проходил собеседование-согласование с начальником службы мореплавания, а то и с начальником управления. Назначения на должности капитанов и старших механиков согласовывались с руководителем управления и парткомом, а затем утверждались по цепочке в горкоме, обкоме партии, Камчат-рыбпроме, а капитаны утверждались еще и в Дальрыбе. Для комсостава ежегодно проводилась аттестация в соответствующих службах. При аттестации учитывались не только деловые качества, знание Устава службы на судах рыболовного флота СССР и законодательства о труде, техники лова и техники безопасности, но и политическая благонадежность. В первые месяцы существования УОР аттестацию прошли 460 человек командного состава флота. Приветствовалось, если младшие специалисты были активными комсомольцами. Ежегодно шло соревнование между судами для получения звания комсомольско-молодежного экипажа. Разумеется, возглавляли такие экипажи коммунисты. В каждом экипаже находился комиссар, или замполит, который назывался первым помощником капитана. Первых помощников готовили в Приморской советской партийной школе, там же и повышали их квалификацию. Секретарем парткома (освобожденным, штатным) Управления океанического рыболовства работал И. И. Кравченко, освобожденным секретарем комитета комсомола был Л. Н. Климченко, а председателем базкома (профкома) - Г. М. Седунов. В службе мореплавания имелся институт капитанов-наставников, чуть позже были введены должности механиков-наставников. Наставники выходили в море вместе с вновь назначенными капитанами, чтобы лично передавать им опыт работы. Так, капитан-наставник Ю. Е. Назаренко в сентябре 1968 года направлялся в район промысла для оказания практической помощи вновь назначенному на БМРТ "Опала" капитану-директору О. Т. Войтенкову, командировка длилась 45 суток; капитан-наставник М. И. Овчинцев выходил в море вместе с вновь назначенным на БМРТ "Браслав" капитаном-директором Г. И. Власенко.

Кроме того, уже осенью 1968 года встал вопрос об издании для капитанов и штурманов специального промыслового пособия. 27 ноября 1968 года начальник УОР Г. В. Мещеряков издал приказ 206, в котором говорилось: "В настоящее время слабые концентрации рыбы в традиционных районах промысла, появление новых районов, большое увеличение количества промыслового флота осложняет работу экипажей промысловых судов, требует от них большого мастерства. Для успешной работы БМРТ судоводители должны в совершенстве знать характеристику и особенности районов промысла и их сезонные и суточные рыбные миграции, гидрометеорологические условия и влияние этих условий на промысловую обстановку, уметь быстро ориентироваться в промысловой обстановке того или иного района. Все это настоятельно требует издания промыслового пособия, которое объединит в себе богатый опыт работы наших промысловиков и поможет молодым судоводителям быстрее овладеть рыбацким мастерством" [8]. Примерно через год после приказа "Промысловое пособие для судоводителей УОР" было

издано и явилось хорошим подспорьем в работе молодых промысловиков. Если говорить о районах промысла и видовом составе рыб, то они были следующими:

1. Острова Прибылова. Ловили сельдь, камбалу, окунь, палтус, угольную, прочую рыбу.
2. Гавайские острова. Ловили пристипому, берекс, солнечник, батерфиш, прочую рыбу.
3. Аляска. Ловили окунь, камбалу, угольную, палтус, треску, прочую рыбу.
4. Ванкуверо-Орегонский район. Ловили окунь, угольную, палтус, терпуг, сельдь, ставриду, треску, пристипому, берекс, хек, камбалу, акулу, прочую рыбу.
5. Курильские острова. Ловили окунь, треску, угольную, палтус, терпуг, кальмар, берекс, батерфиш, прочую рыбу.

Как говорилось выше, данные районы осваивались советскими рыбаками Дальнего Востока уже более десятка лет. И это не было случайностью. Директор ТИНРО профессор И. В. Кизеветтер пояснял: "По видовому составу ихтиофауны и общим запасам промысловых видов рыб северная часть Тихого океана самая богатая сырьем промысловая зона, что и предопределяло преимущественное развитие в этой зоне тралового промысла. Общеизвестно, что промысел донных рыб может осуществляться в зоне шельфов и материковых склонов и, как показали исследования ТИНРО, может распространяться до глубин 1000 метров. Исходя из этих условий и основываясь на результатах многолетних исследований, можно установить, что по характеру рельефа морского дна в зоне шельфов у азиатского и американского материков можно выделить площадь, равную 3,5-4 млн кв. км, пригодную для траловых работ. Если рассмотреть карту изобат Тихого океана, то нетрудно установить, что в основном эти площади расположены в северной зоне Тихого океана. Можно также убедиться, что значительная по протяженности зона шельфа тянется вдоль азиатского материка, а у американского материка шельф очень узок и расположен только в северо-восточной части океана" [9]. Флот, сведенный в УОР, начал свою работу в трех промысловых районах: в Ванкуверо-Орегонском - на хеке и окуне, у Гавайских островов - на пристипоме и берексе и у Алеутских островов - в основном на окуне. В районе Гавайских островов промысловая обстановка была благоприятной. Уловы за одно траление достигали 10 тонн, а за сутки суда делали 4-5 тралений. Это позволило всем судам, работавшим в районе, справиться с планом добычи. Но вскоре вышел запрет на выпуск продукции из пристипомы, поэтому суда были сняты с промысла и направлены в Ванкуверо-Орегонский и Алеутский районы. В это время промысловая обстановка в Ванкуверо-Орегонском районе, где собралось одиннадцать БМРТ, была сложной, а когда она улучшилась и уловы пошли, причем все суда освоили разноглубинное траление, то выяснилось, что остро не хватает перегрузчиков. У Алеутских же островов вообще плохо ловилось. Поэтому весь флот в среднем на судно общее задание второго квартала 1968 года не выполнил. Но в июле обстановка улучшилась, и оба промысловых района дали рыбакам возможность выполнить хотя бы месячный план. Примерно так же получилось в августе и сентябре. Максимальные выловы имел БМРТ "Куба" (капитан-директор Е. М. Толмачёв, старший тралмастер Головенько), "Восход" (капитан-директор А. И. Беляев), "Иван Середа" (капитан-директор В. А. Войцех). Управление океанического рыболовства практически сразу же после образования стало пополняться новыми рыболовными траулерами. Уже 12 апреля 1968 года в Петропавловск пришел БМРТ "Александр Максудов", который, кстати, на заводе назывался "Лейтенант Максудов". Его, как и основное количество уже имевшихся в УОР судов, построили в Николаеве на Черноморском судостроительном заводе имени Носенко. 20 апреля "Александр Максудов" был принят на баланс УОР, капитаном-директором назначили В. Х. Степанова. До 22 мая траулер стоял у Петропавловского судоремонтного механического завода (ПСРМЗ) на переоборудовании силами экипажа, после чего отправился на промысел. На судне вышел в рейс капитан-наставник службы мореплавания Борис Никитович Писаревский "для оказания практической помощи в организации штурманской службы и работе судна на промысле" [10]. 11 июня перегоним с того же Черноморского завода прибыл БМРТ "Камчатская правда". Его принял под свое руководство известный на Камчатке капитан-директор Николай Владимирович Сотников, депутат Верховного Совета СССР. Вскоре траулер отправился на промысел в район Алеутских островов, где прошел достойное трудовое крещение, вернувшись в родной порт с хорошим уловом в феврале 1969 года. Вновь созданное управление принимало новые траулеры один за другим. После "Камчатской правды" прибыли в Петропавловск-Камчатский и были поставлены на баланс УОР БМРТ "Лучегорск", затем "Советские профсоюзы". К концу 1968 года в управлении числилось уже 22 БМРТ:

1. БМРТ "Юность", капитан-директор Андрей Семенович Путилов, старший механик Иван Семенович Добрынский.
2. БМРТ "Хинган", капитан-директор Вячеслав Харитонович Федосеев, старший механик Виктор Владимирович Бемме, затем Николай Алексеевич Белов.
3. "Штурман Елагин", капитан-директор Артур Алексеевич Михедов, старший механик Александр Тимофеевич Макара.
4. "Узбекистан", капитан-директор Анатолий Григорьевич Гаврилов, старший механик Григорий Михайлович Иванцов.
5. "Трудовые резервы", капитан-директор Владимир Кузьмич Косолапов, старший механик Вальдемар Алексеевич Ковригин.
6. "Петр Овчинников", капитан-директор Николай Сергеевич Проценко, старший механик Владимир Илларионович Мажара, затем Владимир Максимович Шегарцов.
7. "Иван Середа", капитан-директор Иван Дмитриевич Стоногин, старший механик Георгий Иванович Окроперидзе.
8. "Илларион Рябиков", капитан-директор Юрий Павлович Соколов, старший механик Александр Михайлович Сикритов.
9. "Николай Островский", капитан-директор Александр Епифанович Колесников, старший механик Евгений Георгиевич Буцукин.
10. "Опала", капитан-директор Олег Титович Войтенков, старший механик Евгений Васильевич Шаврин.
11. "Алексей Махалин", капитан-директор Виктор Борисович Бегулов, старший механик Григорий Архипович Амяга.
12. "Ительмен", капитан-директор Михаил Емельянович Шептухин, старший механик Бештау Соламбекович Акоев.
13. "Камчатская правда", капитан-директор Николай Владимирович Сотников, старший механик Владимир Иванович Савин.
14. "Куба", капитан-директор Евгений Михайлович Толмачёв, старший механик Николай Петрович Ефремов.
15. "Борис Горинский", капитан-директор Николай Михайлович Комиссаров, старший механик Александр Климентьевич Янов.
16. "Восход", капитан-директор Анатолий Иванович Беляев, старший механик Геннадий Иванович Ковихов.
17. "XV съезд ВЛКСМ", капитан-директор Николай Маркович Павлюк, старший механик Александр Андреевич Прищепов.
18. "Браслав", капитан-директор Илья Иванович Сёмкин, затем Еренков Юрий Григорьевич, Валерий Александрович Войцех, Тимофей Николаевич Дабин, Геннадий Иванович Власенко, старший механик Анатолий Васильевич Соломатин.
19. "Александр Максудов", капитан-директор Василий Харитонович Степанов, старший механик Владимир Федорович Стромов.
20. "Пахача", капитан-директор Петр Иванович Яроцкий, старший механик Агзам Исламович Бикмухамедов.
21. "Лучегорск", капитан-директор Борис Никитович Писаревский.

22. "Советские профсоюзы", капитан-директор Николай Афанасьевич Замятин.

В промысловом обзоре по УОР за 1968 год отмечалось:

"Судами УОР в Ванкуверо-Орегонском районе был освоен разноглубинный лов хека тралами 33,8 на 30,8 м с квадратными досками Зюбер-Крюба 6 кв. м. Успешно использовались приборы японской фирмы "Фуруно" ФН-7, ФН-5НС и ФНР-50. Причем прибор ФНР-50 по своим данным гораздо более удобен в работе, чем ФН-7 и ФН-5НС. Приборами ФНР-50 необходимо оснащать суда как можно скорее. Промысловые суда используют у себя новые достижения в технике промышленного рыболовства, стараются максимально использовать время нахождения на промысле для добычи рыбы. Промысловая обстановка позволяла справиться с планом. Основной причиной недолова в количестве 217 640 центнеров является нехватка перегрузчиков. Много времени суда стояли в ожидании перегруза. Некоторые суда смогли выгрузить пристипому, выловленную в мае, только в августе-сентябре ("Трудовые резервы", "Б. Горин-ский"). Годовые планы выполнили экипажи 9 БМРТ. Максимальный вылов имеет БМРТ "Илларион Рябиков" (капитан-директор Дабин, старший мастер добычи Колотов)". Надо добавить, что именно в 1968 году при тралении повсеместно стали применяться металлические доски вместо деревянных. До этого металлическими досками пользовались лишь в экспериментальном варианте. В отличие от деревянных, которые намокали, что отрицательно влияло на уловистость при разноглубинном тралении, вес металлических досок оставался неизменным.

"Во втором полугодии полностью освоены трехщелевые цельнометаллические траловые доски размером 5 кв. м. Работа с этими досками показала, что они имеют значительно большую распорную силу по сравнению с ранее применяемыми досками размером 4,5 кв. м. Вследствие этого донные тралы работают лучше, производительнее. Кроме того, все БМРТ были снабжены наиболее уловистыми донными тралами длиной 31 м. Если учесть, что хек в основном добывается в разноглубинном варианте, то становится ясно, какое значение имеет применение данного тралового вооружения. Разноглубинный промысел хека полностью был освоен только в 1968 г. при вооружении судов приборами ФНЗ-5НС и ФНР-50. Но если год назад приборы контроля глубины хода трала ФНЗ-5НС могли в какой-то степени устраивать нас, то сейчас они уже не могут обеспечивать современные способы лова рыбы. Поэтому наша задача вооружить все БМРТ приборами ФНР-50, ФНР-2 или другими подобными приборами, которые полностью отвечают нашим требованиям, дают ясную картину хода трала, наличия и расположения рыбных косяков относительно грунта и трала. Но, к сожалению, такими приборами снабжены у нас только три БМРТ - "Штурман Елагин", "Александр Максудов" и "Юность", а три БМРТ вообще не имеют приборов контроля глубины хода трала: "И. Серeda", "Пахачи" и "Камчатская правда". Эти суда не могут заниматься разноглубинным промыслом". Помня о поговорке: как полопаешь, так и потопаешь, руководство нового рыбацкого предприятия с первых дней старалось уделять должное внимание обеспеченности судов продуктами питания и штатом квалифицированных поваров. Даже из Канады привозили свежие овощи и фрукты, картофель, специи, арбузы. Кроме того, на судах существовали магазины, в которых моряки могли приобретать прочую продукцию для себя лично - компоты, варенья, сгущенку, джемы, конфеты, папиросы и т. д. Не на последнем месте была организация досуга рыбаков в море. Перед уходом в рейс экипажам выдавались кинофильмы, которыми они затем менялись, будучи на промысле. Из централизованной библиотеки УТРФ на суда УОР продолжали поступать книги в виде специально подобранных библиотечек. Этот принцип сохранился до сих пор, поэтому тематика чтения на каждом судне традиционно разнообразна и интересна. Большую роль в жизни рыбаков играло радио. Передачи из Петропавловска в свободное время старались не пропускать. Тем более, если в них звучали голоса родных и друзей, любимые песни. На судах были организованы свои студии звукозаписи, в которых члены экипажей могли подготовить на берег звуковые письма. И с берега шли такие же письма на кассетах. Для занятий спортом экипажи снабжались штангами и гириями, боксерскими грушами и перчатками, малым настольным теннисом. Буквально в первые дни существования Управления океанического рыболовства в нем организовали свою футбольную команду "Рыбак". Надо отметить, что приказ 1 по управлению касался кадрового вопроса, а приказ 2 - футбольной команды "Рыбак", так как ей в первых числах апреля 1968 года надлежало быть в Находке на сборах рыбацких команд.

Приказ этот сохранился, он, в частности, звучит так:

"В связи с началом учебно-тренировочных сборов в г. Находка откомандировать для прохождения сборов команду в следующем составе:

1. Мазурова Станислава Трофимовича, матроса БМРТ "Восход".
2. Комиссарова Петра Ивановича, матроса БМРТ "Узбекистан".
3. Евсеева Геннадия Федоровича, матроса БМРТ "XV съезд ВЛКСМ".
4. Гончарова Виктора Александровича, матроса БМРТ "А. Махалин".
5. Шестозуб Виктора Николаевича, матроса БМРТ "Трудовые резервы".
6. Белоусова Виктора Федоровича, матроса БМРТ "Пахача".
7. Шевцова Владимира Андреевича, матроса БМРТ "Петр Овчинников".
8. Тесленко Ивана Николаевича, матроса БМРТ "Иван Серeda".
9. Белоконова Бориса Федоровича, матроса БМРТ "Браслав".
10. Гаврилова Алексея Ильича, матроса БМРТ "Ительмен".
11. Решимова Надима Садировича, матроса подменной команды.
12. Кравченко Анатолия Константиновича, матроса БМРТ "Н. Островский".
13. Давыдова Николая Давыдовича, матроса БМРТ "Юность".
14. Спирина Николая Никаноровича, матроса БМРТ "Куба".
15. Елисеева Анатолия Ивановича, матроса БМРТ "Штурман Елагин".
16. Бойко Анатолия Трофимовича, матроса БМРТ "Хинган".

Бухгалтерии выдать за счет фонда предприятия по спортивным мероприятиям литер для проезда от г. Петропавловска до Находки и обратно водным транспортом". Уже в 1968 году команда УОР "Рыбак" стала лучшей на Камчатке, завоевав первенство области, а затем - третье место в играх на Кубок Севера. После этого она была приглашена на игры за розыгрыш Кубка РСФСР, но после 1/8 финала, проиграв сахалинскому "Шахтеру", выбыла из борьбы. Большой головной болью для руководителей нового предприятия было создание нормальных жилищно-бытовых условий для членов коллектива на берегу. По преемственности УТРФ выделило в мае 1968 года 18 квартир рыбакам УОР, но этого было недостаточно, так как получили жилье те, кто стоял в очереди с 1961-1962 годов. Очередь же к концу 1968 года насчитывала 590 человек, в том числе 120 молодых специалистов. Поэтому сразу же управление заключило договор со строителями о возведении нескольких жилых домов по новой улице Дачной. Это 64-квартирные дома 20, 22, 26, 30. Пока же людей размещали в общежитиях и в небольшом

подменном фонде. Не хватало и временного жилья приходившим с моря экипажам. "Гостиница моряков не расширяется, флоты УТРФ, КРФ и УОР растут, увеличивается количество моряков, а на три флота - одна гостиница, которая не удовлетворяет потребности в жилье для рыбаков, находящихся в отпусках и отгулах, - говорится в годовом отчете УОР за 1968 год. - Кроме того, не организован настоящий отдых, большая скученность - по 4-5 человек в комнате, многие живут в Красном уголке и спят на раскладушках. В целях закрепления кадров, особенно специалистов, необходимо увеличивать ассигнования на жилищное строительство в расчете ежегодного ввода жилья 12-18 тысяч квадратных метров". В самом конце года, 30 декабря, управление приняло на свой баланс новый детский сад 280. Это был один из самых долгожданных, лучших подарков коллективу к Новому, 1969 году. Управление океанического рыболовства уверенно взяло курс на свое дальнейшее развитие и улучшение жизни и работы своего трудолюбивого, единого экипажа, численность которого возросла почти до трех тысяч человек. Много лет спустя, вспоминая свою работу в УОР, Георгий Васильевич Мещеряков ничего особенного не выделил, кроме строительства жилья и сдачи детского сада: "В новом предприятии я трудился неполных четыре года. В памяти остались самые хорошие воспоминания о первых днях работы, периоде становления, трудностях. Мы всегда ощущали помощь и поддержку со стороны партийных организаций города и области, во главе которых стояли такие замечательные товарищи, как Михаил Анатольевич Орлов и Дмитрий Иванович Качин, а также руководителей Камчатрыб-прома Василия Никифоровича Калёнова, Михаила Федоровича Ушакова, Владимира Афанасьевича Бирюкова и многих других. С первых дней работы в Океанрыбфлоте я поставил задачу привлечь и закрепить на судах ведущих специалистов. Она могла быть решена только строительством благоустроенного жилья, предоставлением мест для детей сотрудников в яслях, детских садах, пионерских лагерях, оказанием других социальных услуг. И надо сказать, что это нам удалось. За четыре года работы мы построили четыре шестидесяти четырех квартирных дома, детский сад и приобрели пионерский лагерь "Альбатрос".

Глава 2. Звезда рыбака

Всё дальше в океан

В 1969 году количество больших морозильных траулеров в УОР возросло до 30 единиц. Были получены из новостроя БМРТ "Зарубино", "Союз-4", "Камышин", "Казалинск", "Колывань", "Кушка", "Казатин" и "Кулунда", в начале 1970 года пришли "Приамурье" и "Приозерск". С одной стороны, это вдохновляло растущий коллектив управления на новую, качественную работу, но с другой стороны, такие темпы увеличения количества флота создавали проблемы, многие из которых и без того не решались годами. "Обучение вновь направляемых на суда матросов, мотористов, обслуживающего персонала носит формальный характер, так как ни помещений, ни оборудования для проведения качественного обучения нет, - писал в отчете по авариям и аварийным происшествиям за 1969 год начальник службы мореплавания УОР О. А. Заварин. - Рост флота идет большими темпами, однако обеспечение навигационными пособиями остается на уровне 1963-1965 годов. БМРТ плохо обеспечиваются из Навигационной камеры рыбного порта картами, пособиями, лотциями и т. д. По состоянию на 15 января 1970 года, обеспечены только 10 БМРТ из 30 находящихся в эксплуатации. На районы, выходящие за пределы Тихого океана, Навигационная камера карт и пособий не выдает и заявок на эти районы не принимает. Наши жалобы в Камчатрыбпром по этому поводу остались без результата. Плохо обеспечивается большой флот всеми видами технического снабжения, спасательными средствами и принадлежностями к ним. Систематически, из года в год не удовлетворяются наши заявки на спасательные шлюпки, батарейки "Маячок" для спасательных жилетов, пиротехнические средства, электромегафоны, малогабаритные переносные радиостанции, капроновые тросы больших диаметров, капроновые шланги для топлива, буйки для спасательных ботов и многое другое. Помощи от Камчатрыбпрома по этим вопросам мы также не получаем". Интересно, что тогда же руководители и специалисты УОР ребром поставили вопрос перед Камчатрыбпромом о том, чтобы корректировки в навигационные карты вносились не штурманами во время рейса, а в специальной службе на берегу и выдавались экипажам непосредственно перед выходом судна в море. В том же отчете О. А. Заварина по этому поводу говорится: "БМРТ нашего управления, выходя из порта, получают все судовое снабжение на весь рейс, и направление к ним транспортов не планируется. По этой причине создается затруднение в своевременном направлении на суда "Извещений мореплавателю", которые поступают в службу мореплавания из гидроотделов и Гидрографического управления ежедневно. Судовые коллекции навигационных карт на БМРТ достигают 500 экземпляров, и, получив на судно "Извещения мореплавателю" разом, накопившиеся за 4-5 месяцев, третьи помощники капитанов не в состоянии произвести качественную корректуру карт и пособий. Это в конечном счете приводит к постепенной утере достоверности сведений на картах, используемых на судах, и может привести к авариям и другим происшествиям. Считаем, что в связи с большим потоком навигационной информации, спецификой работы судоводителей на промысловых судах и в целях обеспечения нормальной корректурой карт и пособий, а также в целях экономии карт, снижения количества экземпляров "Извещений мореплавателю", заказываемых в ГУ и ГО МО СССР, необходимо корректуру полностью передать в базовую Навигационную камеру рыбного порта. На судах в море текущую корректуру производить только по НАВИМ и НАВИП, получаемых по радио. Решение этого вопроса не терпит отлагательства, так как в настоящее время штурманский состав на БМРТ при стоянке судна в порту настолько перегружен, что нет возможности предоставлять даже кратковременные отгулы перед выходом в текущий рейс, а тут еще надо корректировать карты и пособия. Переутомленный же штурман на мостике является потенциальным аварийщиком". Продолжая перечень проблем, возникших с резким увеличением единиц флота, надо сказать и о нехватке квалифицированных штурманов, да и других специалистов. Приходилось выдвигать на более высокие должности людей без необходимого опыта и образования, уже затем направляя их на заочную учебу. В 1969 году исключительно по формальному признаку были повышены в должности 60 штурманов, 43 человека были назначены четвертыми помощниками, чтобы постепенно могли набираться практического опыта. Хотя слово "постепенно" к той ситуации не очень подходит, так как время не ждало, нужно было хватывать все на лету и учиться быстро. Что уж говорить об опытных кадрах, которые начали продвигаться по службе еще быстрее, почти стремительно. С каждым приходом нового БМРТ происходила передвижка специалистов вверх. Так, в мае 1969 года старший помощник капитана БМРТ "Узбекистан" Георгий Афанасьевич Московский был назначен капитаном-директором БМРТ "Хинган". Правда, это сразу же чуть не стоило ему больших неприятностей. 5 мая "Хинган" после ремонта на Петропавловской судоремонтной верфи им. В. И. Ленина (СПВ) должен был уходить в рейс, встал на рейд и ожидал команды на выход. Капитан-директор Г. А. Московский на борту отсутствовал, занимаясь делами в управлении. В это время в каюте 51, где проживал тралмастер А. А. Шачнев, от замыкания электрочайника загорелась обшивка каюты, начался пожар, выгорела часть перегородки, отделяющей каюту от коридора. Капитану Г. А. Московскому был объявлен выговор как не обеспечившему должного контроля. В рейс капитан-директор Г. А. Московский вышел тогда вместе с капитаном-наставником Ю. Е. Назаренко. Именно этот рейс БМРТ "Хинган" стал первым промысловым рейсом в Управлении океанического рыболовства и для нынешнего генерального директора

ОАО "Океанрыбфлот" Бориса Аркадьевича Сорокина. Как раз в 1969 году он окончил Петропавловское мореходное училище и по распределению пришел на работу в УОР. - Для меня не стояло вопроса, куда идти работать, - рассказывает сегодня Борис Аркадьевич. - Только в Океанрыбфлот! Многие рвались в колхозы, особенно в колхоз имени Ленина, где платили хорошую зарплату, но для меня важнее было попасть на большое судно и обязательно на нем осуществить свою мальчишескую мечту - стать капитаном. Я распределился в УОР, и меня сразу послали матросом-рулевым в составе экипажа в Находку принимать БМРТ "Советские профсоюзы". Видимо, в этом рейсе я неплохо себя показал, поэтому по приходу судна в Петропавловск я был назначен четвертым помощником капитана на БМРТ "Хинган" к Георгию Афанасьевичу Московскому. Старшим помощником работал Евгений Яковлевич Вятчинин. На "Хингане" сложился настолько сплоченный, гармоничный и дружелюбный коллектив, что тогда я впервые понял, каким должен быть капитан, руководитель. Московский никогда ни на кого не кричал. Но он мог сказать тихим голосом так, что ты не знал, куда деваться от стыда. Поэтому Московского просто никто не подводил. 1969 год УОР завершило с перевыполнением плана по добыче и переработке рыбы, не выполнив только план выпуска консервов. Товарной продукции было реализовано на 78,8 миллиона рублей (115,3 процента). Если говорить о работе отдельных судов, то лучших показателей добился экипаж БМРТ "Советские профсоюзы" (выполнение плана по товарной продукции - на 151,5 процента, или на 3,38 миллиона рублей), капитан-директор Н. А. Замятин. Затем шли БМРТ "Кулунда" (А. И. Беляев), прибывший из новостроя и успевший достойно провести остаток промыслового времени, и "Штурман Елагин" (Г. Н. Авшаров). Суда работали в следующих промысловых районах: в Ванкуверо-Орегонском на добыче хека, в Гавайском на добыче пристипомы, в Аляскинском заливе на добыче окуня, в Анадырском заливе на вылове трески, вдоль Алеутских островов на добыче окуня, в Беринговом море на добыче камбалы; в Беринговом море на добыче сельди; у восточного побережья Камчатки на добыче минтая. Самое большое количество судов работало в IV квартале в Гавайском районе на добыче пристипомы - 12: БМРТ "Хинган", "Борис Горинский", "Алексей Махалин", "Юность", "Союз-4", "Камышин", "Кольвань", "Казалинск", "Советские профсоюзы", "Казатин", "Зарубино", "Кулунда". Промысловая обстановка в районе в октябре-ноябре оставалась хорошей, - говорится в годовом отчете УОР. - Суда брали по 8-10 тыс. центнеров в месяц. Но необходимо отметить, что к концу IV квартала обстановка несколько ухудшилась, что связано с похолоданием в районе промысла, а также отчасти с интенсивным промыслом. Характер промысла в районе Гавайских островов отличается от других районов. Здесь суда работают на небольших банках протяженностью 0,5-2 мили. Грунт тяжелый, определения только по КПИ-3м, что усложняет работу. Однако, несмотря на такие промысловые условия, суда Управления океанического рыболовства могли сработать стабильно, если бы не перегруз. Дело в том, что в Гавайском районе суда ведут перегруз в открытом океане. Если летом погоды стоят нормальные, то в осенне-зимний период погодные условия ухудшаются, начинаются ветра, идет постоянная крупная зыбь, и промысловый флот очень много времени тратит на перегруз. Достаточно привести пример, что БМРТ "Казалинск" потерял в квартале 24,9 судо-суток, "Советские профсоюзы" - 19,8 на ожидании перегруза в основном из-за погодных условий, а всего в районе было потеряно 159 судо-суток в ожидании перегруза". Николай Михайлович Комиссаров, работавший в те годы капитаном-директором на БМРТ "Борис Горинский", рассказывал о том, как осваивался район Гавайских островов и открывались капитанами и штурманами промысловые банки: "Георгий Васильевич Мещеряков первым прослышал о том, что на Гавайях кто-то из приморцев тихонок ловит пристипому. Причем ловит хорошо. Было это еще в УТРФ, меня только-только назначили капитаном на БМРТ "Борис Горинский". Мещеряков мне говорит: "Николай Михайлович, мы посоветовались и решили послать тебя туда". И мы на "Борисе Горинском" ушли к Гавайским островам. Через некоторое время подошел БМРТ "Трудовые резервы" с капитаном Владимиром Кузьмичом Косолаповым. Кстати, у него старшим тралмастером был Топчий Валерий Викторович, а у меня Абрамов Александр Яковлевич - будущие генеральные директора крупнейших камчатских рыбных предприятий: Океанрыбфлот и УТРФ. В район-то мы пришли, а как и где ловить эту самую пристипому - не знаем, лишь теоретически немного нахватались. Спутниковой навигации тогда, естественно, не было и в помине, сонаров - тем более. Пользовались приборами ФНЗ, они по нынешним временам - допотопные. Но ведь работали! А все потому, что ничего другого не знали, и ФНЗ казались тогда чуть ли не верхом совершенства. К тому же можно было действительно, как говорят, интеллектуально сразиться с рыбой. Например, косяк "висит" на глубине 100 метров, пока спускаешь трал и ведешь его на этой глубине к косяку, рыба уходит вниз. А если спускаешь трал ниже, ведешь, то нырнувший косяк как раз будет твоим. Вариантов было много, рыбалка всегда была интересной и напряженной. Новый район на Гавайях осваивали с нуля, открывали банки. Они в виде небольших вершин огромных пиков, идущих со дна океана. К примеру, глубина тысяч пять метров, торчит пик почти на поверхности метров 200-250 до него, а над ним рыба роится, как пчелы или муравьи. Вытаскивали сразу тонн по десять пристипомы. И вот получается, что я одним из первых там банку открыл, называлась она Капитанской. Там были банки Восточная, Революции и так далее - много банок. До сих пор у меня планшеты лежат с нанесенными на них банками, думал, пригодятся, да наш флот что-то не выходит в Мировой океан, российские моря облавливают". Интересно описана работа с прибором ФНР в замечательной книге камчатского писателя, ныне покойного Владимира Варно "Сколько у нас под килем": "Трал пошел в море. Теперь капитан и Ермолаев не отрывают глаз от эхолота и ФНР - капризного, не очень надежного аппарата, фиксирующего заход рыбы в трал. Обоим рыбакам помогает интуиция, хотя, по правде сказать, Ермолаев это словечко стесняется произносить. Но момент для подъема трала выбирается всегда самый удачный. Вот трал наконец оторвался ото дна, и капитан кричит в трубку спикера: - Приготовиться корме и машине! Ермолаев уже на корме, а вслед ему уже несется следующая команда капитана:

- Вира трал!

Не промахнулись. Когда кутец всплыл и стал мотаться за кормой, захлестываемый волнами, привычно сосчитал я дележки: двенадцать, в каждой по две тонны...И вот ночь. Звезды мечутся по черному, как графит, небу, зарываются в шторм. Рыбы наловили за день столько, что заводу хватит на сутки. Так почему не спят добытчики, что держит их на корме? А это они трал наращивают - выдрал океан кусок, сумел. Капитан тоже не спит, хотя вроде и не капитанское это дело - сети латать. Но у Авенира Степановича это своего рода слабость, увлечение. Хобби, как теперь говорят. Привык, умеет. За мужским этим рукоделием и потолковать можно.

- Отстаем мы от жизни, - ворчит Ермолаев. - Вот хотя бы ФНР этот взять. Японцы его давно за борт выбросили. Сейчас у них аппарат на основе телевидения. Смотришь на экран - и все как на ладони. Видишь, как рыба в трал заходит, сколько ее... Когда мы у себя такой аппарат поставим, Авенир Степанович? - Поставим, старший, не волнуйся, - говорит капитан. - Все придет в свое время. Найдутся у государства деньги - и будет прибор. Но если б только в приборах было дело! Ими и так уже вся рубка заставлена, повернуться негде...

- Ты, кажется, не доволен этим, Степаныч?

- Вот когда никаких приборов не было, мы так далеко не ходили за рыбой, в Авачинской бухте ее ловили... штанами. Рыбой была набита бухта. Ходим дальше - ловим меньше. Возле Камчатки-матушки, бывало...

- Так скучно же возле Камчатки болтаться, - возражает капитану Петька. - Теперь хоть свет увидишь, Гавайи, Сан-Франциско... В следующий рейс, может, попилим за нототенией.

- Ты Гавайские острова видел? Фриско ты видел? - сердито спрашивает Сурен. - Океан ты видел - больше ничего.

- У Гавайских островов он совсем другой, океан, не такой, как здесь, - гнет свое Петька. - Там ветер, помнишь, какой густой и плотный, хоть на хлеб намазывай вместо джема. И радуги над волнами... Сто тысяч радуг!

- Мильон, - язвительно поправляет Сурен. - Не сто тысяч, а мильон. Положи эти радуги на свою сберкнижку. Есть она у тебя? Шутыть любишь, Петька. Маладэц!

- Ты, земля, як напишеш про нас у книжке: за вяселками або за грошами рыбаки у мора ходят? - спрашивает у меня Микола Прыгода. Хорошее слово - веселка, пожалуй, не хуже, чем по-русски - радуга. Вот только не знаю, что мне ответить земляку. На траулере сто человек, и все - разные. И все-таки не одной рыбой жив человек, нужны ему для души и радуги-веселки" [4].

Вот такая цитата из книги поэта Варно: начинается с прибора ФНЗ и заканчивается лиричными радугами-веселками. И действительно, ходили и ходят в море рыбаки и за деньгами, и для души. Потому что рыбак - еще и моряк или, как говорят они сами: рыбак - дважды моряк. А значит, еще больше любит море! "В недалеком прошлом дальневосточные рыбаки работали в 12 районах Тихого океана, - пишет в газетной статье журналист Юрий Грачёв. - Они успешно вели промысел хека в Ванкуверо-Орегонском районе этого водного бассейна, пристипому добывали у Гавайских островов, ловили ледяную рыбу у острова Кергелен, в водах Антарктики - криля, а в юго-восточной части Тихого океана - ставриду. В дальние экспедиции отправлялись, как правило, крупнотоннажные суда возрастом не более 5-7 лет. Обеспечивалось надлежащее их техническое обслуживание и снабжение горюче-смазочными материалами. Десятки научно-исследовательских судов круглогодично находились в океане, ведя поиск новых районов промысла. Шла регулярная смена экипажей рыболовецких кораблей. И все это лежало на плечах государства Российской империи. Поэтому флот наш рыбацкий считался самым мощным в мире и наиболее прибыльным". И флот считался самым мощным и прибыльным, и рыбака тогда уважали. Рыбацкая профессия считалась престижной, в нее шли, рыбаки гордились своим профессиональным званием. Чего стоили ежегодные рыбацкие слеты, о которых сейчас забыли! Первый областной слет на Камчатке состоялся в 1962 году. П. П. Зиновьев, бывший секретарь Камчатского обкома партии, пишет в своих мемуарах: "Первый слет был пробным, он мог быть и последним, но дальнейший ход времени показал, что в коллективах эта идея нашла самую активную поддержку. За право быть участником слета развернулось настоящее трудовое соревнование, которое принесло всем огромную пользу. Слеты проводились в городе Петропавловске-Камчатском в Доме культуры рыбаков. Всего их проведено 21. На каждый слет был изготовлен нагрудный знак. Сначала слеты проходили в традиционной форме: выступали с трибуны участники слета - передовики производства. По содержанию выступлений это был обмен опытом работы, вынесение на широкую аудиторию форм и методов, с помощью которых были достигнуты те или иные положительные результаты. В этом была и основная идея проведения слетов, и она была достигнута. Материалы слетов широко освещались газетами, радио и на телевидении. Участники слета в выступлениях освещали возникшие проблемы и сбои в работе экипажей судов и коллективов береговых предприятий, недостатки во взаимоотношениях государственной и колхозной систем, с судоремонтными предприятиями. Руководство объединений оперативно принимало меры по устранению недостатков. Впоследствии, не изменяя существу проведения слетов как трибуну обмена опытом работы, по форме проведения слета было внесено новшество. Оно заключалось в том, что после нескольких выступлений участников слета его приветствовали коллективы художественной самодеятельности Домов культуры рыбаков колхоза им. В. И. Ленина, судоверфи им. В. И. Ленина. Постановщиком этих "вставок" был режиссер, директор Камчатского ТЮЗа Егоров Евгений Андреевич. На слете в 1973 году от его участников поступило предложение: учредить почетное звание "Знатный рыбак Камчатки". Предложение получило одобрение у всех участников слета. Для определения персональных лиц была создана небольшая комиссия и разработано Положение об условиях присвоения этого звания ко Дню рыбака. На последующих слетах в торжественной обстановке кандидату вручался диплом и нагрудная красная лента с "золотыми" буквами "Знатный рыбак Камчатки". Почетное звание "Знатный рыбак Камчатки" было учреждено 4 декабря 1973 года. Положением определялся круг лиц, которым присваивалось это звание. С 1973 года по 1990 год им было удостоено 36 человек. Они по праву вошли в историю Камчатской области". Делегация Управления океанического рыболовства впервые участвовала в рыбацком слете в 1969 году. Он состоялся 21 ноября и был восьмым по счету слетом. Полное название: "Слет передовиков рыбной промышленности и рыболовецких колхозов Камчатской области". Слет был открыт докладом первого секретаря Камчатского обкома КПСС М. А. Орлова. То, что он сказал, для многих было неожиданным, а для присутствующих в зале членов коллектива УОР - волнующим и приятным: "Лучших результатов добился коллектив Управления океанического рыболовства. План реализации продукции им выполнен на 111,8 процента, снижена себестоимость продукции на 153 тысячи рублей, в результате чего образованы фонды: материального поощрения - 393 тысячи рублей, развития производства - 926 тысяч рублей, фонд соцкультбыта создан с превышением планового на 139 тысяч рублей". После полутора лет работы стать лидером отрасли на Камчатке - это настоящий подвиг коллектива Океанрыбфлота. Об этом забывать нельзя! Выступивший следом за Орловым начальник Камчатрыбпрома В. Н. Калёнов сделал упор на общих годовых итогах по Камчатке, которые ко дню проведения слета, то есть к концу ноября, уже практически просматривались. "Особую благодарность заслуживают выдающиеся коллективы, и трижды им спасибо! - подчеркнул Калёнов. - Называть их, видимо, нет необходимости, о них очень ярко сказал в своем докладе товарищ Орлов. Но все-таки мы должны учитывать, что план добычи рыбы по Камчатке пока еще не выполнен. До плана необходимо выловить еще 330 тысяч центнеров. План - 5736 тысяч центнеров, пока добыто только 5410 тысяч. Если бы устранить несвоевременные перегрузы крупных судов типа БМРТ и плавбазы, то план был бы безусловно выполнен, и мы бы приблизились к выполнению социалистических обязательств на этот год. Для того, чтобы успешно закончить план этого года, мы считаем, что Океанрыбфлот должен добыть порядка 300 тысяч центнеров, добиться вылова общей цифры 2 млн центнеров рыбы!". Вон как - вся надежда была на Океанрыбфлот! На новое, но уже стабильное, надежное предприятие. Об этом говорил в своем выступлении и начальник Управления океанического рыболовства В. Г. Мещеряков:

"Для Управления океанического рыболовства текущий год явился годом становления и годом формирования его как самостоятельного промышленного предприятия. Управлением, партийным и базовым профсоюзным комитетами, судовыми партийными организациями была проведена большая организаторская и политическая работа по мобилизации коллективов на решение стоящих перед Океанрыбфлотом задач. На судах флота получила горячую поддержку ценная патриотическая

инициатива БМРТ "Узбекистан" по развитию социалистического соревнования за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Экипажи БМРТ "Узбекистан", "Илларион Рябиков", "Трудовые резервы", "Петр Овчинников", "Ительмен" приняли обязательство выполнить свои пятилетние планы к 22 апреля 1970 года и с честью справляются со своими обязательствами. Всеми экипажами управления были приняты также высокие обязательства, выполнение которых позволит Океанрыбфлоту в целом досрочно справиться с пятилетним планом и планом текущего года. Нами придается большое значение социалистическому соревнованию, моральным и материальным стимулам. Итоги соревнования подводятся ежемесячно и доводятся до сведения экипажей судов по радио и в газете. В честь победителей в центре города поднимается Вымпел трудовой славы, учреждены три денежные премии. За наиболее выдающиеся достижения в предъюбилейном социалистическом соревновании экипажи судов и наши лучшие люди заносятся в Книгу трудовой славы. Более 900 членов экипажей судов удостоены звания "Ударник коммунистического труда". Делая паузу в описании областного рыбацкого слета, надо сказать, что в 1969 году в общефлотскую галерею передовиков производства Камчатрыбпрома был занесен из УОР аж 21 человек, в том числе старший механик БМРТ "Штурман Елагин" А. Т. Макара, начальник радиостанции БМРТ "Казалинск" Д. М. Андросович, механик завода БМРТ "Камышин" Л. Н. Егоров, капитан-директор БМРТ "Восход" А. И. Беляев, старший тралмастер БМРТ "Трудовые резервы" В. И. Стёпин и др. "Как работают наши суда в Ванкуверо-Орегонском и Гавайском районах! - восклицал с трибуны рыбацкого слета старший механик БМРТ "Восход" В. Ф. Иванец. - Просто какая-то гордость за нашу Родину! Армада больших кораблей, все чистые, красивые, работают дружно! Хорошие корабли! Сегодня шел я с капитаном "Кошегочека", он мне рассказывал, какие у них трудности были, а я думаю: какая красота на БМРТ! Ни шторм, ничего не мешает работать. Это суда перспективные. Руководство у нас очень хорошее. Некоторые усмехнутся, мол, попробуй сказать, что плохое. Но я не в порядке подхалимажа. Поэтому все суда в этом году должны хорошо сработать. Газета "За высокие уловы" - это же наша духовная пища, а попадает к нам через 2 месяца, и о работе БМРТ там ничего не найдешь, все о чем-то другом пишут. В отношении работы отдела кадров. Товарищу Климову нужно вот здесь памятник поставить. Просто непонятно, как он выкручивается. Приходят новые БМРТ, и сразу регулярно направляются туда люди, а к концу рейса на судах складываются хорошие традиции. Еще - относительно медицинского обслуживания в Ванкуверо-Орегонском районе. Бывают случаи, в частности на БМРТ "Браслав", где матроса в заводе прижало тележкой и повредило кость, его сдали на лечение в Америку. Заплатили за лечение золотом, а в дополнение ко всему его сманили эмигранты, то есть остался жить там. Короче говоря, купил билет в один конец, ну и бог с ним, в семье не без урода. Предлагаю делать в экспедиции целую лечебную лабораторию на одном из БМРТ, чтобы там были врачи всех специальностей, и это, несомненно, окупится незамедлительно. А что у нас сейчас? Судовой медик может назначить таблетки, на которых написано: "От желудка", "От головной боли" и т. д. И на этом все. В заключение хочу сказать, что экипаж БМРТ "Восход", несмотря на все трудности, выполняет принятые обязательства в честь 100-летия со дня рождения Ленина и всегда будет поддерживать лучшие традиции больших траулеров орденоносной Камчатки" От имени своего комсомольско-молодежного экипажа взял слово капитан-директор БМРТ "Пахача" П. И. Яроцкий:

"Экипаж судна прилагает все усилия для выполнения своих социалистических обязательств, но есть досадные причины, которые отрицательно влияют на добычу и обработку рыбы. Диспропорция промысловых судов и перегрузчиков в ожидании сдачи рыбы приводит к потере промыслового времени: за рейс от 12 до 27 суток. А обычно ожидание перегруза совпадает по времени с хорошим ловом рыбы. Пополнение промысловыми судами идет интенсивно, а флот Востокрыбхолодфлота, на транспортные суда которого и идет перегрузка, пополняется медленно. Поисковых судов очень мало, и они находятся в районе промысла основного флота. В южном районе их, можно сказать, совсем не было. Промысловые суда вынуждены сами искать рыбу вместо того, чтобы ловить ее. Камчатские поисковые суда рыбу в новых районах не ищут. Пора ставить вопрос перед Дальрыбой и Министерством о выделении поисковых БМРТ и направлении их в новые районы. Вдоль Алеутской гряды окунь почти пропал. Район камбалы в Беринговом море с глубинами до ста метров почти полностью закрыт. Зимой сельдь ловится непродолжительное время. БМРТ ловят минтай на муку, а пора уже, наверное, смотреть на минтай как на пищевую рыбу. За последнее время у БМРТ резко увеличился вылов пелагической рыбы - сельдь, хек. Суда УОР имеют только три прибора ФНР-2 да несколько ФНЗ. Лов в пелагическом варианте без приборов невозможен. Хорошо снабжены приборами сахалинские суда, там на 17 БМРТ - 14 приборов. Приморские БМРТ также имеют приборы. Если посмотреть средний вылов БМРТ на хеке, то сахалинцы имели по 14-15 тысяч центнеров в месяц, а камчатские БМРТ - по 11-12. Вот что значит иметь приборы! Есть необходимость послать судно с прибором в южный район, где наблюдаются пелагические записи, но что это за рыба - неизвестно". Далее в книге будут описаны еще несколько рыбацких слетов, и на каждом ставились серьезные постановочные вопросы для их обязательного решения. Тем временем приближалось 100-летие со дня рождения В. И. Ленина. Для СССР это была очень большая, значимая дата, поэтому к ней тщательно готовились. Коллективы принимали на себя повышенные планы, люди брали личные сообязательства. Подобными обязательствами были повязаны все - от министров до рабочих и даже пионеров и октябрат. Океанрыбфлот в этой ситуации, конечно же, ничем не выделялся из других и также взял на себя повышенные обязательства. Весь осенне-зимний период 1969/70 года прошел в напряженной работе по выполнению высоких планов. Кроме повышенных планов брались и другие обязательства. Так, капитаны БМРТ "Камчатская правда", "Пахача", "Иван Середа", "Александр Максудов" и "Зарубино" выступили с инициативой и были поддержаны руководством о двухлетней эксплуатации своих судов без межзаводских ремонтов. В 1970 году в Управлении океанического рыболовства работали 35 БМРТ. С планом I квартала справились все. К 100-летию со дня рождения Ленина многие работники управления были представлены к юбилейной ленинской медали, которая так и называлась: "За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина". Военным тогда вручалась такая же медаль, но с надписью: "За воинскую доблесть...". Это была медаль в своем роде особая. В Положении о ней, в частности, сказано: "Юбилейная медаль "За доблестный труд (За воинскую доблесть) в ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина" носится на левой стороне груди и при ношении вместе с орденами и медалями СССР, размещенными на общей планке, располагается левее и выше общей планки, но ниже медали "Золотая Звезда" и золотой медали "Серп и Молот", а при отсутствии указанных знаков особого отличия - на их месте. Лента к юбилейной медали "За доблестный труд (За воинскую доблесть) в ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина" при ношении на планке располагается после ленты к медали "За трудовое отличие". Награжденный юбилейной медалью должен с честью и достоинством носить ее, самоотверженно трудиться, активно бороться за повышение производительности труда, совершенствовать свою боевую выучку, активно содействовать усилению боевой готовности войск, быть образцом в соблюдении трудовой и воинской дисциплины, выполнении своего гражданского и воинского долга". Юбилей прошел, отгремели фанфары, и продолжилась обычная работа. Впрочем, и в юбилейные дни основное количество БМРТ

находилось в море, на промысле. Еще бы, ведь в юбилейном году Камчатская область должна была выловить 8 миллионов центнеров рыбы. Не к юбилею, естественно, а к концу 1970 года. Но, по-видимому, сказалось юбилейное напряжение, поэтому в тот год практически вся страна не справилась с годовыми заданиями. Пых вышел к апрелю, и к декабрю его не осталось. Такая же картина наблюдалась и у рыбаков Камчатки. Очередной, IX слет передовиков рыбной промышленности и рыболовецких колхозов Камчатской области, состоявшийся 20 ноября 1970 года, открылся торжественным юбилейным докладом первого секретаря обкома партии М. А. Орлова. Он, конечно, был обязан говорить о нарастающих успехах, поэтому основную часть доклада этому и посвятил. Но выступавшие следом рыбаки описывали уже другую картину. Из выступления начальника Управления океанического рыболовства Г. В. Мещерякова:

"Еще не было ни одного такого тяжелого года, как этот, по всем районам промысла, где работал наш флот. Дело доходило до того, что суда впустую дрейфовали по трое суток, а в осенне-зимнее время не имели аварийного запаса. И такая картина остается на сегодняшний день. За пятилетку нам недопоставлено четыре БМРТ. На эти суда падает 190 тысяч центнеров добычи рыбы, которые никто с нас не снимет, и план для нас становится очень напряженным. Мы принимаем меры, но просим, чтобы нас правильно поняли и на будущий год поставку флота планировали реально. Если планируется поставить восемь БМРТ, то их мы должны получить. По этому вопросу мы неоднократно писали, нам помогал тов. Орлов, но до сих пор конкретного ответа не имеем. Лишь ответили, что корректировать план не будут. Очень тяжелое положение сложилось с рыбой северная тресочка - почти то же самое, что было с пристипомой, которая не имела сбыта почти два года из-за того, что в ней нашли рачка и не провели своевременной рекламы. Нами выловлено около 220 тысяч центнеров тресочки, часть ее лежит в холодильниках, часть уже переведена во вторую категорию качества. Мы просим лучше давать рекламу этой рыбе, по вкусовым качествам она хорошая, как треска". О нелегком положении судов на промысле говорил и капитан-директор БМРТ "Хинган" Г. А. Московский: "Работать в 1970 году БМРТ "Хинган" начал с большим опозданием. Вышли в район лова в середине мая. Перед выходом в район перед экипажем была поставлена большая задача выполнить план. В начале работы наш механик устранил недостатки в механизмах после некачественного ремонта. Несмотря на это, экипаж пробыл в море 150 суток, добыл и обработал 57 тысяч центнеров рыбы, сдал мороженой продукции 37 тысяч центнеров. Вся рыба пошла первым сортом. Обстановка в районе промысла была очень напряженной, потому что не хватало дизельного топлива. "Хинган" простоял в ожидании перегруза 15 суток, в ожидании тары - трое суток и в ожидании топлива - столько же. А ведь продержаться судну трое суток без топлива - это очень тяжело. В общей сложности, если подсчитать цифры, то БМРТ потерял около 20 тысяч центнеров рыбы. В таком же положении оказались БМРТ "Куба", "Трудовые резервы". Много было потеряно времени на поиски. Промысловая флотилия состояла из 40 единиц. Находящиеся в экспедиции научно-исследовательские суда помощи практически не оказывали, да и рекомендаций на дальнейшее тоже не было. В результате на поисках рыбы было потеряно 40 суток. Здесь, пользуясь случаем, прошу представителей Дальрыбы наладить снабжение в дальних районах, особенно топливом, тарой. Так, из-за тары много рыбы было переведено во второй сорт. Не имея тары, приходилось брикетировать рыбу, а затем заниматься перетарировкой. Морскому рыбкоопу нужно подумать над вопросом снабжения судов картофелем и свежими овощами, потому что наша флотилия - самая оторванная. Почему-то суда Сахалинрыбпрома и Приморьрыбпрома всегда находятся в лучшем положении по обеспеченности свежими овощами. В этом году мы три месяца находились без свежих овощей. Сейчас БМРТ "Хинган" встал на профилактический ремонт. Пользуясь случаем, прошу рабочих, инженерно-технический персонал СРВ в короткий срок произвести качественный ремонт. Экипаж "Хингана" остается прежним. Мы взяли обязательства к XXIV съезду КПСС и имеем большое желание их выполнить". В выступлениях слышен гул времени, чувствуется ритм большой, напряженной работы. Дальние районы все более расширялись, весь Мировой океан был уже по плечу камчатским БМРТ. Писатели и журналисты, бывавшие с рыбаками в океанских экспедициях, вздохнули писали об этом. Сегодня их книги и статьи - бесценный памятник живой истории Камчатки рыбацкой, в том числе и Океанрыбфлота. "В годы массового перехода на активное промышленное рыболовство не было проторенных путей, - писал Анас Галимов в очерке "Люди и корабли", - приходилось на ходу учиться всему: организации труда, освоению техники, овладению навыками лова новых видов рыб и морепродуктов. Поэтому многих и многих рыбаков смело можно назвать в числе первопроходцев. Я помню солнечный августовский день 1971 года. Слепительные блики на гладкой поверхности Авачинской бухты, отражавшиеся на свежескрашенных бортах большого морозильного траулера "Приамурье", который осанито подходил к причалу. Гремели торжественные марши, развевались флаги, транспаранты. Букеты цветов, радостные лица встречающих. Областная газета "Камчатская правда" увековечила это событие на первой полосе обширным репортажем: "Здравствуй, герои Индийского океана!", снабдив его трогательными фотографиями рыбаков и встречающих их счастливых детей, жен, друзей. На торжественном митинге участвовали руководители Океанрыбфлота, Камчатрыбпрома, городские и областные руководители. Памятные подарки, Почетные грамоты, переходящие Красные знамена за победу в социалистическом соревновании, приветственные речи - все для экипажа "Приамурья". Рыбаки это заслужили. "Приамурье" во главе с двадцатидевятилетним капитаном Виктором Мищенко более года тому назад был направлен в южные широты Индийского океана - это была первая экспедиция камчатских рыбаков в тот далекий район. Нототения, клыкач и другие рыбы с непривычными для нас названиями появились тогда на прилавках магазинов. В столовой команды я обратил внимание на стенд "От Петропавловска до Кергелена". Это был рассказ о том, как прокладывалась камчатская тропинка в далекие моря. - Рыба там есть. Смелее надо осваивать этот район, - говорил тогда капитан-директор В. А. Мищенко. Это был, пожалуй, главный вывод его отчета о работе экспедиции. В том же году в тот район была направлена группа больших морозильных траулеров". За Кергелен капитан-директор БМРТ "Приамурье" Виктор Мищенко был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Кроме того, в одном из новых домов на проспекте Рыбаков ему выделили двухкомнатную квартиру. Первый рейс в качестве штурмана у Евгения Николаевича Кабанова был на БМРТ "Штурман Елагин" в 1974 году к острову Кергелену в Индийском океане. Он вспоминает свой заболевший зуб, который пришлось лечить всяческими народными способами, потому что до ближайшего порта 15 суток хода, а на борту вместо врача ветеринар, который может, в лучшем случае, помазать зеленкой. И такие же ветеринары на всех судах экспедиции. Но на всякого рода сложности тогда не очень обращали внимание, ведь далекая экспедиция сулила хотя бы недолгие заходы в иностранные порты, и все шло практически из-за этого. Шла борьба, настоящее соревнование за то, чтобы попасть в экипаж БМРТ, уходившего в Индийский океан, а позже еще дальше - в Антарктиду.

Судьбы людей и кораблей

Люди ловили рыбу. Порой ценой своих жизней, без этого, увы, не обходилось. Гибли и БМРТ. Первым в Океанрыбфлоте ушел на дно БМРТ "Браслав". Большой морозильный рыболовный траулер "Браслав" был первенцем крупнотоннажного

рыболовецкого флота Камчатки. Его построили в 1961 году на Черноморском судостроительном заводе имени Носенко в Николаеве, и в ноябре того же года он прибыл в Петропавловск-Камчатский, где вошел в состав флота УТРФ. В апреле 1968 года БМРТ "Браслав" вместе с другими траулерами своего класса был передан в новое рыбацкое предприятие - Управление океанического рыболовства, ныне - Океанрыбфлот. Десять лет своей трудовой корабельной жизни БМРТ "Браслав" ловил и перерабатывал рыбу в Тихом океане, пока 20 июня 1971 года не столкнулся в море с теплоходом "Сула" и не затонул на глубине 4 тысячи метров в районе мыса Шипунского в координатах 53,25 северной широты и 161,35 восточной долготы. При этом погибли три члена экипажа. Последним промысловым рейсом БМРТ "Браслав" руководил капитан-директор Евгений Михайлович Толмачёв. 19 июня 1971 года "Браслав" вышел из порта Петропавловска-Камчатского и направился вдоль восточного побережья Камчатки на север к бухте Моржовой. Там он перегрузил гофтару на БМРТ "Камчатская правда". Позже говорили, что пароход таким образом как будто бы простился со своим первым капитаном Сотниковым, который когда-то принял его, а теперь ходил на БМРТ "Камчатская правда". Сотников, опять же по разговорам, стоя у борта "Камчатской правды", прикоснулся рукой к борту ошвартованного рядом БМРТ "Браслав". Наверное, прикоснулся просто так, а получилось прощание. Так это или нет, но через несколько часов после этого "Браслав" затонул. Когда после перегруза БМРТ "Браслав" пошел в океан, на мостике находился капитан Толмачёв, который в 2 часа 15 минут, уже 20 июня, как только судно покинуло бухту Моржовую, отправился спать. Перед уходом капитан дал указание вахтенным штурманам определять свое место каждые 10-15 минут. В 4 часа ночи менялась вахта. Ее сдавал второй помощник капитана Н. П. Стукалин старшему помощнику А. Ф. Белову. Но Белов на вахту не пришел. Остальные вахтенные - четвертый помощник Колесников и матросы Зобков и Дергабузов явились на мостик исправно. Стукалин не стал дожидаться своего сменщика Белова, сообщил четвертому помощнику Колесникову курс и скорость судна и ушел к себе. Судно шло полным ходом по курсу 67 градусов. На руль встал матрос Зобков, вперёдсмотрящим заступил матрос Дергабузов. У четвертого помощника капитана Колесникова это была первая самостоятельная ходовая вахта. Он был назначен на штурманскую должность перед самым выходом БМРТ в рейс, практики управления судном не имел, поэтому должен был нести ходовую вахту только совместно со старпомом Беловым, который на мостике так и не появился. Вахта проходила спокойно, Колесников постоянно находился в рулевой рубке, иногда заходил в штурманскую. В 5 часов 49 минут он и матросы Зобков и Дергабузов через приоткрывшуюся дверь, ведущую на правое крыло ходового мостика, увидели примерно в 300 метрах приближавшееся к ним судно. Колесников тут же приказал рулевому положить руль лево на борт. Но через несколько секунд суда столкнулись. Это произошло в 5 часов 50 минут. Судном, с которым столкнулся БМРТ "Браслав", оказался теплоход "Сула", принадлежавший Дальневосточному пароходству, порт приписки Владивосток. Капитан теплохода Михаил Геннадьевич Муратов позже, при опросе его аварийной комиссией, показал: "Старший помощник позвонил мне по телефону и доложил, что в двух-трех кабельтовых БМРТ пересекает курс. Выскочив на мостик, я увидел действительно БМРТ, пересекающий курс в расстоянии примерно полтора кабельтовых или менее. На руле стоял матрос Бацман, на мостике находился старший помощник, второй матрос был в левом курсе, но я его сразу не увидел. Сразу дал команду назад и право на борт. Старпом доложил: машина работает назад, руль право на борт. Через несколько секунд произошло столкновение".

Из показаний капитана БМРТ "Браслав" Толмачёва:

"В 5 часов 50 минут от сильного удара я проснулся и выбежал на правое крыло, где я увидел теплоход "Сула", который своим носом упирался в наш правый борт в районе 96-102-го шпангоутов. После столкновения через 10-15 секунд заработала машина теплохода "Сула" назад. Своей машине был дан стоп. При отработке послышался скрежет. Была объявлена водяная тревога. Пробоина находилась в районе шпангоута 96-102-го. Горловина тукового трюма была сбита, и пробит трюм 3. В момент столкновения вода в машинное отделение поступала медленно. Осушительная система успевала откачивать воду из машин, также была дана команда для выравнивания крена: откачивать топливо на левый борт. Для безопасности людей была объявлена шлюпочная тревога в 6 часов 25 минут. В 6 часов 40 минут спустили бот 3, в 6 часов 50 минут спустили ПСН-10, в 7 часов 00 минут спустили бот 1. В 7 часов 30 минут старший механик Муратшин И. Е. доложил, что вода поступает в машинное отделение все быстрее, которую откачивать не успевают насосы. Дал указание покинуть машину, так как крен достигал 35 градусов. В 7 часов 40 минут спустили на воду ПСН-10. На борту еще оставалось 15 человек, надеясь, что судно будет держаться на плаву. В 8 часов 40 минут при увеличении крена до 40 градусов попросил капитана теплохода "Сула" подойти к левому борту на расстояние 10-20 метров, чтобы забрать остальных людей. Теплоход "Сула" подошел в 8 часов 45 минут. Все люди были благополучно переправлены на него. В 8 часов 51 минуту "Браслав" затонул".

Старший помощник капитана БМРТ "Браслав" Белов в своей объяснительной записке более детален. Он пишет: "Я побежал осматривать пробоину, закрытие люков, горловин трюмов, водонепроницаемых дверей. При обследовании пробоины было выяснено, что металлическая крышка с тукового трюма деформирована. Мы сделали попытку с механиком завода выровнять ее кувалдой, но результатов никаких не дало. Пробоина была больших размеров в районе 96-102-го шпангоутов и на глубину 6-7 метров. Трюм 3 сразу же заполнился водой, и судно начало крениться на правый борт". Из заключения комиссии по расследованию столкновения теплохода "Сула" с БМРТ "Браслав", происшедшего 20 июня 1971 года:

"По донесению капитана Толмачёва, на борту [БМРТ "Браслав"] находилось 106 человек команды и пассажиров. В последующем пересчете, по сверке личных документов и по данным судовладельца, экипажа фактически оказалось 101 человек. 5 человек при отходе судна из Петропавловска были сняты. Вопреки хорошей морской практике все спасательные средства, в том числе плоты ПСН-10, спускались с наветренного борта, подверженного действию волнения и прижимного ветра. В результате этого фалинь одного плота был оторван до полной посадки людей и с двумя членами экипажа унесен. Другой плот порван, зацепившись за кранец, и, будучи перегруженным, оказался полузатопленным. Пять человек из числа находившихся на нем упали за борт. Двое из них были вытащены из воды обратно на плот, а трое вплавь добрались до кранца, с которого в последующем были сняты теплоходом "Сула". Три человека из числа оставшихся на плоту, 2-й механик Прохоров Иван Степанович, механик завода Рыбицкий Виталий Адамович и боцман Гребцов Виктор Гаврилович, после пребывания в воде на поврежденном и полузатопленном плоту скончались". Примерно через 10 минут после того, как последний член экипажа был снят с борта БМРТ "Браслав", он затонул. После этого на "Суле" начали поднимать к себе тех, кто находился в шлюпках и плотах. Это заняло около полутора часов. В 10 часов 10 минут теплоход форсиро-ваным ходом последовал в порт Петропавловск-Камчатский. Трагедия БМРТ "Браслав" до сих пор вызывает споры специалистов. Почему стало возможным то роковое столкновение посреди чистого моря, когда, казалось, ничто не мешало разойтись двум судам? Экипажи этих судов и их капитаны дружно сваливали вину друг на друга, поэтому из объяснительных членов экипажей истины не получить. Например, старпом БМРТ "Браслав" Белов написал:

"Далее в процессе перехода в порт Петропавловск я беседовал с рулевым теплохода "Сула" Бацманом и в присутствии свидетелей матросов Рязанова и Зубкова задал несколько вопросов. "Куда вы следовали и каким курсом?" - "Мы шли на Чукотку курсом 74 градуса". - "Почему вы резко повернули влево?" - "Я перепутал команду `право на борт` и положил `лево на борт`, в результате чего теплоход `Сула` вошел своим штевнем перпендикулярно правому борту в районе рыбозавода". Со своей стороны, капитан теплохода "Сула" Муратов рассказывал членам комиссии по расследованию: "Возможно, "Браслав" в этот момент вильнул вправо". А далее он же отвечает на вопрос: "Проверяли ли вы правильность положения руля "право на борт"? - следующее: "Я глянул на аксиометр, руль был право на борт. Рулевой доложил: "Руль право на борт", в отношении курса ничего не докладывал". Далее он же утверждает, что некоторые члены экипажа БМРТ "Браслав" были пьяными. В частности, он говорил: "Лично я видел пьяного гидроакустика, даже видел, как люди, поднятые из шлюпки, доставали бутылки и пытались распивать на нашем втором трюме, водка была у них изъята, чтобы использовалась для растирания в период снятия людей с БМРТ". Однако члены экипажа БМРТ "Браслав" поясняли, что пили водку исключительно для того, чтобы согреться уже на борту теплохода "Сула", до этого же все были трезвыми. Как бы то ни было, первый в истории рыбацкой Камчатки большой морозильный траулер "Браслав" закончил свои дни на дне Тихого океана в районе мыса Шипунского. Что касается непосредственных виновников этой трагедии, то они были выявлены в процессе расследования уголовного дела и понесли строгое наказание. 28 сентября 1971 года начальник Океанрыбфлота Георгий Васильевич Мещеряков отбыл в Москву защищать диплом в институте имени Плеханова, где учился заочно на факультете планирования промышленного производства. Исполняющим обязанности начальника управления назначили первого заместителя Александра Ивановича Сергу. После окончания института Г. В. Мещеряков пошел на повышение, став заместителем начальника Камчатрыб-прома, а А. И. Серга 8 июля 1972 года назначен полноправным начальником УОР. Надо сказать что Океанрыбфлоту за годы его существования везло с первыми руководителями. Во-первых, за 40 лет их было только пять человек, включая нынешнего генерального директора Бориса Аркадьевича Сорокина, то есть сменяемость небольшая, а во-вторых, все они - личности и оставили яркий след как в истории своего предприятия, так и в истории Камчатки. Безусловной личностью был и Александр Иванович Серга, недаром в 1977 году он пошел выше, был утвержден генеральным директором Камчатрыбпрома, сменив на этом посту В. А. Бирюкова. Владимир Афанасьевич Бирюков, хорошо знавший этих людей, отзывается о них с большим уважением. "Они не только поставили в строй большой рыбацкий флот полуострова, но и создали обслуживающую структуру его работы, ремонтную базу, подняли эффективность самой работы флота по добыче рыбы в Мировом океане, а не только у берегов Камчатки, - говорит он. Первым заместителем у меня, когда я стал начальником Камчатрыбпрома, был известный в области и уважаемый на флоте Мещеряков Георгий Васильевич, Герой Социалистического Труда. Это известный промысловик, капитан-директор БМРТ, который в 1968 году стал первым начальником Океанрыбфлота, поставил его на ноги, затем уехал учиться, а вернувшись, был назначен моим заместителем. До середины 1970 годов рыбаки вели напряженную работу по выполнению главного показателя - добычи рыбы. Это было притчей во языцех - требование добычи рыбы чего бы это ни стоило. Куда вы эту рыбу денете - это ваш вопрос, но добыча была единственным и главным показателем работы предприятия. И все же к концу 1970-х годов положение стало меняться, главным вставал вопрос эффективности этой самой добычи рыбы. Эффективности и количества выпускаемой из нее пищевой продукции, консервов, рост товарности по стоимости рыбной продукции. Флот в те годы работал в различных районах Тихого океана. Начинал в Беринговом море на промысле сельди и минтая, затем переходил в Ванкуверо-Орегонский район, где ловил хека. В Охотоморской сельдяной экспедиции был задействован средний флот. В минтаевой - крупный флот, как и на хеке. Крупный флот работал на Гавайях на промысле пристипомы, оттуда переходил на промысел к Новой Зеландии, работал возле острова Кергелена. Одним словом, Тихий океан нами был освоен. Освоено было и Охотское море: крупный и средний флот работал там на минтае и сельди, промышленял возле Южных Курил, где начиналась, а позже стала основной сельдь иваси. На Средних Курилах ловили кальмара". Александр Иванович Серга достойно продолжил дело, начатое Г. В. Мещеряковым. Но время, как выше говорит В. А. Бирюков, было напряженным, хотя, по сути, легким оно не было никогда. Как раз в 1971 году значительные по площади акватории Ванкуверо-Орегонской зоны были закрыты для рыболовства, а это был один из основных промысловых районов Океанрыбфлота. Впервые прилюдно выступая в качестве исполняющего обязанности начальника УОР на очередной флотской профсоюзной конференции своего предприятия 2 ноября 1971 года, А. И. Серга говорил все, как есть: "Продолжающееся отставание нашего управления от выполнения собственной программы, от других флотов должно каждого из нас, каждого, кто болеет за честь своего судна, честь Океанрыбфлота, самым серьезным образом озадачить. Мы должны себе уяснить, в чем кроются эти причины, чтобы найти наиболее рациональные пути их преодоления, сделать все, что в наших силах и возможностях. У нас на флоте много замечательных специалистов, освоивших науку промысла во всех районах. Достаточно сказать, что в этот трудный в промысловом отношении год по количеству экипажей БМРТ, выполнивших свои годовые планы, мы не на последнем месте. Среди них экипаж БМРТ "Казалинск" (капитан-директор С. Н. Андреев), первым в Дальневосточном управлении перешагнувший стотысячный рубеж по добыче рыбы. Экипажи БМРТ "Приамурье" (капитан-директор В. А. Мищенко) и "Приозерск" (капитан-директор П. И. Яроцкий), первыми, еще 10 июля, завершившие выполнение своих годовых планов. Выполнили свои годовые планы БМРТ "Казатин" (капитан-директор И. К. Годованцев), "Ительмен" (И. В. Тихонов), "Штурман Елагин" (Г. Н. Авшаров), "Камышин" (А. И. Родюшкин), "Колывань" (Н. М. Павлюк). С особой благодарностью и теплотой мы отмечаем самоотверженный трудовой вклад этих экипажей в выполнение плана первого года IX пятилетки. Эти экипажи своим трудом завоевали право участвовать в X, юбилейном слете рыбаков Камчатки. Их делегаты будут представлять на этом слете 5-тысячный коллектив Океанрыбфлота". Да, коллектив предприятия из года в год увеличивался, быстро росло количество БМРТ (в 1971 году - 37 единиц, в 1972-м - уже 45), а вместе с ним росли задачи, все напряженнее становился труд. К тому же, как сказано выше, сужались районы промысла. Эти обстоятельства заставили (именно заставили) рыбаков обратить пристальное внимание на минтай, посмотреть на него как на пищевую рыбу. Нелегко давался этот взгляд, ведь до сих пор минтай шел исключительно на муку. И вдруг - в пищу. А с другой стороны, почему нет, ведь Япония, Корея и Китай давно ловят минтай как пищевую рыбу. К тому же это самая массовая донная рыба Охотского моря и западной части Берингова. Александр Иванович Серга буквально схватился тогда за минтай, как схватился и за новый промысловый район - у Новой Зеландии. Уже весной 1972 года туда был отправлен БМРТ "Александр Максудов" под руководством капитана-директора Григория Николаевича Холодена. Рыбаки провели поиски и вернулись с уверенностью, что район перспективный. Он был перспективным и в политическом смысле, так как государство Новая Зеландия практически не занималось океанской рыбалкой. В том же 1972 году в район Новой Зеландии отправилась промысловая экспедиция из нескольких судов. Район превзошел все ожидания. 26 января 1973 года на открывшемся очередном рыбацком слете Камчатки чествовали капитана Григория Холодена.

Пионеры в белых рубашечках с красными галстуками декламировали незатейливое, но очень торжественное приветствие удачливому рыбаку:

Настойчив Холоден Григорий,
Видать, Колумбом он рожден,
Он новое открывает море,
Как новый промысла район!

"Экипаж БМРТ "Александр Максудов" (капитан Г. Н. Холоден), осваивая практически не разведанный в промысловом смысле район лова у Новозеландских островов, обеспечил выполнение плана по добыче рыбы, - говорил в своем выступлении на слете начальник УОР А. И. Серга. - Этот район лова приобрел перспективное значение для Океанрыбфлота. Экипаж БМРТ "Кизир" (капитан И. В. Тихонов) при плане добычи 6100 тонн фактически выловил 7495 тонн рыбы. Взяв 22 ноября 1972 года дополнительные обязательства выловить в честь 50-летия Союза ССР тысячу тонн скумбрии, этот экипаж 15 декабря с честью с ним справился и выловил до конца года сверх обязательств 385 тонн ценного сырца. Экипаж БМРТ "Зарубино" (капитан В. И. Фадеев) выполнил план на 120 процентов...". Одним словом, новый район промысла сразу всем понравился, его начали активно осваивать. А о капитане Григории Холодене хорошо, в красках рассказал писатель Владимир Варно в очерке "Сага о капитанах". Нельзя удержаться, чтобы не привести обширную цитату. "Об океане капитан говорит, как о живом человеке. Замечено - не сейчас и не мною - что такое вот отношение к океану свойственно настоящим рыбакам, сроднившимся с морской стихией. Океан, помимо всего прочего, хорош еще и тем, что дает возможность проверить человека на верность. "Если ты уйдешь в море - ты меня не увидишь!" - услышал капитан далекий-далекий, словно с Луны, голос женщины, которая умело притворялась, что любит его, Гришку Холодена. Капитан выбрал море. Потом пришла другая женщина, настоящая. Она никогда не поставит капитана перед чудовищным, унижительным, совершенно невозможным выбором. Если сложить все его рейсы в один, то продолжительность его будет - ого, Григорий Николаевич, - семнадцать лет! При могучем торсе и широких плечах у него удивительно маленькие, изящные, я бы сказал, ладони. У морского волка, который скоро справит пятидесятилетний юбилей, руки мальчишка. И вот этими-то руками он вязал узлы, вертел штурвал, хватался за лом, когда приходилось окалываться. В 1956 году капитан принимал свой первый рыбацкий корабль - СРТ "Полярник". Он учился ловить рыбу, находить ее при любых условиях и брать побольше. Каждый из промысловых районов Григорий Николаевич знает, как, например, житель села знает свой приусадебный участок. В 1968 году Григорий Николаевич принял большой морозильный траулер "Александр Максудов". Я хочу, чтобы читатель прочувствовал вот такой достопримечательный факт. Этот траулер, сложным хозяйством которого чуть ли не восемь лет подряд руководил капитан Холоден, ни разу не пришел в порт, не выполнив плана. И не было ни одного года, чтобы он не взял, "на худой конец", сто тысяч центнеров рыбы или около этого. Между прочим, он любит повторять, что приятнее отдавать, чем брать. Старпомов я почти всех отдал, - говорит он. - Куда бы ты думал? В капитаны! За пятилетку - четверых. - И он начинает загибать пальцы: - Смирнова - раз. Попова - два. Мягко - три. Буженика - четыре. Между прочим, ему-то, Буженику, я и передал "Максудова". А мне новый пароход дают - "Мыс Ратманова". В марте 1972 года Григорий Николаевич Холоден участвовал в работе XV съезда профсоюзов СССР. Тогда от Камчатки было избрано семь делегатов съезда: Т. Ф. Иванова, А. Д. Обыденнова, М. А. Воронин, Г. Н. Холоден, К. И. Чернов, В. А. Саунин, В. Г. Поздняков. Все они заслужили этой чести своей работой. На XIII слете рыбацких предприятий Камчатки Григорий Николаевич Холоден получил звание "Знатный рыбак Камчатки". Это был 1975 год, Холодену исполнялось тогда 50 лет. Но свой юбилей он встретил в море. А на берегу ему посвящали стихи. В работе Холоден горяч!

Он знает вкус больших удач.

Полвека жизни за спиной,

А трудится - как молодой.

Впрочем, посвящали ему стихи и профессиональные поэты, например живущий ныне в Петербурге Петр Камчатый:

"Пахарь моря, - так сказал однажды

Про него знакомый капитан. -

Я на Алеутах был с ним дважды.

С ним пойдешь и знаешь - будет план".

Он знаком со штормом и туманом,

С каждой банкой, кажется, знаком.

И не зря его признали знатным -

Всей Камчатки "Знатным рыбаком".

Восемь лет Григорий Николаевич Холоден руководил БМРТ "Александр Максудов" с перерывами на очередные отпуска. Его последний промысел на этом траулере состоялся в 1975 году.

"Камчатская правда" тогда писала:

"Александр Максудов" тихо касается причала натруженным бортом. Разрывая маршем морозный воздух, вступает оркестр. Какой это прекрасный, истинно камчатский праздник - встреча рыбацкого судна. Кажется, весь город на причале. Взволнованные, радостные лица. И среди множества рыбаков отыскивают самые родные - своих жен, детей, друзей. Сейчас спустят трап - и круто переменится жизнь. По промысловой палубе, знавшей рыбу да трал, застучат женские каблучки, побегут дети. И будет митинг. Потому что экипаж "Александра Максудова" вернулся в родной порт победителем. Спускается по трапу Григорий Николаевич Холоден, капитан-директор большого траулера-морозильщика. Взметнул руку к козырьку, улыбнулся. То, о чем он будет сейчас докладывать руководителям Океанрыбфлота, Камчатрыбпрома, знает каждый рыбак "Александра Максудова". За год добыто 100 130 центнеров рыбы, 56 тысяч центнеров пищевой. Рейсовое задание перевыполнено, пятилетка завершена досрочно. Каждый член экипажа внес в победу свой вклад, свой энтузиазм, ум и сердце. Считается, что экипажу "А. Максудова" везет. Он всегда с рыбой, его всегда встречают, как победителя. Впрочем, опытные промысловики знают и то, что при одном везении 100-тысячный рубеж вылова не перешагнешь. Здесь требуется главное - умение ловить рыбу. - Мы волновались за вас, но и были уверены, что не подкачаете, - сказал на митинге начальник Океанрыбфлота А. И. Серга. - Нынешнему составу экипажа выпала честь взять свыше 100 тысяч центнеров рыбы. Начало этому положили все те, кто раньше работал на траулере. Но вы укрепили добрые традиции, добились победы. Грамотами Океанрыбфлота награждаются матрос-добытчик А. Х. Юсупов, машинист рыбомучной установки М. П. Платонов. Вызывают К. А. Семёнова, третьего штурмана. Но для него и на берегу продолжается работа - идет его вахта. Поднимается начальник Камчатрыбпрома В. А. Бирюков: - 27 декабря промысловики

Камчатки завершают социалистические обязательства. Сбылась наша давняя мечта. И вы знаете, какой ценой она далась. С трудностями ваш экипаж знаком. Преодолевать их всегда умел. Ваш вылов - один из самых весомых среди всех судов управления. Знаками "Ударник IX пятилетки" награждаются члены экипажа Л. Г. Васильев, Н. И. Архипов, А. М. Щербаков, К. Н. Угрецов и другие. "Александр Максutow" становится в капитальный ремонт. Рыбаки ступают на берег. Навстречу отдыху, родному дому, земным заботам. Но каждый из них знает, что через некоторое время снова потянет в море, к нелегкому ремеслу, избранному на всю жизнь". Но это был уже декабрь 1975 года, а к концу 1972 года Океанрыбфлот имел следующие БМРТ:

- проект 394: "Хинган", "Опала", "Николай Островский", "Узбекистан", "Куба", "Ительмен", "Восход", "Трудовые резервы", "XV съезд ВЛКСМ" (который через полгода, 14 июля 1973 года, перевернется и погибнет), "Борис Горинский" (который затонет в 1978 году), "Петр Овчинников", "Алексей Махалин", "Юность", "Штурман Елагин", "Илларион Рябиков", "Александр Максutow", "Иван Середа", "Пахача", "Камчатская правда", "Зарубино", "Союз-4", "Советские профсоюзы", "Камышин", "Кольвань", "Казалинск", "Казатин", "Кушка", "Кулунда", "Приамурье", "Приозерск";

- проект 394А: "Пауджа", "Кречет", "Ключевской", "Каргополь", "Кизир", "XV съезд профсоюзов", "Мыс Обручева", "Мыс Елагина";

- типа БМРТ-МР: "Лучегорск", "Математик", "Малки", "Хайрюзово", "Калитва", "Калар", "Тирасполь".

БМРТ "XV съезд ВЛКСМ" перевернулся, а затем утонул 14 июля 1973 года в результате столкновения с БМРТ "Находка", принадлежавшего Приморрыбпрому. На опрокинувшийся "XV съезд ВЛКСМ" тогда же совершил навал пришедший ему на помощь БМРТ "Опала", который, в свою очередь, тоже едва уцелел. Получилось это из-за того, что БМРТ "Опала" во время спасательной операции намотал себе на винт собственный, в спешке недодобраный и не закрепленный на палубе трал, отчего встал главный двигатель, судно понесло и ударило о плававший сверху днищем БМРТ "XV съезд ВЛКСМ". Получилась мощная пробоина в районе 19-го и 20-го шпангоутов ниже двойного дна. Произошло это у берегов Канады, поэтому на ремонт "Опалу" отбуксировали в порт Виктория. Жертв в результате этих происшествий не было, людей с БМРТ "XV съезд ВЛКСМ" спас БМРТ "Куба". Это лишний раз подтверждает то, что как бы ни был велик океан, а на промысловых участках кораблям тесно. Там нужен глаз да глаз, иначе может случиться беда. Впрочем, беда может случиться по любому поводу там, где люди ослабляют не только внимание, но и снижают свой профессионализм, пренебрегая техникой безопасности, как бы банально это ни звучало. И примеров тому много. Коль мы говорим о судьбах людских, связанных с морем, то надо вспомнить и судьбы неразвившиеся, судьбы людей, погибших в море. Первым смертельным несчастным случаем в Океанрыбфлоте была гибель матроса-обработчика Анатолия Михайловича Ваганова на БМРТ "Юность". Это случилось 3 мая 1968 года. Для переноски ящика с рыбой Ваганов взялся не за дно, как обычно, а за обвязку, которая лопнула. Матрос потерял равновесие и упал, выронив ящик. При падении он ударился затылком о комингс трюма и на месте скончался. 14 июля того же года на БМРТ "Узбекистан" погиб мастер добычи Бронислав Павлович Калныньш. При "выливке" рыбы из кутка трала лопнул капроновый гайтан. Рыба буквально хлынула на палубу. Калныньш непроизвольно бросился останавливать рыбу ногами, которая мощным потоком начала уходить через слип в море. Но поток оказался сильнее, опрокинул мастера, подхватил и сбросил по слипу в море. Он сразу утонул. У погибшего Б. П. Калныньша осталась молодая беременная жена, которая вскоре родила дочь и назвала в честь отца Брониславой. Вплоть до достижения девочкой 18-летнего возраста Океанрыбфлот выплачивал ей разницу между назначенной пенсией и заработком отца. Разница составляла 179 рублей. 12 декабря 1968 года на БМРТ "Куба" матрос добычи В. П. Григорьев при свежей погоде был сбит с ног тралом, куток которого сорвало волной со стопоров. Трал стал уходить через слип в море, зацепил Григорьева и увлек за собой. Матрос ухватился за стяжной конец, но был накрыт очередной волной, выпустил конец и утонул. В 1973 году на БМРТ "Илларион Рябиков" при вооружении очередного трала тралмастер Владимир Николаевич Дядов осматривал доску, не надев предохранительного пояса, не удержался, упал за борт и сразу утонул. 5 января 1974 года на БМРТ "Иван Середа" в момент выборки трала лопнула гаша джилсона, трал под своей тяжестью пошел в воду, сбив с ног тралового мастера Виктора Александровича Андреева. Мастер вместе с тралом ушел по слипу в море и утонул. 9 февраля 1974 года на БМРТ "Малки" также при выборке трала в свежую погоду сорвало тросовый стопор груза-углубителя. Соединительной скобой травмировало тралового мастера Юрия Степановича Капралова. Его срочно доставили в госпиталь японского порта Косимо, где он скончался. Конечно, самая опасная мужская работа - на палубе у добытчиков траловых вахт. Но несчастные случаи могут произойти где угодно. Так, капитан подменной команды Сергей Николаевич Андреев, тот самый, который руководил в Океанрыбфлоте строительной командой при доделке межрейсовой гостиницы на улице Набережной (сейчас это здание Сбербанка), просто исчез с борта БМРТ "Казалинск", который стоял на рейде в Авачинской губе. Комиссия пришла к заключению, что он упал за борт и утонул. Межрейсовая гостиница осталась ему как памятник. Об одном из банальных несчастных случаев в море рассказал Борис Аркадьевич Сорокин. Это было в ноябре 1977 года. Тогда он начинал молодым капитаном-директором на БМРТ "Мыс Силина", ловили они скумбрию у Южных Курил. К прачке пришла буфетчица, женщины заболтались, а в это время в стиральной машине поднялось давление пара, на манометр они, конечно же, внимания не обращали, и машина взорвалась. "Вырвавшаяся пароводяная смесь имела такое давление, что выброшенное из машины белье как будто гвоздями прибило к переборкам и размазало по трубопроводам, - рассказывал Б. А. Сорокин. - Когда я прибежал в прачечную, одна из женщин лежала внутри на полу, а вторая выбежала и сидела в коридоре, завывая от боли. Обе получили сильнейшие ожоги. Неподалеку стоял плавзавод, на нем находилась сильная медицинская группа, поэтому мы сразу пошли к нему. Медики пересели к нам, осмотрели пострадавших женщин, сделали все, что могли, и вынесли вердикт: им нужен берег, хорошая, стационарная медицинская помощь, так как площадь ожогов очень большая. Ближайший берег - бухта Крабовая на Шикотане. Но нашему типу судов не рекомендовано в нее заходить. Я связался с поселком Крабовозовским, чтобы выслали на рейд катер. Мне пообещали. Я пришел на рейд, встал, жду катер. А доктор постоянно теревит: "Быстрее, быстрее, они умирают". Катер не пришел. Что делать?" Вслед за молодым капитаном-директором Борисом Сорокиным попробуем задаться тем же вопросом: что в такой ситуации делать? С одной стороны - умирающие люди. С другой стороны - инструкция, запрещающая заходить в бухту Крабовую судам типа БМРТ. Катера с берега нет по каким-то веским причинам, как объяснили по радио из Крабовозовска. Время дорого. Что делать? И тогда капитан принимает решение заходить в бухту. "Погода была свежая, - продолжает рассказ Борис Аркадьевич. - Я несколько раз коснулся днищем грунта, как минимум в двух местах танки пробил. Но людей сдал и сразу же благополучно вышел из бухты. В экспедиции работали спасатели, нам на днище дублировки наложили, рейс мы нормально доработали". Пострадавших женщин срочно вывезли вертолетом из Крабовозовска на остров Сахалин. Одна из них там скончалась, не выдержало сердце. Вторая осталась живой. Но даже ради этой одной жизни риск капитана, конечно же, был оправдан. Оправдан перед Богом, людьми и собственной совестью. А вот руководство базы оправдать молодого капитана не спешило. Его еще в море хотели снимать с

должности, но дали доработать рейс. А на берегу его спасло от сурового наказания лишь непредвзятое, объективное расследование этого дела, инициированное Георгием Афанасьевичем Московским, который был уверен, что риск капитана был оправдан ради спасения жизни людей. Раз уж пошел печальный разговор о чрезвычайных ситуациях в море, надо рассказать и о гибели БМРТ "Борис Горинский", которая произошла 28 декабря 1978 года. Рассказ пойдет от лица капитана-директора "Бориса Горинского" Николая Михайловича Комиссарова. Рассказ был записан автором книги в июле 2007 года. Не любит Николай Михайлович вспоминать эту историю, но все же поведал за чашкой чая, разоткровенничался. "Работали мы в зоне Америки, ловили селедку и закатывали ее в шестикилограммовую пресервную банку, - рассказывал он. - Перегружаться пришли в бухту Павла в Беринговом море, где нас уже ждал рефрижератор Востокрыбхолодфлота "Пролив Лаперуза". Пришли мы вместе с БМРТ "Пахача", на котором был капитаном А. А. Крижановский. После того как перегрузились, стали выходить из бухты в море и застряли в тяжелых льдах. Был вечер, мы как раз только поужинали. Сообщаю по радио на "Пролив Лаперуза" о том, что застрял, вмержаю. Оттуда отвечают: "Будем вас обкалывать". Как позже выяснилось, на эту операцию они оставили в рубке только четвертого помощника, а капитан, старпом и стармех проводили в это время какое-то собрание, чуть ли не партийное. "Пролив Лаперуза" должен был прежде развернуться, а во льдах это и без того сложно сделать, а тут еще и наш БМРТ рядом. Вот он нас и врезал носом под прямым углом в переборку между машинным отделением и носовым трюмом. Все там разрушил. Любой судостроитель скажет: если затоплены два смежных отсека, то ты хоть что делай - корабль утонет. Я подбежал к борту, смотрю. А там пробоина размером примерно 4 на 5 метров. И такая дурная мысль появилась в голове: ба, да в нее машина моя войдет. Вернулся на мостик и послал старпома Тумиловича в носовой трюм, посмотреть, что там. Он быстро сходил, вернулся и говорит, что там все разрушено, быстро поступает вода. Что делать? Давать команду покинуть судно? А если еще можно побороться за его живучесть? Не дам команду - могу погубить экипаж... Что делать? Несколько секунд я колебался, а затем скомандовал по общесудовой связи: "Всему экипажу немедленно, я повторяю - немедленно покинуть судно! Судно тонет". Времени 18 часов 20 минут, мороз 28 градусов с ветром, кругом льды. Спустили парадный трап прямо на лед, штормтрап. Люди побежали из кают, начали спешно покидать БМРТ. Тут же, только я объявил водяную тревогу, затопило генераторы, свет погас. Вскоре судно наклонило, а минут через пять носом пошло на дно. Только водяной фейерверк в памяти остался... Спаслись все, слава богу. К нам как раз подбежал небольшой юркий пароходик и всех забрал. Потом мы перебрались на "Пролив Лаперуза". Я только на палубу поднялся, как ко мне подбегают капитан и доктор проверить насчет алкогольного опьянения. А меня трясет всего как в лихорадке. Когда я ванну принял, согрелся, меня сильнее трясти стало, нервы разыгрались, помполит и буфетчица меня держали. Я еще не знал, что все живы, переживал сильно. А тут еще пытаются, были у нас на борту пьяные или нет". По свидетельству очевидцев, от момента удара до гибели судна прошло 20 минут. Действительно, не дай капитан Комиссаров команду покинуть судно, люди могли остаться на нем навечно. Если бы он продолжал колебаться, то, когда затопило генераторы, объявить тревогу было бы уже невозможно. А так успели сойти на лед все. К моменту, когда "Борис Горинский" накренился, на нем уже никого не было. Глубина, на которой лежит БМРТ, составляет 39 метров. Да, в море было все, в том числе, увы, гибель людей и кораблей. Но трудовых и обыкновенных человеческих подвигов было все-таки больше. Вспоминая морские пути-дороги, старые рыбаки повторяют, что в Океанрыбфлоте была элита командного плавсостава Камчатки рыбацкой. Элита! Люди не стесняются это говорить и сегодня. И это действительно так. "Элита командного состава, штурманского состава, механической службы, - еще и еще раз повторяет, например, Евгений Николаевич Кабанов. - Потому что мы прекрасно отдавали себе отчет, уходя в Антарктиду или к Кергелену, что там можно надеяться только на себя и свой экипаж, на то, насколько ты теоретически и практически готов в отрыве от всего нормально отработать рейс. Насколько ты, капитан, готов доходить до всего своим умом, мудростью и смекалкой. Это была настоящая закалка плавсостава. Все другие флота к нам так и относились, не в обиду им сказано. Всегда было стремление у курсантов, у специалистов из других баз флотов попасть в Океанрыбфлот". Выступая на XIV слете передовиков рыбной промышленности и рыболовческих колхозов Камчатки 23 января 1976 года, начальник УОР Александр Иванович Серга говорил о людях своего предприятия: "Коллектив Океанрыбфлота значительно окреп, ему под силу решать серьезные производственные задачи, и он это доказывает на деле. Самое ценное у нас, наш золотой фонд - это люди. Это наши замечательные рыбаки. Благодаря их упорству и настойчивости, умению добиться поставленной цели, умножаются богатства народа. Этому способствует хорошо организованное внутрифлотское и внутрисудовое соревнование, широкий обмен передовым опытом, применение передовой техники и технологии производства. Примеры мастерства и трудолюбия показывают Герой Социалистического Труда старший мастер добычи Лисаков Михаил Иванович - Знатный рыбак Камчатки; капитан-директор БМРТ "Александр Максугов" Холоден Григорий Николаевич; старший механик БМРТ "Николай Островский" Иванов Александр Николаевич; первый помощник капитана БМРТ "Камчатская правда" Тараканов Ким Александрович, токарь Механчик Н. Г., электрик Терепенко А. П., боцман Катунин А. В., матрос Бакшеев М. И. За свой многолетний добросовестный труд капитан-директор БМРТ "Математик" Сотников Николай Владимирович избран делегатом XXV съезда нашей партии. Я назвал несколько экипажей и фамилий, но и здесь, в зале, и на промысле есть еще много замечательных тружеников, передовиков производства, ветеранов флота, которые своим трудом снискали почет и уважение" О своем экипаже рассказал капитан-директор БМРТ "Малки" А. Н. Теплюков:

"Нам приходится не только работать, но и жить вместе по пять месяцев. Судно - наш дом в это время. Огромную роль сыграла партийная организация и администрация судна, которые смогли создать нормальный и деловой микроклимат на судне. Большое значение имеет развертывание рационализаторской работы. Для думающего специалиста на судне есть широкие возможности для работы в этом направлении и большие резервы. В этом рейсе старший тралмастер Язеп Францевич Пудульс, используя имеющиеся на судне ассортименты дели, укрепил куток и вместо плановых 12,5 тысячи центнеров рыбы мы брали по 40 тысяч на один куток. А траловые вахты использовали время, которое было бы необходимо для вооружения новых кутков, для работы в заводе на выпуске дополнительных тонн балычка. Сэкономлены дорогостоящие кутки. Положительно сказалось на закреплении рыбаков за судном создание морской подменной команды. Опыт применения этой команды сейчас впервые опробуется на нашем судне. После длительного рейса хорошо отдохнуть, не испытывая обычных забот от пребывания судна в порту, от текущих дел. Экипаж доволен и уверен, что эффективность нашей работы после такого отдыха значительно возрастет. Сейчас судно, возглавляемое опытным капитаном подменной команды тов. Дабиным, находится на промысле и, уверен, достойно завершит наши социалистические обязательства к XXV съезду партии". Н. М. Комиссаров и сейчас говорит:

"Если бы сегодня меня спросили, эту же работу я возьму, я бы, не задумываясь, ответил, что возьму. Скиньте мне мои годы, и я бы опять пошел по своей морской профессии. Это не громкие слова, так в душе".

Глава 3. Петропавловская база океанического рыболовства (БОР)

1 января 1977 года Камчатское управление рыбной промышленности Камчатрыбпром было преобразовано в производственное объединение Камчатрыбпром. В состав объединения вошли три базы флотов, два судоремонтных предприятия, рыбный порт со складской территорией и причалами, 12 береговых рыбокомбинатов и рыбозаводов, развитая сеть жилищного фонда со школами, с больницами, Домами культуры, детскими садами. В объединении работало 34 тысячи человек. Океанрыбфлот официально стал именоваться Петропавловской базой океанического рыболовства - БОР. Начальником базы был назначен Валерий Викторович Топчий. В составе флота базы находилось 54 единицы БМРТ. Сразу же после создания базы началась активная работа по сокращению сроков пребывания экипажей судов в море. Не судов, а именно экипажей, а суда, наоборот, должны были по максимуму сокращать стоянки в порту, в том числе на ремонте. Для реализации этой программы были разработаны специальные мероприятия. Главное из них - создание подменных экипажей и разработка жестких графиков ремонта. Кроме того, планировалось приобрести для базы собственную плавучую мастерскую, коллектив которой мог бы в короткие сроки проводить текущий и мелкий ремонт судов. Долгое пребывание в море сказывалось на физическом и психическом здоровье людей, неуклонно росло число серьезных заболеваний, рос производственный травматизм, увеличивалась текучесть кадров. И корабли, подолгу остававшиеся в море без серьезного ремонта, быстро изнашивались, требовали гораздо больших затрат на дальнейшие капитальные ремонты. Именно поэтому Камчатрыбпром еще в 1976 году своим приказом 343 от 8 декабря 1976 года обращал внимание руководства баз на реорганизацию графика работы в промысловых экспедициях и графика ремонтов. В своем приказе по этому поводу начальник БОР В. В. Топчий писал:

"1. При составлении ежемесячных графиков отрыва судов с промысла строго выполнять приказ Минрыбхоза 195 о сроках пребывания судозкипажей в море. 2. В случаях, когда срок постановки в ремонт согласно плана-графика наступает раньше предельного срока пребывания судозкипажа в море, судно должно быть отозвано в порт своевременно с учетом перехода, подготовки и предъявлено судоремонтному предприятию в срок, установленный планом-графиком на ремонт. 3. Установить, что если при работе судна на спаренном рейсе пассажирский транспорт может доставить возвращающийся экипаж с промысла в порт с задержкой хотя бы на одни сутки, в этом случае БМРТ должен своевременно отзываться в порт, а от пассажирского транспорта следует отказаться". Вот так - ни больше, ни меньше. "Почему большие траулеры теряют время в порту?" - задавалась вопросом газета "Камчатская правда", корреспонденты которой хорошо знали жизнь и проблемы рыбацких предприятий. "После ремонта судно не сразу уходит на промысел, - писала газета 5 июня 1977 года. - Необходимо время для того, чтобы подготовить его к работе в море, или, как говорят специалисты, для ввода в эксплуатацию. На это по норме отводится четверо суток. Не всегда укладываются в эти сроки, но за шесть-восемь суток большие морозильные траулеры Океанрыбфлота обычно успевают запастись всем необходимым для работы на промысле. Но в нынешнем году в Океанрыбфлоте время, затрачиваемое на ввод судов в эксплуатацию, резко увеличилось. Так, БМРТ "Математик" вышел из ремонта 3 мая и лишь 1 июня отправился в рейс. Ровно месяц ушло на подготовку к отходу у экипажа БМРТ "Узбекистан". До сих пор на рейде стоит БМРТ "Зарубино", ремонт которого закончился 13 мая. Стоит у причала "Хайрюзово", ремонт которого закончился 19 мая. Чтобы выяснить причины задержек, давайте заглянем в вахтенный журнал, например, БМРТ "Камчатская правда" и узнаем, на что ушли те 38 суток, в течение которых экипаж готовился к промыслу. Итак, 18 апреля траулер вышел из ремонта. В течение трех суток принимал дизельное масло, гофтару, топливо, аммиак, затем сутки ожидал получения снабжения. Не дождался, пошел предъявляться Регистру, затем вновь трое суток ожидал снабженцев. Дождался и с 25 апреля до 4 мая стоял под погрузкой. Затем трое суток проводили газовую дератизацию. И вновь - сутки напрасного ожидания погрузки снабжения, после чего - бункеровка и ожидание на рейде погрузки снабжения. Наконец с 10 по 14 мая снова судно встало под погрузку, но опять все загрузить не успели, траулер ушел на девиацию и снова простоял на рейде двое суток в ожидании погрузки. Затем - долгожданная погрузка. И вновь с 17 по 23 мая судно находится на рейде в ожидании, потому что и на этот раз всего снабженцы завезти не сумели. Наконец 25 мая погрузка закончена, началась обработка тревог, оформление отхода. Вместо шести-восьми суток экипаж траулера затратил на подготовку к выходу 38 суток. Потеряно больше месяца промыслового времени. Иными словами, потеряно рыбы в пределах тысячи тонн. У читателя, наверное, рябит в глазах от слов "ожидание" и "погрузка" - так часто они повторяются в тексте. А каково же было экипажу, который в общей сложности из 38 суток 10 отдал на ожидание снабженцев и 17 на то, чтобы загрузить все необходимое на борт, в то время как обычно это делалось за 2-3 суток. Картина эта стала в последнее время в Океанрыбфлоте типичной. В начале года в связи с организацией объединения в системе снабжения судов произошли изменения: при "Камчатрыбпроме" появилось управление материально-технического снабжения. Если раньше между судовыми специалистами и складом была лишь одна, и при этом "своя" инстанция - отдел снабжения управления, то теперь количество инстанций возросло. И были они уже не "своими", а общими - для судов всех баз "Камчатрыбпрома". Учитывая это, вновь организованному управлению материально-технического снабжения ввели для начала коэффициент "новизны" - дали на комплектацию грузов 10 суток (в принципе, срок немалый). Но никак не хватает этих десяти суток. Более того, нередко со складов УМТС завозят на суда совсем не то, о чем просят в заявках рыбаки. Так, на БМРТ "Зарубино" привезли лопасти для винта от... среднего траулера, на "Хайрюзово" - дефицитный порошок для множительной электрографической машины, которой на траулере и в помине нет. Нередко фактура не соответствует тому, что действительно находится в ящиках. Короче говоря, к неоперативности добавляется еще и неразбериха. В чем же дело? Слышал я мнения, будто вся беда в том, что у службы доставки грузов на борт нет в порту своего хранилища. И приходится выдерживать судно у причала все время, которое необходимо для того, чтобы объездить 24 склада УМТС и подвезти грузы в порт. А если бы имелся такой склад в порту, можно было бы постепенно накапливать грузы в нем, и не было бы надобности сутками держать судно у причала. Перегрузить все необходимое с портового склада на борт - дело нескольких часов. Действительно, такое хранилище, в котором можно было бы комплектовать грузы, службе бортового снабжения необходимо. Благодаря этому выигрыш во времени был бы немалый. Но, по словам заместителя начальника "Камчатрыбпрома" Ю. Е. Соколова, главная причина задержки снабжения все-таки - не лимит складского хозяйства. Корень всех неурядиц в том, что в базе Океанрыбфлота неправильно поняли задачу созданного УМТС, решив, что отныне это управление берет на себя все функции, связанные со снабжением судов, и что с базы снимается ответственность за эти операции. Такое самоустранение главным образом и привело к печальным фактам, о которых говорилось выше. УМТС "Камчатрыбпрома" не в состоянии дойти до каждого судна, потому что их - многие десятки. Это должны делать работники снабжения баз. В их функции входит контроль поступления и выполнения заявок по каждому судну. Видимо, при новой системе необходимо, чтобы каждое судно курировал работник отдела снабжения, за каждым судном был закреплен специалист-снабженец, который увязывал бы все

вопросы во всех инстанциях. Тогда, наверное, появилась бы оперативность, меньше бы стало накладок. Конечно, для того чтобы таким образом закреплять кураторов, нужно расширить отдел снабжения. В Базе тралового флота так и сделали, сейчас там 11 работников, потому и проблем нет таких, как в Океанрыбфлоте, где в отделе снабжения три человека. Лишь сейчас, после простоя в порту "Узбекистана", "Зарубино", "Камчатской правды", "Математика" и других судов, ошибку исправляют, добавляют в отдел снабжения еще 8 работников. Хотя, как сказал Ю. Е. Соколов, это делается не благодаря расширению штата, а за счет внутренних перестановок. А ведь база могла и раньше проявить такую инициативу. Несколько дней назад в "Камчатрыбпроме" состоялось совещание, на котором была разработана инструкция по организации портового снабжения судов. Несомненно, это упорядочит отношения между УМТС, флотами и рыбным портом. В ближайшие дни в распоряжение службы бортового снабжения рыбного порта будет передан склад, в котором можно будет комплектовать грузы. Все это, несомненно, многие проблемы решит. Но время, которое можно было использовать для работы на промысле, потеряно безвозвратно. Сейчас в Океанрыбфлоте решили форсировать события и бросились в другую крайность - стали "выталкивать" из порта, отправлять в район промысла суда независимо от того, успели они получить снабжение полностью или нет, - лишь бы побыстрее. Так, 31 мая в 3 часа дня с рейда снялся БМРТ "Малки", а через час к причалу подошла машина с грузом, предназначенным экипажу этого траулера. На 1 июня был назначен отход БМРТ "Трудовые резервы", я был на судне за сутки до этого срока, там еще не было очень многого для нормальной работы на промысле. Кстати, судно все еще стоит в порту. Не полностью снаряженными идут в район промысла БМРТ "Хайрюзово", "Пахачи", "Мыс Ратманова". Руководители базы уверяют, что все остальное - то, чего недостает (продукты, запчасти, снаряжение и т. д.), дошлют, отправят с первой оказией. Подобная практика не в новизну. Но известно, чем она оборачивается, - теми же простоями, теми же потерями промыслового времени, только не в порту, а в море. Своевременное снабжение экипажей больших траулеров при подготовке на промысел - сейчас одна из наиболее острых проблем Океанрыбфлота и УМТС "Камчатрыбпрома". И проблему эту необходимо решить". Действительно, согласно приказу по Базе океанического рыболовства, подписанному еще 24 февраля 1977 года, должны были отправляться на промысел в район Новой Зеландии с заменой экипажей в районе промысла БАТМ "Зарубино", "Советские профсоюзы" и "Пауджа", в Антарктиду - БМРТ "Кольвань". Все они вышли из порта позже намеченных сроков. Кстати, готовившийся в экспедицию к Новой Зеландии БМРТ "Пауджа" в предыдущем рейсе, из которого вернулся в январе 1977 года, ловил лемонему и минтая. Руководил судном капитан-директор Борис Аркадьевич Сорокин. Судно выполнило план по добыче рыбы на 133,7 процента, по выпуску продукции - на 102 процента, а план по выпуску спинки минтая был перевыполнен экипажем "Пауджи" в 3,7 раза. План составлял 4125 центнеров, было выпущено - 15 158 центнеров. Это был рекорд. Что касается закрепления специалистов-снабженцев за конкретными судами, то это окончательно сделали в Океанрыбфлоте в августе 1977 года. В отделе снабжения выделили для этого пять инженеров и за каждым закрепили по 11 судов. Это были следующие инженеры снабжения: И. И. Ерилов, В. Д. Кудряшов, А. Ф. Жажигаева, В. В. Видлога и В. Н. Бушман. Согласно приказу о закреплении, каждый инженер должен был не позднее чем за пять суток до постановки судна под обработку службой бортового снабжения (СБС) УМТС провести непосредственно на судне документальную проверку с подотчетными лицами в присутствии капитана-директора и старпома оформленного к погрузке снабжения. "Довести до сведения подотчетников, что выписано и в каких количествах, какой предмет снабжения заменен на идентичный, что будет доставлено по мере поступления на склады УМТС до отхода судна в море при поступлении на склады. Присутствовать при завозе снабжения СБС. Нести персональную ответственность за своевременность проведения и качество вышеуказанной работы. Заместителю начальника службы эксплуатации флота по снабжению тов. Броцкому Ф. Б. при выходе судна в рейс с незакрытыми отдельными позициями по снабжению (в связи с отсутствием его на складах) не позднее чем через двое суток направлять перечень этого снабжения начальнику УМТС Камчатрыбпрома и контролировать его своевременную досылку на попутных судах. Подготовить список расходного инвентаря, выдаваемого только на один рейс, для возможности комплектовать его на складах УМТС согласно норм заблаговременно, до поступления заявок. Сдавать заявки в УМТС Камчатрыбпрома не раньше и не позднее чем за 20-25 суток до постановки судна под обработку СБС, для чего согласовывать совместно с ММС сроки фактического выхода судна из ремонта". В составе любого флота, любой базы есть экипажи, которые из года в год, с честью выполняя свои задания, являются надежной опорой в экономической деятельности предприятия. К числу таких передовых коллективов в Океанрыбфлоте можно было смело относить экипаж БММРТ "Тирасполь"¹. Стабильность работы БММРТ "Тирасполь" была завидная. Задания IX пятилетки по добыче рыбы он выполнил на 102,3 процента. Удачно был закончен первый год X пятилетки. Успешно складывалась работа экипажа и в 1977 году. Уже на 31 марта рыбы было добыто 5451 тонна при квартальном плане 3652 тонны. Основным фактором столь эффективной работы была умелая организация промысла, целеустремленные усилия руководства, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций по воспитанию у рыбаков и обработчиков высокой ответственности за конечный результат своего труда. И очень многое в успешном окончании рейсов зависит от того микроклимата, в котором трудится каждый член экипажа, от создания на судне таких условий труда и быта, при которых полностью раскрывались бы творческие возможности каждой личности. Об одном из рейсов на БММРТ "Тирасполь" рассказала судовой врач Е. Ключкова: "В наше время уже никто не оспаривает огромного значения медицинской профилактики. А вот роль общественности в этом важном деле оценивают не все, особенно в условиях работы в море. Наш рейс проходит в сложных климатических условиях Берингоморской экспедиции: холодно, пасмурно, часто штормит. В экипаже много молодежи, еще малоопытной, хоть и имеющей некоторые знания о работе в море. Но практических навыков у ребят маловато. Как говорится, до пуда соли еще далеко. Поэтому то оденется кто-нибудь не по погоде, то не перевяжет царапину на руке. И что греха таить, первые две-три недели были на судне больные. Это очень осложняло работу коллектива: у нас нет дублеров. Но экипаж - это единый организм, где каждый задан целью - во что бы то ни стало выполнить ту работу, ради которой он здесь, в море. И дело вышедшего из строя молча берут на себя другие, остальные члены вахты. По закону моря. План-то общий, цель - едина. Вот тут-то на помощь рыбакам и должна прийти профилактика заболеваний. Вести эту работу необходимо настойчиво и кропотливо, потому что далеко не сразу каждый ей поддается. На нашем судне еще при переходе к месту промысла началась санитарно-просветительская работа. Был проведен цикл бесед на актуальные медицинские темы: о профилактике простудных и гнойничковых заболеваний, о личной, общественной и промышленной гигиене, о том, как избежать кишечных инфекций, и о роли хлорного режима. Особое внимание уделялось профилактике производственного травматизма. К каждому занятию приурочивался "Уголок здоровья". Обычно в Красном уголке размещались брошюры, листовки, санитарные бюллетени, красочные плакаты. И непременно выпускалась медицинская стенная газета. Добрым словом хочется вспомнить председателя обкома Красного Креста В. Н. Мошкину и главного врача Дома санитарного просвещения М. К. Дудину. Если к ним придешь, то не уйдешь с пустыми руками, всегда подберут хорошую литературу, разные пособия, которые так нужны в рейсе. Старший

помощник капитана Н. Н. Елецкий любит порядок и немедленно реагирует на все замечания врача - санитарное нарушение быстро устраняется. Обслуживающий персонал дисциплинирован, работает хорошо. На судне благоприятный, доброжелательный психологический климат. Незаметно, без шума и лишних слов его создает первый помощник капитана Леонид Семенович Зуйко. Он всегда посоветует, поддержит. Сейчас у нас широко развернулась пропаганда донорства. Комсомольцы, молодежь первыми отозвались, список растет. В этом большая заслуга Леонида Семеновича". Кстати, о комсомольцах и молодежи. Многие экипажи судов соревновались за право называться комсомольско-молодежными. Так, в 1977 году в Океанрыбфлоте таких экипажей было 30. Перечислим их согласно приказу по Базе океанического рыболовства 159 от 11 марта 1977 года:

1. БМРТ "Николай Островский", капитан-директор М. Е. Шептухин, комсорг Риммер.
2. "Александр Максудов", капитан-директор Т. Н. Дабин, комсорг Г. П. Будников.
3. "Алексей Махалин", капитан-директор Н. В. Острецов, комсорг И. Ф. Сетраков.
4. "Советские профсоюзы", капитан-директор Н. М. Комиссаров, комсорг Гончаренко.
5. "Камышин", капитан-директор А. И. Ферёбков, комсорг А. Н. Радченко.
6. "Куба", капитан-директор В. А. Сусский, комсорг Шевченко.
7. "Камчатская правда", капитан-директор В. В. Савицкий, комсорг В. К. Дружихин.
8. "Ительмен", капитан-директор А. Ф. Портнов, комсорг А. Я. Самсонов.
9. "Союз-4", капитан-директор В. В. Конюшков, комсорг А. Н. Шевцов.
10. "Юность", капитан-директор В. Г. Ерёмченко, комсорг С. П. Сосуновский.
11. "Колывань", капитан-директор П. П. Ткаченко, комсорг Вилков.
12. "Петр Овчинников", капитан-директор С. С. Стефанишин, комсорг А. П. Гулько.
13. "Кизир", капитан-директор В. М. Буженик, комсорг Смирнов.
14. "Казалинск", капитан-директор О. А. Буслаев, комсорг Л. И. Тимошенко.
15. "Штурман Елагин", капитан-директор А. И. Внуков, комсорг Паталах.
16. "Илларион Рябиков", капитан-директор А. А. Крижановский, комсорг Е. Н. Кабанов.
17. "Казатин", капитан-директор В. Т. Егоров, комсорг А. И. Пересыпкин.
18. "Борис Горинский", капитан-директор В. И. Фадеев, комсорг А. В. Брановицкий.
19. "Мыс Осипова", капитан-директор В. М. Нечухаев, комсорг В. М. Беляев.
20. "Мыс Обручева", капитан-директор И. В. Тихонов, комсорг В. Э. Дудник.
21. "Математик", капитан-директор Н. В. Сотников, комсорг Р. Насыбулин.
22. "Калитва", капитан-директор Ю. И. Шуваев, комсорг Н. С. Горбунов.
23. "Хайрюзово", капитан-директор В. Н. Побокков, комсорг А. Н. Трофимычев.
24. "Малки", капитан-директор В. Х. Степанов, комсорг А. М. Мамин.
25. "Мыс Мальцева", капитан-директор Н. М. Шевчук, комсорг А. Чучиев.
26. "Тирасполь", капитан-директор А. И. Шокола, комсорг А. В. Пилипенко.
27. "Мыс Орехова", капитан-директор А. Н. Половой, комсорг Ю. Дресвянников.
28. "Мыс Елагина", капитан-директор С. Я. Чернат, комсорг Ю. Г. Бережнов.
29. "Мыс Курильский", капитан-директор А. И. Родюшкин, комсорг Шилкин.
30. "Мыс Ратманова", капитан-директор В. И. Петров, комсорг Белозебенко.

У комсоргов таких экипажей было несколько привилегированное положение, какую бы должность они ни занимали: наказывать, а также перемещать их с судна на судно можно было лишь по согласованию с комитетом комсомола базы, а то и горкома и даже обкома ВЛКСМ.

О жизни отдельных экипажей можно и сегодня прочесть в камчатских газетах "За высокие уловы" (с 1979 года - "Рыбак Камчатки"), "Камчатская правда" и "Камчатский комсомолец". В те годы в газетах работала большая когорта сильных журналистов, писавших о море. Они ходили с рыбаками на промысел, а затем писали и публиковали интересные репортажи и очерки. Писали газетные заметки и сами рыбаки.

Иду с тралом

Как и в прошлые годы, отряд больших морозильных траулеров вышел осенью в район Южных Курил на промысел скумбрии. Но скумбрия, небольшая серебристая рыбка, которую еще два-три года назад рыбаки черпали без всяких ухищрений - были бы сильный двигатель да мощная лебедка, в этот раз оказалась просто неуловимой. Сколько миль набежит траулер, сколько нервов потратят судовые специалисты, чтобы сделать мало-мальски удачное траление! Если экипаж поднял за четыре траления 20-30 тонн рыбы, значит, день прожит не зря. А в сводках частенько встречаются и такие результаты: шесть тралений - две тонны, два траления - по нолям.

Руководство Базы океанического рыболовства нашло правильный выход: экспедиция была разделена на два отряда, и суда попеременно работают то на скумбрии, то на минтае. И хотя расстояние между отрядами составляет 500-600 миль, а работать, то и дело переключаясь с одной породы на другую, нелегко, рыбаки прикладывают максимум усилий для того, чтобы выполнить свои рейсовые задания и обязательства юбилейного года ² Хороший трудовой пример показывают экипажи траулеров "Мыс Орехова", на счету которого 5140 тонн добытой рыбы, "Колывань" - 5107 тонн, "Советские профсоюзы" - 3757 тонн и другие. Сейчас рыбаки экспедиции встали на предмайскую ударную трудовую вахту. Они стремятся неуклонно увеличивать добычу сырца, выпускать из него высококачественную пищевую продукцию.

Олег Груздев. "Камчатская правда", 12 апреля 1977 года.

В счет обязательств

Уходя в январе на промысел, экипаж БМРТ "Мыс Курильский", возглавляемый коммунистом А. И. Родюшкиным, получил план-задание добыть и обработать 3567 тонн рыбы. В дело рыбаки включились сразу. Несмотря на крайне неблагоприятную промысловую обстановку, сложившуюся тогда в Южно-Курильской экспедиции, цифра в графе вылова росла. Экипаж траулера, основной костяк которого шел в совместный рейс уже третий раз, приложил максимум усилий, чтобы как можно быстрее войти в рабочий ритм.

Вчера рыбаки подняли последний центнер, закрывший полугодовой план. Сегодня, встречая Первомай, они продолжают ударную трудовую вахту юбилейного года Советской власти. С сегодняшнего дня рыба, добытая рыбацким коллективом "Мыса Курильского", идет уже в счет обязательств.

Олег Груздев. "Камчатская правда", 1 мая 1977 года.

В южных широтах - осень

(Борт БМРТ "Юность", по радио)

Стоит конец апреля, но жестокие циклоны "ревуших сороковых", которые рождаются в тропиках, зловещим хороводом кружатся в районе промысла, частенько заставляя нас прекращать добычу и ложиться носом на волну. Все ближе чувствуется студеное дыхание Южного полюса - на карте через наши изобаты проходит граница айсбергов.

Промысловая обстановка позволяет делать эффективные траления круглосуточно. Заловившись, стараемся лечь в дрейф, чтобы сэкономить топливо в то время, пока обрабатывается улов. В апрельские дни мы давали по две-три нормы ценной пищевой продукции. 22 апреля, в день рождения В. И. Ленина, добыли 42 тонны сырца и выпустили товарной продукции на 27 тысяч рублей.

В предмайском соревновании особых успехов добились вахты старшего помощника капитана А. А. Щербины, третьего механика В. А. Сийко, тралмастера В. Х. Шурухина, мастера обработки П. М. Чижова. В числе передовых производственников, на которых равняется экипаж, хочется назвать рулевого В. В. Романенкова, матросов-добытчиков И. И. Лукоянчева, А. П. Балабанова, электрика В. Ф. Абдулина, моториста М. П. Толочко, обработчиков Ю. А. Тожкова, А. Г. Берсенёва, А. С. Самоха. Много теплых слов можно сказать о гидроакустике И. Н. Козичине.

Много бессонных ночей провел старший тралмастер Д. М. Подгородецкий, прежде чем добился безукоризненной работы трала. Тралвахта в своих обязательствах записала: "Рейсовое задание по добыче выполнить досрочно к Дню рыбака". И все мы уверены, что слово добытчики сдержат. Большую работу по организации труда в заводе проводит помощник капитана по производству коммунист М. Н. Брюханов. Он знает все тонкости работы технолога, знает и понимает душу матроса. Михаил Николаевич сумел сплотить обработчиков в дружный трудовой коллектив. Вопросы качества для Брюханова - важнейшие. Работая на БМРТ "Хайрюзово", он вывел его в число судов, сдающих продукцию без сортифирования. И на "Юности" он внедряет схему бездефектного производства, передовые методы труда. Перед вахтой, после вахты часто видишь его беседующим с рыбаками о требованиях ГОСТ, о том, как на флоте выполняются решения XXV съезда КПСС. Труд машинной команды вроде не выделяется. Но бесперебойная работа механизмов, главного двигателя достигается отличным знанием своего заведования механиками, своевременными профилактическими осмотрами, умелым руководством старшего механика коммуниста В. А. Кузьмина. Последний ремонт холодильника, главного двигателя и рефрижераторной установки, проведенный за короткое время в районе промысла, еще раз доказал умение и опыт специалистов судна.

В эти дни экипаж БМРТ "Юность" трудится с большим энтузиазмом, соревнуясь за достойную встречу 60-летия Великого Октября. Рыбаки сердечно поздравляют трудовую Камчатку с Первомаем и заверяют, что слово свое сдержат.

А. Дранкин, первый помощник капитана БМРТ "Юность". "Камчатская правда", 1 мая 1977 года.

"Мыс Ратманова" - в передовых

Этот рейс для рыбаков большого морозильного траулера "Мыс Ратманова" был трудным. Несколько раз по разным причинам менялись районы промысла, объекты лова - приходилось добывать и минтай, и лемонему, и скумбрию. Особенно "неуловистым" оказался район Южных Курил, где большие морозильные траулеры ведут промысел скумбрии. В камчатской группе экипаж БМРТ "Мыс Ратманова" был среди лучших. Он уступил в феврале и марте лишь сопернику в соревновании - экипажу БМРТ "Мыс Мальцева".

Добыв около четырех тысяч тонн рыбы разных пород, экипаж, руководимый молодым капитаном-директором В. И. Петровым, успешно справился с рейсовым заданием. Товарной продукции выработано более чем на миллион рублей.

Станислав Колган. "Камчатская правда", 13 мая 1977 года.

Хозяин палубы

Над Южными Курилами дуют теплые ветры. Порыжевшие борта траулеров лижет подогретая "парным" течением Курсио океанская волна. Разве сравнишь здешнюю погоду с той, что без передышки беснуется в зимнем Беринговом море! Но рыбацкий хлеб везде одинаков. Поиск, траление. Починка трала, ремонт механизмов. Поиск, траление. Смена вахт, душ... Влажная от соленого пота тельняшка подсыхает, пока хозяин спит, обняв тощую судовую подушку.

Работа в море не из легких. Для молодого парня хоть на палубе, хоть в заводе всегда найдется возможность хорошенько размять свои мышцы, похвалиться своей сноровкой и удалью. Посмотришь со стороны на работу тралвахты и диву даешься: как легко, даже красиво ребята управляют с тяжеленными, от палубы не оторвешь, стальными гаками, стопорами, кусками дели. Этот профессиональный артистизм достижим для всех не сразу. Не в один год постиг сложную рыбацкую науку и комсомолец Владимир Андрусик. Уроженец Камчатки, он после школы сразу выбрал свою дорогу - море. Окончив в мае 1974 года Петропавловский рыбопромышленный техникум, Володя с дипломом техника-механика пришел на суда Базы океанического рыболовства. В первый рейс на БМРТ "Советские профсоюзы" пошел дублером, затем начал работать самостоятельно. Твердо встать на ноги, почувствовать себя хозяином промысловой палубы молодому специалисту помогли и его первый наставник М. В. Жирноклеев, и особенно Валентин Николаевич Кашенко - превосходный специалист и щедрой души человек. Этот промысловый рейс в Южно-Курильскую экспедицию - пятый в рыбацкой биографии тралмастера Андрусика. "Николаевский корабель" - новый траулер на базе, и оборудование на нем стоит самое современное, многим из экипажа незнакомое. В частности, траление по новой системе из всей палубной команды было знакомо только Владимиру. Своим опытом делился не скупясь, с удовольствием. В траловой вахте - пять человек. Сам - шестой. Вахта - восемь через восемь. Работы, особенно когда порвется трал, невпроворот. Бывает ой как тяжело. Но молодой тралмастер за своими служебными обязанностями не забывает и об общественных поручениях: оформляет судовую стенгазету, проводит политинформации. Добыть 8050 тонн рыбы и выпустить высококачественной продукции почти на три миллиона рублей - такое обязательство принял экипаж "Николаевского корабеля", заступив на трудовую вахту юбилейного года Великого Октября. Несмотря на неблагоприятную промысловую обстановку, рыбаки работают по-ударному. На их счету 4085 тонн выловленной и обработанной рыбы. Добрая половина этого улова добыта траловой вахтой сменного мастера Владимира Андрусика.

Олег Груздев. "Камчатская правда", 18 мая 1977 года.

Море - дом родной

Среди недавно награжденных рыбаков есть Родион Сергеевич Матюхин, электрик с БМРТ "Мыс Мальцева". Недавно его труд отмечен медалью "За трудовое отличие". Помню нашу первую встречу. БМРТ "Мыс Мальцева" только пришел в район промысла. В это время никому нет дела до корреспондента, всеми поступками движет одна мысль: "Скорее опробовать механизмы в работе и начать промысел". Что может быть интересней, чем видеть человека в работе. Здесь он раскрыт весь, и не надо смотреть в его послужной список, работа - лучший документ для познания человека. Первое пробное траление - волнующий момент для всей команды. Посмотреть на первый трал приходят все свободные от вахты. И вот он на палубе. Первая рыба, первое испытание людей, а также машин и механизмов. Первый дефект после ремонта обнаружился в моторе траловой лебедки. По обе стороны от него, будто доктора над больным, хлопотали два электрика. Они действительно походили на докторов, только что халатов белых не было, да руки были не в перчатках, а в машинном масле. Чуткие пальцы ощупывали основные узлы мотора, сноровисто пользовались инструментом - врачевали мотор. И разговаривали они с мотором, как с больным: "Ну-ка, посмотрим, что у тебя здесь. Та-а-к, интересно..."

В передаче инструментов тоже был свой ритуал.

- Гена, будьте добры, подайте ключик на шестнадцать.

- Пожалуйста.

- Благодарю.

- С вашего позволения, Родион, я попользуюсь переноской.

- Пожалуйста, пожалуйста.

Тихий разговор с машиной, внимательное обращение друг к другу, неспешная, но сноровистая работа рук: все это завораживало. Интересно, что в этом не чувствовалось никакой нарочитости, очевидно, это была сложившаяся норма поведения на работе. Вскоре подошел электромеханик О. М. Фунтиков. Озабоченно спросил:

- Ну, как?

- Порядок, Олег Миронович, минут через десять попробуем.

Когда работа была закончена, электрики, довольные собой, пожали друг другу руки. Оба высокие, статные, они были очень похожи и широкой белозубой улыбкой, и пытливым прищуром глаз с лукавой искринкой в них. При знакомстве русоволосый назвался Геннадием Круподёровым, а шатен - Родионом Матюхиным. Потом я часто слышал это имя. "Родион, помоги "косу" сплести... Родион, какой фильм крутить будешь? Родион, будет время, зайди, помощь твоя нужна...". И с кем бы из команды я ни заговорил о нем, мнение у всех было одно - безотказный в работе, очень внимательный и отзывчивый к товарищам, активный общественник, грамотный специалист, рационализатор. И в тех успехах БМРТ "Мыс Мальцева", на котором он нынче уходит уже в четвертый рейс, безусловно, большой вклад Родиона Матюхина. А вообще он работает в море двенадцать лет. В 1965 году по комсомольской путевке приехал на Камчатку. И, право, уходя в свой первый рейс на БМРТ "Ительмен", Родион Матюхин никогда не думал, что море станет для него вторым домом и что к родным в город Харцизск Донецкой области будет ездить только в отпуск, что экипаж траулера на долгие годы станет его второй семьей. Наверное, в этом и кроются истоки его добросовестной работы, его безотказности во всех делах, ведь это его дом, и он здесь хозяин.

Сергей Белов. "Камчатская правда", 10 июня 1977 года.

Именно в 1977 году в нашей стране по-настоящему "распробовали" селедку иваси. До этого ее ловили малым и средним флотом, но в Камчатрыбпроме решили, что пора подключать к промыслу и большие морозильные траулеры Океанрыбфлота. Был издан приказ об оборудовании на судах, отправлявшихся в Южно-Курильскую экспедицию, линий для разделки иваси и изготовления пресервов. Для производства работы была организована специальная бригада слесарей в составе В. П. Бастова, И. В. Самусенко, И. М. Шекалева и газосварщика Г. А. Белова. Руководил бригадой механик-наладчик В. П. Ковалёв. Пресервные линии для иваси были оборудованы на БМРТ "Казатин", "Казалинск", "Пахача", "Трудовые резервы", "Камчатская правда", "Александр Максугов", "Ключевской" и "Восход". Надо сказать, что иваси быстро была освоена рыбаками, новые пресервные линии также работали четко и качественно. Например, БМРТ "Казалинск" уже в первом минтаево-ивасевом рейсе выпустил миллион условных банок пресервов из иваси при плане 42 тысячи банок. БМРТ "Камчатская правда" при плане 82 тысячи банок выпустил более двух миллионов банок. БМРТ "Пахача" выпустил 1,3 миллиона банок. 12 июля 1978 года по базе "Океанрыбфлот" был издан приказ 512 о поощрении сотрудников за подготовку и освоение на указанных выше БМРТ технологии выработки пресервов из сельди иваси. В приказе говорилось: "В соответствии с планом внедрения новой техники в 1977 году на судах базы были оборудованы линии для выпуска пресервов из сельди иваси в банке 25. Выпуск пресервов составил 5,7 млн усл. банок, что дало экономический эффект в сумме 406 тысяч рублей. На основании положения о премировании работников за внедрение новой техники... приказываю..." И далее шел большой список специалистов, которые премировались. Среди них: Ю. П. Бородин - главный инженер БОР, В. Д. Королёв - заместитель начальника БОР, Г. А. Московский - заместитель начальника БОР, Ю. Н. Коваленко - начальник техотдела, В. Ф. Беззубец - флагманский механик, Г. Ф. Рашевский - механик-наладчик, Ю. Е. Агапитова - инженер-конструктор, А. В. Кротова - инженер-конструктор, П. И. Гарбузов - групповой механик, В. М. Лушников - начальник конструкторского бюро, В. К. Ячменёва - инженер-технолог, Н. И. Кужим - инженер-технолог, Ю. М. Калугин - старший инженер-конструктор и многие другие, в том числе указанные выше слесари и газосварщик. Одновременно на судах внедрялось устройство для разделки минтая на балычок. Устройство позволяло обезглавливать минтай и одновременно отрезать анальный плавник с частью брюшка, где часто находили посторонние биологические включения. До этого минтай использовался исключительно на рыбную муку, теперь же из него стали делать балычки, которыми вскоре заполнили магазины страны. "Мыс Курильский" с августа 1977 года по 4 февраля 1978 года находился в рейсе по добыче лемонемы и скумбрии. Экипажем руководили капитан-директор А. И. Родюшкин, старший помощник Н. И. Шаров, помощник капитана по производству В. Д. Киберева, старший тралмастер В. М. Стёпин, стармех А. А. Кукса. Экипаж выполнил план по добыче рыбы на 110,8 процента, по выпуску рыбопродукции - на 107,7 процента. Журналист Евгений Сытников интересно рассказал в газете "Камчатская правда" о работе экипажа в этом рейсе. "Был ранний час, из штурманской рубки было отчетливо видно, как поднимались и спадали волны, и рваный, падающий полет чаек, и черный силуэт траулера справа от нас, идущего в поиске. Капитан Родюшкин стоял на своем привычном месте у эхолота, и в его напряженной фигуре, в настороженном взгляде была та отрешенная сосредоточенность, которая присуща охотнику, увидевшему дичь и теперь определяющему для себя, когда произвести выстрел.

- Что скажешь, Владимир? - спросил он у стоявшего рядом старшего тралмастера Стёпина.

- По записи - скумбрия, - осторожно ответил Стёпин.

- Сам вижу, что не минтай. Ты мне лучше про трал скажи. Не подведет?

- Не должен вроде бы. Сами знаете, Анатолий Ильич, доски-то новые.

- В том-то и фокус, что доски новые. О старых я бы у тебя не спрашивал, - сказал Родюшкин. Он помолчал, еще раз придиричиво посмотрел на ленту эхолота. - Ладно, будем ставить.

Раздалась команда, и трал пошел по слипу - сначала медленно, вроде бы неохотно, но потом, увлекаемый собственной тяжестью, все быстрее и быстрее, и было в его движении что-то от живого существа, и все, кто сейчас провожал его взглядом, думали об одном: не подведет? Мы уже несколько дней гонялись за скумбрией, но рыбалка не шла, не получалась, и на самых прекрасных записях тралы приходили пустые, и Родюшкин нервничал, хотя и не подавал вида, и все мы злились, обвиняя в этих самых "пустырях" непогоду, строптивую рыбу, непривычные для нас изобаты, тихоходность траулера. И все равно, как только врубалась лебедка, бежали на палубу, надеясь, что на этот раз повезет... Шел декабрь. До годового плана оставалось каких-то несчастных 500 тонн, и в кают-компании бывалые рыбаки вспоминали, как раньше в Аляске, на изобильных окуневых банках, они всего за десять дней делали полный забой, а теперь рыбы не стало, и в этих южных морях вообще делать нечего... Родюшкин молча слушал рыбацкие байки, потом уходил на мостик, часами стоял у приборов, фиксирующих рыскающий бег судна, неровную линию океанского дна, редкие косяки рыбы в толще воды, или, как говорят ученые, в пелагиали. Ему, отдавшему морю больше двадцати лет, тоже было о чем вспомнить. Но воспоминаниями сыт не будешь, а на твоих плечах тяжким грузом лежит ответственность за сто человек экипажа, за судьбу плана. Лежит сейчас, сегодня, и нет тебе, капитану, никаких оправданий, если ты вернешься домой без рыбы. У них - воспоминания, а у тебя - тысячемильный опыт, доброе моряцкое имя, добытое в многочисленных рейсах, которое, к сожалению, тускнеет, если его не подтверждать еще и еще раз. Подтверждать делом. И Родюшкин решил переоборудовать трал. Недавно в экспедицию привезли новые траловые доски - крыловидные. Из камчатских рыбаков ими еще никто не работал. Сферические - они надежней, проверены на различных породах, ну а когда рыбы нет, так при чем здесь доски!.. И все-таки смысл был. Новые доски лучше держат трал на небольших горизонтах, дают возможность вытравить больше ваеров, чтобы трал шел за судном подальше от шума винта. Приморцы почти год работали с крыловидными досками - и неплохо получалось. Правда, у них суда мощней. Но камчатские промысловики уже пытались ссылаться на это, когда начинали осваивать скумбрию. А потом приноровились и работали на своих "тихоходах" не хуже других. Вот почему так придиричив сегодня на мостике Родюшкин, вот почему так осторожен в своих прогнозах старший тралмастер Стёпин. Все мы люди, все человеки, и ничто человеческое нам не чуждо. Сомнения и страхи перед неизведанным - тоже. Трал с новыми досками ушел за борт. Впереди - час ожидания. Я смотрю на Родюшкина. Он спокоен, он удивительно спокоен - этот побывавший в многочисленных рыбацких передрягах капитан. Но я знаю, что стоит за этим внешним спокойствием: бессонные ночи, когда одолевают сомнения, а на карту поставлено самое ценное, что у тебя есть, - твое профессиональное умение добывать рыбу (или руду, или нефть, или газетные строчки - разве в этом дело?). Мы часто говорим о внутренних резервах. И добавляем при этом - "производства". Но мне хочется поговорить о другом: о резервах человеческой души, человеческого сердца. Кто измерял их, как определить их подлинную цену? А они есть у каждого из нас. Но один так и проживет всю жизнь, ни разу не воспользовавшись этим ценнейшим своим даром, а другой щедро отдаст резервы своей души и сердца людям. И он живет богаче, полнокровней, насыщенной. Родюшкин - как раз из такой породы. Трудно, ох как трудно досталось ему траление, о котором я рассказываю. Но вы бы видели его в ту минуту, когда по слипу подняли трал, набитый скумбрией! Он был счастлив. Как бывает счастлив любой мастер, который профессионально, талантливо сделал свою работу. Потом были новые траления, и рыба шла потоком, и завод большого траулера "Мыс Курильский" работал на полную мощность, и радостное, приподнятое настроение не покидало нас. А Родюшкина уже одолевали иные заботы: выпустить качественную продукцию, сдать излишки сырца на плавзавод, рассказать капитанам других судов о преимуществе крыловидных досок. Но мне он запомнился именно в те долгие минуты первого траления - спокойный, собранный, верящий. Мастер". Автор приведенного газетного материала Евгений Сытников был не просто талантливым, а удивительным журналистом. Повезло тем людям, с кем он встречался и о ком писал. И в первую очередь повезло рыбакам, которых он очень любил и с которыми часто ходил в промысловые экспедиции. Евгений Сытников рассказывал о своей работе у рыбаков:

"В конце ноября прошлого года (1977-го. - А. См.) большой морозильный траулер "Ключевской" вышел из Петропавловского порта и взял курс на юг. Он увозил меня в Южно-Курильскую экспедицию, где на "ревущих сороковых" вели добычу скумбрии камчатские рыбаки. Это была моя двадцатая командировка в море, на промысел. Там по заданию редакции специальному корреспонденту "Камчатской правды" предстояло отчитаться перед рыбаками о работе газеты, собрать материал для экономического очерка по проблеме снабжения. Куда только не забрасывала меня журналистская судьба за долгие пятнадцать лет! Алеуты и Аляска, где в шестидесятых годах на богатейших банках морского окуна мужало и крепло мастерство камчатских промысловиков, отрабатывались новые приемы добычи и обработки рыбы. Берингово море, куда первыми пришли наши средние траулеры и открыли большие скопления сельди. Ванкуверо-Орегонский район. Здесь уже больше десяти лет рыбаки нашей области промышленно добывают пищевую рыбу. Душные, штормовые Гавайи, где то появлялась, то исчезала пристипома, достоинства которой (особенно в копченом виде) давно оценили не только на Камчатке, но и далеко за ее пределами. Север Охотского моря, рыбацкий Клондайк: в летнюю пору собиралась здесь армада судов (траулеры, сейнеры, плавбазы, танкеры, рефрижераторы, лихтеры), и начиналась битва за сельдь. Сейчас летом тихо в Охотском море - промысел сельди закрыт. Южные Курилы, Японские острова, где наши рыбаки несколько лет назад начали постигать высокое искусство добычи скумбрии, иваси, сайры. Учеба эта продолжается и сегодня, камчатским промысловикам предстоит еще многое сделать и многое преодолеть, чтобы работать на этих породах эффективно и качественно. А началась моя дружба с морем, с рыбаками зимой 1963 года. Большой морозильный траулер "Браслав" уходил к Алеутским островам на промысел морского окуна, и мне в редакции поручили сходить с рыбаками в рейс, рассказать читателям "Камчатской правды" об опыте работы экипажа. Капитаном на судне в то время был знаменитый Николай Владимирович Сотников, орденоседец, депутат Верховного Совета СССР. Нужно заметить, что в те годы слава о больших морозильных траулерах Камчатки гремела по всему Дальнему Востоку. И она была заслуженной: в 1963 году экипаж БМРТ "Хинган", возглавляемый капитаном Владимиром Дубовицким, выловил 110 тысяч центнеров рыбы, установив мировой рекорд добычи. По тем временам это была фантастическая цифра. Камчатские рыбаки делом доказали, что резервы больших траулеров огромны. Техническая возможность этих судов позволяет вести добычу и обработку рыбы с максимальной эффективностью. Плюс прибыль от реализации продукции, которая позволила экипажу "Хингана" всего за год покрыть стоимость траулера. Эстафету Владимира Дубовицкого подхватил капитан БМРТ "Николай Островский" Павел Рязанов. Его экипаж в 1964 году установил новый мировой рекорд - 150 тысяч центнеров рыбы подняли на борт и обработали рыбаки траулера. Эта трудовая победа камчатских промысловиков была высоко оценена советским правительством: БМРТ "Николай

Островский" наградили орденом Трудового Красного Знамени. В моем журналистском архиве есть грамота, врученная спецкору "Камчатской правды" капитаном Рязановым. В ней говорится: "Экипаж БМРТ ``Николай Островский`` награждает журналиста Е. Сытникова, который своими выступлениями в газете способствовал установлению мирового рекорда добычи". Столь высокая оценка скромного труда газетчика обязывает ко многому. Мне думается, что, наградив журналиста грамотой, экипаж судна выдал ему аванс под будущие морские командировки. Вот и отрабатываю его по сегодняшний день. Ну а как это у меня получается, судить читателю. В море познакомился я со многими замечательными людьми. Их трудно назвать всех - капитаны Николай Сотников, Владимир Дубовицкий, Павел Рязанов, Герой Социалистического Труда Георгий Мещеряков, Валерий Никулин, Сергей Стефанишин, Анатолий Родюшкин, Николай Шевчук, механики Алексей Кукса, Юрий Попов, Владимир Щербаченко, Николай Рыбачук, Олег Фунтиков, Николай Сулим, траловые мастера Николай Ковресьев, Олег Паршин, Вячеслав Геоня, Владимир Стёпин, радисты Юрий Неустроев, Анатолий Бровко, Анатолий Купонос и многие, многие другие. Искренне сожалею, что не могу сегодня хотя бы упомянуть каждого, с кем познакомился в море, с кем делил хлеб-соль на дальних и ближних рыбацких изобатах. Рыбак, как правило, человек щедрой души, широкого кругозора. Много тем для выступлений в газете подсказали мне морские друзья. Их глубоко волнуют проблемы промысла, организации работы экспедиций, оперативного руководства флотом. Об этом они и сами пишут в "Камчатскую правду", и подсказывают газетчикам актуальные, животрепещущие темы. И большое им спасибо за это от всего нашего журналистского корпуса. В море, в своих долгих рейсах рыбак работает, радуется, грустит, мечтает, любит и тревожится. Иными словами, там, на зыбких волнах северных и южных морей, он живет, как любой советский человек, заботами и надеждами нашей великой державы, заботами и надеждами нашей Камчатки. И показывать эту его жизнь во всей ее многогранности, сложности - первейшая обязанность журналиста. Морская тема неисчерпаема, как неисчерпаемо само море". Здесь не зря было дано слово журналисту Евгению Сытникову. Далее речь пойдет о снабжении, этой темой занимался именно он, заостряя ее не только перед читателями, но и перед самими рыбаками, поэтому хотелось показать, какой серьезный, совсем не случайный журналист за нее взялся. "Испытание снабжением" - так назвал он свой очерк на эту тему. Испытание снабжением... Почти - пытка снабжением. Вот насколько остро стояла тогда эта проблема перед рыбацкими коллективами и экипажами судов. Снабженческая тема поднималась, описывалась в данной книге немногим выше. Была весна, начало лета 1977 года. Евгений Сытников наблюдал за происходящим зимой того же года. Что-нибудь изменилось в лучшую сторону? "В море я уходил на большом морозильном траулере "Ключевской". Была вторая половина ноября. Погода стояла морозная, по Авачинской бухте гулял порывистый ветер, и на судне было неуютно и холодно. Все суетились, шумели, чего-то ждали, и мы никак не могли отвалить от пирса. Дополучали снабжение. Потом "Ключевской" вышел на рейд, но тут же бросили якорь, и вновь потянулись томительные часы ожидания, теперь уже с видом на город, на заснеженные сопки, на острые вершины вулканов. Капитан Олег Титович Войтенков нервничал, худые его плечи совсем опали. Он спал урывками, измотался вконец, с нетерпением ждал разрешения на выход. Казалось бы, ему-то уж пора было и попривыкнуть: 31 год плавает, отходов из порта столько пережил, что другому и не снилось. Так нет же - волнуется, ругается по рации с берегом, даже голос охрип. Когда-нибудь это снабжение меня доконает, - раздражается он. - Того нет, этого не привезли... Годы идут, а все - проблемы. Если бы кто подсчитал, сколько времени впустую уходит у рыбака в порту на ожидание снабжения... - Он безнадежно машет рукой и убегает на мостик. Опять с кем-то ругаться. Но всему приходит конец. Через двое суток мы покинули бухту и вышли в открытый океан, держа курс на юг, в скумбриевую экспедицию. Ушли с надеждой: руководство Океанрыбфлота заверило капитана, что все неполученное снабжение дойдет на судно с первым же пароходом. Правда, скептики ворчали, что, мол, на берегу всегда обещают, лишь бы выпихнуть судно в море, а как только пройдешь ворота бухты, так о тебе тут же забывают напрочь. Еще наплачемся с этими обещаниями... Скептики наговорят, их только слушай. Надо надеяться на лучшее. И мы надеялись, а судно шло, между тем, вдоль Курильской гряды, все удаляясь от камчатских берегов. У Четвертого Курильского пролива нас прихватил жестокий шторм, и было трудно с непривычки, многие пластом лежали в каютах, особенно матросы, идущие в свой первый рейс. Оправдывалось предсказание лодии Охотского моря: "В районе Курильских островов плавание затруднительно из-за неблагоприятных метеорологических условий и сильных приливоотливных течений". Постепенно люди втягивались, и жизнь на судне входила в привычную колею. Траловые вахты возились на промысловой палубе со своим многотрудным хозяйством, обработчики и рыбмастера готовили завод к приему будущих уловов, а машинная команда занималась... ремонтом. Да, да, тем самым ремонтом, который не довели до конца на судоверфи. Я еще буду писать об этом, а пока только замечу, что за последние пять лет не помню случая, чтобы на судне, вышедшем в рейс после заводского ремонта, все машины и механизмы были в порядке, готовы к промыслу. Обязательно судовым механикам приходится что-то налаживать, ремонтировать заново, доводить до рабочих кондиций. Хорошо, если они успевают все сделать на переходе. Но, как правило, этого времени не хватает, и потом рыбакам приходится, в ущерб промыслу, снова и снова превращаться в ремонтников. Это - к слову. А тема-то у нас - снабжение, к нему мы и вернемся. Через пять суток мы пришли в район промысла. Я пересел на БМРТ "Мыс Курильский", но за "Ключевским" следил постоянно, благо капитанские часы и переговоры с городом проводились регулярно. В течение месяца, проведенного мной в экспедиции, к нам из порта пришло четыре траулера. И ни на одном из них не было снабжения в адрес "Ключевского". Вот тебе и "с первым пароходом"... Правы оказались скептики. Подвел рыбаков берег, не выполнил своего обещания. И чем больше думаешь над этим не слишком красивым фактом, тем чаще ловишь себя на мысли, что вопросы снабжения в "Камчатрыбпроме" (да и в базах флотов - тоже) стоят далеко не на первом месте. Главное - давай, рыбак, добычу, давай выпуск готовой продукции, давай пищевые! А как это достается, за счет чего, какими излишними (порой абсолютно не нужными) усилиями - это потом, это детали, это из области эмоций. Год назад объединение "Камчатрыбпром" централизовало снабжение, создало у себя единую службу, освободив базы флотов от необходимости решать непроизводственные вопросы. Решение правильное, полностью отвечающее духу времени, требованиям современного производства. Пусть рыбак ловит рыбу, поставляет ее на народный стол, а уж снабженцы сами побеспокоятся о том, чтобы делал он это производительно и без лишних хлопот. Снабжение было организовано по схеме "франко-борт". Это значит, что судно подает заявку на все необходимое ему в рейсе, а работники службы снабжения готовят грузы согласно списку, пакует его в ящики и доставляют на борт траулера. Характер груза, его количество сопровождаются соответствующей документа-цией. На судне получатели (заявки составляются по каждой судовой службе отдельно) принимают груз, проверяют его по фактурам, затем уходят в очередной рейс. Схема хорошая, и рыбаки не раз говорили мне об этом. Да и кому не понравится она, если теперь не надо перед отходом выбивать машину, носиться по складам высунув язык, искать, грузить, везти, разгружать - а людей не хватает, и машину не достать, и времени в обрез, а тут тебе подсовывают не то, что надо, и в управлении торопят, и капитан ругается, потому что судно уже на рейде, попасть на него и со своим-то чемоданчиком вырастает в проблему, где уж тут с грузом

соваться, да еще негабаритным, тяжелым... Вместо всей этой маэты - схема, порядок: все привезли тебе на пирс согласно заявке, а там могучие краны, "вира-майна", распишитесь в получении и - попутного вам ветра. Кто же будет против такой распрекрасной жизни! Рыбак против. Потому что схема есть, а жизни перед отходом судовым командирам все равно нет никакой. Ящики, правда, возят, хотя нередко с запозданием. Но что в них? Насколько содержимое ящиков соответствует заявкам? Обратимся к авторитетным и заинтересованным свидетелям - рыбакам. БМРТ "Мыс Курильский". Говорит старший механик Алексей Алексеевич Кукса: - Перед уходом в рейс получили ящики. Но по какому заведованию, кому они предназначаются? Механической службе, старпому, электромеханику, заведующему производством, старшему тралмастеру? Неизвестно. А ведь каждый из них составлял свою заявку, выписывал то, что ему необходимо в рейсе. Экспедитору, который привез ящики со склада, важна лишь наша подпись, а там сами разбирайтесь, что кому. Ладно, мы народ негордый, как-нибудь поделим снабжение. Вскрываем ящики, а там не только фактур, но и упаковочных листов нет (иначе - перечня того, что погрузили в ящик). Вот уж, действительно, получили кота в мешке. Да еще и какого! Вместо тонких полотен для ручных ножей нам отгрузили широкие, для механических пил. На каком-нибудь судоремонтном заводе их днем с огнем ищут, потому как дефицит (болванки резать). А нам они и даром не нужны. Хорошо, что еще в порту стояли. Поехали сами на склад, поискали и нашли тонкие полотна. Снабженцы спокойно выдали их. Но почему же сразу не привезли, почему не выполнили заявку? Электромеханик Игорь Михайлович Швер: - Нам в море предстоял саморемонт. Согласно положению, на него снабжение отпускается в первую очередь и в полном объеме. Несмотря на это, мои заявки были выполнены всего на 20 процентов. Дали всякую мелочь типа лампочек. Да и с лампочками смех и грех получился. В тот же ящик, куда их упаковали, забухали металл - молотки, ключи разные. Представляете, какой форшмак получился!.. Основных материалов не дали, поэтому самому пришлось бегать, выбивать, просить, выменивать на других судах. А нам снабженцы пихают всякую ерунду. Например, прислали банки "Электрографический тонер черный". Что такое? Никто не заказывал. На банках написано: "Хранить в сухом месте". Стармех отдал их мне. Ну я и храню их в сухом месте. Вернемся в порт, подарю снабженцам этот самый "тонер черный". Заведующий производством Василий Дмитриевич Кибереv:

- "Камчатрыбпром" требует от нас определять жирность скумбрии. Для этого нужны химическая посуда и соответствующие реактивы. Перед уходом в рейс нам ничего не дали. Потом в море прислали химическую посуду, а реактивов нет до сих пор. Что мне с этой посудой делать? Чай из нее пить? Вообще, снабжение рыбаков поставлено из рук вон плохо. Завезли, к примеру, на судно мешки для рыбной муки. Их пакуют просто: в те же мешки суют. Сколько, какого качества? Перед отходом проверить не успеваешь. Вышли в море, разобрались - из 6300 мешков 3000 дырявых. Ничего не скажешь - чистая работа! Ну, мы составляем в таких случаях акты на списание. А на берегу их всерьез никто не принимает, дырявые мешки записывают в непроизводительные расходы, и в результате на рыбака все шишки валятся. Старпом Николай Иванович Шаров:

- Мы уже привыкли к тому, что спецодежду нам не подбирают по размеру, что не те сапоги дают, что не хватает в рейсе мыла, стирального порошка, что заставляют нас обходиться без писчей бумаги, бланков рабочих табелей и денежных аттестатов, без пишущих и счетных машинок, разных необходимых красок, настольных игр, свежей художественной литературы - и прочее, прочее. Долго перечислять, без чего нам в море приходится обходиться. Но вот чего я никак в толк не возьму: как можно отправлять судно в рейс, не снабдив его всеми необходимыми средствами для пожаротушения, аварийным запасом? Мы заказывали пенообразователь - снабженцы заявку не выполнили. Просили три банки жидкого стекла - снова отказ. Вот мы в море проводим учебные тревоги "Пожар на баке", "Пробоина в районе 23-го шпангоута". Дело это необходимое, люди в условиях моря всегда должны быть готовы ликвидировать любую опасность, угрожающую судну. Но ведь тревоги-то - учебные. А случись что на самом деле? Вот так вкратце обстоят дела со снабжением на "Мысе Курильском". Мог бы написать подробнее - в блокноте осталось девять десятых списка неполученного, но необходимого экипажу снабжения. Боюсь, газетного листа для этого не хватит. Мне могут возразить, что автор в качестве примера взял нетипичное судно. И будут правы, потому что "Мыс Курильский" - наиболее благополучный траулер в смысле снабжения. Да и специалисты на нем работают опытные, "тертые", не раз блукавшие в снабженческих лабиринтах и знающие там все ходы и выходы. Поэтому на берегу, готовясь в рейс и заведомо зная, что многие пункты их заявок не будут выполнены (как это уже было не раз), они занимались тем, чем им заниматься вроде бы и не следует, - самоснабжением. Где-то использовали личные знакомства, что-то купили за свои деньги в магазинах (да, да, именно купили, и такое бывает), часть материалов выменивали на других судах, на судоремонтных предприятиях - и ушли в рейс, более или менее обеспеченные тем необходимым минимумом, без которого работа на промысле уважающему себя специалисту просто не мыслится. Хорошо, "Мыс Курильский" - благополучное судно. А как обстоит дело со снабжением на тех траулерах, куда, к примеру, экипаж пришел лишь перед самым выходом в море (тут уж и достать, и купить, и выменять просто не успеешь)? Подобная ситуация довольно типична, и буду надеяться, что автора не обвинят в предвзятости. БМРТ "Мыс Орехова", заведование старпома:

- Не получили две бухты швартовых концов. Кранцы - вместо четырех связок выдали две. Спецодежда - выполнено 70 процентов заявки (вся 56-го размера). Вместо 1800 пар перчаток прислали 800. Посуда пришла в одном контейнере с канифас-блоками³ и шарикоподшипниками, в результате 90 процентов ее - осколки разбитого вдребезги. Постельное белье снабженцы умудрились упаковать вместе с сапогами, смазанными тавотом. Результат - белье не пригодно к употреблению. В заявке на сапоги давали нужные размеры, а получили 18 пар (из двадцати) 39-го размера (самые ходовые на судне - 41-43-го). Вместо 1500 кусков мыла выдали 250, в результате чего на промысле за краску выменивали мыло у других судов (чем не сюжет для фельетона?). Из всего культинвентаря дали одну гитару. Пой, моя гитара...

Заведование старшего электромеханика:

- Не дали ни метра электрокабеля и монтажного провода, ни грамма спирта. Вижу улыбку - спирту им захотелось! Да, захотелось! Больше того, он крайне необходим: на "Мысе Орехова" установлено дорогое импортное электрооборудование, и спирт нужен для промывки всевозможных контактов и коммутаций станций. Бензин, которым приходится пользоваться, быстро выводит из строя чувствительные приборы (копеечный спирт бережем, а импортную технику - не жалко!). Не дали - электроизоляционную эмаль, нагреватели кипятильника, ртутные лампы для освещения промысловой палубы, сигнальные лампы (на них работает вся аварийная сигнализация), провод обмоточный для электродвигателей, полиэтиленовую пленку (нужна как диэлектрик), авиационный бензин для промывки электрооборудования, кабель для аварийного переносного освещения. В заявке 113 пунктов, только 30 из них удовлетворили снабженцы. Замечу, что на "Мысе Курильском" и на "Мысе Орехова" до сих пор не получены фактуры на все снабжение. А как же быть? Как судовым специалистам вести учет, как отчитываться после рейса? Что это - халатность снабженцев, или подобные трюки делаются с умыслом? Тут идешь в магазин кнопки для учреждения покупать и

требуешь копию чека, чтобы отчитаться перед бухгалтерией. А снабжение для судов, стоящее солидных денег, уходит со складов без официальной документации, рыбаки не знают толком, что им там навывписывали снабженцы. Чем не повод для всевозможных комбинаций... Так обстоят сегодня дела со схемой "франко-борт". Плохо она отлажена, хромает на обе ноги (рыбаки, кстати, более резки в своих оценках). И уходят в море суда, не обеспеченные самым необходимым для работы. Недаром многие рыбаки вспоминают "старое доброе время", когда снабжением занимался Океанрыб-флот. Хлопот, правда, было больше: все приходилось самим отбирать на складах и завозить на судно. Но и больше получали нужного снабжения, не приходилось в море краску менять на мыло. Предвижу упреки: автор не знает специфики работы новой службы снабжения, плохо разбирается в трудностях, с которыми сталкиваются снабженцы при удовлетворении заявок: нет на складах того, другого, третьего. Хорошо, автор и не знает, и плохо разбирается. Но одно мне доподлинно известно: только халатным, нерадивым, равнодушным к нуждам рыбаков людям может прийти в голову фантазия паковать бьющуюся посуду в ящики вместе с металлом, а белое постельное белье - вперемежку со смазанными тавотом сапогами. И от того же равнодушия возникают ситуации, когда технолог с БМРТ "Ключевской" вынужден за свои деньги покупать в магазинах кусачки, чернила, писчую бумагу, а второй механик с "Мыса Курильского", не получив заявленного черного и цветного металла, превращается в "барыгу", в подозрительного типа, чтобы все-таки достать всякими окольными путями необходимый ему в рейсе металл. Все это нужно им для работы, для того, чтобы выполнить план, дать качественную продукцию. Поэтому они и действуют на собственный страх и риск. И никакой спецификой не оправдать отсутствие элементарной заботы о нуждах рыбаков. Как не поддаются оправданию и многочисленные простоты судов на промысле из-за того, что необходимое им снабжение вовремя не подвозят в экспедиции".

"Мыс Мальцева": восхождение на вершину

"БМРТ "Мыс Мальцева" уходил в свой первый промысловый рейс в середине ноября 1974 года. У людей, которые повели его начинать трудовую биографию, и в первую очередь у капитана-директора Николая Михайловича Шевчука, первого помощника капитана Геннадия Васильевича Ватрушина и других, было огромное желание вывести свой траулер в число передовых и не только быть среди лучших, но и стать примером, авторитетом для других. Уходил в море траулер обычно, как уходили до него и уходят сейчас. И никто не знал, что спустя несколько месяцев о "Мысе Мальцева" начнут говорить как о хорошем судне, а о его экипаже - как о перспективном. Рыбаки знают, как нелегко даются первые десятки тонн рыбы на новом судне. Бесконечная доводка механизмов, обкатка оборудования, поиски оптимальных режимов траления, наиболее рациональной оснастки тралов и многое другое - все это нарушает привычный трудовой ритм промыслового рейса, вызывает нервность и неуверенность у молодого экипажа. "Мыс Мальцева" прошел через все эти невзгоды. И только ветераны судна, а их сегодня на судне осталось немного, помнят те осенние дни 1974 года, когда "Мыс Мальцева" отправился в первый промысловый рейс. Объектом промысла была скумбрия. А промысел ее требует не только знаний и опыта, но и безупречной работы механизмов, оборудования, всего стального организма корабля. От того, как сложится судьба траулера в первых рейсах, зависят его дальнейшая работа, популярность. Примеров можно привести немало, например, трудовые биографии "Николая Островского", "Калитвы", "Кизиры", "Математика", "Александра Максута-ва", "Мыса Осипова", "Камышина". Сменяются капитаны, сменяются экипажи. Но от одного к другому передается эстафета славных трудовых дел судна, каждый вновь прибывший старается приумножить славу и упрочить его авторитет. На такие суда всегда с охотой идут работать моряки, знают, что вернуться в порт с высоко поднятыми головами, перекрыв все плановые задания. Сделать "Мыс Мальцева" таким "везучим" кораблем и замыслили его командиры. Поэтому перед экипажем на первом же собрании была четко поставлена цель, которая и определила в дальнейшем трудовую поступь траулера. Причем ставилась задача не только добиться максимальных цифровых данных, но и создать, сформировать коллектив - заложить основы биографии промыслового корабля. 24 декабря 1974 года "Мыс Мальцева" праздновал свое первое достижение: успешно выполнен годовой план, досрочно завершено декабрьское задание. Именно тогда, в зимние непогожие дни, и была заложена основа рабочей биографии экипажа и траулера. Сегодня, в начале 1978 года, на "Мысе Мальцева" все стабилизировалось, вошло в привычный трудовой ритм, нарушение которого считается чрезвычайным происшествием. Как хорошо отлаженный часовой механизм, действуют его службы. И каждый работающий на судне проникается чувством, что от его личного участия, вклада личной энергии, ума, знаний зависит судьба всего экипажа. Это чувство своей нужности коллективу пришло не сразу, а выработано на протяжении трех с лишним лет, которые за плечами у "Мыса Мальцева". Непросто это было - доказать, убедить человека, рядового или специалиста, в важности выполняемого им дела. Первый помощник капитана Г. В. Ватрушин, как о событиях давно минувших дней, вспоминает о становлении рабочего коллектива. - На "Мыс Мальцева" пришли люди с разных судов. В своем большинстве это были грамотные специалисты, имеющие многолетний трудовой стаж, солидный опыт. Но это были разные люди. Их необходи-мо было сплотить, подчинить единой цели, чтобы они жили одной жизнью, чтобы новое судно стало их домом. Поэтому в первых рейсах шлифовалась не только работа механизмов, оборудо-вания, но и отношения в коллективе. Сделать это было нелегко. Зато как радостно было от сознания, что труд не пропал зря: в очередной рейс пошли снова такие опытные специалисты, как начальник радиосвязи А. Т. Бровков, старший электромеханик О. М. Фунтиков, котельные машинисты А. В. Митраков, В. Н. Воскобойников, механики Д. Н. Вовчук, М. В. Орлов, матросы А. Г. Енаке, С. Н. Свирид, В. С. Десятков и другие. Более половины экипажа вернулись на судно, когда "Мыс Мальцева" уходил на промысел, открывая счет первого года десятой пятилетки. Начиналась пятилетка эффективности и качества. Поэтому и задача стояла перед экипажем теперь иная: добиться того, чтобы "Мыс Мальцева" стал лидером Океанрыбфлота не только по вылову, но и по всем остальным экономическим показателям. Коммунисты судна наметили основные направления работы коллектива, которые и вылились в обязательства экипажа на 1976 год. Так 1976 год стал для экипажа "Мыса Мальцева" началом борьбы за выпуск качественной продукции, за получение права сдачи продукции без предъявления Дальрыбсбыту. Экипаж пошел своим, мальцевским путем, взяв на вооружение опыт передовых коллективов страны в борьбе за качество продукции. На одном из открытых партийных собраний в начале года был обсужден вопрос: "Производство качественной продукции - дело партийное". Затем было рабочее собрание: "Управление качеством выпускаемой продукции". Выполнение решений этих собраний коммунисты судна взяли под постоянный контроль. Причем упор делался не просто на качество продукции, а на качество работы каждой бригады, вахты, службы. Сначала был проанализирован весь технологический процесс, изучены взаимоотношения всех звеньев производства, выявлены причины, порождающие выпуск недоброкачественной продукции. Так была составлена "карточка качества", где выделили все слабые места по всему циклу работы - от подъема сырца на палубу до спуска готовой продук-ции в трюм. Затем была проведена разъяснительная работа среди экипажа. Каждому было определено рабочее место в зависимости от его характера, способностей, умения, опыта. После детального инструктажа все расписались в "карточке качества". Подвахте тоже выделили участок работы - операцию по зачистке рыбы. Первый помощник сделал специальные

памятки: "Твое участие в выпуске бездефектной продукции". Они были вывешены на каждом рабочем месте. Все это способствовало повышению ответственности за качество продукции. По "карточке качества" сразу можно было определить непосредственного виновника брака, который лишался премии. Об этом тоже всем было известно. Широкое поле деятельности представлено на судне народным контролерам. С результатами проверок знакомят мастеров, заведующего производством, а затем акты представляются капитану для принятия мер. Каждый член экипажа мог ознакомиться с ними на стенде "Витрина наших контролеров", где висели и условия выпуска качественной продукции. Судовой комитет при подведении итогов работы (раз в десять дней) тоже одним из основных условий считает качество работы бригад и подвахт. Эта работа дала прекрасные результаты. За пять рейсов у "Мыса Мальцева" - один из наиболее высоких показателей качества продукции среди судов Океанрыбфлота. Свою работу первого помощника капитана Геннадий Васильевич Ватрушин видит в постоянной пропаганде утверждения авторитета "Мыса Мальцева". И как бы ни обновлялся экипаж, задача остается прежней: достижение наивысших результатов на промысле. Ватрушин считает, что первый помощник должен обязательно лично участвовать в производственном процессе. Так, в последнем рейсе помполит и механик завода задумали так переоборудовать завод, чтобы повысить производительность труда обработчиков. В силу различных обстоятельств во время краткосрочной стоянки в порту судоремонтники не смогли воплотить задуманное в жизнь. Поэтому все необходимое было сделано специалистами судна на переходе в Дальний район. О сути переоборудования завода БМРТ "Мыс Мальцева" рассказали начальник техотдела Юрий Николаевич Коваленко и Геннадий Федорович Рашевский, который был механиком завода в первом промысловом рейсе судна. - Завод "Мыса Мальцева" такой же, как и на других судах типа "мысов". Суда современные, оснащенные новейшей техникой и оборудованием, но есть у них одно уязвимое место. Не приспособлен завод для работы в нынешних условиях разноры-бицы и требований выпуска широкого ассортимента продукции. Поэтому первый помощник капитана Г. В. Ватрушин совместно с механиком-наладчиком А. Нестеренко на переходе в Дальний район провели реконструкцию завода. Они усовершенствовали разделочные линии для более удобного размещения рабочих мест, применили для разделки рыбы средства малой механизации - машинки для разделки рыбы на балычок, зачистки для выпуска спецразделки, добились раздельного направления разных пород на обработку. Такое усовершенствование завода оказалось очень выгодным. И сегодня около 15 судов Океанрыбфлота уже переоборудованы по примеру "Мыса Мальцева". Причем эта переделка идет в заводских условиях. Этот пример наглядно иллюстрирует желание (и умение!) специалистов судна в каждом рейсе работать с наибольшей эффективностью. В прошедшем промысловом рейсе в условиях введения экономических зон необходимо было наиболее рационально направлять сырец на выпуск продукции. - Специалисты судна, - рассказывает капитан-директор Н. М. Шевчук, - на бюро экономического анализа подвергли самому скрупулезному разбору возможности увеличения ассортимента продукции из хека. Направлять рыбу на выпуск филе не резон: много отходов, с которыми наша туковарка не справляется. А из 20 тонн рыбы получается 6,5 тонны филе и товарной пищевой продукции на 7920 рублей - слишком расточительно и не отвечает нашей задаче сделать "Мыс Мальцева" судном наивысшей производительности труда и эффективности производства. В то же время направление такого количества рыбы на спецразделку дает выход 12 тонн продукции на 11 430 рублей. Разница в 3510 рублей на каждые 20 тонн вылова - весомая прибавка к общему конечному результату. Было решено: именно такое направление и взять в дальнейшей работе. Были изготовлены машинки для спецразделки, которые успешно использовались в заводе. Принцип их работы несложен, но очень удачный, что позволило в несколько раз ускорить процесс обработки. Своей новизной мы поделились с другими судами флота. И сейчас на многих из них выпускают продукцию спецразделки. В течение рейса члены экипажа подают от 8 до 12 рацпредложений, основная масса которых тут же внедряется в производство. Руководят этой деятельностью судовые общества НТО и ВОИР. Наш траулер новый, всего три года на промысле. Но за это время уже сложились трудовые традиции, которые передаются из рейса в рейс, можно сказать, из рук в руки. С момента вступления в наш экипаж новый человек сразу начинает ощущать силу их влияния. Знакомясь с новыми обязанностями, правилами, прислушиваясь к рассказам "старичков", наставников, он постепенно втягивается в выработанный предыдущими командами ритм судовой жизни, проникается чувством ответственности за честь "Мыса Мальцева". А когда возвращается на берег, не без гордости говорит: я с "Мальцева"! И это естественно: все 150 суток рейса каждый на глазах у всего экипажа. Человек очень быстро раскрывается, потому что чувствует: экипаж - это одна семья, где в любую минуту тебе придут на помощь. Но и сам ты всегда должен быть готовым оказать ее товарищу. Если ты выполняешь какую-то операцию лучше - научи товарища, если у тебя радость, горе - поделись с другом. Проникнись уважением к тому, что твоя продукция пойдет на народный стол, и где-то далеко в Казани, на Украине, в Сибири твои родители, друзья, каждый советский человек с благодарностью вспомнят рыбаков с Камчатки, сумевших дать людям высококачественные рыбные товары. Это основа убеждения, морального воздействия, которым проникнута атмосфера взаимоотношений на судне. Поэтому с такой благодарностью говорит о капитане третий штурман Александр Александрович Чеботарёв: - Как-то однажды, во время безрыбья, говорит мне капитан: "В какой район пойдем, Александрыч?" "Разве вы меня слушаете?" - отвечаю ему. "А ты давай, предлагай. Твоя смелость, моя практика - смотришь, и найдем верное решение!" Так часто капитан помогал нам, молодым штурманам, вырабатывать самостоятельность в решениях, поступках и со всей взыскательностью спрашивая с себя за поспешность, необдуманность, не подкрепленные анализом ситуации действия. У Николая Михайловича свои методы воспитания. Один из них - разжечь дух соревнования, трудового соперничества. Дает задание: за три дня поймать 150 тонн рыбы. Чья штурманская вахта будет наиболее "рыбной", той и первенство. Здесь поневоле стараешься не уронить свой, хотя бы и небольшой авторитет, собрать воедино все знания, практические навыки, оправдать доверие капитана. - Что характерно для последних дней работы в рейсе? Люди уже на пределе своих возможностей, снижается отдача, одолевают мысли о доме, о берегу. Важно в этот момент найти верный подход, определить состояние человека, - рассказывает электрик Родион Матюхин. - У нас не бывает таких моментов. До самого последнего дня люди сохраняют высокую работоспособность, уверены в своих командирах, знают, что все будет нормально. Считаю, что результат труда экипажа зависит от организации, умения настроить на определенную цель. На "Мысе Мальцева" это получается. Плохо, что на берегу к нашим нуждам относятся порой без внимания. Особенно это свойственно отделу снабжения. Четыре рейса, например, просили щетки для генераторов, но так до сих пор и не дают, выкручиваемся сами. И подобное бывает нередко. Рыбмастер Виктор Моисеевич Стахурский первый рейс на "Мысе Мальцева", но авторитетный среди обработчиков и экипажа человек. Его мнение таково: организация работы - основа производства. Этому и подчинены его действия в заводе на вахте. С кем бы ни приходилось говорить на судне, непременно заходил разговор о действительности соревнования, его гласности, сравнимости. Как правило, соревнование у экипажа "Мыса Мальцева" имеет перспективу на какой-то определенный срок - на рейс, на год. Так, за эти годы были поставлены следующие задачи: вывести судно в число лидеров, сделать первый год десятой пятилетки годом наибольшей

эффективности производства, выполнить план двух лет пятилетки к 60-летию Октября, сделать "Мыс Мальцева" судном наивысшей производительности. Последний год на "Мысе Мальцева" был проникнут духом соревнования с сахалинским БМРТ "Мыс Сенявина". Итоги подводились поквартально. Они всегда вызывали живейший интерес у экипажа. И хотя не все рейсы суда работали в одном районе, что является нарушением условий соревнования, камчатские рыбаки доказали, что их школа подготовки не хуже сахалинской, а в подходе к решению экономических методов труда, организации соревнования, воспитательной работе - и того лучше".

В 1979 году БМРТ "Мыс Мальцева" руководил капитан-директор Борис Аркадьевич Сорокин (старший помощник капитана Николай Александрович Вертохин, старший механик А. Ф. Комалов). Судно находилось в длительном рейсе, со 2 февраля по 15 сентября 1979 года, добывая лемонему, минтай, а затем стоя на приемке и обработке лосося. Показатели работы "Мыса Мальцева" оказались исключительно хорошими. План по добыче рыбы был выполнен на 136,1 процента, по выпуску пищевой рыбопродукции - на 197,5 процента, мороженой - на 126 процентов, по спинке лемонемы - вообще на 267,1 процента. Сверхплановой прибыли БМРТ принес Базе океанического рыболовства на сумму 707 тысяч рублей.

БМРТ "Мыс Мальцева" 20 лет успешно работал в составе Океанрыбфлота. В августе 1994 года он был передан в долгосрочную аренду с правом выкупа в АО "Акрос".

Глава 4. Новый флот - новые задачи

В июне 1978 года из Минрыбхоза на Камчатку пришел приказ о передаче Океанрыбфлоту только что построенного БМРТ нового проекта 1288 типа "Пулковский меридиан". Судну присвоили громкое имя "Алексей Стаханов". Принимать супертраулер отправилась в город Николаев на Черное море команда океанрыбфлотовцев капитана-директора Б. Н. Писаревского, рефмеханика В. А. Науменко, электромеханика О. М. Фунтикова, гидроакустика Н. С. Очеретянова, механика-наладчика А. П. Бадаева, третьего помощника капитана А. С. Горбунова. К концу 1978 года "Алексей Стаханов" находился уже в порту приписки - в Петропавловске-Камчатском. Конечно, рыбаки уже встречали в море такие супертраулеры из других флотов и всегда втайне завидовали соседям. Название супертраулерам было - БАТМ (большой автономный траулер морозильщик). И вот у причала встал камчатский первенец - БАТМ "Алексей Стаханов". От БМРТ он отличался не только искрящейся белизной и красотой надстроек, но и длиной - 103 метра, шириной - 16 метров. Промысловая палуба в два раза длиннее и трюмы куда вместительнее. А скорость - до 17 узлов. А какие прекрасные каюты! Вот это корабль! Капитаном-директором на "Алексея Стаханова" назначили В. И. Бекетова, позже, уже в промысловом рейсе, его сменил Виктор Иванович Ерёменко. Анатолий Афанасьевич Шапошник, нынешний капитан-директор, тогда работал в составе первого экипажа "Алексея Стаханова" рулевым, и он вспоминает: "Когда корабль перегоняли к нам на Камчатку, он шел с балластом. Где-то они попали в шторм, и его сильно поколотило. Когда он пришел в Петропавловск, у него скулы были облезшие, без краски. Потом мы его испытывали и пришли к выводу, что на большом ходу начинался слеминг¹, да такой, что казалось, вот-вот пароход развалится. На БМРТ слеминга никогда не было, и у нас не знали, как с ним бороться, поэтому в Петропавловск вызвали специалистов из конструкторского бюро, чтобы они изучили это явление и приняли меры. Для конструкторов изготовили два отвеса для того, чтобы измерять крен. Вышли мы за ворота, три дня искали свежую погоду, нашли баллов пять волнения. Они устанавливали свои отвесы, измеряли, сами укачались, и на этом все их конструкторские наблюдения закончились". В свой первый промысловый рейс БАТМ "Алексей Стаханов" вышел 26 декабря 1978 года. Как писала газета "Рыбак Камчатки", он вышел в море, "оборвав в одночасье все береговые заботы и тревоги, взяв курс к южным берегам островов Курильской гряды на промысел скумбрии". Далее в статье рассказывалось: "Вместе с экипажем ушли в рейс и три представителя Центрального конструкторского бюро для осуществления авторского надзора за работой судна на промысле и для того, чтобы в постройке последующих судов внести необходимые изменения и дополнения, подсказанные при эксплуатации траулера в рейсе". Этот эпизод дополняет деталями опять же Анатолий Афанасьевич Шапошник:

"Они выслушали наши замечания по некоторым недоработкам на судне. Замечания давала каждая служба. Я как раз стоял вахту со старшим помощником Николаем Петровичем Симаковым и говорю ему: "Петрович, вы запишите в замечаниях: стекло на лобовой надстройке не помоешь - нету мостиков. С кормы тоже вдоль надстройки нет мостиков". Он записал это. И уже седьмой по счету БАТМ пришел к нам с такими мостиками". И опять продолжаем цитировать газету: "На борту "Алексея Стаханова" ушел в море экипаж, составленный из лучших представителей рыбацкого коллектива Океанрыбфлота. Им предстояло осваивать совершенно новую технику, механизмы, дать траулеру доброе имя на долгие годы работы в рыбацком море. Поэтому специалистов подбирали самых опытных, знающих, обладающих творческой жилкой". В мае 1979 года в Петропавловск пришел второй БАТМ - "Славянский". Судно перегоняла команда калининградских рыбаков во главе с капитаном дальнего плавания Игнатом Игнатьевичем Головки. В Петропавловске он передал управление кораблем известному капитану-директору Океанрыбфлота Николаю Михайловичу Шевчуку. В июне прибыл третий супертраулер для Океанрыбфлота - БАТМ "Мыс Золотой". Его привел капитан Вадим Николаевич Озеров и передал в руки капитану-директору Владимиру Михайловичу Нечухаеву. В августе поступил четвертый БАТМ - "Капитан Редкокаша", названный в честь сахалинского капитана-промысловика Героя Социалистического Труда Николая Редкокаши. Супертраулер принял капитан-директор Ш. Х. Гульмухаметов, старшим помощником ему назначили В. С. Картавого. В октябре у причала в Петропавловске ошвартовался пятый БАТМ - "Баево". Он достался капитану-директору Виктору Васильевичу Елизову. Увы, как писала тогда газета "Рыбак Камчатки", приход "Баево" уже не вызвал прежнего ажиотажа у рыбаков Океанрыбфлота: "Поубавился интерес рыбаков к новым судам, потому что работать на них оказалось гораздо сложнее, чем предполагалось. Необходимы основательные знания работы судовых установок, оборудования, автоматики, а режимы работы траловых лебедок требуют безупречного взаимодействия штурманов, акустика и тралового мастера, что не всегда удается достигнуть. Словом, на освоение нового траулера требуется не так уж мало времени". Поутихли восторги еще и потому, что не очень удался первый промысловый рейс у БАТМ "Алексей Стаханов", рыбаки, можно сказать, с трудом справились с новым судном и его оборудованием. Поэтому, когда пришел "Баево", пятый по счету супертраулер Океанрыбфлота, желающих работать на нем подбирали с некоторыми затруднениями. Рыбаки хотели непременно попадать на БМРТ, где им было привычно и надежно в заработке. Но капитан-директор Виктор Васильевич Елизов слыл хорошим судоводителем и умелым организатором производства. Ему верили, за ним пошли. Он длительное время работал на БМРТ "Зарубино", экипаж которого не раз выходил победителем в соцсоревновании между судами, поэтому часть экипажа этого БМРТ и ушла вместе с ним на "Баево". В те дни капитан В. В. Елизов признавался корреспонденту "Рыбака Камчатки": "Давно у меня было желание работать на таком судне. Это вполне понятно. "Суперы" - будущее нашего флота, поэтому рано или поздно нам придется их осваивать. Считаю, что лучше быть в числе первых, чем замыкать строй. Как видите, -

и он показал на красавец-траулер, выгодно отличающийся от БМРТ своим внешним видом, - теперь это мой корабль. Вместе с моими помощниками будем стараться, чтобы "Баево" заслужил себе добрую славу". Далее корреспондент отмечает, что большая часть команды "Баево" пришла вместе с капитаном с БМРТ "Зарубино". Много лет подряд работал вместе с Елизовым Василий Алексеевич Сигов. Начинать с рулевого, два последних года ходил уже старпомом. "В прошедшем рейсе он был рекомендован на должность капитана-директора, но В. А. Сигов считает, что ему несколько рано. Но, видимо, после рейса на "Баево" старпому все же придется уйти из-под опеки В. В. Елизова. Флоту требуются грамотные, с чувством высокой ответственности командиры, а именно таким считает Елизов своего старпома. Немало совместных рейсов у капитана-директора и с технологом З. А. Кушнаренко. На "Хингане", "Зарубино", "Советских профсоюзов" делили они сложности промысла. Теперь каждый знает, что в трудную минуту товарищ не подведет. Ф. Ф. Букарев - старший механик траулера. Много рейсов было у Федора Федоровича за полтора десятка лет работы на флоте. Были удачи, трудности, но Букарев твердо держался намеченной линии. Сегодня Федор Федорович - один из опытейших механиков флота, поэтому ему и поручено возглавить сложное машинное отделение нового супертраулера. Немало добрых слов сказал капитан-директор и о боцмане В. К. Живодёрове, за плечами которого большой морской стаж. Именно он, рассчитывает капитан-директор, будет рачительным хозяином палубного имущества, хорошим помощником на судне. "Баево" готовится в рейс. На нем недостает только матросов-обработчиков и несколько человек других специальностей. В ближайшие дни, так считают в отделе кадров, экипаж будет полно-стью укомплектован, и "Баево" уйдет на промысел. Сначала опробует свои механизмы, оборудование на минтае, а в январе, установив на борту пресервное оборудование, перейдет на добычу скумбрии. Настроение у экипажа хорошее. Будем надеяться, что "Баево" впишет немало добрых дел в историю большого флота Камчатки". Непростым оказался первый промысел и на БАТМ "Славянский". Как рассказывал о нем мастер обработки Виктор Моисеевич Стахурский, нормальные взаимоотношения между членами экипажа складывались долго: "Парни пришли с разных судов, имея за плечами немало лет работы в море, накопив солидный багаж хороших и плохих дел. Комплектовался экипаж в майские дни, когда наступил период отпусков, и особого выбора не было. Брели всех, кто приносил направление отдела кадров. Надеялись лишь на воспитательную силу коллектива. Для этого были все предпосылки. Предварительная обстоятельная беседа с каждым человеком дала возможность судить об интересах и возможно-стях людей, с которыми предстояло работать в рейсе. Особого удовлетворения от знакомства я не получил. Лишь убедился, что соединить этих людей в коллектив, способный выполнить задание, будет сложно. Немало было таких, которые имели субъективное мнение о роли обработчика в производственном процессе. Наш "Славянский" прибыл в базу вторым из новостроя. Восторги по поводу первого супертраулера давно поутихли. "Алексей Стаханов" вел промысел сложно, а идти в рейс, заведомо зная, что тебя ожидают трудности, охочих было мало. В таких условиях и пришлось начинать работу на новом судне в первом рейсе. Радовало одно, что возглавил экипаж капитан-директор Н. М. Шевчук, а секретарем партийной организации был избран Г. В. Ватрушин. Эти два человека были для меня незыблемым авторитетом, особенно Г. В. Ватрушин, который обладает даром организатора и воспитателя коллектива. Мне, молодому коммунисту, было у кого учиться умению работы с людьми. Уходили в рейс 24 мая с хорошим рабочим настроением. В заводе во время перехода кое-что переделали, казалось, ничто не мешает обработке. Но не тут-то было. В первый же день рыба хлынула не на транспортер, а на палубу - выявилась первая погрешность в технологическом оборудовании завода. Такое случалось нередко. Пока научились подавать рыбу в завод, обрабатывать ее, прошло время. А тут неприятность в бригаде. Некий Васильев, встретившись с друзьями с "Мыса Золотого", загулял и начал вносить смуту в бригаду. Поначалу терпели, пытались образумить, но мнение собрания было единым: списать и отправить в порт. Сами ребята внесли такое предложение, видя отношение Васильева к работе. Дали нам двух парней из рембригады. Причем направили их ко мне в смену с такой оговоркой: "Это тебе, молодому коммунисту, партийное поручение научить их ценить труд коллектива". Воронина я поставил в пару с Борисом Кончиным, крепким, рабочим парнем, а Мелещенко пошел на выбивку брикетов. Сегодня могу сказать, что оба новичка трудились с полной отдачей. Так в заботах и тревогах проходили месяцы. Рыбы было негусто, с обработкой успевали. Причем моя смена даже на такой рыбе смогла выйти вперед. Теперь уже я был уверен, что рейс в дальнейшем сложится успешно". Как бы тяжело ни привыкали рыбаки Океанрыбфлота к новым супертрауле-рам (хотя есть и другие мнения, что к хорошим условиям привыкли быстро, раз и навсегда), но флот обновлялся, и перед коллективом Океанрыбфлота ставились новые, более высокие задачи. Для выполнения этих задач возрастали и требования к подготовке специалистов, к промышленному вооружению судов и, конечно, к дисциплине. Но главное, что требовалось сделать, - сплотить коллектив. Формально он был сплоченным, единым, нацеленным на выполнение общих для Океанрыбфлота производственных заданий, но все же каждый работник более чувствовал себя членом конкретного экипажа, нежели всего Океанрыбфлота. Необходимы были мероприятия, которые укрепляли бы единение членов коллектива еще и внутри Петропавловской базы океанического рыболовства. Одним из таких мероприятий являлся День предприятия. Десятилетие предприятия не отмечалось в связи с тем, что как раз в это время в 1978 году погиб БМРТ "Кречет", в душах людей не ощущалось праздника. А вот 11-летие БОР отметил широко. Праздновали его 1 июля 1979 года. На летнем солнце над входом в Дом культуры рыбаков горел кумач. Внутри, в вестибюле, играла музыка. Люди толпились у стен, рассматривая фотографии из жизни предприятия, узнавали себя, удивлялись, радовались. Все были празднично одетыми, красивыми. Открыл вечер секретарь парткома Базы океанического рыболовства Ростислав Всеволодович Бичук. После этого зазвучал торжественный марш, и лучшие рыбаки внесли в зал переходящее Красное знамя Ленинского райкома КПСС города Петропавловска-Камчатского и горисполкома. Среди знаменосцев - кавалер ордена Трудового Красного Знамени, ветеран труда Александр Николаевич Иванов, Герой Советского Союза первый помощник капитана БМРТ "Мыс Орехова" Александр Дмитриевич Васильчук, участник Великой Отечественной войны, ветеран флота Петр Иванович Шевкунов, капитан-директор Виктор Васильевич Елизов и старший тралмастер БМРТ "Пауджа" Вячеслав Тимофеевич Геоня. На трибуну поднимается начальник Базы океанического рыболовства Валерий Викторович Топчий. В зале не только рыбаки, но и их семьи. За кулисами сцены ждут своего часа самодеятельные артисты. В фойе организована выездная торговля. В. В. Топчий говорит о славном 11-летнем пути Океанрыбфлота, из которых семь лет он был лидером в Камчатрыбпроме. 200 рыбаков предприятия награждены знаком "Ударник пятилетки". Неоднократно флот выходил победителем и во Всесоюзном соревновании. Много теплых слов руководитель адресовал ветеранам флота. После этого ветераны поднялись на сцену. Среди них - начальник планово-экономического отдела Вера Вениаминовна Исаева, мастер обработки Петр Тимофеевич Разумовский, старший мастер добычи Михаил Сергеевич Осадченко.

- А вот еще одна трудовая биография, - обращается к залу ведущий вечера помполит одного из экипажей Геннадий Федорович Никитко. - Тридцать два года работает в системе рыбной промышленности Камчатки инженер отдела добычи Августа Яковлевна Аладышева. Многие, начиная свою трудовую деятельность, учились у нее экономическому хозяйствованию. В минувшем году

ей вручили диплом наставника молодежи, три созыва избиралась она депутатом городского Совета. Сегодня, провожая Августу Яковлевну на заслуженный отдых, мы говорим ей сердечное спасибо. На сцену поднимаются Борис Никитович Писаревский, Эдуард Васильевич Коломеец, Юрий Семенович Николаенко, Краснослав Иванович Критинин, Виктор Григорьевич Ерёмченко. Все они ветераны флота, но четверо из них проходили жизненную школу и профессиональную выучку у Бориса Никитовича Писаревского, который к тому времени работал заместителем начальника службы мореплавания. Борис Никитович Писаревский - участник войны, - рассказывает ведущий. - Его боевой путь отмечен высокими правительственными наградами: орденом Богдана Хмельницкого III степени, орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями "За освобождение Варшавы", "За взятие Берлина", "За победу над Германией". Более тридцати лет работает Борис Никитович в рыбной промышленности страны, 27 из них - на Камчатке. Он один из тех, кто первым осваивал новые корабли, новые районы промысла и объекты лова. Родина высоко оценила и мирный труд Бориса Никитовича, он награжден орденами Ленина и "Знак Почета", юбилейной медалью "В ознаменование 100-летия со дня рождения Ленина". Председатель совета капитанов, председатель совета наставников, Борис Никитович не представляет себя вне общественной работы. Продолжает рассказ о Б. Н. Писаревском капитан-директор Юрий Семенович Николаенко:

- Первый штурманский трал я поднял под руководством Бориса Никитовича. И партийный билет ношу с гордостью - рекомендацию в ряды партии мне дал Борис Никитович. И сейчас много полезного я беру из опыта своего наставника. После чествования ветеранов начинаются награждения. Звание "Лучший механик флота" получает старший механик БАТМ "Славянский" Анатолий Григорьевич Дудченко. Флагманскому механику технологического оборудования Валентину Феофановичу Беззубцу присваивается звание "Лучший механик-наладчик". Чествуют и другого механика-наладчика технологического оборудования - Павла Ивановича Гарбузова. Затем на сцену поднимается Знатный рыбак Камчатки, кавалер орденов Ленина и Трудового Красного Знамени Григорий Николаевич Холоден. Он тридцать лет на флоте, из них двадцать - на промысловых судах. Для него исполняется песня "Моя Родина". Начинается концерт. Попеременно на сцену выходят дети из детского сада "Чайка", пионеры подшефных школ. А затем - самое главное: выступили приехавшие из Ленинграда артисты со смешанным эстрадным концертом. По общему признанию, День предприятия удался, люди расходились довольными и еще долго вспоминали тот замечательный вечер. С тех пор этот праздник стал в Океанрыбфлоте ежегодным. В архиве предприятия имеется приказ о празднике от 8 февраля 1983 года:

"1 апреля 1983 года исполняется 15 лет со дня создания Петропавловской базы океанического рыболовства. За эти годы коллектив базы прошел славный путь становления и развития, вырос в одно из ведущих предприятий Камчатской области. Добывающий флот базы численно увеличился почти в три раза, в последние годы пополнился крупнотоннажными современными промысловыми судами типа "Пулковский меридиан", освоены практически все районы Мирового океана. За этот период в коллективе воспитан большой отряд высококвалифицированных специалистов штурманского состава, механиков, добытчиков и обработчиков рыбы, трудом которых за 15 лет работы БОР добыто, обработано около 6 миллионов тонн рыбы. Золотой фонд Океанрыбфлота - ветераны труда, участники Великой Отечественной войны, ударники комтруда, передовики и новаторы производства. В целях проведения идейно-воспитательной работы, широкого освещения истории предприятия и перспектив развития производства в 11-й пятилетке приказываю:

1. Создать комиссию по подготовке к проведению Дня предприятия в составе:

Шевчук Н. М. - председатель, зам. начальника базы;

Черкашин А. С. - зам. председателя, начальник техотдела;

Агапитова Ю. Е. - секретарь, инженер по НТИ;

Московский Г. А. - член комиссии, главный штурман;

Исаева В. В., начальник ПЭО;

Тихонов Е. Ю., начальник ОНТЗ;

Кейниз В. И., зам. начальника ОК;

Наливайко Б. И., начальник отдела добычи;

Оноприук А. И., главный технолог;

Исаков Д. И., начальник АХО;

Проценко Н. С., начальник СЭФ;

Холодок В. Е., первый помощник капитана.

По согласованию с партийным и базовым комитетами и комитетом ВЛКСМ ввести в состав комиссии:

Каплюк В. М., зам. секретаря парткома;

Долгова Р. А., председателя базкома;

Царёва Г. Н. - зам. председателя базкома;

Симакова А. Б., секретаря комитета ВЛКСМ;

Халухаева М. М., директора ДК рыбаков;

Мельникову А. В., методиста культбазы.

2. Провести День предприятия 8 апреля 1983 года".

Далее идет большой перечень мероприятий, которые необходимо было подготовить к празднику. Перечислим некоторые из них:

"Подготовка сценария праздника Дня предприятия - культбаза флотов, тов. Мельникова А. В.;

модели тралов для выставки - Наливайко Б. И.;

виды выпускаемой продукции за годы работы БОР - Оноприук А. И.;

фотовыставка - Мельникова А. В.;

выпуск газеты "Рыбак Камчатки" - Тихонов Е. Ю., Долгов Р. А.;

организация работы музея в ДК - Халухаев М. М.;

приглашение оркестра музыкального училища - Долгов Р. А.;

организация дружины для поддержания общественного порядка - Симаков А. Б.;

подготовка материалов на присвоение звания "Ветеран Океанрыбфлота" - Герман Т. А., Кейниз В. И.". Пожалуй, на последнем пункте стоит остановиться подробнее. До сих пор в молодом коллективе Океанрыбфлота не было своего звания "Ветеран предприятия", и вот решено было его ввести после 15-летней трудовой истории. Сразу надо сказать, что звание тогда так и не было введено, и впервые оно присваивалось лишь в 1986 году, но условие было прежним: звание мог получить лишь тот член

коллектива, который проработал в Океанрыбфлоте не менее 15 лет (для мужчин) и 12 лет (для женщин). В 1986 году День предприятия проводился 18 апреля. Согласно постановлению партийного бюро Ленинского райкома КПСС города Петропавловска-Камчатского, все предприятия в 1986 году должны были проводить дни своего рождения под лозунгом: "Решения XXVII съезда КПСС - в жизнь!". В тот вечер прямо в зале Дома культуры рыбаков прозвучало по радио поздравление с моря от делегата XXVII съезда КПСС Е. В. Каргашина. После этого состоялось награждение экипажей БАТМ "Хотин" и БМРТ "Мыс Курильский", которые заняли 1-е и 2-е места в социалистическом соревновании "XXVII съезду - 27 ударных декад". Соревнование проводилось в масштабах Камчатрыбпрома, и сразу два экипажа Океанрыбфлота заняли первые призовые места. Как позже оказалось, БАТМ "Хотин" стал призером во Всесоюзном соревновании под тем же девизом. Наверное, поэтому через какое-то время в Минрыбхозе СССР решили передать новый БАТМ "XXVII съезд КПСС" именно в Океанрыбфлот и перегнали его из Атлантики на Камчатку. Как известно, этот БАТМ благополучно работает в Океанрыбфлоте до сих пор. Но он оказался уже одним из последних супертраулеров, которые получил Океанрыбфлот. Вскоре начались новые, переломные времена, и стране стало не до постройки судов вообще, а предприятиям осталось только вспоминать о временах, когда они получали новенькие корабли один за другим. Но продолжим рассказ о первых званиях "Ветеран Океанрыбфлота". 7 апреля 1986 года был подписан приказ 381 о присвоении звания "Ветеран Океанрыбфлота" большому числу работников предприятия. В списке значилось 55 человек, в подавляющем большинстве это были рабочие и инженерно-технические работники младшего и среднего звена. Каждый получал вместе с удостоверением по 50 рублей премии. Однако мы опередили события и забежали вперед, поэтому вернемся в самое начало 1980-х годов, когда на промысловых картах Океанрыбфлота стали появляться новые районы промысла, в том числе Антарктида и тихоокеанские воды у берегов Латинской Америки. Первые суда Океанрыбфлота отправились в Антарктиду в 1979 году, это были БМРТ "Казалинск" и "Союз-4". Оба судна прошли большой капитальный ремонт на Петропавловской судоремонтной верфи. На них полностью переоборудовали рыбозаводы, причем многое было сделано из нержавеющей стали. В 1981 году отправились к Антарктиде, в залив Прюдс, на промысел криля сразу шесть БМРТ - "Калитва", "Казалинск", "Калар", "Хайрюзово", "Лучегорск" и "Союз-4". В Антарктиду ходил рыбачить весь Советский Союз, - рассказывает капитан дальнего плавания Владимир Петрович Васильев. - Там было очень большое скопление флота. Приходил танкер, подходили перегрузчики. Видели мы и китобойные базы, например "Советскую Россию". Кстати, потом мы встретили ее в роли плавбазы: ей сдавали криль на обработку. В ту сторону ходили практически одни и те же экипажи, только суда менялись. Лично я ходил в Антарктиду дважды. Первый раз попал совершенно случайно. Вообще, в эти экипажи было сложно устроиться, практически невозможно. Я после окончания училища стоял в резерве, а тут с судна перед самым отходом списали человека, я первым шел по списку, так и попал в экипаж Николая Марковича Павлюка на "Союз-4". "Уходя в Антарктиду или к Кергелену, мы отдавали себе отчет в том, что там можно надеяться только на экипаж и самого себя, - говорит, в свою очередь, Евгений Николаевич Кабанов, капитан дальнего плавания. - Поэтому и экипаж подбирался тщательно. Ведь там приходилось в отрыве от всего выходить из любого положения только своим умом, смекалкой и мудростью. Но попасть в Антарктиду, в Индийский океан, в заграничье стремились все. Вроде бы пустяк - на три дня зайти в зарубежный порт, зато потом девять месяцев болтаться в море у черта на куличках, но даже ради этого была настоящая борьба за место в экипаже. И все службы, рассматривая кандидатуры, учитывали: а что ты там сможешь такого особенного сделать, чтобы эти три дня как награду получить для захода в иностранный порт". "Моряки заграничья являются очевидцами роста международного авторитета СССР, все возрастающего интереса иностранных граждан к советским людям, - писал в газете "Рыбак Камчатки" первый помощник капитана БМРТ "Камышин" А. Копытько. - Посещая иностранные порты, моряки вносят свой вклад в пропаганду достижений советского народа в коммунистическом строительстве, преимуществ нашего социалистического образа жизни, способствуют развитию и укреплению интернациональных связей. Это почетная и ответственная задача. Для решения этой задачи существуют разнообразные формы и методы, но основным моментом является организация информационно-пропагандистской и интернациональной работы в рейсе. Для этого на "Камышине" была создана и утверждена на партийном собрании идеологическая группа, в состав которой вошли наиболее подготовленные члены экипажа. Это прежде всего коммунисты, комсомольцы - всего 15 человек, многие из них, хотя и со словарем, владеют английским языком. Исходя из этого, каждому были определены темы проведения лекций и бесед. В составе идеологической группы были капитан, первый помощник, четвертый помощник капитана А. И. Ларин, рыбмастер Л. Л. Козлов, механик завода Г. М. Захарченко, моторист А. Д. Колчин и др. В период подготовки к рейсу перед экипажем выступил старший инспектор отдела кадров Камчатрыбпрома В. И. Козлов с лекцией "Социализм и образ жизни советских людей". Кандидат исторических наук Г. Н. Романов раскрыл тему "Ленин, ленинизм и современность". Член общества "Знание" Э. П. Ким говорил о международном положении. Большой интерес вызвала лекция И. П. Антропова о культуре общения и основах советской этики. В подготовке предстоящей интернациональной работы идеологическая группа, учитывая наличие языкового барьера, учла организацию для иностранных граждан в зарубежном порту дней открытых дверей. Предполагается использование хроникально-документальных фильмов, магнитных записей, литературы, наглядной агитации о нашем государстве на иностранных языках. Работа идеологической группы и вся проводимая информационно-пропагандистская деятельность являются составной частью идейно-политической работы, проводимой на судне под непосредственным руководством парторганизации в течение рейса". Идеологическая машина в СССР работала четко, впрочем, как и в других странах, и не обязательно социалистических. Увы, машина давала сбой. Уж очень хотелось посмотреть хотя бы денек-другой на чужую жизнь. Тем более - запретную. А глянув, люди испытывали желание продлить эти мгновения. Продлить любым способом. Конечно, были и те, кто сбегал совсем в надежде найти счастливую долю за рубежом, пусть призрачную, но поискать ее, попробовать. Для экипажей это было ЧП, для капитанов - зачастую личной карьерной трагедией. Но речь не о беглецах или предателях, речь именно о тех, кто хотел продления сладостных минут непонятного, влекущего заграничного счастья. Да, в увольнение сходил, да, джинсы себе и жене купил, купил сыну жевательную резинку в яркой упаковке, но хотелось чего-то еще. И люди самовольно покидали борт судна хотя бы на часок, на два, три, а то и на ночь. Просто ходили в одиночестве по чужому городу, глазели на чужую жизнь, пробовали заговаривать с женщинами, заходили в закусочные и бары, пили пиво и вино - у кого на что хватало валюты. А потом их вылавливала полиция, и начинались неприятности. Ох уж этот сладкий запретный плод! И нарушали не только рядовые, но и капитаны. Был, например, случай с капитаном-директором БАТМ "Борисов" В. М. Нечухаевым. Имея сложный характер, постоянно конфликтуя с экипажем, он довел себя до крайнего морально-психологического состояния, когда русскому человеку хочется просто выпить. А тут как раз состоялось партсобрание, на котором коммунисты постановили вынести капитану выговор за грубость при общении с людьми. "Борисов" стоял на рейде перуанского порта Кальяо, прибыв туда для ремонта. Капитан Нечухаев в одиночестве отбыл на берег и пропал на всю ночь. "Прибыл на судно 30 августа в нетрезвом

состоянии, чем грубо нарушил "Правила поведения советского моряка за границей", - говорится в приказе по БОР. - Мало того, что тов. Нечухаев В. М. по причине своего плохого отношения к людям не имел авторитета у экипажа, последним случаем он дискредитировал себя как капитана. Нечухаев не достоин высокого звания капитана советского промыслового судна". Его сняли, перевели в старпомы. Другой случай произошел с матросом подменной команды С. И. Староверовым в порту Коломбо. "В ночное время покинул борт судна, стоящего в доке, и ушел самовольно в город. Вернулся в нетрезвом виде. По предложению Посольства СССР Староверов отправлен на Родину. Комиссией при парткоме УОР лишен визы". Нет смысла продолжать перечисление подобных случаев - они нередки. Это говорит о том, что, как ни старались в отделе кадров подбирать экипажи в заграничные по "морально-политическим характеристикам", люди оставались людьми. Они нарушали - вольно или невольно. Нарушали и в отделе кадров, когда желающие попасть на заграничный рейс очень сильно их уговаривали. По этому поводу имеется приказ начальника БОР В. В. Топчего от 2 ноября 1981 года: "В связи с укомплектованием судов крилевой экспедиции отделу кадров подлежало строго придерживаться качественного подбора кадров на эти суда. Направление на суда должно было производиться согласно моего распоряжения, т. е. не более одного и, как исключение, двух раз нахождения в крилевых экспедициях любого члена экипажа, кроме того, строго придерживаться количественного состава коммунистов на крилевых судах..." И т. д. Одним словом, - строго. Но вот экипаж укомплектован, и судно покидает порт. "Уходили мы отсюда на "Союз-4" в конце января, холод - собачий, - вспоминает В. П. Васильев. - Спускаемся потихоньку на юг, проходим Японию, Китай, к проливу Лусон подходим, а это уже 20-й градус северной широты, там теплее. По Южно-Китайскому морю приходим в Сингапур, где останавливаемся на сутки, добираем продукты. Здесь уже тепло, мы одеты в рубашки и джинсы. Идти было интересно. На слипе соорудили бассейн, купались. Все-таки 45 суток в одну сторону идешь - красота, своеобразный отдых! А затем проходим Малаккский пролив, входим в Индийский океан, море Содружества и вот уже попадаем в залив Прюда в Антарктиде. Там и ловили криль". "В 1982 году попал я на криль, - рассказывает Анатолий Афанасьевич Шапошник. - Ходил рулевым на "Калитве" с капитаном Петуховым. Шли туда в сопровождении ледокола и спасателя. Впереди ледокол пробивал след, мы шли за ним, а за нами - спасатель. Пока дошли, спасатель получил в общей сложности двенадцать метров пробоин. Мне в Антарктиде понравилось. Мы и на берег выходили. Набрал я там камней на память, потом выгравировал на них надписи. Горжусь этим, потому что не каждому дано побывать на той стороне земного шара. Пингины, айсберги. На наших глазах два раза айсберги переворачивались. Смотреть на это красиво, но страшновато. Один просто развалился, но с таким гулом, что перепугал нас до смерти. Мы бросились побыстрее выбрать трал и уйти подальше. А другой айсберг перевернулся, и это была картина! Рыбачили мы три месяца. Там нельзя прозевать момент, чтобы успеть быстро выскочить, так как лед становится моментально. Смотришь, шуга пошла, а там уже и сало, и может лед встать разом. И тогда застрянешь и можешь остаться на год". "К 1 апреля мы срочно оттуда уходили, - говорит и В. П. Васильев. - Потому что наступала полярная ночь и начиналось быстрое льдообразование. И опять 45 суток шли обратно, экипаж отдыхал, люди купались, загорали. Снова заходили в Сингапур, набирали джинсов. В июне приходили уже на Камчатку. И вроде бы и рейса не было, настолько люди успевали отдохнуть, восстановиться во время перехода". Много судов Океанрыбфлота работало тогда в юго-восточном секторе Тихого океана. Чтобы не гонять их на ремонт в Петропавловск-Камчатский, где все равно пришлось бы подолгу дожидаться очереди, суда приходили в перуанский порт Кальяо, и здесь их ремонтировали специальные бригады Океанрыбфлота. Специалисты и рабочие этих бригад прилетали в Перу самолетом, на котором тут же отбывал на отдых в СССР экипаж ремонтируемого судна. По графику дней через 25-30 приходило следующее судно, а на отремонтированный корабль возвращался экипаж или прилетал новый и уходил в океан продолжать промысел. Каждая выездная бригада должна была отремонтировать не менее трех кораблей. "Я тогда ходил механиком на "Борисове", - рассказывает Геннадий Васильевич Дулин. - Прилетаю из отпуска, мой "Борисов" в море, и меня временно зачисляют в ремонтно-подменную команду в Перу. Я вылетел туда. Капитаном РПК был Виктор Борисович Бегулов. Старпомом работал Куликов. Это замечательные люди, а Бегулов еще и был настоящим дипломатом. При общении с ним всегда можно было друг друга понять. Жили мы на ремонтируемом судне, которое, как правило, стояло в бухте на рейде. Прямо на рейде и шел ремонт. Но при необходимости ставили пароходы и в док. Там был такой порядок: если мы встали в док, то его перуанские руководители через день возили нас на отдых. Один день - одну половину команды, другой день - вторую половину команды. У них для этого были обустроены специальные зоны отдыха. Однажды нас втроем повезли туда отдельно: капитана команды Бегулова, помполита Петросова и меня. Петросов наделал шашлыков, мы расположились за одним из многочисленных столов, расставленных вдоль дорожек, и блаженствуем. А тут приходит наш сопровождающий из перуанской компании и говорит, что неподалеку отдыхают сотрудники советского посольства, не хотели бы мы пригласить их к себе. Мы только обрадовались! Подошли два парня, как оказалось, секретари посольства. Мы пригласили их за стол, налили коньячку, угостили шашлыками. В процессе пира они учили нас играть в гольф. В общем, познакомились. И Виктор Борисович Бегулов пригласил их с семьями посетить наше судно. От Кальяо до перуанской столицы Лимы - всего 30 километров, поэтому приехать не составляло труда. И они приехали. Мы устроили им баню, оставили ночевать. После этого поехали к ним, они пригласили нас в ресторан. В общем, наладили с посольством хорошие контакты и постоянно вместе отдыхали. Однажды дипломаты обратились к нам с просьбой принять на борту правительственную делегацию Перу. У них была встреча с министром сельского хозяйства Перу, который отвечал и за рыболовство, поэтому его к нам и привезли. Мы показали им пароход, рассказали о жизни и работе наших рыбаков. В кают-компании накрыли стол, в общем, все получилось на высшем уровне". Если говорить о ремонтах судов на Камчатке, в частности на судовой верфи имени Ленина в Петропавловске, то графики ремонта там зачастую нарушались из-за нехватки мощностей. Особенно тревожной сложилась обстановка в 1984-1985 годах. ДВПСО имени Ленина производила аварийный ремонт плавбаз "Нахичевань" и "Новая Каховка", а ПСРМЗ был всецело занят ремонтом плавбазы "Северный полюс", поэтому все остальные суда, в том числе Океанрыбфлота, ремонтировались медленно. БМРТ "Пахача", "Казалинск", "Мыс Отрадный", "Хайрюзово", "Лучегорск", БАТМ "Мыс Золотой" так и не были введены в строй в 1984 году и перешли в график 1985 года. А в 1985 году встали на ремонт уже другие суда - АПС "Корчагинец", БМРТ "Мыс Сенявина", "Мыс Орехова", БАТМ "Зарубино", семь плавбаз. Короче, полный затор. Руководство Океанрыбфлота вместе с руководством судоремонтных предприятий искали выход из ситуации. Были заключены так называемые договоры содружества, исходя из которых ремонтникам более активно помогали члены экипажей. Как известно, с 1983 года в Океанрыбфлоте работала своя плавмастерская "Целиноград", которая также максимально помогала судоремонтникам. Отдушиной стали ремонты в зарубежных портах, хотя предприятие расплачивалось за них валютой. Но потери от простаивавших в ремонте судов были гораздо больше. Только в 1984 году для организации межрейсовых ремонтов судов и отдыха экипажей было совершено 65 заходов в иностранные порты пяти государств. Допуск для работы за рубежом получили 1003 человека из Океанрыбфлота. Естественно, каждому заходу

предшествовала идеологическая подготовка людей. Капитаны судов и помполиты затем отсчитывались на заседаниях парткома базы, в орготделе, на балансовых комиссиях. Увы, нарушения были всегда, и они портили картину отчетов, но заходы в иностранные порты все же были необходимостью. В одном из приказов по Петропавловской базе океанического рыболовства за 1985 год говорится:

"Работа с моряками заграничного плавания, постановка политико-воспитательной работы в судозкипажах не отвечает предъявляемым высоким требованиям. В заграничных рейсах допускаются грубые нарушения трудовой дисциплины, Устава службы на судах флота рыбной промышленности, правил общения с иностранными гражданами, правил поведения советского моряка за границей. По-прежнему значительное количество нарушений (25 процентов) допускают лица командного состава. Так, работая в составе Советско-Американской компании летом 1984 года, капитан-директор БМРТ "Николаевский корабель" тов. Ларионов В. И. и первый помощник капитана тов. Иваненко В. Е. полностью упустили контроль за поведением экипажа. На судне допускались коллективные распития спиртных напитков с иностранными гражданами, нарушались правила общения с американскими и канадскими представителями, процветало пьянство среди членов экипажа. Подобная обстановка привела к массовым нарушениям порядка увольнения в порту Ванкувер (Канада), когда восемь матросов совместно со старшим тралмастером Дуловым Н. П. совершили самовольную отлучку. В период последних двух рейсов в район Новой Зеландии имелись нарушения правил поведения советского моряка за границей на БМРТ "Мыс Обручева" (капитан-директор Селищев В. А., первый помощник капитана тов. Зайцев Б. П., Рыбкин П. Я.). В 1984 году строго наказаны в партийном и административном порядке за грубые нарушения, допущенные в заграничных рейсах, капитаны-директоры тт. Ларионов В. И., Савицкий В. В., Демьяненко Ю. Ф., первые помощники капитана тов. Иваненко В. Е., Филатов Н. А., Тимофеев П. Ф. Имелись нарушения таможенных правил (6 случаев) на БМРТ "Казалинск", "Союз-4", БАТМ "Баево". Имеются факты представления необъективных характеризующих материалов на отдельных членов экипажей в заграничных рейсах, скрытие нарушений в иностранных портах. Отдельные экипажи плохо готовятся в заграничные рейсы отделом кадров, орготделом ("Николаевский корабель", "Мыс Орехова"). Приказ министра рыбного хозяйства СССР 018 от 29.10.1984 г., директивные документы Дальрыбы требуют от командного состава флота, аппарата управления усилить работу по предотвращению нарушений правил поведения советского рыбака за рубежом". Но как бы там ни было, а корабли продолжали уходить на промысел и продолжали заходить в иностранные порты, в том числе и для ремонта. "Сейчас многие говорят, особенно бывшие директора судоремонтных предприятий, о том, что Океанрыбфлот зарабатывал себе валюту и совершенно не заботился о развитии отечественного судоремонта, - говорит капитан дальнего плавания, бывший капитан-директор Океанрыбфлота Евгений Николаевич Кабанов. - Но это люди недалекие в этом отношении, потому что судно должно ремонтироваться как можно ближе к району промысла, чтобы не терять времени на переходы". Судоремонт на родине, в Петропавловске-Камчатском, был самым уязвимым звеном в производственном процессе Камчатрыбпрома. "Дефицит судоремонта с каждым годом все возрастает, - признавался в одной из газетных статей заместитель начальника механико-судовой службы Камчатрыбпрома П. И. Грибов. Если в 10-й пятилетке расчетная потребность в ремонте судов Камчатрыбпрома была обеспечена на 73,9 процента, то в 11-й этот и без того невысокий показатель снизился до 58,9 процента. В 1986 году потребность в ремонте судов нашего объединения будет удовлетворена лишь на 54,9 процента". Да, корабли уходили из родного порта, ремонтировались в иностранных портах, но все равно, рано или поздно, они опять возвращались в родной порт. Потому что только здесь их ждали.

"- Папа, папа!

"Кушка" показала. И тут же грянул марш духового оркестра навстречу виновнику торжества. А я знакомлюсь с девочкой Катей, оповестившей о вышедшем из-за мыса траулере. Она ждет дядю Андрюшу и старается изо всех сил первой из всей прибывшей сюда семьи заметить его среди рыбаков. Но первой увидела Андрея Свидницкого его мать, Екатерина Григорьевна. Андрея пришла встречать вся его большая, дружная семья, "прикатил" на пристань в ярко-желтой коляске и его сын Борис. Но Екатерина Григорьевна, словно взрослому, говорит внуку:

- Вот и папа пришел.

После, когда траулер ошвартуется, когда все поднимутся на борт, Андрей сбегит по парадному трапу и обнимет дорогих сердцу людей: мать, жену Светлану, старшего брата Сергея, его жену Татьяну и маленькую племянницу Катю. А пока совсем близко, в нескольких шагах от пирса медленно скользит по воде БМРТ "Кушка". Первыми на берег сходят капитан-директор Евгений Викторович Каргашин и первый помощник капитана Николай Григорьевич Слепец. Капитан-директор рапортует начальнику базы "Океанрыбфлот" В. В. Топчию о выполнении рейсового задания. По давней традиции, гости и хозяева траулера собрались в столовой команды. Торжественный митинг открыл секретарь партийного комитета Базы океанического рыболовства Р. В. Бичук: - С большой победой вернулся в порт славный экипаж БМРТ "Кушка". Желаю вам хорошего отдыха на берегу и новых трудовых успехов. Крепкого здоровья пожелал экипажу начальник базы В. В. Топчий и вручил Почетные грамоты. Диплом Министерства рыбного хозяйства СССР и Почетная грамота вручены капитану-директору Е. В. Каргашину. Грамотами награждены первый помощник капитана Николай Григорьевич Слепец, заведующий производством Юрий Григорьевич Пролыгин, старший мастер добычи Игорь Григорьевич Порыгин, матросы-обработчики Владимир Ильич Гаврилов и Владимир Степанович Курко, матрос добычи Александр Романович Сайков, моторист Владимир Антонович Чернов и др. Трудно в этом экипаже найти человека, относящегося к производственным задачам с прохладцей. Если их имена не названы на торжественном митинге, то только потому, что, как каждое собрание, это тоже ограничено во времени. Первый секретарь Петропавловского горкома КПСС П. И. Загоруй вручил экипажу переходящее Красное знамя областного комитета партии и облисполкома, диплом победителя социалистического соревнования за успехи в выполнении плана четырех лет пятилетки и свидетельство о присвоении БМРТ "Кушка" звания "Лучший экипаж". Впереди у экипажа - хороший отдых на берегу. А потом - снова в рейс. Многие уже сегодня планируют вернуться на свой траулер, продолжать его добрую трудовую историю". "День в среду выдался как по заказу. Осенний ветер шелестел целлофаном, вырывая из рук малышей цветы, а солнце светило щедро, высвечивая яркие краски празднично одетых встречающих. Наконец-то после долгого рейса они увидели своих рыбаков. "Приозерск" входит в ковш Авачинской бухты. У борта - все члены экипажа, кроме вахтенных, но и те вырывают минутку и выбегают на палубу взглянуть на город и близких. Грянул марш. Зашумели дети. Возгласы, приветствия взрослых не утихали, пока траулер отдавал швартовы. У трапа руководители базы, представители общественности города. Им отдает рапорт капитан-директор "Приозерска" Александр Иванович Внуков:

- Экипаж поискового БМРТ досрочно выполнил рейсовое задание, завершил первым среди судов флота пятилетку... За неполных четыре года "Приозерск" перекрыл пятилетний план..."

Да, план - это здорово, почести - приятны. Но рыбаки, вернувшиеся из рейса, всегда с нетерпением ждали момента, когда закончатся торжественные церемонии и можно будет по-настоящему обнять своих. Обнять своих! Ведь ради этого, а не ради знамен и грамот они так спешили в родной порт.

Опять глядишь ты опечаленно

На расставанья суету...

К тебе, любимая, причален я,

Как супертраулер в порту.

А ночь придет, и до утра у ней

Для счастья столько тишины!

Но в том, что в полночь супертраулер

Уйдет из бухты, - нет вины.

Он в рейс уходит не из прихоти,

Огнями высветив туман,

На миг из тьмы Трех Братьев выхватив,

И выйдет в Тихий океан.

Он будет плыть сквозь ветры шквальные,

Стихиям всем наперекор,

Забыв и хлопоты причальные,

И наш прощальный разговор.

Но бороздя моря далекие,

Вдруг супертраулер с тоской

Припомнит бухту синеокую,

Ее надежность и покой.

И, проклиная хмарь безбрежную,

Вернется к пирсу он опять,

Чтоб бухту милую и нежную

К груди тоскующей прижать!

Юрий Быстров, рефмашианист БМРТ "XV съезд профсоюзов".

Песня моряка

Дорогу выбрал я непростую,

Не мост, а мостик ходовой.

Взрывает штевень волну крутую,

Ветрище воеет штормовой.

А там, за далью, среди распадков,

Под шапкой снега - маяк-вулкан,

То шлет Камчатка, шлет Камчатка

Привет ушедшим в океан.

Когда играет вдали зарница,

Сияет моря бирюза,

Я вижу черные ресницы

И твои ясные глаза.

А там, за далью, среди распадков,

Под шапкой снега - маяк-вулкан,

То шлет Камчатка, шлет Камчатка

Привет ушедшим в океан.

Желанный берег, огни причала

Моряк повсюду несет с собой,

Чтоб ты, родная, меня встречала,

Когда из рейса приду домой.

А там, за далью, среди распадков,

Под шапкой снега - маяк-вулкан,

То шлет Камчатка, шлет Камчатка

Привет ушедшим в океан.

Радмир Корнев, член Союза писателей России.

"Пароход - дом, конечно, родной, на нем проводишь очень много времени, но семья - святое, - признавался капитан-директор Сергей Александрович Бекасов. - Что ни говори, а пароход - дом временный". Но как бы то ни было, уже придя в порт, домой, живя на берегу, моряк постепенно все больше и больше начинает думать о море, о судах, которые сейчас там, рыбачат, о друзьях, коллегах, которые еще только мечтают о возвращении домой. Автор следующих слов И. Яковлев, похоже, писал их для газеты "Камчатская правда", сидя в своей теплой квартире за столом перед окном, за которым опускалась предновогодняя ночь, укрывающая затихающий предпраздничный город. А мысли его были в море. Судите сами. "Когда поднимается ветер, дымятся сугробы или на землю опускается туман, я невольно вспоминаю океан. Как там сейчас? Могу представить в любую погоду наши сейнеры и траулеры у Курильской гряды, на банках в открытом океане, в Охотском море. То, что мы наблюдаем из квартиры или окна автобуса, в море, как правило, оборачивается штормом, мокрым снегом, непроглядным туманом. И от них не спрячешься, не укроешься. Так же, как и в тихую погоду, ставятся и выбираются тралы, выходят на вахту матросы, на скользкой, покрытой ледком палубе перебирают сети, сваливают в трюмы пойманную рыбу. Жизнь идет в заданном ритме. Так же было и в новогоднюю ночь. В канун Нового года мне довелось уходить в море, на промысел, и у нас не было ни минуты свободного времени. Днем ли, глубокой ночью выйди на палубу нашего "Баево" - и увидишь работающих людей. Под руководством старшего тралмастера Н. И. Литвинова перебрали и настроили тралы, опробовали лебедки. Дважды сделали пробные заметы. Не

в надежде на улов. Все было подчинено одной мысли: к моменту прихода в заданный район мы должны быть готовы к работе. Так оно и произошло. Я уверен, что во время "капитанского часа" осветились улыбками лица руководителей базы, когда капитан-директор В. А. Сигов доложил, что за первые сутки выловлено 60 тонн рыбы. Как говорится, с места - в карьер. И ни у кого не вызвало удивления, что экипаж сразу же вышел в лидеры социалистического соревнования, стал на равных спорить с коллективом супертраулера "Алексей Стаханов", уже давно освоившимся с обстановкой, накопившим опыт. "Баево" сейчас несет вахту в Японском море. В канун Нового года я вышел на связь с траулером. Капитан В. А. Сигов сообщил, что обстановка нормальная. К ним в группу прибывает еще одно судно - БАТМ "Капитан Редкокаша". Задание рейса будет выполнено. Не могу не сказать о моральном климате на судах, например на "Баево". Чтобы судить об этом, стоит хотя бы один раз услышать, как разговаривает капитан со своими подчиненными, будь то вахтенный помощник или рядовой матрос. Все мы гордимся традициями морского флота. Капитан - это личность, это человек высокой культуры. Именно таким и видел я В. Сигова. Говорит он негромко, продуманно, с уважением к человеку. Я ставлю себя на место механика или матроса. Не выполнить приказ администрации судна, отнестись к нему с прохладцей - невозможно. Это не просто распоряжение, это и большое доверие к тебе. И трудная работа, нечего это скрывать, становится интересной. Настроение у людей отличное... Ударной вам вахты в новом году, друзья по рыбацкому морю!" В конце января 1982 года в редакцию газеты "Камчатская правда" пришли члены экипажа супертраулера "Алексей Стаханов" во главе с капитаном-директором Виктором Григорьевичем Ерёменко. Пришли по приглашению журналистов, чтобы поговорить о рыбацкой профессии, о достижениях и проблемах рыбаков и, конечно, о своем любимом корабле - первенце супертраулеров на Камчатке. Быть первым всегда трудно и ответственно. На них смотрели остальные, гадая: пойдут или нет у нас "супера". Через трудности, постижения, но - пошли. И в январе 1982 года в Океанрыбфлоте было уже 14 супертраулеров. Три года эксплуатации этих судов многому научили рыбаков. Но опыт флагмана по-прежнему был нужен и интересен всем, потому что каждый новый рейс этого экипажа являлся и новой ступенью в освоении самого судна, и новой ступенью к повышению эффективности использования вообще "суперов" на промысле. В предисловии к разговору газета писала:

"БАТМ "Алексей Стаханов" стал на флоте как бы эталоном дисциплинированности и ответственности, мастерства и творческого отношения к поиску внутренних резервов. Все это в том удивительном сочетании, которое является характерной чертой экипажа, и стало основой всех производственных успехов. 1981 год, стартовый год одиннадцатой пятилетки, "Алексей Стаханов" завершил с лучшими показателями среди однотипных судов по вылову рыбы и максимальным выпуском товарной продукции. Добыто 7782 тонны рыбы, выпущено товарной продукции на 6 миллионов 172 тысячи рублей. По итогам работы экипажу планировалось 506 тысяч рублей убытков, фактически рыбаки дали 1 миллион 200 тысяч рублей прибыли. Оставим сегодня в стороне разговоры о рыбацкой удаче - при работе на данных судах в тех районах промысла, где ведет лов "Стаханов", ни о каком "фарте", везении не может быть и речи. Да и вообще, давно прошли те времена, когда рыбаки, например, среднего траулера за одну сельдевую путину могли взять пять годовых планов. Сегодня вообще, а для БАТМ тем более такое просто невозможно. Значит, истоки завидной стабильности работы этого экипажа кроются в другом. В нынешних условиях производственный успех любого экипажа включает в себя много составляющих. Поэтому так необходимо сегодня самым внимательным образом изучить опыт передовиков и добиться его широкого распространения. Именно в этом ключе и построили мы сегодняшний "Деловой четверг" в "Камчатской правде", на который пригласили членов экипажа "Алексея Стаханова". В разговоре участвовали капитан-директор Виктор Григорьевич Ерёменко, первый помощник капитана Виктор Матвеевич Паршиков, помощник капитана по добыче Сергей Иванович Субботин, заведующий производством Леонид Михайлович Малик, консервный мастер, секретарь комсомольской организации судна Александр Анатольевич Бессараб. Для участия в "Деловом четверге" мы пригласили и заместителя начальника отдела добычи объединения "Камчатрыбпром" Юрия Алексеевича Якушина. **Корреспондент:** - Давайте обсудим следующие вопросы: каким образом формировалась культура работы экипажа траулера "Алексей Стаханов" в первых рейсах, какие возникали сложности и что помогало их преодолеть. **В. Г. Ерёменко:** - Дисциплина на рабочем месте - действительно один из главных вопросов, с которым нам пришлось столкнуться с первого же дня самого первого рейса. Спросим себя в первую очередь: чем регламентируется трудовая дисциплина? Как капитан, я бы назвал судовой устав, массу инструкций, комментариев, напоминаний. Все эти правовые документы служат верой и правдой морякам много лет и лежат в основе дисциплинированности каждого члена экипажа. В своей деятельности, естественно, я и опираюсь на этот свод правил. Прибавьте к этому ежедневный контроль за работой личного состава, учебу и разного рода напоминания устного типа. От этого никуда поначалу не уйдешь. Но не будем забывать, что начальники служб, которые сейчас меня окружают, а также представители партийных, комсомольских и общественных организаций всячески поддерживали мои действия. Ведь капитан, какой бы "золотой" он ни был, практически ничего сделать не может без помощи коллектива. А поскольку экипаж уже сложился, свое плановое задание мы обязаны выполнить. Эта аксиома доводится до сведения каждого новичка, ступившего на борт нашего судна. Каждому объясняется, что такое "Алексей Стаханов": это дисциплинированный, аккуратный, четко и качественно выполняющий свои планы коллектив. **В. М. Паршиков:** - Это уже утвердившаяся практика, а я бы хотел рассказать о первых днях нашего коллектива. Тяжелое время было: и потому, что никто не знал толком, как работать в новых условиях, - судно было новое, и, естественно, потому, что экипаж был новый. Осталось на судне несколько человек с перегона, с которыми пришлось изрядно помучиться: по специальности - не промысловики, а по натуре - халтурщики. Везде, к сожалению, есть люди, которые безответственно относятся к своему делу. От некоторых пришлось сразу же избавиться. В конечном счете нам удалось к первому рейсу укомплектовать экипаж достаточно хорошими кадрами. В этом и отдел кадров базы пошел нам навстречу. Но какими бы люди хорошими ни были, им предстояло работать на новой технике, новом оборудовании. Поэтому мы постарались привлечь специалистов, участвовавших в перегоне, я бы сказал, к первичному обучению механиков, электриков рабочего экипажа, ибо те за время рейса успели ознакомиться с судном, понять его возможности, резервы. Свой первый трал мы поставили 28 декабря. Объект промысла достался не из легких - скумбрия, которая, как известно, отличается своей быстродностью. Судно по-настоящему мы еще не знали, технология траления была отработана слабо. Первое время даже допустили перерасход орудий лова. Как и следовало ожидать, в экипаже стали появляться нездоровые настроения, у людей руки опускались - плохая работа на промысле всегда отрицательно действует на экипаж. Командованию и специалистам пришлось приложить немало сил, чтобы рабочая обстановка стабилизировалась. Мы изо дня в день анализировали работу, регулярно собирались у капитана, доискивались до причин неритмичной работы. Постепенно дело пошло на лад: выработали оптимальный режим работы, освоили новое оборудование. **Корреспондент:** - Непросто привить людям потребность день за днем жить жизнью судна, считать задачу коллектива своей задачей. Думаю, будет интересно узнать, как это достигается в вашем коллективе. **В. М. Паршиков:** - Если

задуматься над тем, что первично: трудовая дисциплина или то самое ответственное отношение к делу, о котором мы сейчас говорим, то станет ясно, что понятия эти неразрывны. Ну как может быть дисциплинированным человек, работающий без всякого интереса к делу и желания? Невозможно представить человека, влюбленного в свою профессию, но при этом, скажем, опаздывающего на вахту. Следовательно, отношение к делу выражается в том, как работает человек, как использует минуту своего рабочего дня. Мы стараемся использовать те формы работы с людьми, которые находят отклик у членов экипажа. В первую очередь это хорошо продуманное, широко развитое внутрисудовое соревнование. У нас есть фонд мастера, который дается на рейс для премирования победителей социалистического соревнования. Есть на судне Доска почета, Книга трудовой славы, в которую заносятся фамилии лучших членов экипажа в рейсе. Активную организаторскую работу ведет стенная печать. И еще живет одна добрая традиция, о которой хотелось бы сказать. При подведении итогов работы к 31 августа - очередной годовщине стахановского движения - мы вручаем передовикам производства фотографии Алексея Стаханова. Как память, как почетную трудовую награду. Умеют в нашем экипаже не только работать, но и отдыхать. Постоянно проводятся вечера отдыха, конкурсы, спортивные соревнования. Проводили мы и читательские конференции по книгам, которые вызывают интерес у рыбаков. Стало у нас правилом обсуждать, какие из книг взять в предстоящий рейс.

В. Г. Ерёменко: - Я бы вот что добавил. Отношение к своему делу - это еще и хорошая профессиональная подготовка. Когда мы учились работать, многие наши специалисты бывали на других судах, перенимали опыт. Сейчас же ситуация изменилась - приезжать стали в основном к нам. И если некоторые экипажи жалуются, будто мы плохо делимся опытом, это следует понимать как недостаточное их желание взять его. От собратьев-рыбаков у нас секретов нет, нередко и сами посылаем своих специалистов на другие суда для оказания помощи. Но все должно быть в пределах разумного: за нерадивых или страдающих ленью мысли, инертностью никто работать не будет. Например, на "Мысе Золотом" не ладилось с выпуском жира. Послали мы туда своего мастера по выработке жира Анатолия Сергеевича Федотова. Три недели пробыл он там, пока уже наш экипаж не возмутился: "Имейте же совесть, ведь нам тоже надо работать".

С. И. Субботин: - Заинтересованность людей имеет огромное значение. Хочется больше поймать, так почему не сделать этого? Все в наших силах. И в последнем рейсе, подняв на промысловую палубу один трал, мы разворачивали судно и пускали второй. А за это время, пока шли обратным курсом, завод успевал перерабатывать добычу первого замета. Таким образом, мы ни на минуту не прекращали добычу, ни на минуту не останавливали завод. Нелегко приходилось только с перегрузом мороженого сырца. Вести перегруз на мотобот, идя параллельными курсами, работавший с нами "Рыбак Чукотки" отказался: недостаточно-де квалифицированные мотоботчики. Между тем приморцы именно так ведут перегруз. Получается парадоксальная ситуация: промысловики экономят минуты, чтобы взять больше рыбы, а плавзавод заставляет терять часы... Именно поэтому мнение о наших рыбозаводах у рыбаков далеко не лестное.

Корреспондент: - Супертраулер новый, современный, да не все оборудование на нем соответствует велению времени. Если в рубке, например, установлен прибор спутниковой навигации, то в рыбцехе тузлук приходится носить ведрами. И все же на "Алексее Стаханове" сумели максимально приблизиться к оптимальному режиму работы судна на добыче и обработке скумбрии. Каков был путь к этому? Ответ на этот вопрос наверняка волнует другие экипажи БАТМ.

Л. М. Малик: - Вы правы, супертраулеры, несмотря на мощность двигателей, плотную насыщенность автоматикой и механизмами, в отношении оборудования рыбного цеха являются далеко не современными судами. Проект цеха морально устарел, не учтено, что эксплуатироваться эти суда будут на Камчатке. Смотрите, что получается: паспортная мощность морозильных камер - 56 тонн рыбы в сутки, а паспортная добыча - 93 тонны. Практически же можно брать до 200 тонн рыбы в день. Но что с ней делать? Почти полцеха занимала линия по разделке трески на филе. Но линия рассчитана на обработку как минимум полуметровых рыбин. В районе работы наших БАТМ такого сырца нет, и оборудование только загромождало цех. Слишком уж большие площади - и рабочие и трюмные - отводились под муку. Это я веду разговор о принципе устройства цеха, о качестве же оборудования и говорить не приходится. Мы пошли по пути создания добывающе-обрабатывающего комплекса на основе режима работы на скумбрии. Такая уж у нас ориентация. И исходили при этом из главного: судно может и должно работать рентабельно. Супертраулер - вещь дорогая, и на муке его не окупишь. Значит, необходимо добиваться рационального использования сырца, направления его на выпуск пищевой продукции. С этого и начали. Во втором рейсе, когда я пришел на судно заведующим производством, мы выпустили 52 тонны муки, в третьем - 36. В последнем, правда, режим работы был несколько изменен, сработали точно на план. Но не больше. Весь остальной выловленный сырец направлен на выпуск пищевой продукции. Все это время шла и продолжается сейчас реконструкция рыбцеха. Мы сняли филиейную линию, взамен ее установили пресервную. Первое время выпускали пресервы из скумбрии в 25-й банке, затем, с изменением ГОСТа, освоили выпуск пресервов из иваси в банке 27а. Создали эту линию буквально по крохам. Например, закатоchnые станки взяли... со свалки. А сколько было мытарств, чтобы "пробить" эту линию по инстанциям! И схемы, и чертежи разрабатывали и рассчитывали сами, изыскивали материалы. Ни Камчатрыбпром, ни ЦПКТБ² нам в этом не помогали. Наоборот, пришлось побегать по кабинетам, пока разрешили нам ее сделать. И вот линия заработала. Поначалу с остановками, приходилось что-то доводить, подгонять, а затем - четко и производительно. Конечно, для экипажа это выгодно: 40 тысяч условных банок пресервов в сутки дают хороший "навар". Но, с другой стороны, супертраулер все же не плавбаза, у нас на вахте всего двенадцать обработчиков, и при такой производительности нагрузка на людей ложится очень большая. Собственно, только готовить банку для такого количества пресервов приходилось больше полусуток, а сам выпуск занимал времени гораздо меньше. Нашли оптимальный вариант: ежесуточно морозить 50-60 тонн скумбрии, а из прилова (это в основном иваси) выпускать 20 тысяч условных банок пресервов. Что это дало? За последний рейс получено 4566 тысяч рублей товарной продукции - это примерно два рейсовых, если не годовых плана БМРТ 394-го проекта. А за год при плановых убытках 506 тысяч рублей "Алексей Стаханов" дал 1 миллион 200 тысяч рублей прибыли. Могли бы дать и больше, если бы на месяц судно не было отвлечено на приемку иваси от среднего флота. Это вообще, по-моему, нелепость: такой мощный добывающий корабль связывать по рукам и ногам ради каких-то 10-15 тонн приемки в сутки. В то же время этот пример хорошо иллюстрирует то, что получается, когда не думают об эффективном использовании судов, когда какая-то недельная или месячная проблема заслоняет перспективу на рейс, на год. Наше мнение таково: супертраулеры необходимо использовать только в промысловом режиме. Возможности судна большие: нет скумбрии, оно может брать иваси, нет обстановки здесь - "суперы" хорошо работают на добыче кальмара и т. д. То есть БАТМ всегда может ловить рыбу и выпускать пищевую продукцию. И заметьте: все эти варианты практически в одном промысловом районе - Курильская гряда.

А. А. Бессараб: - Как уже известно, в связи с сокращением лимитов на жель, а значит, и банкотару для рыбаков и обработчиков Камчатки, нынче выпуск пресервов Океанрыбфлоту не планируется. Но мы не думаем отказываться от этой работы. Во-первых, для скумбриевых судов, думаем, можно сделать некоторое исключение - преимущества от этого налицо. Потом, наша жестяно-баночная фабрика осваивает

выпуск банкотары из алюминия, в том числе и банки 27. Думаем, сможем наладить и это производство. Ведь нелепо же не брать то, что вытекает из самого принципа данного типа судов. Уже было сказано, что в основе высоких результатов "Алексея Стаханова", его рентабельности лежит сочетание оптимальных вариантов добычи сырца и выпуска не только мороженой продукции и муки, но и пресервов, жира. Однако на этом возможности судна не исчерпываются: супертраулер может выпускать и консервы. Да-да, это заложено в проекте, и на судне даже есть такое оборудование. Правда, оно самое примитивное: автоклавы, например, образца бог знает какого года, с ручным управлением. Но возможен и такой вариант: подобрать комплект оборудования, куда вошли бы набивочная машина, более современные автоклавы, закаточный станок, и - выпускай "Скумбрию курильскую" или "Сельдь иваси натуральную". В принципе, место в заводе есть, основному производству это не помешает. А возможности судна расширились бы значительно. На случай шторма, перехода, ожидания перегруза, просто плохой промысловой обстановки экипаж не был бы обречен на простой. Или взять БАТМы, которые ловят ставриду в юго-восточной части Тихого океана. Ведь у них переход в район промысла занимает почти полтора месяца. И столько же - обратно. Нам кажется, над этим стоит подумать и в Камчатрыбпроме, и в БОРе. Надо брать от "суперов" максимально, что они могут дать. И ориентироваться прежде всего на конечный результат, на пищевую продукцию. Супертраулеры в этом плане способны на многое. **Корреспондент:** - Заканчивая наш разговор, хотелось бы подчеркнуть такой момент: в нынешних условиях огромная роль в деле повышения эффективности работы флота принадлежит управлению промыслом, управлению флотом вообще. На каком же уровне оно находится применительно к скумбриевой экспедиции? Годы работы в этом районе убедительно показывают, что уровень управления флотом все еще отстает от требований времени. О той странной ситуации, когда летом и осенью прошлого года несколько "суперов" были поставлены на приемку иваси, уже было сказано. Не лучше обстоит дело и с подготовкой экспедиций. Из года в год капитаны, работающие на добыче скумбрии, жалуются на полное отсутствие подробной промысловой информации. Поисковиков, как правило, на скумбрии не бывает. Часто рыбаков нервируют и разноречивые распоряжения вышестоящих инстанций. Очень трудно работать, когда, например, за сутки капитан получает три взаимоисключающих радиogramмы. Это нередко ставит экипажи в тупик. Очень, очень важно для этих судов, чтобы они как можно больше времени находились в море, непосредственно на промысле. Задачи на 1982 год у экипажа "Алексея Стаханова" большие. Предстоит добыть 7192 тонны рыбы. Но сегодня ситуация складывается таким образом, что сроки окончания ремонта под вопросом. А рыбаки передового судна взяли обязательство план двух лет пятилетки завершить к 65-й годовщине Великого Октября. Свое же слово "стахановцы" привыкли держать твердо. Значит, им необходима помощь". Кстати сказать, БАТМ "Алексей Стаханов" был одним из немногих судов с собственным музеем на борту. Музеем своего имени. "Что и говорить, не каждый экипаж может похвалиться этим, - писала о музее газета "Рыбак Камчатки" в 1986 году. - А на борту БАТМ "Алексей Стаханов" давно уже существует пусть небольшой, но свой собственный музей.

Хотя сразу оговоримся: музеем здесь можно считать даже переборки судна. Разглядывая стенды и плакаты, развешанные на них, уже можно познакомиться с историей "Алексея Стаханова" и жизнью его экипажа. Вот, например, один стенд - сведения о работе судна и грамоты Министерства рыбного хозяйства СССР за воспитание молодежи и отправления в Советский Фонд мира. Рядом - свидетельство, выданное Камчатским обкомом КПСС о завоевании права быть делегатом XX слета передовиков рыбной промышленности области. А вот стенд "Стахановцы в море и на берегу" поможет вам узнать о традициях этого экипажа. Например, те, кто идет первый раз в рейс на "Алексее Стаханове", обязательно проходит церемониал посвящения в рыбаки-стахановцы, и каждому выдается удостоверение. "Отныне ты - наследник стахановского движения, высоко носи это почетное звание, продолжай славные рыбацкие традиции", - говорится в нем. Дальше на стенде - снимки с празднования дня Нептуна, фотографии художественных коллективов, приехавших на судно. Кстати, на "Алексее Стаханове" восстановлена давняя флотская традиция: после каждого рейса фотографироваться всем вместе. Последняя фотография здесь - с девятого промыслового рейса. Сердцевина же музея находится в кают-компании. Идея его создания возникла у первого помощника капитана Виктора Матвеевича Паршикова, когда 28 июля 1978 года на судно пришло письмо с Донбасса - от горняков шахты им. XXII партсъезда. Экспозицию нашего музея можно условно разделить на несколько частей, - говорит В. М. Паршиков. - Материалы, отражающие наши связи с шахтами, где работал Алексей Стаханов, история нашего судна, его люди; экспонаты, сделанные руками членов экипажа. На самом почетном месте в музее - указы Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями членов экипажа. Среди орденосцев В. Г. Ерёмко, Б. М. Беляков, Н. Ф. Чеховской, С. Н. Субботин, А. Н. Трубицын. Сам В. М. Паршиков награжден орденом Ленина. Медалями "За трудовую доблесть" награждены В. А. Горбунов, Н. А. Миронович, В. Т. Казеров, Н. И. Рябухин. Интересны материалы, рассказывающие о связях с донецкими шахтерами. - Мы решили, что знаменитое в 1930-е годы на всю страну имя на борту судна нас ко многому обязывает, - говорит В. М. Паршиков. - Нужно, чтобы и сейчас каждый знал о Стаханове. Спросите любого из экипажа, и он расскажет вам и о Стаханове, и о его методе работы, и о его последователях. Переписку рыбаки поддерживают с коллективами шахт имени XXII партсъезда, где Стаханов установил свой рекорд, и Торезской, где он работал последние пятнадцать лет. Между шахтами и экипажем супертраулера ведется социалистическое соревнование. Бригадам-победительницам на судне вручается переходящий кубок, присланный шахтерами. Сейчас этот кубок у бригады В. К. Чекина. От коллектива шахты им. XXII партсъезда в музей представлено памятное Красное знамя. Связь рыбаков и шахтеров - и в экспонатах, сделанных руками рыбаков. Вот штурвал, в центре которого - небольшая фотография траулера, рядом - отбойный молоток, шахтерская каска. Авторы этой работы - сварщик А. П. Якимавичус и токарь С. А. Бовшик. Водоросли, рыбы, раковины, морские звезды - настоящий аквариум. Да не совсем обычный - сухой. Его сделал для музея старший матрос В. В. Рябый. Передают в музей члены экипажа и свои собственные редкости. Например, буфетчица В. Г. Брайловская передала в музей медную пятикопеечную монету времен Екатерины Второй. Есть здесь такие документы, как Книга трудовой славы и Книга почета. С 1979 года ведутся в них постоянные записи. В этих книгах - трудовая летопись, а также краткие биографии людей, которые отличились в рейсах.

- Экипажу "Алексея Стаханова" предстоит, можно сказать, юбилейный рейс, десятый. И не совсем обычный. Это будет рейс в район работы Советско-Американской компании. Надеемся, что задание выполним с честью. Ну а наш музей пополним новыми экспонатами, - сказал на прощание Виктор Матвеевич Паршиков". В 1988 году "Алексее Стаханову" исполнилось 10 лет. В это время им руководил капитан-директор А. Булахов. Конечно, менялись на этом славном супертраулере капитаны, менялись члены экипажей, а вот первый помощник Виктор Матвеевич Паршиков неизменно ходил в рейсы только на нем - целых двенадцать лет. Это был один из немногих замполитов, которые по-доброму остались в памяти рыбаков. В 1991 году он трагически погиб от рук убийцы на 66-м году жизни. Работал на "Алексее Стаханове" и другой постоянный член экипажа - боцман Николай Федорович Чеховской. И вообще, здесь люди держались. Привлекали их традиции корабля, стабильность в зароботке, человечность

командиров. Молодой, начинающий моторист Александр Рычков, вернувшийся из нелегкого зимнего рейса 1988 года, с восторгом отзывался и о корабле, и об экипаже. Ему было только 23 года, а в этом возрасте все воспринимается легче, в том числе и ледовый плен, когда потрескивала обшивка, когда после вахты в теплой машине приходилось выходить на палубу и по нескольку часов кряду скалывать наледи на морозном, пронизывающем ветру, когда волны хлестали тяжелыми гривами в гудящий борт траулера и от бесконечной, беспорядочной качки страдали даже испытанные "морские волки". Ему понравилось все, морем, рыбалкой, своей работой он был восхищен. Родом Александр Рычков из сибирского города Новокузнецка, работал, как и Алексей Стаханов, в шахте, а мечтал о море. Мечта сбылась, когда его призвали служить на флот, на Балтику. Уволившись, окончил мореходку и по распределению попал на Камчатку. Весь прошедший рейс Александр рисовал карандашом иллюстрации к полюбившему-муся роману Михаила Булгакова "Мастер и Маргарита". А в будущем мечтает рисовать иллюстрации к морским романам. Конечно, разные судьбы у людей, разные судьбы и у кораблей. Но бывает, что судьбы эти пересекаются надолго и накрепко, как у В. М. Паршикова с БАТМ "Алексей Стаханов", как у Г. Н. Холодена с БМРТ "Александр Максудов", как у Б. А. Сорокина с БАТМ "Хогин", как у Е. Н. Кабанова с БАТМ "XXVII съезд КПСС", как у В. П. Матвеева с БАТМ "Соколово" и т. д. У Владимира Петровича Васильева такие пересечения случались с БАТМ "Мыс Золотой", а теперь он связан с "XX съездом ВЛКСМ".

О себе и "Мысе Золотом" Владимир Петрович Васильев рассказывает:

- В 1979 году я окончил Петропавловск-Камчатское мореходное училище. Во время учебы прошел очень хорошие судоводительские практики. Тогда вообще было принято посылать практикантов на разные флота. Один год я работал в Океанрыбфлоте на БМРТ "Борис Горинский", другой - участвовал в перегоне судна из Ленинграда на Камчатку. Там была чисто штурманская практика. Теоретически нас хорошо подковывали в училище, буквально заставляли учиться. У кого есть стремление, тот добьется всего. Но для этого требуется лет пять-семь, а лет через десять судоводители начинают уже что-то соображать и доходят до старших помощников капитанов. Я получил капитанский диплом в 1985 году, работая старпомом на БАТМ "Мыс Золотой". В конце 1970-х годов и в начале 80-х супертраулеры только пошли к нам, а в основном в Океанрыбфлоте были БМРТ. Я ходил штурманом на "Союз-4", "Казалинске". Позже перешел на БАТМ "Мыс Золотой", три года работал старпомом у капитана-директора Евгения Алексеевича Бурдакова. Так получалось, что я с одними и теми же капитанами подолгу работал, а это очень важно, потому что капитаны начинают доверять тебе, и тогда и должностной рост быстрее идет. А когда судно закреплено, ты на нем не один рейс ходишь, то начинаешь понимать, что для себя его холишь и лелеешь, бережешь. Мне нравилось работать с моими капитанами Николаем Марковичем Павлюком и Евгением Алексеевичем Бурдаковым. До конца 1984 года БАТМ "Мыс Золотой" стоял на СРВ после большого пожара, когда на борту случилось сильное возгорание прямо в рейсе, в юго-восточном районе Тихого океана, и погибли четыре человека. У судоремонтников никак руки не доходили отремонтировать его, сроки переносились, и В. В. Топчий сделал на нем общежитие. В результате разгром на судне был полнейшим. И вот его передали в руки Бурдакова, а меня назначили к нему старшим помощником. В ремонте мы, конечно, сильно намучились. Ведь три года стоял пароход, никому не нужный, с него механики снимали все, что можно, и мы его восстанавливали. В декабре пошли в море. После большого ремонта не сразу все начинает крутиться так, как надо, поэтому мы и в море намучились. К тому же в ту зиму в Беринговом море были большие шторма и сильный лед. Вернулись с промысла в апреле 1985 года. Простояли в порту двадцать дней и ушли к берегам Канады. Какая там была красота! Лето, солнце, тепло!

Далее о "Мысе Золотом" и его экипаже, в том числе Владимире Васильеве, можно узнать, например, из газетной статьи Е.

Федоровой:

"В море у каждого свой режим, в котором определилась любая свободная минутка - для чтения или письма домой, для "быта" и даже просто для общения за чашкой чая или кофе. И "Мыс Золотой" в этом нисколько не отличается от других. Но, как и в любом экипаже, здесь свой микроклимат, своя неповторимая атмосфера, в которой замысловато и неразделимо переплелись характеры и настроения. Разные люди пришли в экипаж, рейс свел их на несколько месяцев, объединил общими делами и заботами, общими трудностями. И кто знает, может быть, еще кто-то из них станет не просто работником Океанрыбфлота, а постоянным членом экипажа "Мыса Золотого". А что в этом невероятного? Ведь два года назад, когда БАТМ вышел из длительного ремонта, вместе с капитаном Евгением Алексеевичем Бурдаковым на пароход пришли молодой старпом Владимир Васильев, опытный, великолепно знающий свое дело механик-наладчик Виталий Михайлович Шемякин. И первый помощник капитана Николай Семенович Погребняк - человек удивительный, в жизни и в работе умеющий быть деятельным и справедливым, не теряя при этом обычной человечности, доброты, всегда способный понять, посоветовать, вовремя сказать нужное слово. Они и сегодня все работают здесь, составляют костяк того стабильного экипажа, который с годами сложится. А в БОРе все настойчивей говорят о необходимости создания именно таких экипажей. Конечно, это дело нелегкое и уж во всяком случае не быстрое. Проблемы кадров и отпусков, графики ремонтов и рейсов - не так-то просто сотворить модели будущего, представляемые нами сегодня лишь в общих чертах. Но как это будет в жизни, на практике? Первые шаги неспешные, осторожные - и правильно, чтобы было время присмотреться, оценить, исправить, если потребуется. Четверо постоянных членов экипажа. После этого рейса - не сомневаюсь - их число станет большим. Обязательно кто-то скажет: работать буду только с Бурдаковым. Нет, я не собираюсь утверждать, что в Океанрыбфлоте лучше капитана нет. Есть, наверное, и поопытней - Евгений Алексеевич только три года в этом звании. Есть и удачливее - пай у таких в экипаже всем остальным на зависть. А у Бурдакова - нормальная работа, хороший заработок, порядок. Но вот что привлекает к нему людей - его просто человеческие качества. Не смотрит свысока, запросто говорит с любым, но без фамильярности. В плохом настроении - а у кого не бывает его - не испытывает потребности учинять разнос. Зато когда настроение хорошее - для каждого и слово доброе, и взгляд ободряющий. Нет никчемных нервотрепок, неоправданной нервозности. И еще что многим нравится - нет в Бурдакове стремления во всем демонстрировать свою власть. Пожалуй, лучше всех это ощущает молодежь. Для штурманов, к примеру, присутствие капитана на мостике вовсе не означает второстепенности своей роли. Умение доверять молодым дано не всем. Евгений Алексеевич по-другому, думаю, не может. И в Викторе Жданове, втором помощнике, наверное, видит себя недавнего. Как не доверять? А тем более своему старпому. Володе Васильеву всего 29 лет, а перед рейсом он получил капитанский диплом. "Своего парохода" еще нет, да и впереди формальностей всевозможных масса, поэтому и говорит про него помполит: "Без пяти минут капитан". А понаблюдать за ним на вахте - одно удовольствие. Грамотный штурман, в сложные моменты принимает самостоятельные решения. По-моему, расставаться со ставшим по-настоящему родным траулером Васильев не спешит. Хотя в недалеком уже будущем придется, и будет ему, конечно же, грустно. Но останутся на "Мысе Золотом" те, кто вместе с ним готовил траулер в первый после ремонта рейс, - Виталий Михайлович Шемякин, например. Вот мастер, для которого в его деле нет тайн. Он не

просто хорошо знает его, он не дает ни одному своему навыку остаться в бездействии. То, что завод работает бесперебойно, кто-то, возможно, оценит как удачливость. А сам Михайлович, об этом все на судне знают, без дела сидеть не будет, все заранее проверит, особенно самые беспокойные участки. И удача здесь ни при чем, просто в заводе есть заботливый хозяин. "Патриот судна", - говорит о нем первый помощник. Зато сам Шемякин иной раз ворчит: "Хватит с меня моря, на берег пора. - А через минуту: - А на берегу что?.." Нет, Виталий Михайлович, не расстанетесь вы с морем. И с "Мысом Золотым". Здесь уже привыкли, что Шемякин, горячась, выскажет все, что думает, не смолчит, даже если другие предпочтут компромисс. Привыкли и к его взгляду - пронизательному, будто просвечивающему рентгеном. Знают: с механиком-наладчиком ловчить бесполезно, его не заговоришь, не проведешь. Может, потому и тянутся к нему? Вечером в его каюте всегда гости. Среди них - Александр Шилов, второй механик. Он из Калининграда, закончил высшую мореходку. Хороший специалист, но такой спорщик - любой разговор готов свести к спору. "Издержки характера" ему великодушно прощаются - Саша почти ветеран "Мыса Золотого", третий рейс подряд на нем. Побольше бы таких постоянных в привязанности к судну людей, считает Н. С. Погребняк. А когда спор, затеянный Шиловым, становится слишком уж жарким, всегда вовремя появляется второй радист Борис Строило. Он непревзойденный шутник. Говорит, у них в Керчи все такие. Так вот, ему удается и страсти погасить, и развеселить всех спорщиков. Но все это - мимоходом. У Бориса свободного времени не бывает, связь с берегом поддерживается круглосуточно. У каждого в море свой распорядок, свой режим. Нарушается он нечасто - когда штормит, например. Тогда в кают-компании и в столовой команды один за другим крутят фильмы - все подряд, старые и новые, интересные и не очень. Некоторые из них знают чуть не наизусть. На "Мысе Золотом" таким стал фильм "Как стать звездой". Смешные и неуклюжие "Лицедеи" развлекали экипаж, как могли. Но и в шторм отдых - не для всех. Алексей Ряшенцев может, конечно, нарушить режим, подольше поспать, побольше почитать. Он матрос-обработчик, и его фамилию первой называют среди лучших в службе обработки. А вот для его жены Аллы шторм - просто наказание. Ей, буфетчице, в кают-компании приходится нелегко. Как сервировать стол, если даже с мокрой скатерти лихо скатываются тарелки и чашки? Но сколько бы ни длилась непогода, жизнь входит в привычное русло. Машинист РМУ Анатолий Сергеевич Фёдоров опять запускает свою туковарку. Он уже 13 лет в БОРе, за ним прочно закрепилось мнение как о классном специалисте. А на "Мысе Золотом" о нем говорят: "Наш лучший туковар". Расстается с фотоаппаратом и нештатный фотокорреспондент "Рыбака Камчатки" Володя Вахрушев - у моториста на судне всегда хватает дел. Вот на мостик вызывают гидроакустика Александра Усаченко - значит, скоро пойдет рыба. Здесь уже жаркие часы предстоят старшему мастеру добычи Михаилу Филипповичу Куропатину и всей тралвахте. Прибавится забот у рефмеханика Александра Карпова. Больше месяца еще "Мысу Золотому" быть в Беринговом море. В напряженной работе дни бегут быстрее. К концу рейса ожидание встречи с берегом станет назойливым и неотвратимым. Одни будут считать дни и даже часы, другие - наоборот, избегать даже смотреть на календарь. И воскресные булочки к чаю будут отсчитывать еще одну неделю. Но этот день возвращения домой придет - с цветами, радостью встреч, счастливыми улыбками любимых". В декабре 1986 года БАТМ "Мыс Золотой" опять возвращался в родной порт Петропавловск-Камчатский из очередного промыслового рейса. "Работали мы в основном в Беринговом море совместно с канадскими рыбаками, - писал первый помощник капитана Николай Семенович Погребняк в газетной статье. - Контакт с зарубежными смежниками у нас сложился хороший, поэтому и результаты налицо. На общесудовом собрании капитан-директор Е. А. Бурдаков сообщил, что задание рейса по приему хека от канадских ловцов выполнено на 188 процентов (4748 тонн). Кроме того, наши добытки взяли еще 3930 тонн рыбы - 120 процентов к плану. Рейсовое задание по выпуску продукции перевыполнено почти вдвое, а в улучшенном ассортименте - втрое. Сверхплановая прибыль составила 600 тысяч рублей. Правда, было допущено нами и серьезное упущение: часть продукции была переведена во второй сорт. По этому поводу у нас состоялся серьезный разговор. Удачным месяцем для "Мыса Золотого" выдался ноябрь, когда мы рапортовали о выполнении годового плана и социалистических обязательств. Выловлено рыбы с начала года 14 370 тонн, выпущено продукции на 10,2 млн рублей. Такое начало пятилетки позволяет рыбакам "Мыса Золотого" уверенно смотреть в будущее, встретить 70-летие Великого Октября выполнением двухлетней производственной программы. Важным фактором наших успехов является относительно стабильное закрепление специалистов за судном. Два рейса подряд на траулере работают штурманы В. П. Васильев, Ф. А. Кривша, Э. М. Махин, начальник радиостанции М. Л. Дубин, гидроакустик В. А. Январев, старший механик Г. В. Меньшиков, второй механик С. И. Давидкин, старший электромеханик С. В. Бурынин, старший мастер добычи И. А. Алабухин, электрик В. В. Сударкин, матросы Н. Ф. Давыдов, Г. В. Григорьев, А. С. Пономарев. Именно эти люди задавали высокий темп в работе, были правопланговыми социалистического соревнования". Позже Владимир Петрович Васильев стал капитаном-директором, заочно получил высшее образование, работал еще на нескольких судах. Мы разговаривали с ним уже в 2007 году на борту БАТМ "XX съезд ВЛКСМ", который перед этим посетил председатель Правительства России М. Е. Фрадков. Но об этом рассказ еще впереди, а сейчас хотелось бы продолжить разговор о переплетении судеб людей и кораблей. Владислав Петрович Матвеев в настоящее время работает начальником отдела кадров ОАО "Океанрыбфлот", а в прошлом он капитан дальнего плавания, много лет ходил на промысел капитаном-директором на траулерах предприятия. Его судьба во многом связана с БАТМ "Соколово". Но прежде, как и другие герои нашей книги, он работал и на других судах, а начинал на БМРТ "Алексей Махалин". Но если считать студенческую практику, то первый его БМРТ - "Камчатская правда". "В 1974 году я пришел в Океанрыбфлот на практику из Камчатского филиала Дальрыбвтуза, - рассказывает Владислав Петрович. - Работал матросом добычи на БМРТ "Камчатская правда" у берегов Америки на хеке. Капитаном был Владимир Ильич Варганик. Его прямо в рейсе сменил В. Б. Смирнов, который тогда только-только был назначен капитаном. В 1976 году я окончил Дальрыбвтуз и получил диплом инженера-механика, штурмана дальнего плавания. Именно так необычно, комбинированно называлась наша специальность после института. Мы и механики, и судоводители, и даже тралмастера - кто в чем выбрал специализацию. Я выбрал судоводение, распределили меня в Океанрыбфлот, которому тогда требовалось очень много специалистов. Пришел я в июле, а в ноябре меня призвали в армию. Вернулся я в Океанрыбфлот в 1977 году, уже получил рабочий диплом и был назначен четвертым помощником на БМРТ "Алексей Махалин". Были в Беринговом море, вернулись весной 1978 года, а в июле я уже ушел третьим помощником на БМРТ "Иван Середа". В 1979 году пришел БАТМ "Баево", его принял капитан-директор В. В. Елизов, и я пошел к нему вторым помощником. В 1981 году меня назначили старпомом на "Математик" к Александру Ивановичу Внукову. Работали в Беринговом море на зимнем минтае. Рейс был тяжелым, со штормами и обледенением. Но сработали мы нормально, и встречали нас с оркестром и цветами. В том же 1981 году мой бывший капитан В. В. Елизов получил назначение заместителем начальника БОР по кадрам и пригласил меня работать в отделе кадров в секторе рядового состава. Два года я там отработал и опять вернулся на флот. Назначили меня старшим помощником капитана Н. П. Симакова на БАТМ "Борисов". Рыбачили мы в зоне Перу. Работали в поисковом варианте и доходили до 53-го градуса южной широты и почти до Новой

Зеландии по долготе. Оттуда нас срочно сняли в связи с тем, что в районе экватора случился пожар на "Мысе Золотом". Мы бежали к нему с юга, взяли на буксир и тащили его целый месяц в Петропавловск. Два года я пробыл на "Борисове", и после этого перешел старшим помощником капитана-директора Александра Ивановича Булахова на БАТМ "Соколово". Для Булахова это был первый капитанский рейс. Принимали мы судно в ноябре 1985 года в Сингапуре, куда улетели самолетом. Из Сингапура пошли на скумбрию в зону Японии, а затем - к Средним Курилам на кальмара. В мае следующего года пришли в Петропавловск. Надо сказать, что из супертраулеров мы были первыми у берегов Симушира на кальмаре. Там ведь не требуется большая скорость траления, поэтому прекрасно ловили кальмара БМРТ. И вот впервые попробовали БАТМ. Скорость у нас была больше, но результат оказался хорошим. На этом же БАТМ "Соколово" я вскоре стал капитаном и проработал на нем до 1993 года. Сроднился с судном, был за ним закреплен, потому что тогда как раз началось закрепление капитанов. Года четыре со мной работал старший механик А. Г. Дудченко, старший тралмастер Виктор Петрович Стёпин долго работал. Валерий Елизарович Шестопалов со мной работал. На "Соколово" мы в последний раз сходили на скумбрию в зону Японии в 1986 году, после этого ситуация в мире изменилась, наш флот покинул многие районы Мирового океана и стал сосредотачиваться во внутренних водах. До 1992 года ходили еще в Новую Зеландию, а потом и оттуда вынуждены были уйти". Следующий рассказ - о капитане П. Ю. Шлиоже. Непросто было прийти на БМРТ "Кушка" новому капитану-директору после знаменитого, именитого Евгения Викторовича Каргашина. После него капитаном на этом славном траулере и стал Пятрас Юозович Шлиожа. "Недавно траулер возвратился в порт после очередного рейса в Берингово море. Трудно там идут дела. На разреженных скоплениях мелкого минтая полновесные уловы взять трудно. А если и вырвется какое-либо судно вперед, то потом ожидать перегруза ему придется столько, что вынужденный простой "съест" эффект от удачного промысла. Однако везучая "Кушка" возвратилась в порт с отличными результатами: рейсовое задание по добыче выполнено на 142,6 процента, по "товару" - на 156. В чем же причина такого везения? С этого вопроса и начался мой разговор с нынешним капитаном-директором траулера Пятрасом Юозовичем Шлиожей и его первым помощником, секретарем партийной организации Виктором Никифоровичем Сиркия. Конечно же, на деле оказалось все сложнее. К примеру, осенью прошлого года траулер постигла серьезная неудача: из-за поломки главного двигателя судно было отбуксировано в порт до окончания рейса. А рейс этот был для Пятраса Юозовича - первым капитанским. Но, надо думать, капитан и команда успели поверить друг в друга, так как почти весь командный и более половины рядового плавсостава решили идти на "Кушке" в следующий рейс. - Сами понимаете, что настроены рыбаки были решительно, - говорит мне комиссар "Кушки". - Особенно с большим подъемом трудились, когда узнали, что их бывший капитан Евгений Викторович Каргашин избран делегатом XXVII съезда КПСС. К открытию съезда мы сумели справиться с планом первого квартала. Надо было видеть, с каким интересом ожидалось у нас итоги соревнования вахт и служб, как ревниво следили рыбаки за результатами своей работы в экспедиции. Именно этой зимой в Охотском море у всех нас появилась уверенность: лучшие традиции "Кушки" продолжим. И вот только теперь вступил в разговор поначалу немногословный капитан Шлиожа:

- Надо сказать, что этот охотоморский зимний задел помог нам справиться с серьезными испытаниями, ожидавшими "Кушку" в Беринговом море. Заделом я считаю не только рыбу и "товар", а прежде всего боевое настроение, готовность экипажа, что называется, выложиться в трудную минуту. А трудность заключалась в том, что "Кушка" пришла в Берингово море с трюмами, заполненными охотоморским минтаем. Освободиться от него можно было, только отстояв очередь в самом хвосте уже ожидающих перегруза судов. Паниковать на "Кушке" в этой ситуации никто не стал, а начали с того, что небольшой остаток емкостей в трюме отдали под треску и камбалу, которые и начали ловить. А тут и капитан не упустил тот шанс на удачу, который все же выпадает на долю смелых и настойчивых. Как-то эфиром принесло: рыбоконсервному заводу в Пахачах срочно требуется обезглавленный минтай. Берингоморцы брали, в основном, мелкий минтай, морозили его целиком. Безголовый охотоморский - крупный - минтай оказался только у "Кушки". Так что мытарств с перегрузом на "Кушке" в этот раз удалось избежать. Это уже гораздо позже пришлось потерять пять суток, но они уже не могли всерьез скорректировать итог рейса... - В Базе океанического рыболовства я работаю с начала семидесятых, - говорит Пятрас Юозович, - но и сегодня не вижу решения проблемы перегруза готовой продукции. Более того, сплошь и рядом наблюдаешь не решения проблемы, а решения в пользу проблемы. Это, в первую очередь, переходы судов с заполненными трюмами из одного района промысла в другой, возвращение в порт также с сотнями тонн минтая. И дело не только в том, что работать в полную силу в этих случаях невозможно. Беда еще и в том, что при этом зачастую истекают сроки хранения продукции, снижается ее сортность. Вот и сейчас в трюмах "Кушки" лежат двести тонн берингоморского минтая, и вряд ли удастся сдать его первым сортом. А ведь в нем труд рыбаков, это, в конце концов, те самые природные ресурсы, о бережном отношении к которым сейчас так много говорят... Да, сейчас на "Кушке" двести тонн рыбопродукции, а ведь было пятьсот, когда траулер получил команду следовать в Петропавловск. Сумел капитан-директор Шлиожа перегрузить триста тонн на транспорт "Остров Шмидта", узнав, что там имеется небольшой резерв емкости. Когда узнаешь такие детали, поневоле убеждаешься, что "Кушке" действительно везет. И не на буксире протекций и знакомств, а благодаря незыблемости рабочей традиции: труд экипажа до седьмого пота плюс смекалка и настойчивость его капитана". К сожалению, капитану П. Ю. Шлиоже не довелось пожить долго. В марте 1991 года с борта БМРТ "Иван Середа", который находился на промысле, пришло сообщение, что капитан-директор Пятрас Юозович Шлиожа скоропостижно скончался на своем рабочем месте на 45-м году жизни. Он работал в Океанрыбфлоте с 1971 года, то есть 20 лет, приехав на Камчатку после окончания Клайпедского мореходного училища. Начал с третьего помощника и прошел весь путь до капитана-директора. Его всегда отличали профессионализм и любовь к рыбацкому труду, честность, скромность, порядочность. Кстати, добрым словом вспоминает П. Ю. Шлиожу нынешний директор по эксплуатации флота ОАО "Океанрыбфлот" Галий Камилевич Габдулин. Сам он начал работать на предприятии в январе 1977 года после окончания Петропавловского мореходного училища. Правда, и две производственные практики проходил в Океанрыбфлоте - на "Каргополе" и "Камышине". А когда устроился работать сюда же после учебы, пошел в море матросом-рулевым на БМРТ "Калар". Капитаном был Владимир Ильич Варганик. Пошли на промысел в Берингово море. До 1982 года Г. К. Габдулин постепенно рос до старшего помощника капитана. Старшим помощником стал на БАТМ "Московская олимпиада". А вскоре его назначили старпомом на БАТМ "XX съезд ВЛКСМ", который стал любимым, которому Галий Камилевич отдал часть своей души и в который вложил много сил. А когда в 1988 году пришел перегоном из Атлантики БАТМ "XXVII съезд КПСС", Г. К. Габдулина назначили туда капитаном-директором. На нем он сделал только один рейс и опять вернулся на "XX съезд ВЛКСМ", но уже капитаном-директором.

10 марта 1985 года умер Генеральный секретарь ЦК КПСС К. У. Черненко. 11 марта внеочередной Пленум ЦК КПСС избрал Генеральным секретарем М. С. Горбачёва. Уже в конце апреля того же года на Пленуме ЦК КПСС была выдвинута концепция ускорения социально-экономического развития СССР. Идея была хорошая, но никто тогда и подумать не мог, что этим было положено начало конца огромной державы. Началась перестройка, которую поначалу все встретили с воодушевлением. В ходе перестройки обнажились копившиеся десятилетиями проблемы, особенно в экономике и международной сфере. К этому добавились ошибки и просчеты, допущенные в процессе проведения в жизнь самих реформ. Резко обострилось политическое противостояние сил, выступавших за социалистический путь развития, и партий, движений, связывавших будущее страны с организацией жизни на принципах капитализма, а также по вопросам будущего облика Советского Союза, взаимоотношений союзных и республиканских органов государственной власти и управления. К началу 1990-х годов перестройка привела к обострению кризиса во всех сферах жизни общества, что привело в конечном итоге к распаду СССР в 1991 году. Но мы вернемся к началу, в год 1986-й, когда черты перестройки еще почти не проглядывались сквозь начавшуюся идеологическую шумиху. Предприятия, в том числе Океанрыбфлот, продолжали работать в прежнем режиме. 19 марта 1986 года начальник Базы океанического рыболовства В. В. Топчий подписал приказ по обеспечению выполнения государственного плана экономического и социального развития базы на 1986 год. По добыче рыбы план составлял 429 700 тонн, в том числе пищевой - 376 742 тонны. План выпуска рыбопродукции - 283 324 тонны, средняя зарплата на одного работающего на год - 7774 рубля и т. д. Кроме того, флоту базы было установлено годовое задание по приемке и обработке рыбы в рамках Советско-Американской компании:

- в Беринговом море принять у американцев и обработать камбалы 23 200 тонн и трески 570 тонн;
- в Вашингтоно-Орегонском районе принять и обработать хека 10 000 тонн и скумбрии 2000 тонн;
- в зоне Канады принять и обработать хека 15 000 тонн.

Для выполнения задания выставлялись следующие суда Океанрыбфлота:

- Берингово море, с 1 апреля по 31 августа, - БМРТ "Мыс Елагина", "Мыс Отрадный", "Мыс Орехова", "Мыс Курильский";
- Вашингтоно-Орегонский район, с 1 мая по 31 сентября, - БМРТ "Мыс Ратманова", "Мыс Таймыр";
- зона Канады, с 1 июня по 31 октября, - БАТМ "Мыс Золотой", "Алексей Стаханов", "Славянский", "Байковский".

Прежде чем уходить в зону Канады для приема хека у американских рыбаков, тот же "Байковский", например, отправился на Курилы, к острову Симушир ловить кальмара.

Корреспондент "Рыбака Камчатки" писал:

"Старший механик В. И. Стёпочкин на мой вопрос отвечает, что техническое состояние судна вполне рабочее, только что пройден ремонт. - За исключением главного двигателя, который восстанавливали на БТО "Целиноград", все остальные ремонтные работы вели бригады судоверфи, - говорит он. - Часть ремонта взял на себя и экипаж - установку нового компрессора, ремонт топливных и масляных сепараторов, чистку котла... К сожалению, без послеремонтных доводок нам не обойтись. Отремонтированные судоремонтниками насосы охлаждения форсунок главного двигателя не отвечают необходимым требованиям. Значит, в рейсе придется что-то придумывать. Кстати, нашим рационализаторам представится в рейсе обширное поле деятельности. Ведь на импортное оборудование "суперов" все еще нет должного снабжения. Стараемся делать все от нас зависящее, чтобы механизмы судна на промысле действовали безотказно. Хочу отметить похвальное отношение к своим служебным обязанностям котельного машиниста В. М. Силантьева, механика-наладчика Ф. И. Конотопова, второго электромеханика О. Э. Байдельшпахера, второго механика В. М. Пигулевского. Старший помощник капитана Александр Николаевич Чистов - мой следующий собеседник. Забот у него сегодня - выше головы. Вот и сейчас, не успел вернуться с кормовой палубы, как появляется боцман, за ним - представитель бригады докеров порта. Надо отдать должное Александру Николаевичу - мгновенно вникнув в суть дела, он очень быстро его разрешает и отпускает людей. Старшему помощнику уже приходилось работать в районе Симушира, он прекрасно осведомлен о тамошней сложнейшей навигационной обстановке - сильных течениях, тяжелых грунтах, туманных погодках. - Что требуется от нашей службы в предстоящей экспедиции? - спрашивает он. И отвечает: - Внимательность и оперативность. Район промысла тяжелый, суда ведут и бортовые, и кормовые траления. Зевать никак нельзя. Во многом мы уже сегодня готовы к промыслу. Весь наш штурманский состав изучил соответствующие карты, планшеты, прошел инструктажи, совместно обсудили особенности района промысла. В дополнение к словам старпома скажу, что судно прошло проверку инспекцией Регистра с первого предъявления. Во время стоянки в порту экипаж был обеспечен хорошим питанием, во всех помещениях судна привычными стали чистота и уют - в этом тоже заслуга старшего помощника капитана А. Н. Чистова. У капитана-директора Александра Яковлевича Плюшко хорошее настроение - верный признак, что на судне все идет нормально. По его словам, осталось дополнить снабжение, предъявить судно и экипаж санитарным властям, отыграть тревоги, и - полный вперед! Около шестнадцати лет назад пришел Александр Яковлевич в Океанрыбфлот прямо из мореходного училища. Последние четыре года - капитан-директор. Во всех экспедициях довелось ему поработать, но только не у Симушира. Так что ждет предстоящий промысел с вполне понятным интересом. Конечно, постарался кое-что разузнать о нем: изучил промысловые отчеты в кабинете тактики, расспрашивал коллег-капитанов и добытчиков, работавших на кальмаре, в первую очередь А. Н. Теплокова, Г. Исаева. - Главное для успеха рыбалки - люди, их настрой. Это мое глубочайшее убеждение, - говорит капитан. - Подготовка судна к рейсу в целом у нас прошла нормально. Экипаж укомплектован и готов к работе. Много сил положили на это мой старший помощник А. Н. Чистов, старший механик В. И. Стёпочкин, боцман Б. А. Кабешев. В ремонте особенно отличилась вся машинная команда. Добытчики подобрались также, в основном, опытные, с рабочим стажем около десяти лет. Это очень радует. Люди настроены на работу, на напряженный труд. Хотя, сами понимаете, легко ли уходить из зелени лета в холодное море...". Да, рыбаки внешне продолжали жить по старым, отработанным, привычным схемам: берег - ремонт - море - берег... Казалось, нет таких сил, которые смогут сломать эти устоявшиеся схемы. Ведь и первые экономические преобразования перестроечной эпохи были вполне традиционными для СССР и развивались в русле опыта реформы 1965 года - была лишь предпринята робкая попытка повышения самостоятельности хозяйственных единиц, так называемый хозрасчет. Но и на него поначалу хозяйственники возлагали определенные надежды, хотя вскоре убедились, что это - фикция, голые слова. К тому же хозрасчетные отношения не были должным образом восприняты рядовыми работниками предприятий, потому что не решали для них главного вопроса - собственности. Тем не менее в 1987-1988 годах хозрасчет начал внедряться, в том числе и в рыбной промышленности. Хотя делать это было непросто, так как прекратились поставки нового флота, а действующий флот того же Океанрыбфлота, особенно БМРТ, уже сильно износился, морально устаревало его оборудование. Да и то, ведь в апреле 1988 года Океанрыбфлоту уже исполнилось 20 лет, а многие его корабли были гораздо старше. В канун юбилея предприятия начальник Океанрыбфлота Валерий Викторович Топчий дал

интервью газете "Рыбак Камчатки", в котором затронул и тему хозрасчета. **"Корреспондент:** - Вы возглавили Океанрыбфлот одиннадцать лет назад - в трудное, смутное время объединения. Давайте вспомним тот период нашей жизни.

В. В. Топчий: - Это были, можно сказать, годы организационной перестройки. Объединялись снабженческие, производственные, коммунальные и прочие службы баз флотов. В результате - резко возросли потери времени на одно судно в порту. Они снизились до уровня 1975-1976 годов только через четыре года после объединения. Сказались возросшие неурядицы со снабжением судов, перегрузом. Прибылей больше 30 млн руб. мы тогда не давали. Они стали расти с прекращением промысла у берегов Перу, где работали БАТМы. Каждый тогда приносил убытки около 2 млн руб. Только концентрация флота у наших берегов позволила нам выйти по прибылям на рубеж 70 млн руб. в минувшем году. Сказались, конечно, и мероприятия по увеличению ассортимента и повышению качества продукции. Но в этом направлении нам еще работать и работать - все упирается в технологическое оборудование наших больших морозильщиков и супертраулеров: по сравнению с мировым уровнем мы в каменном веке.

- Не значит ли это, что сказались просчеты в технической политике Камчатрыбпрома?

- Я бы выразился иначе: сказались невозможность осуществлять техническую политику. Ведь и Камчатрыбпром, и Дальрыба не могли не предвидеть всех последствий, к которым приведет моральное старение оборудования судовых линий. Это очевидная вещь. Не надо думать, что она очевидна только для общественности. Но дело в том, что не развито машиностроение в масштабах Минрыбхоза СССР. Тут уже общие просчеты... Дороговато обходится наша рыба. Судите сами. В минувшем году, как я уже говорил, мы дали прибыли порядка 70 млн. Но у нас весьма дорогие основные производственные фонды, их стоимость - 410 млн руб. За них мы должны заплатить более 6 процентов плюс отчисления в госбюджет, плата за трудовые ресурсы, проценты за кредит и т. д. Остается в пределах 11-12 млн руб. Разумеется, сказались и жесткие нормативы, спущенные объединению министерством, а из Камчатрыбпрома - нам. Предприятие поставлено, в сущности, в условия "финансовой разверстки". Но почему?

Оттого что министерству не хватает денег, в этом же, в конечном счете, виноваты и мы с вами - работали, не считаясь с затратами.

- Валерий Викторович, сегодня главная часть противозатратного механизма - хозрасчет, суть которого в гармоничных сочетаниях коллективных и государственных интересов. Особенно привлекательна в этом плане работа по второй хозрасчетной модели - от хозрасчетного дохода. Делается ли у вас что-либо в этом направлении, хотя бы в порядке эксперимента?

- Возможно, то, что я сейчас скажу, кое-кому не понравится, но я - против экспериментов. Я против того, чтобы переводить на ту же вторую модель один-два экипажа. Если переходить, то всем. Думается, что осторожничать в этом плане сегодня нет никакого резона. Вы посмотрите, ведь колхозники наши давно работают по такой системе, и неплохо. На днях мы провели совещание, на котором решили перевести на полный хозрасчет все суда типа БАТМ. Все экипажи, знаем мы, этого хотят давно. С первого июня все супертраулеры, выходящие из порта, будут работать по-новому. Мы отдаем себе отчет в том, что работа на договорной основе накладывает большую ответственность и на нас, особенно в плане снабжения судов тарой и топливом. Сейчас эти поставки централизованы в УМТС Дальрыбы. Только в первом квартале этого года наш флот из-за простоев в ожидании топлива недодал товарной продукции на три с лишним миллиона рублей. Мы предъявили штрафные санкции. Интересы коллектива здесь мы намерены отстаивать до конца. Ведь с нас-то дерут безбожно... Возвращаясь к разговору о переходе на хозрасчет, добавлю: при переводе одного-двух судов, так сказать, в порядке эксперимента частенько экипажу создаются особые условия. Или же, напротив, экипаж в силу каких-то причин, в том числе и внешних, с заданием не справится. В том или ином случае картина будет искажена. В прошлом году "Баево" ходил в экспериментальный рейс на хек и заработал 10 млн. А "Владимир Бабич" сработал с тем же результатом, вкалывая, как говорится, до упора весь год. Сравнимы ли их результаты? Слишком многое зависит от района добычи рыбы... Много зависит и от капитанов-директоров, от их умения мыслить экономическими категориями. Сегодня капитан должен считать и еще раз считать. К сожалению, сейчас мы готовим капитанов-судоводителей, а не капитанов-директоров. Как и в училищах, так и на всевозможных курсах нам нужно перестраивать систему подготовки капитанов. Пока же мы тут идем методом проб и ошибок. Для того чтобы по-настоящему - экономно - хозяйствовать, мы должны думать и о техническом перевооружении флота. Стыдно сказать, что доля ручного труда сегодня на наших судах доходит до 57 процентов. Тут можно было закупать импортное оборудование. Филейная машина стоит 30 тысяч инвалютных рублей, производительность - 32 тонны филе в сутки, обслуживают ее два человека. Установка ее на супертраулере означала бы для нас сокращение целой бригады. Мы могли бы купить машину за счет сэкономленных на ремонте денег, но лишены в этом вопросе самостоятельности.

- Валерий Викторович, сегодня много говорят о самостоятельности. Скажите, не сковывает ли вашу инициативу нынешняя система управления, не мешает ли она вам сегодня быть хозяином?

- Однозначно на этот вопрос ответить нельзя. Сегодня мы более самостоятельны, чем, скажем, вчера. У нас есть фонды материального поощрения, заработной платы, на развитие соцкультбыта. Вроде имеются все признаки хозрасчетной самостоятельности. А то, что централизованы фонд развития производства и строительства жилья в масштабах объединения, то это представляется справедливым. Другое дело, что, как говорится, имеет место мелочная опека. Бывает, что ущемляется и наше хозяйское самочувствие. Взять ту же иваси. Нам запланировано на этот год принять 10 тысяч тонн от колхозников. Мы эту рыбу только морозить можем, срок хранения такой продукции 18 дней, заберут ли ее у нас с промысла за этот срок - не уверен, а задержка значит снижение сортности, штрафы. К тому же принимать сырец будем по 50 рублей, а продукцию выпускать из нее за 35, я уж не говорю о проблемах приемки иваси. Сегодня нас заставляют делать балычок из минтая - используется четвертая часть тушки, остальное идет в муку. Когда-нибудь мы пожалеем, что переводили столько ценного пищевого белка. Мука кормовая нужна, спору нет, но вспомним, как не стало алеутского окуня. Я его еще ловил сам, застал в первые годы своей карьеры матросом, тралмастером на БМРТ "Опала". Аукнулись рекордные выловы, за которые раздавали ордена да знамена. А ведь 60 процентов пойманного красного окуня "Николаем Островским" направлялось на муку. Нам всем сегодня нужно учиться хозяйствовать. Хозяйствовать экономно, рационально - так, чтобы было что ловить и нашим детям, нашей смене, чтобы была возможность отпраздновать не только 20-летие, но и 100-летие Океанрыбфлота". Читая это интервью с Валерием Викторовичем, чувствуешь, что жизнь все-таки изменилась. Он говорит еще достаточно осторожно, но уже очень смело для советской эпохи. Жизнь уже внесла свои коррективы. Топчий говорит о вреде социалистических соревнований за рекордные выловы, о нерациональном использовании минтая, об уменьшающихся стадах рыб в океане и прочем, о чем не мог бы так откровенно сказать еще два-три года назад. Что касается хозрасчета, то высшей его моделью была аренда государственного предприятия его коллективом. Не был забыт и опыт осуществления нэпа: средством компенсации низкой эффективности слабо стимулирующих

работника государственных форм производства была выдвинута кооперация, сравнительно безопасная с идеологической точки зрения как общественная форма производственной деятельности и в то же время основанная на личном материальном интересе людей. Не дав какого-либо существенного хозяйственного эффекта, экономические реформы все же сыграли весьма существенную роль - они способствовали возникновению и развитию рыночных методов в советской экономической системе. В целом же проводимая в 1985-1991 годах экономическая политика продемонстрировала явную неспособность политического руководства страны выйти за рамки традиционных представлений и неготовность к последовательным и решительным шагам. Но дело было не только и даже не столько в способностях высших руководителей Советского Союза довести реформы до конца. Правильнее говорить о том, что проведение экономических реформ натолкнулось на жесткое сопротивление всей политической системы. К 1987-1988 годам это стало настолько очевидным, что советское руководство вынуждено было объявить о начале частичных изменений в этой сфере. Однако это означало ослабление позиций государственного аппарата, всего слоя советской номенклатуры, не желавшего расставаться со своими привилегиями. Поэтому проведение реформ требовало сломить ее скрытую, но упорную оппозицию. Стремясь найти поддержку, реформаторское крыло в руководстве решило опереться на массы. Именно этими целями объясняется знаменитая политика так называемой гласности, сначала весьма ограниченной, разрешенной, но затем все более смелеей и выходящей из-под идеологического контроля. Потому-то Топчий и говорил уже относительно смело о вещах, о которых он не смел бы сказать ранее. Он чувствовал, что пришло время гласности, пусть пока еще и ограниченной. В 1988 году два года оставалось Океанрыбфлоту до получения полной хозяйственной самостоятельности. Пока же началась относительная свобода слова и действий. Даже за рубежом наши моряки и рыбаки стали чувствовать себя гораздо увереннее. Да и чаще и дольше бывать на берегу. Но прежде надо сказать о том, что практически на излете советской, коммунистической системы Океанрыбфлот на свое 20-летие был награжден по высшему государственному разряду. На празднике в Доме культуры рыбаков ему вручили Красное знамя ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Знамя вручил секретарь обкома КПСС Павел Павлович Зиновьев. И сегодня Океанрыбфлоту стоит гордиться тем, что он удостоен высшей чести не существующего уже могучего государства - Союза Советских Социалистических Республик. А теперь - о загранице, о ее все шире открывавшихся воротах для советских моряков. В 1987 году в иностранных портах побывали 2,5 тысячи рыбаков Океанрыбфлота. При этом тысячи зарубежных гостей посетили наши суда, и каждый гость оставил неизгладимые впечатления в своей памяти. Вот что написал в книге отзывов БАТМ "Бутовск" школьник из перуанского портового города Кальяо Карлос Сагдариало: "Я уверен в том, что вы - друзья, люди веселые и трудолюбивые. Ваше судно большое, но еще больше наша дружба. Каждая минута пребывания на вашем судне является для нас познанием Советского Союза, его народа. Вы, мы и весь мир соединимся в рукопожатии во имя дружбы и мира". Правда, в Кальяо наши суда ремонтировались уже несколько лет, и к перестройке это как бы не имеет отношения. Но к ней имеет отношение факт написания об этом газетной статьи. Впервые, пожалуй, в камчатской газете того времени относительно подробно рассказывалось о наших контактах с зарубежьем. И выяснилось, например, что камчатские суда уже много лет шефствовали над школой "Атуспария" в порту Кальяо. Рыбаки постоянно выступали перед перуанскими школьниками с рассказами о жизни в нашей стране и о советских детях, помогали школе материалами для ремонтов, сами участвовали в общешкольных работах. "С желанием ребята идут в гости к рыбакам с концертами, выставками картин, участвуют в совместных соревнованиях. Вот какие впечатления остались у председателя родительского комитета школы Хулиа Гомес Сильвы после посещения вместе со школьниками "Бутовска": "Визит на судно - это незабываемое впечатление для нас и наших детей, это прекрасная качественная работа, которую проводит советский народ. Большое спасибо за возможность побывать с вами". Американский наблюдатель Джон Портер не один год работает на советских траулерах, входящих в Советско-Американскую компанию. И все не перестает удивляться открытости, дружескому расположению в повседневных делах советских людей. Он часто выходит с рыбаками на подвахту. По окончании работы на БМРТ "Мыс Курильский" Джон оставил такую запись в книге отзывов: "Я искренне сожалею, что моя работа здесь закончилась быстрее, чем я думал. Благодарю вас за дружбу. Очень трудно покидать вас всех". Аналогичные письма-благодарности оставили на БМРТ "Мыс Орехова" и других судах, участвовавших в 1987 году в Советско-Американской компании, американские специалисты Ричард Дак, Лиэн Поуэл, Лиза Салбой, Рик де Люк. Диссонансом звучат, правда, слова Франциско Гонзалеса: "Мы не пойдем на разоружение. Русские восприняли все плохое как от скандинавов, так и от испанцев". Но, к счастью, таких людей на Западе становится все меньше. И уж, во всяком случае, их стало значительно меньше после подписания М. С. Горбачёвым и Р. Рейганом Договора об уничтожении ракет двух классов и открывшихся перспектив в деле дальнейшего разоружения. В заключение приведем послания председателю исполкома народных депутатов города Петропавловска-Камчатского и всем камчатцам двух официальных американских лиц. Заметим, послания эти переданы через рыбаков камчатских траулеров "Мыс Силина", "Мыс Орехова" и "Мыс Курильский", заходивших в порт Датч-Харбор еще до декабрьской (1987 года) встречи глав наших держав на высшем уровне. "От имени всех жителей Датч-Харбора я приветствую моряков советского флота в нашем порту. Россия и Алеутские острова имеют общую историю на протяжении 250 лет, и мы все надеемся на очень хорошее будущее. Наши страны имеют в Беринговом море свои экономические зоны, но у нас есть много областей, в которых сотрудничество возможно и нужно. Раньше между нашими континентами был каменный мост, теперь нас связывает биологический мост. Рыба мигрирует из одной экономической зоны в другую, не зная границ. Правильное, рациональное управление этим морским богатством важно для будущего. Наше сотрудничество в Беринговом море показывает также, что мы можем вместе работать и мирно жить. Это лучший подарок, который наши страны могут подарить миру.

Паул Фюс, мэр города Датч-Харбора, Алеутские острова, США".

А вот другое послание:

"От имени законодателей штата Аляска я передаю привет советским рыбакам, которые обрабатывают ресурсы Берингова моря. Мы, жители Дальнего Севера, проводим совместные опыты в жатве морских просторов в самых трудных климатических условиях. Наша связь и взаимная помощь не знают границ. Жители моего штата Аляска уважают достижения советских рыбаков и желают вам всего хорошего.

Фрэд Жарофф, сенатор, штат Аляска, США"" .

В декабре 1987 года БМРТ "Союз-4" получил задание отбуксировать старый рефрижератор "Хасан" в китайский порт Хуанпу и сдать его на металлолом в фирму "Пинавиго". Началась эпоха продажи наших кораблей за рубеж "на иголки". Первый помощник капитана БМРТ "Союз-4" В. Возисов писал в газету:

"Этот трудный и интересный рейс начался 18 декабря. Не обошлось и без приключений. На подходе к бухте Касатка на Курилах оторвался страховочный буксирный конец. Пришлось спускать на воду бот, вылавливать конец, а затем с помощью спасателя

"Решительный" буксирный трос был закреплен на "Хасане". Крепко пришлось потрудиться матросам А. Девятым, Т. Абдусаламову, М. Хафизову, их действиями умело руководил старший помощник капитана С. Кислов. На подходе к Японии намотали на винт бесхозную сеть. Случилось это ночью, положение создалось тревожное. Благо недалеко работала Южно-Курильская экспедиция, спасатель "Сноровистый" поспешил на помощь. Весь день работал водолаз, опасность была ликвидирована. А 14 января, уже на подходе к Хуанпу, лопнула крышка масляного холодильника. Судно вновь стало. Вся машинная команда под руководством старшего механика А. Анисимова исправляла поломку. А тут еще под тяжестью буксирного троса "Хасан" подтягивало к "Союзу-4" и опасно наваливало на корму. После двенадцати часов непрерывной работы крышку восстановили. Еще через три дня, 17 января, вошли на рейд порта Хуанпу. На борт поднялся китайский лоцман и отвел нас к острову Да-ши (Большой камень). Это в восемнадцати милях от города. В тот же день на "Союз-4" прибыли представители китайских властей и агент фирмы "Пинавико" мистер Цай - так он нам представился. И хотя китайцы были предельно корректны и вежливы, оформление документов затянулось - они не понимали нашего английского, а мы - их. Выручила уборщица Надежда Будзинская - ее английский китайцам был более понятен, и дело пошло быстрее. На следующий день мистер Цай прибыл с переводчиком, работником Интерклуба, представившимся Петей. 20 января в увольнение отправилась первая группа экипажа. До порта шли на катере. В проходной у нас потребовали документы. Паспорта моряков и увольнительные карточки проверили только у трех человек. На обратном пути вообще не останавливали, покупками нашими никто не интересовался. За время стоянки в Хуанпу побывал весь экипаж. Впечатления - самые благоприятные. Особенно запомнился вечер интернациональной дружбы, проведенный судоходной компанией КОСКО. За нами был послан пассажирский катер, на причале встретил представитель компании мистер Блу, объяснил, что вечер будет в Гуанчжоу - это в 22 километрах от Хуанпу, что нужно подождать прибытия других иностранных экипажей. Местом сбора был назначен магазин "Дружба". Ждали больше часа, но время прошло быстро - ожидание скрасила дружеская беседа за чашечкой ароматного чая, неторопливая прогулка по залам магазина. В начале пятого автобус отправился в Гуанчжоу. С нами ехали арабы, южнокорейцы, филиппинцы, малайцы, югославы и представители других национальностей, сопровождал нас мистер Блу. Через час мы уже были в отеле компании КОСКО, где нас радушно встретили, попросили расписаться в книге почетных гостей, вручили праздничные визитки. Мы прошли в банкетный зал, где нас усадили за стол у сцены. Вдоль стен в зале тянулись два длинных стола со всевозможными блюдами и яствами, тут же стояли жаровни, в которых пеклось и жарилось нечто аппетитное. Надо сказать, что наша группа пользовалась особым вниманием хозяев. Входя в зал, они неизменно приветствовали нас, а ведущий вечера сразу же объявил о том, что сегодня у них в гостях представители советского судна. Его слова были встречены аплодисментами. Наше присутствие отметили в своих выступлениях генеральный директор и секретарь парткома КОСКО. В зале оказался оператор местного телевидения, и в тот же день мы имели удовольствие увидеть себя в вечерней телепрограмме. На сцену в тот вечер выходили не только хозяева, но и гости. Предложили выступить и нам, но мы не решились, так как никто из нас не владел в достаточной мере английским. Нас попросили изложить свое приветствие письменно, что мы с удовольствием и сделали. Потом началось нечто похожее на художественную самодеятельность. Китайцы со сцены запели "Катюшу", ее подхватил весь зал. Со своими песнями выходили на сцену малайцы, сингапурцы, капитан южнокорейского судна. Хотелось бы предупредить тех наших рыбаков и моряков, которые окажутся в подобной обстановке: будьте готовы и песню спеть, и слово доброе сказать...". Ну вот, и до советских людей стало доходить, какими мы были дремучими в оторванности от мира. А оказалось, что ничего страшного в контактах с простыми иностранцами и нет. Надо лишь уметь и "песню спеть, и слово доброе сказать", а не сидеть буками. И ведь это написал политрук, первый помощник капитана. Даже до них это дошло. И написать в газету не побоялся. Уже не побоялся. Мы открывали мир, мотали на усы закрытую для нас доселе информацию, учились и себя уважать, и иностранцев не обидеть. Естественно, все это не могло не всполошить, не озаботить идеологов КПСС всех уровней. Они искали выход в контрагитации, коль уже невозможно было запретить контакты моряков с иностранцами. Зачастили в экспедиции партийные, профсоюзные, комсомольские руководители. Судя по их отчетам, формы их работы "стали более гибкими, задачи - конкретными". Было в их посещениях и много полезного, конструктивного, они, в общем-то, думали о престиже страны, замечали такие детали, которых не видели сами рыбаки, да и руководители, отправляя суда за границу. В мае 1988 года из района работы Советско-Американской компании (САК) вернулась пропагандистская группа, созданная решением секретариата Камчатского обкома КПСС. Возглавлял группу заведующий областным Домом политического просвещения кандидат исторических наук Владимир Васильевич Демченко; в ее составе были секретарь парткома Океанрыбфлота Р. В. Бичук и заместитель председателя парткома Океанрыбфлота А. А. Бисюрко. Надо сказать, что пропагандисты такого уровня впервые побывали в зоне иностранного государства.

Своими впечатлениями поделился А. Бисюрко:

"Более 10 лет с ранней весны и до поздней осени у северо-западного побережья США, у берегов Аляски и Алеутских островов бок о бок работают советские и американские рыбаки. Объединяет их совместная компания "Морские ресурсы". Когда знакомишься с предысторией ее создания, невольно отмечаешь парадоксальный факт. Установление 200-мильной экономической зоны у побережья США передало богатейшие рыбные промыслы исключительно в руки американских рыбаков - бери богатые уловы, получай хорошую прибыль. Почему же американские рыбопромышленники решили "поделиться" с советскими рыбаками, пригласить их для совместной работы? Решение это подсказано экономическими расчетами: у американцев в ту пору не оказалось необходимых обрабатывающих мощностей. Выгодней было объединить-ся с советским обрабатывающим флотом, чем создавать собственную базу. Так в 1976 году появилось совместное акционерное предприятие с главной конторой в Сиэтле (штат Вашингтон). Президент компании - Джеймс Галбот. Советские представительства имеются в Находке и Москве. В компании поровну представлен капитал американской фирмы "Беллинхэм колд сторидж компани" и Всесоюзного объединения "Соврыбфлот". Основная задача компании "Морские ресурсы" - организация промысла рыбы, обработка, а затем - сбыт готовой продукции. Прибыль делится поровну. Небезынтересны цифры, характеризующие динамику работы компании. Если в 1976 году ее флотом было добыто и переработано лишь 900 тонн рыбы, то в 1986 году - уже более 200 тысяч тонн, а в 1987 году - более 230 тысяч. Рыбопродукция компании экспортируется в 20 стран мира. Ежегодно судьбу Советско-Американской компании решает конгресс США. Разрешение конгресса - один из показателей важности совместной работы для самих американцев. Компания сумела пережить далеко не лучший период советско-американских отношений конца 1970-х - начала 80-х годов. Намечается расширение сотрудничества. Прошлой осенью президент компании Дж. Галбот побывал во Владивостоке, где вел переговоры в Дальрыбе. Разговор шел о создании смешанных обществ, выставлении флота, возможностях закупок оборудования. Изучались возможности совместной работы в советской экономической зоне, создание зон сотрудничества в северной части

Атлантического и Тихого океанов. Такова перспектива, и она подкрепляется опытом всей предшествующей деятельности партнеров. Какое же значение имеет работа в компании для нашего Океанрыбфлота? В 1988 году запланировано принять в обработку от рыбаков США и Канады 51 186 тонн рыбы, в т. ч. трески - 6610 тонн, камбалы - 23 831, хека - 17 000 тонн. Трудно переоценить значение работы в компании для выполнения базой госзаказа. Доля приема рыбы в САК в денежном выражении от всей пищевой продукции составляет 10,9 процента, а работают здесь всего семь наших судов. Госзаказом предусмотрена доставка камбалы и хека обезглавленных, соответственно 9960 тонн и 13 940 тонн. Эту продукцию мы можем выпустить только в этом районе. Кроме того, поставки на экспорт дают валютную выручку, а это - оплата ремонта судов на иностранных верфях, закупки оборудования за границей. Как видите, работа в компании имеет для нас важное значение. Всесторонней должна быть и подготовка к участию в совместных делах экипажей судов Камчатрыбпрома. Прежде всего нужно обратить внимание на подбор кадров. В Океанрыбфлоте трудятся несколько тысяч рыбаков. В подавляющем большинстве это люди, любящие дело, достойные представлять нашу страну за рубежом. Но, к сожалению, издержки в подборе кадров в заграничье не так уж редки. Уже в нынешнем году пришлось вернуть в порт двух наших рыбаков, потерявших всякое чувство меры во взаимоотношениях с иностранными представителями, находившимися на борту одного из наших траулеров. Конечно же, никто не требует от наших людей сторониться иностранцев, исходя из принципа "как бы чего не вышло". Но одно нужно знать твердо - взаимоотношения должны строиться на деловой основе, быть доброжелательными, уважительными. Назойливость, откровенная бестактность неминуемо приводят к неприятным последствиям, как это и было в данном случае. Кроме того, стремление некоторых из рыбаков навязать свое общество иностранцам дает искаженное представление о советском человеке вообще. Приведу два примера. Как-то на "Кизир" прибыла женщина, представительница компании, и первое, что она спросила у капитана-директора: "Можно ли на вашем судне флиртовать?" Другая же представительница компании, покидая БМРТ "Таймыр", оставила в каюте баллончик с нервно-паралитическим газом для самозащиты. Как видите, у каждой из них оказалось заранее сформированное мнение о наших рыбаках. Хорошо, если в последующих контактах удастся его изменить. Должна нас насторожить и другая категория людей, которых абсолютно не интересуют заботы коллектива судна. Это так называемые "линейщики". Их заботы обычно сводятся к подсчету ожидаемой валюты, гаданиями относительно ее курса в данное время, в какой западный порт зайдет судно. Они умело лавируют в межрейсовый период в порту, дожидаясь "своей" линии. Борьба с носителями подобной психологии должна стать более целенаправленной. Осложняет работу в компании незнание нашими рыбаками английского языка. Комсостав, идущий в заграничье, владеет им примерно на уровне "читаю и перевожу со словарем". Свободно объясниться на английском могут буквально единицы. Естественно, без знания языка невозможно достойно отстаивать интересы экипажа, своего предприятия. Вот примерная к этому случаю ситуация: при проверке судна офицеру береговой охраны США показалось, что в документацию внесены неверные данные о выпуске рыбопродукции; за этим по меньшей мере следует крупный штраф. Как тут, не зная английского, отстоять свою позицию? По-прежнему остра проблема снабжения экипажей всем необходимым. Оснований для недовольства сколько угодно. Например, на БМРТ "Мыс Часовой", ушедший в рейс 4 марта, вместо необходимых 30 пар сапог было выдано только пять пар 44-45-го размера; хлопчатобумажные костюмы завезли, начиная с 52-го по 56-й размер; перчаток резиновых выдали лишь 640 пар при норме - тысяча. Объяснение: нет на складах. Подобная необоротистость снабженцев то и дело становится причиной срыва наших обязательств перед зарубежными партнерами. Тот же "Мыс Часовой" ушел к берегам Америки без шланга для выдачи топлива, оговоренного в соглашении. Нельзя не думать о техническом перевооружении нашего флота. Технические "способности" наших БМРТ по меньшей мере удивляют американцев. И с каждым годом примеры нашей отсталости все разительнее. Мне довелось побывать на американском ловце с нестандартным названием "Под пятой у Ирины". Это небольшое суденышко, оснащенное самой современной навигационной и поисковой аппаратурой, промысловым оборудованием и механизмами, необходимыми бытовыми удобствами вплоть до опреснительной установки и видеотехники. Владельцу судна 39-летнему Ричарду Маклеллану "Под пятой у Ирины" обошлось в 1,2 млн долларов плюс затраты, которые он понес на переход с восточного побережья США через Панамский канал. Но он доволен, что рискнул и пришел работать в САК, где успешно покрывает издержки, получает прибыль. Не случайно на ближайшие три года он строит свои планы с учетом того, что будет работать в компании. Техническое вооружение на американских ловцах таково, что, имея трех-четыре человека экипажа, они при наличии рыбы сдают по 100 и более тонн. С большим удивлением американцы разглядывают кино- и радиоаппаратуру наших траулеров. Действительно, киноустановки "Украина-5", радиоприемники, магнитофоны на наших судах - позавчерашний день. К тому же - проблема с обменом кинофильмами. Чем меняться, если на судах почти одинаковый набор фильмов? Так не пора ли нам начинать строить досуг рыбаков на современном техническом уровне? Этому помогло бы разрешение на закупку зарубежной видеотехники. Морские кинопрокаты следовало бы постепенно переориентировать на создание видеотек и прокат видеокассет. Думаю, что это будет дешевле и эффективнее. Успех работы любой совместной экспедиции во многом зависит от уровня руководства судами, входящими в нее, соблюдения соглашений обеими сторонами. Известно немало случаев невыполнения обязательств американской стороной, строго следящей за выполнением наших обязательств. В частности, не всегда обеспечиваются сырьем приемные мощности наших судов, а мы почему-то оставляем это без должного внимания. Приведу всего один образчик "управленческого решения". Когда во второй половине апреля капитаны-директоры подняли вопрос о нехватке американских ловцов в экспедиции, первый заместитель начальника Дальрыбы П. П. Васков дал команду вывести из зоны несколько наших судов. И это вместо того, чтобы потребовать от американской стороны выполнения своих обязательств. Мало беспокоится руководство промрайона о рациональном использовании промыслового времени. Суда нередко простаивают из-за несвоевременного направления на них американских представителей и наблюдателей. Так, БМРТ "Мыс Елагина" по этой причине потерял целую неделю. Мы с возмущением говорим о бюрократизме и ведомственности. Но разве не махровым ведомственным подходом объясняется прямая дискриминация камчатских рыбаков со стороны начальника промрайона Ю. И. Колпакова? Это из-за его прямого противодействия три наших БМРТ долго не могли зайти в зону. Объяснялась эта "политика" нехваткой американского добывающего флота. И в то же время несколько приморских БМРТ, у которых окончились рейсы, с ведома начальника промрайона продолжали работать в зоне. Благодаря настойчивости руководства Океанрыбфлота наши траулеры все же зашли в зону, нашлись для них и ловцы. Но сколько упущено времени, а значит, денег? Есть и другие нерешенные вопросы. Камчатской группе траулеров не разрешено иметь освобожденного начальника экспедиции, флагманского технолога и механика по технологическому оборудованию. Люди же эти крайне нужны, т. к. требования к качеству растут, а оборудование на судах стареет, требует постоянной переналадки. Нельзя не сказать хотя бы немного о впечатлениях от встреч с американцами. Мне довелось разговаривать почти со всеми представителями и наблюдателями на наших судах. В подавляющем большинстве эти люди доброжелательно относятся к нашей

стране, некоторые побывали в Советском Союзе, изучают русский язык. Им нравятся наши люди - простые и доброжелательные, всегда готовые прийти на помощь. Не было еще случая, чтобы наш капитан отказал в помощи американским ловцам. Поэтому они считают, что работать с советскими экипажами надежно во всех отношениях. В беседах не обходилось без обсуждения проблем нашей перестройки, подчеркивалась популярность М. С. Горбачёва в различных слоях американского общества. Нам показывали январский номер журнала "Таймс" с портретом Михаила Сергеевича на обложке и надписью: "Человек года". Ричард Маклеллан по этому поводу сказал так: "В нашей жизни очень много политики. Это, наверное, закономерно при таких различиях в идеологиях. Обычно политические деятели идут вместе до тех пор, пока у них есть общие точки соприкосновения, взаимопонимания. Я рад, что наши руководители нашли такие точки, и очень надеюсь и хочу, чтобы эти точки были всегда, чтобы их было больше". Работа камчатских рыбаков в САК - это не только сугубо экономическая выгода. Это - пусть и не масштабный, но зато конкретный вклад в улучшение взаимоотношений, взаимопонимание между нашими народами. В этой связи мне хотелось бы привести слова из обращения мэра Датч-Харбора Паула Фюса к председателю горисполкома Петропавловска-Камчатского: "...Наше сотрудничество в Беринговом море показывает, что мы можем вместе работать и жить мирно. Это самый хороший дар, который мы могли бы подарить миру". Была у меня еще одна встреча - с лоцманом порта Датч-Харбор Джеком В. Янсоном, с высоким седоволосым мужчиной с татуировками на всех видимых участках тела - этакой атрибутикой старого морского волка и почему-то с нашим значком Общества борьбы за трезвость на форменном кепи (как выяснилось, он знает о его значении).

Лоцман с удовольствием с нами сфотографировался и в разговоре сказал:

- В 1943-1944-х годах еще молодым матросом я дважды ходил в конвоях в Мурманск. Один раз мне не повезло, судно от попадания трех немецких торпед было потоплено у ваших берегов. Десять часов пришлось находиться на спасательном плоту, пока меня и моих товарищей не спасли русские моряки. В 1947 году я бывал в Петропавловске-Камчатском, мы доставляли машины, оборудование, продукты. Будучи затем капитаном, еще несколько раз побывал в вашей стране, о которой, как и о ваших людях, у меня остались очень хорошие впечатления. И сейчас я каждый год с удовольствием встречаю и провожаю советские суда. Наша пропагандистская группа за 45 дней командировки побывала на всех камчатских судах компании. Встречи, беседы, лекции, конкретная агитационная и пропагандистская работа получили положительный отзыв у рыбаков. Не знаю, собираются ли в дальнейшем направлять пропагандистские группы в такие экспедиции, но наше мнение однозначно - они нужны". Вот так, в основном - самокритично и конструктивно. А. Бисюрко посмотрел на всех нас, на самого себя глазами американцев. И во многом ужаснулся. Действительно, необходимо было многое менять. Очень многое. Но вернемся все же к внутренним, российским проблемам. Выше, в интервью, которое дал В. В. Топчий, была затронута такая тема, как топливный голод для судов Океанрыбфлота в январе-феврале 1988 года. Этот случай запомнился многим рыбакам, о нем и сегодня рассказывают как о чем-то невероятном, сложном, небывалом. Ведь впервые тогда столкнулись советские рыбаки с отсутствием топлива сразу для целой экспедиции, никогда не думали, что такое вообще может случиться. Но - случилось.

- Стояли в бухте Павла, - рассказывает Галий Камилевич Габдулин. - В феврале, помню, уже буквально приткнулись к берегу, чтобы только шлангом доставать до воды, и так стояли с неработающими машинами, ожидая топливо. У нас, например, оставалось на сутки ходу. Какая там рыбалка..."Напомню об известной каждому морскому специалисту прописной истине: чтобы экипаж мог производительнее трудиться на промысле, судно должно иметь 20-суточный запас топлива плюс аварийный запас, - говорил тогда журналисту "Рыбака Камчатки" начальник Берингоморской минтаевой экспедиции Александр Федорович Голенков. - Для наших БМРТ аварийный запас исчисляется минимум в 50 тонн, для "суперов" - 100 тонн. Что же мы имели в январе? Вот, например, данные на 23-е число: "Мыс Золотой" - 117 тонн, "Баево" - 109 тонн, "Владимир Бабич" - 70 тонн, "Алексей Стаханов" - 133 тонны, "XXVI съезд КПСС" - 83 тонны, "Бутовск" - 95 тонн, "Багарево" - 70 тонн. Как видите, четыре "супера" уже работали на аварийном запасе. У остальных положение не многим лучше. У БМРТ - своя картина. Так, если "Мыс Часовой", "Мыс Елагина", "Мыс Мальцева" еще имели резерв на несколько дней работы (по 98-99 тонн), то на "Мысе Орехова" и "Мысе Отрадном" запас топлива оставался практически аварийный, а "Мыс Силина" уже "съедал" и его. Эти цифры, повторяю, из сводки за 23 января. В течение следующей недели запасы топлива у всех без исключения судов только уменьшались, поскольку обещанный "Пролив Лаперуза" подошел лишь в последний январский день. Но и февраль существенного изменения в обстановке в экспедиции не принес. Прежде всего потому, что доставленное наконец-то топливо не обеспечивало потребности работающих судов. Каждое получило его лишь на 7-8 дней. Что будет потом, никому не ведомо. На "Баево", например, выкручивались так: в сутки брали три трала, а в промежутках между тралениями ложились в дрейф. Хочу отметить одно обстоятельство. Говоря о 20-суточном запасе топлива на судне, я имел в виду еще один немаловажный момент: именно такой запас топлива обеспечивает остойчивость судна, его управляемость. Иными словами, безопасность мореплавания. Теперь вам вполне понятно, почему обстановку в экспедиции я не могу характеризовать иначе, как отрицательную. Мелкие партии получаемого топлива привязывают суда к источникам поставки, они могут работать лишь вблизи района укрытия - в Олюторском заливе, в котором, кстати, ледовая обстановка в это время года весьма сложная. Еще более остро стоит вопрос с мазутом. Если на "суперах" наличие пара требуется только для глазировки блоков мороженой рыбы, то на БМРТ весь технологический процесс зависит от работы котлов. Вот положение с мазутом на то же 23 января: из "суперов" только "Алексей Стаханов" и "XXVII съезд КПСС" имели соответственно 18 и 24 тонны мазута. На БМРТ 12 тонн имел только "Мыс Мальцева", да двумя тоннами мазута располагал "Мыс Обручева". У остальных - ноль. Что это значит? Капитаны-директоры вынуждены были идти на грубейшее нарушение - греть котлы дизельным топливом. А ведь есть "параграф": лица, виновные в использовании дизельного топлива в котлах, привлекаются к ответственности, оплачивают его стоимость в пятикратном размере. Думаете, не знают об этих наших бедах в министерстве, в Дальрыбе? Знают! Но посмотрите, как они изворотливы. Мелкими поставками топлива снабженцы Дальрыбы достигли того, что хотя бы минимальное количество топлива в экспедиции есть постоянно. В сводках графа "Простои в ожидании топлива" не дается, значит, статистика в ажуре. Насколько же эффективно при этом работает флот, видимо, Дальрыбу волнует меньше. Есть ли всему этому объяснение? Думаю, что есть. Лимиты первого квартала на топливо мы уже израсходовали в конце прошлого года, когда вырабатывали сверхплановую продукцию, покрывая невыполнение планов другими бассейнами. Логично было бы предположить, что поставки нам топлива в новом году нужно увеличить за счет тех, кто не справился с заданиями 1987 года. Насколько мне известно, в министерстве не против такой постановки вопроса. Проблема в другом: как доставить к нам это топливо...И все же считаю, что без решительных перемен в системе планирования мы ничего не добьемся. Ведь не секрет, что сейчас максимальный вылов мы обеспечиваем таким же максимальным выставлением флота на промысел. Многие думают, что главное - выйти в море, а там стоять не дадут. Но, сами

видите, простаивает же флот. Поэтому выход вижу один: выставлять флот на промысел лишь в том количестве, которое мы в состоянии обеспечить топливом. Почему так считаю? Да потому что начало февраля в экспедиции не принесло улучшений. Положение остается прежним.

Борт БАТМ "Мыс Золотой", Берингово море".

Окончание этой истории рассказывает Г. К. Габдулин:

"Подошел транспорт, привез топливо. Мы после этого "боевой" переход делали на котельном мазуте М100, на котором дизеля по идее вообще не должны были работать. Но дошли до базы. Это был страшный период. Хотя рассказанный эпизод - только один из многих. Позже их стало слишком много..." Этот эпизод мог бы так и остаться всего лишь досадным эпизодом, если бы не одно "но". Ведь Океанрыбфлот готовился к переходу на хозрасчет. А тут - полная зависимость предприятия от недобросовестных поставщиков топлива в Дальрыбе. Какой мог быть хозрасчет в таких условиях? О хозрасчете тогда говорили все и везде: на работе, в ресторанах, дома на кухне. Перемен хотелось всем, но люди не были до конца уверены в том, что именно хозрасчет - панацея от экономических бед. Да и "вкальвать" почти без отдыха для достижения результата (а по-иному не получалось) готовы были далеко не все. К тому же в проекте положения о хозрасчете в БОР предусматривалась шестидневная рабочая неделя, а это не устраивало практически всех рыбаков. Вслух оспаривал этот пункт капитан-директор БАТМ "XXVII съезд КПСС" Евгений Кабанов. Коммунисты Камчатской области выдвинули его делегатом на XIX Всесоюзную партконференцию, которая должна была состояться в Москве в конце июня 1988 года, поэтому возражение Кабанова имело большой вес.

Он говорил о пятидневке:

"...Ибо в ином случае полноценного отдыха рыбак не получает. Пусть дополнительные отгульные дни будут даже бесплатными - не хлебом единым сыт человек. Потери производства компенсируются мерой сохраненного здоровья, часами, проведенными с детьми, женами". Капитан Евгений Кабанов и без того был популярен среди рыбаков, а эта его позиция еще больше добавила ему известности и уважения на Камчатке рыбацкой. В апреле того непростого 1988 года случилась новая беда все с той же Берингоморской экспедицией, которая, вернувшись на промысел, столкнулась с тяжелой ледовой обстановкой и отсутствием рыбы. Отдельные суда ушли в закрытый Карагинский залив и рыбачили там. Кабанов же не сделал этого, продолжая дрейфовать на своем судне в ожидании улучшения ледовой обстановки. И одновременно на одном из промысловых советов предложил поставить перед всеми вышестоящими инстанциями вопрос о необходимости выделения запасного района промысла, чтобы все было законно. О проблемах он говорил откровенно, и это нравилось всем:

"Еще и сегодня руководство промрайона, имея права на уровне заместителя начальника Дальрыбы, вынуждено согласовывать с Владивостоком вопросы распределения топлива буквально до тонны. В экспедиции никто не может принять решение о выводе судна из производственного режима в поисковый или отправке его в порт. В технической политике тоже нет особых сдвигов. Сокращение людей на судах следует расценивать лишь как чиновничью попытку поднять производительность труда за счет роста его напряженности. Техники-то не прибавилось! Следовало бы сначала подумать о новейшем рыбообработочном оборудовании, автоматах, полуавтоматах, которые давно созданы, но которые наша промышленность не выпускает, а затем уже сокращать численность обработчиков". Так на Камчатке появился еще один общественно-политический лидер, который чуть позже станет депутатом Верховного Совета СССР, а затем возглавит рыбопромышленный департамент Камчатской области. 28 июня 1988 года в Москве открылась XIX Всесоюзная конференция КПСС. На нее приехало 5 тысяч делегатов, одним из которых был капитан-директор супертраулера Океанрыбфлота Евгений Николаевич Кабанов. Из его выступления:

"Мне как делегату Всесоюзной партконференции дали наказ экипажи судов Берингоморской и Япономорской экспедиций рассказать, что мешает нам трудиться в полную силу. Во-первых, Минрыбхоз и Дальрыба продолжают нарушать Закон о государственном предприятии, не позволяя нашему производственному объединению распоряжаться заработанными средствами. Не дают их в достаточном количестве на жилищное строительство, развитие береговых ремонтных предприятий. Из штаба отрасли предписывается, как израсходовать нам наши же деньги: там, мол, виднее. Вот что из этого получается. Рыбная отрасль дает 82 процента всей продукции Камчатки, а нам выделяется всего 10 процентов строящегося тут жилья. База океанического рыболовства, благодаря поставкам своей продукции на экспорт, заработала 18 миллионов инвалютных рублей. Но использовать их не может. А они необходимы хотя бы для приобретения современного технологического оборудования. Сейчас даже самые новые суда, вроде нашего, береговые предприятия работают на технологии четвертьвековой давности. Из-за большой доли ручного труда рабочий день в море длится у нас 12 часов. Куда это годится? И еще. Выгодно ли нам перевыполнять план, давать стране больше рыбной продукции? Нет, не выгодно. В январе-феврале в Беринговом море половина экспедиции лежала в дрейфе - не было горючего. Наше судно в разгар пугины бездействовало 12 суток. На наши тревожные радиogramмы мы получили буквально издевательский ответ от высокого рыбхозовского начальства: мол, перевыполнив план по добыче рыбы в прошлом году, вы сожгли и больше топлива, теперь, в первом квартале, топлива не будет. А мы хотим работать в полную силу, как того требует перестройка. И считаем, что делегаты конференции должны знать, кто нам ставит палки в колеса". Нет, экономике великого государства по имени СССР уже ничего не помогло, как и самому государству. Все катилось вниз. Начавшийся дефицит топлива перерос в повышение его стоимости. Это, в свою очередь, сказалось на себестоимости продукции, сказалось на возможности осваивать дальние районы Мирового океана советскими рыболовными судами. Ходить далеко стало просто невозможно. К тому же введение в практику мирового рыболовства исключительных экономических зон стало вытеснять наш флот из его традиционных районов промысла. "Кризис нарастал во всей рыбной отрасли, - вспоминал начальник БОР В. В. Топчий, - и привел к распаду крупных объединений на самостоятельные предприятия. База океанического рыболовства перешла на полную хозяйственную самостоятельность с января 1990 года".

Глава 6. После распада Камчатрыбпрома, а затем и СССР

Выход предприятий рыбной промышленности полуострова из состава Камчатрыбпрома начался с обращения рыбаков Тралфлота ко всем остальным предприятиям. Обращение появилось в первые дни 1990 года. В нем говорилось:

"Уважаемые рыбаки БРХФ¹ и БОР! Экипаж СРТМ "Городок" просит поддержать курс Базы тралового флота на выход из состава устаревшего, неперспективного объединения "Камчатрыбпром". Также просим поддержать требование справедливого распределения лимитов на добычу рыбы. Экономические санкции, применяемые в отношении БТФ² генеральным директором В. П. Потапенко и администрацией Камчатрыбпрома, нельзя расценивать иначе, как попытку стравить наши коллективы. Камчатка - наш общий дом, и от того, какими мы будем хозяевами, зависит судьба всей области, ее экология. Объединение рыбаков Камчатки необходимо, но не под руководством "добротного дяди", а на честных партнерских началах. Давление Камчатрыбпрома на Тралфлот началось не сегодня, а два года назад, после первой попытки перейти на самофинансирование. В результате потеряли

прогрессивного начальника базы В. А. Зырянова, впали в немилость у объединения. Поневоле удивисься, как можно не иметь заработанных средств. Оказывается, можно, и от подобных случаев не застрахован никто, пока нашими доходами распоряжаются люди, заинтересованные не в благополучии основной отрасли полуострова, а в благополучных показателях. Лимиты, изъятые из БТФ, будут, скорее всего, перепроданы в КМПО³, как это делалось и ранее. Ни БОР, ни БРХФ выбрать вырезанную квоту не в состоянии, так как крупнотоннажному флоту нужен вал, и ни один рыбвод не даст ему разрешения на эксплуатацию берегового шельфа на малых глубинах. А БРХФ не наберет мощностей и специалистов для взятия изъятой трети плана БТФ" Письмо не было искрой, потому что огонь уже горел и без того, но он горел внутри предприятий. После же опубликования в печати вышеприведенного письма огонь вырвался наружу. Всюду началось активное обсуждение путей и возможностей выхода предприятий из состава производственного объединения "Камчатрыбпром". Через несколько дней в той же "Камчатской правде" появилось мнение по этому поводу рыбаков Океанрыбфлота, высказанное судоводителем Р. Нургалеевым:

"Все ощутимей дыхание перестроечных процессов в стране. И на Камчатке рыбацкой тоже слышнее и смелее становится голос рабочего человека. Наверное, первыми доказали это рыбаки Океанрыбфлота, перейдя на вторую модель хозрасчета. На прошедших профсоюзных рыбацких конференциях не один руководитель утирал пот со лба после жарких споров о путях решения наболевших проблем. А их - с избытком. Взять наш профсоюз, его аппарат. Судком, базком, обком рыбаков - даже названия эти звучат как-то деревянно и приниженно. Но это одно. А другое - обком профсоюза у нас - целая административно-бюрократическая машина, способная похоронить в своих недрах любое полезное начинание. Начальства много, а пожаловаться некому. Потому-то рыбаки предлагают преобразовать обком профсоюза в координирующий орган - центр по оказанию помощи в экономическом и юридическом образовании профсоюзных работников предприятий в их нелегком деле защиты прав трудящегося человека, что имеет особое значение в нынешней чреватой конфликтами жизненной ситуации. Штат такого органа даже с учетом важности предлагаемых ему задач должен быть минимальным. Сегодня назрела необходимость обязательного введения в штат базкомов юристов. Все знают, как трудно разобраться рабочему человеку в хитростях наших инструкций, определить законность принятых администрацией предприятия решений. Посмотрите, сколько их, карающих-то органов, развелось: администрация, совет трудового коллектива, совет экипажа, служба флотов, базком, обком. Но есть еще и сверхотдел в три штатные единицы - кабинет дисциплины. А ведь, скажем, у нас в Океанрыбфлоте имеется и отдел кадров, проявляющий не меньшее рвение во главе с зам. начальника базы по воспитательной работе тов. Кухарчуком. Зачем же столько надзирателей над взрослыми людьми? Другое настоятельное требование многих рыбаков - немедленное выделение БОРа из состава Камчатрыбпрома в самостоятельное предприятие. Давно пора лишить диктаторских полномочий стоящий над нами административный аппарат. Камчатрыбпром надо преобразовать в представительный орган - совет директоров, где отношения должны строиться только на экономических договорных началах. Ну кому, скажите, нужен дядя, пусть даже родной, не вынимающий жадную, цепкую руку из кармана племянника? Недавно В. П. Потапенко, генеральный директор Камчатрыбпрома, отвечая на вопросы Центрального телевидения, отметил, что отделение БТФ и других структурных предприятий может повлечь за собой новый рост управленческого аппарата, но уже внутри предприятия. Таково его личное мнение. Но ведь сейчас все существующие организации могут вполне работать самостоятельно, причем уже на принципиально новой, равноправной партнерской основе. Заинтересованность в конечном результате заставит их действовать эффективно. А для реализации дорогостоящих программ эти же предприятия могут создать свой банк на кооперативных началах. И уже никто не сможет без ведома безнаказанно отбирать у них многие миллионы рублей, за которыми - соленый пот рыбаков. Вот тогда почувствует себя хозяином не только наш начальник базы В. В. Топчий, но и каждый рядовой труженик". Да, много тогда было наивности, граничащей с глупостью. Но, видимо, это надо было пережить... Раскачивая Камчатрыбпром, стараясь отделиться от него, уйти в самостоятельное хозяйственное плавание, коллективы баз флотов придумывали что-то новое и внутри себя. Так, в Океанрыбфлоте решено было в качестве эксперимента сдать БМРТ "Калар" в аренду экипажу. Капитан-директор "Калара" Ш. Х. Гульмухаметов согласился на эксперимент, настроил на него коллектив. После двух 100-суточных рейсов выявились недочеты этого дела, которые, собственно, поставили на такой аренде крест. Во-первых, ни БОР, ни тем более экипаж не являлись юридическими лицами с правами социалистического предприятия. Все деньги находились на счету у Камчат-рыбпрома, и их никто так и не увидел, рыбаки получили зарплату по обычной социалистической схеме, да еще и с двухмесячной задержкой из-за разгоревшихся споров. Во-вторых, руководство базы после первого рейса в одностороннем порядке заменило на "Каларе" слишком ретивого, свободомыслящего капитана, его старпома и половину экипажа, отправив их на другие суда, как это делалось всегда. Люди возмущались, но ничего против этого сделать так и не смогли и вынуждены были подчиниться приказу.

Таким образом, БОР собственноручно угробил идею аренды на корню. Все еще мыслили по старинке, по привычке, рыночников не было совсем, тем более в экипаже не было и экономически грамотных людей - какая там аренда... Генеральный директор производственного объединения "Камчатрыбпром" В. П. Потапенко высказался за то, чтобы собрать рыбацкий слет, как делалось это раньше, и на нем расставить все точки над "и", на нем попытаться решить многие проблемы на областном уровне. Но и в этом многие рыбаки увидели диктат "генерала" и воспротивились идее слета. Революция будоражила умы, не давала людям мыслить трезво и взвешенно. Все хотели сломать и строить заново, но не ремонтировать. А руководство страны, наоборот, было нацелено на ремонт, на перестройку. Это противоречие и мешало всякому делу. Пойдя навстречу "пожеланиям трудящихся", высшее руководство Советского Союза взяло курс на демократизацию политической системы. В качестве главного направления было избрано повышение роли Советов, означавшее установление четкого разграничения функций между советскими и партийными органами, выражавшегося прежде всего в отказе партийных органов от выполнения хозяйственных функций. Высший орган Советской власти - Верховный Совет - был дополнен Съездом народных депутатов и превратился в постоянно действующий орган. Именно эти меры положили начало развалу политической системы СССР, поскольку именно партийная вертикаль обеспечивала реальное функционирование политической системы; советские органы были властью сугубо номинальной, а потому оказались не готовы к выполнению возложенных на них полномочий. Но в конце 1989-го - начале 1990 года этого еще не знали, поэтому готовили выборы в Верховные Советы СССР и республик, в том числе РСФСР. Участвовать в выборах кинулись все - от дворников до первых секретарей. Депутатами Верховного Совета СССР от Камчатки и Корякии стали А. Г. Баленко, Е. Н. Кабанов, В. Н. Киселёв, В. В. Сватковский и В. В. Косыгин (Коянто). Депутатами Верховного Совета РСФСР были избраны С. Ф. Засухин, Е. И. Алаев, А. И. Абабко, Г. М. Ойнвид и Н. И. Солодякова. Евгений Николаевич Кабанов работал в море на своем БАТМ "XXVII съезд КПСС", был далеко в Тихом океане, когда узнал, что выдвинут коллективом Океанрыбфлота и партийной организацией Камчатской области кандидатом в депутаты Верховного Совета СССР. Пришлось ждать окончания рейса и только тогда, ступив на землю, почувствовать себя действительно кандидатом. Сразу же начались

встречи с избирателями. "Находясь месяцами в море, я не имел возможности читать камчатские газеты, - говорил Е. Н. Кабанов в одном из многочисленных газетных интервью, - а за это время в области, оказывается, произошли очень серьезные изменения в общественной жизни. 24-я областная партконференция приняла специальную резолюцию о дальнейшем развитии рыбной отрасли, признано, что сложившееся положение в ней далее нетерпимо. Как рыбак, коммунист, считаю - правильная оценка! Пора прекратить невыносимый промысловый прессинг на сырьевые ресурсы Берингова и Охотского морей. В ряду главных задач в производственной сфере - создание на судах флота рыбной промышленности безотходного производства, гуманизация режима труда и отдыха плавсостава, справедливая оплата труда. В социальной сфере - ускорение строительства жилья, улучшение медицинского обслуживания..."

В принципе, это была программа кандидата, которая затем переросла в программу депутата. До конца срока, пока существовал СССР и его Верховный Совет, Евгений Николаевич Кабанов представлял Камчатку и вообще рыбаков в высшем органе союзного государства. Между тем ситуация с экономикой, да и с политикой, развивалась по чужим сценариям. Хозяйственный механизм, создаваемый десятилетиями, начал распадаться на составные части. В том числе распался и Камчатрыбпром, каждая база флота стала отдельным предприятием со своим полным хозяйственным циклом. Приобрела самостоятельность и Петропавловская база океанического рыболовства - Океанрыбфлот. Став самостоятельным предприятием, БОР имел 73 единицы флота, это была могучая сила, хотя многие суда, особенно БМРТ, уже физически и морально были изношенными. Закончились всякие политические и производственные споры, на своем месте остались прежние руководители. Началась работа в новых условиях, к которым необходимо было привыкать. Необходимо было учиться рынку. И учились. Пути 1991 года оказалась для Океанрыбфлота исключительно удачной. Практически вдвое был перевыполнен план приема и переработки лосося. Правда, на других промыслах не очень везло. В Беринговом море шесть судов ловили минтай. "Обстановка сложная, траления затяжные, - отмечалось в одном из промысловых обзоров, - в сутки "супер" берет в пределах 70 тонн рыбы. Другая группа судов ведет прием разнорыбцы от колхозных рыбаков. На Северных Курилах "Мыс Часовой" и "XV съезд профсоюзов" с большим трудом вытягивают план по кальмару. "Ключевской" в поисках лучших его скоплений сместился к Симуширу. На днях группу пополнит "Мыс Таймыр". Большая группа судов ведет в Охотском море прием разнорыбцы от колхозного флота. "Славянский" и "Басво" снялись на лов минтая у Сахалина. "Кушка" открыла счет на приеме сайры, к ней спешит "Приамурье". Однако обстановка на промысле сайры довольно переменчива. В прежнем хорошем темпе на промысле макруруса в районе Новой Зеландии работает тройка "суперов".

В 1991 году взялся Океанрыбфлот и за добычу краба. До этого суда предприятия только принимали его на переработку, добычу же не вели. Принимать стали еще в начале 1980-х годов, переоборудовав для этого БМРТ "Камышин". На него поставили специальное японское оборудование для обработки краба, и судно ходило на промысел с колхозными краболовами. В 1987 году Дальрыбсбыт признал продукцию "Камышина" отличной. Позже краба начали принимать и обрабатывать и некоторые другие суда Океанрыбфлота. Теперь все это вдохновило предприятие на собственный промысел краба. "Большой морозильный траулер "Приозерск" Океанрыбфлота вышел в начале мая на промысел краба, о котором многие имели очень смутное представление, - писала газета "Рыбак Камчатки". - Пришлось, конечно, переоборудовать всю производственную технологическую линию, подготавливать к приему краба палубу, испробовать американские ловушки, определить их эффективность в сравнении с нашими. Ну а самое главное, надо было научить людей элементарным приемам работы на новом для них виде промысла. Ведь это был первый подобного рода рейс в Океанрыбфлоте. Все вышло сложнее, чем предполагалось. Во-первых, сразу стало ясно, что необходимо переделать некоторые узлы производственного цикла: они были смонтированы непродуманно, работать рыбакам было несподручно. На заводе не учли морские условия труда. Взялись довести механизмы до рабочего состояния своими силами, так как надеяться было не на кого. Смекалистый сварщик В. Д. Ишков увлекал своим примером других. Именно благодаря ему быстро устранили ряд "узких мест" в технологическом процессе. Большая нагрузка выпала на траловые вахты. Обстановка не давала времени для раскачки, все осваивалось на ходу, но опытные траловые мастера Ю. А. Иванов и И. Ф. Масюк, восприимчивые ко всему новому, быстрее других ориентировались в ситуации и подсказывали, помогали ловцам. И в довольно сжатые сроки удалось наладить промысел. Помогли и штурманы, в частности старший помощник капитана В. А. Пономарев. Сколько добрых советов давали они при спуске, подъеме и обработке ловушек! Краболовы шутили, что им "сверху" лучше видно... Хорошие отзывы услышал я и о капитане-директоре Н. В. Вишне. Молодой, энергичный, любознательный, он сразу согласился пойти в рискованный рейс, хотя, разумеется, знал, что придется нелегко. Понимал, что без риска вряд ли чего достигнешь. Старший траловый мастер Юрий Александрович Иванов сказал:

- Не будь такого капитана, как Николай Владимирович, не справились бы с делом. С чем вернулась команда в родной порт? Добыто 735 тонн и принято от судов 162 тонны краба при задании 465 тонн. План выпуска товарной продукции перевыполнен почти на миллион рублей. Так что можно сказать: эксперимент удался. Оправдали себя на промысле американские крабовые ловушки. Они лучше не только наших, но и японских, результативнее и удобнее в работе. У них меньше парусность, что немаловажно в свежую погоду, ведь каждая ловушка с уловом весит около тонны. Нельзя не сказать и о недостатках рейса. Они были, они мешали. По мнению рыбаков, траулер вышел рановато на промысел - 4 мая, когда уловы были небольшими. Даром, можно сказать, жгли топливо. Хотя работали круглосуточно, мощности судна использовались немногим больше чем на 50 процентов, поскольку не все было предусмотрено для рационального труда. Стремилась выпускать больше крабового мяса, чтоб и людей было чем занять, и продукцию на уровне современных стандартов выпускать. Вся она, кстати сказать, в основном пошла на экспорт. Это выгодно и базе флота, и области. Только коллектив судна в выработке такой продукции мало заинтересован - он не получает ни цента от валютной выручки. А ведь на других судах данную проблему уже решили, что явилось серьезным стимулом для плодотворной работы рыбаков. Думается, она может быть серьезно рассмотрена и в Океанрыб-флоте. "Приозерск" ошвартовался у Авачинского причала. Вид его неказист: чувствуется, что потрудился он, что потрепали его морские волны. Ошвартовался, чтобы выгрузить остаток продукции. Спущен трап. По нему сошли рыбаки: кто к родным, кто к знакомым. Осталась на судне лишь вахтенная служба. Когда я спросил некоторых членов экипажа, готовы ли они пойти еще раз в крабовый рейс, наступила заминка. Видимо, потому, что не было сделано все как следует, а может, потому, что соскучились по дому, по берегу. Но будут еще у этих людей рейсы - сложные и, как всегда, непохожие друг на друга".

К этому времени стала очевидной невозможность осуществления реформирования СССР в рамках задуманного умеренного варианта преобразований. Руководство, иницировав перемены, уже вскоре оказалось не в состоянии справиться с теми силами, которые были им же разбужены, оно проявило явное неумение вовремя реагировать на требования общественности, запаздывало с назревшими преобразованиями, оставаясь в кругу идей, никак не соответствовавших распространенным социальным ожиданиям. Наряду с наметившимся развалом старой модели власти, в стране началось постепенное формирование первых элементов новой политической системы,

основанной на многопартийности. Первые общественно-политические движения развивались в рамках самой партии, где начали появляться как отдельные оппозиционеры, подобные Б. Н. Ельцину, так и целые группы (скажем, "демократическая платформа"). Начали появляться и первые политические внепартийные группы - либерально-демократическая, социал-демократическая партии, межрегиональная депутатская группа на Съезде народных депутатов. Развитие гласности в направлении все большей критики как конкретных властей, так и системы в целом вызвало заметную политизацию общества и рост популярности радикальных движений. Напротив, все более отчетливым становилось падение авторитета КПСС и усиление антикоммунистических настроений в стране. Наивысшего развития поляризация политических сил достигла в 1990-1991 годах, когда оппозиции удалось добиться отмены 6-й статьи Конституции СССР, закрепляющей особую роль КПСС в государственной системе СССР, и внушительного представительства в ряде республиканских законодательных органов. В свою очередь, непоследовательность и готовность идти на уступки М. С. Горбачёва вызывали недовольство им в самом коммунистическом движении, в котором все большую силу набирало консервативное направление. Политическое размежевание оставляло все меньше возможностей руководству для проведения сбалансированной политики, приходилось постоянно лавировать между правыми и левыми, не удовлетворяя, в конечном счете, ни тех, ни других. Растущая политическая нестабильность весьма негативно сказывалась на социально-экономической обстановке в стране. Фактическое прекращение экономических реформ резко обострило положение в народном хозяйстве, которое все меньше могло удовлетворять повседневные нужды населения. Все это усилило кризис доверия к власти. Частой формой проявления недовольства стали забастовки, во время которых выдвигались не только экономические, но и политические требования. Особую активность при этом проявили шахтерские коллективы. К концу 1990 года политический кризис, слившись с социально-экономическим и идеологическим, поставил на повестку дня вопрос о выборе дальнейшего пути. А в августе 1991 года, как известно, произошла попытка спасти СССР силами ГКЧП. "Вахтенный матрос на БМРТ "Зарубино" В. Орлов не верит ни во что и ни в кого, - приводила газета "Рыбак Камчатки" результаты своего опроса людей в дни чрезвычайного положения в августе 1991 года. - Ни в Ельцина, ни в Горбачёва, ни в ГКЧП. Но все же пусть лучше Ельцин, чем откат к старому, а то и похуже. Второй инкогнито полусхуля предложил себя в волонтеры той власти, которая даст ему колбасу и квартиру. Говорили мы днем 21 августа. Ночью положение резко изменилось. Возможно, в день выхода газеты точка уже будет поставлена". Да, точка была поставлена - победили Ельцин и силы, которые пошли за ним. Через несколько месяцев после этого не стало государства по имени СССР...Что касается рыбаков, то ельцинская Россия, ее руководство практически начали с нарушения их прав. Минрыбхоза уже не существовало, а об организации нового Министерства рыбного хозяйства РСФСР еще только вели дискуссии. В обстановке этого хаоса многие хватили все, что можно было ухватить. Совет Министров РСФСР под эту неразбериху перерас-пределил 20 тысяч тонн рыбы и морепродуктов, уже отданных Камчатке и Сахалину на 1992 год, некой компании "Марко", входившей в российский (московский) концерн "Протек". Эта бесцеремонность жуликов у власти возмутила рыбаков. Они пожаловались своим региональным депутатам, а те написали "батюшке" Ельцину письмо:

"Президенту РСФСР Б. Н. Ельцину. 15.11.91.

Дальневосточная ассоциация Советов народных депутатов выражает озабоченность нарушением Советом Министров РСФСР государственного порядка распределения и использования рыбных ресурсов. Так, 25 октября сего года решением Совмина РСФСР ОЛ-7-36490 изымаются уже распределенные на Дальнем Востоке ресурсы сахалинских и камчатских рыбаков в объеме 20 тысяч тонн и передаются СП "Марко" российского концерна "Протек". Считаем, что такие действия недопустимы и вызывают серьезный экономический урон ведущей отрасли Дальнего Востока. Просим Вас отменить данное решение и пресечь подобные действия". Как известно, возврат украденных квот шел долго, болезненно и далеко не в полном объеме, так что новая Россия сразу научила рыбаков, как надо жить и выживать. Выживать мог только сильный, хитрый, изворотливый. Но лучше - хищный. Сегодня мы знаем, что выжили далеко не все. На Камчатке, например, одним из первых пал Тралфлот, который первым и начал бучу по разъединению рыбаков области из единого кулака...И вот этого кулака не стало. Теперь каждый надеялся лишь на себя. Уже в ноябре 1991 года в Океанрыбфлоте заговорили о создании акционерного общества. Впервые эту информацию начальник базы В. В. Топчий озвучил на большом диспетчерском совещании Океанрыбфлота 4 ноября. Топчий рассказал о результатах работы предприятия за 10 месяцев 1991 года и добавил, что руководство готовит документы для создания открытого акционерного общества "Океанрыбфлот". Да, в условиях краха умеренной и консервативной моделей периода перестройки вполне естественной стала победа весьма радикальной для России концепции демократического либерально-рыночного государства с ориентацией на западные страны. Именно эту идею и попытались осуществить пришедшие к власти руководящие круги. Первоначальные шаги должны были быть сделаны в сфере экономики. Авторами и одновременно исполнителями экономических преобразований стал коллектив реформаторов под руководством Е. Т. Гайдара, который в основу своей деятельности положил концепцию разгосударствления экономики, устранения государства от непосредственного участия в управлении народным хозяйством. Для повышения эффективности использования производственных мощностей необходимо было разрешение проблем собственности, что вызывало потребность в приватизации. Так началось акционирование предприятий. Естественно, по этому же пути пошел и Океанрыбфлот. Причем он стал одним из первых акционерных обществ на Камчатке. "Океанрыбфлот продемонстрировал, во-первых, способность обходиться без государственных бюджетных дотаций, во-вторых, начал приватизацию государственной собственности, в-третьих, наладил кооперацию с несколькими смежными и совместными предприятиями, как с камчатскими, российскими, так и зарубежными. Рассчитывая только на свою прибыль от результатов производственной деятельности, база смогла увеличить фонд развития производства до 101,6 млн рублей, фонд социального страхования - до 42,7 млн, а фонд материального поощрения - до 14,2 млн рублей. Делая такие расходы, коллектив располагает еще немалыми свободными средствами, которые могут направляться на рост зарплаты, даваться под проценты в виде кредитов банку или перспективных вложений в развитие стройиндустрии, судостроение. Куда распределялся фонд развития? Отвечая на этот вопрос, В. В. Топчий убедил собравшихся на совещание командного состава предприятия в рациональности направления этих средств не только на приобретение основных средств производства и модернизацию флота, но также на строительство жилья. На это ушло 12,1 млн руб., в уставные фонды смежных и совместных предприятий - 10 млн. Если сегодня эти вложения еще не дают прибыли, то завтра - окупятся. Возьмем строительство жилья: в последнее время построено 327 квартир, на будущий год ожидается 250-300. Разве не скажется такая социальная политика на результатах работы предприятия? Но наибольший эффект, оказывается, дают модернизация флота и более глубокая переработка сырья. На эти цели здесь средств не жалеют. Наладив контакты с американскими партнерами, база закупила партию крабовых ловушек и первой в стране освоила этот промысел судами типа БМРТ. Под выпуск рыбного филе в Германии удалось переоборудовать БАТМ

"XXVII съезд КПСС" и "Алексей Стаханов", готовится "Бабыкино". Филе, выпущенное в этом году первым экипажем, продано по 3200 долларов за тонну. Войдя в содружество с камчатским обществом "Согжой", Океанрыб-флот значительно больше выручил за реализацию минтаевой икры, которую раньше продавал нерасфасованной, а теперь закатал в баночку. И так - по каждой позиции. Делается все, что уже сейчас может увеличить прибыль, валютные накопления. Заработано с начала года 17,5 млн долларов, еще ожидается 6 млн. Итого 23,5. Неплохой результат для коллектива, выполняющего поставки рыбопродукции на внутренний рынок. Участников совещания интересовал вопрос: куда направляется валюта, не прокатывают ли доллары начальники. Оказалось, нет. Каждый доллар на счету. В базе введено правило: без дела в загранпоездки не отправляться, только для заключения договоров, контрактов, от которых сразу же идет отдача. Значительная часть валюты направлена на социальные нужды, закупку медицинского оборудования, обеспечение безопасности мореплавания. Например, пришлось закупить в Финляндии оборудование котельной за 2 млн 65 тысяч долларов, которая будет выстроена в новом жилом микрорайоне, - земельный участок под строительство ста тысяч квадратных метров жилья уже отведен, и начинать надо с коммуникаций, теплоснабжения. Приобрели 150 спасательных плотиков, закупили импортное оборудование для зубопротезного кабинета, импортные грузовики комму-нальной службе. Как видим, все для рыбаков, все расходы оправданы. Новые сложности возникают в базе, как и везде, в связи с планами правительства по либерализации цен и росту заработной платы. Проблемам повышения оплаты труда В. В. Топчий посвятил целый раздел своего доклада и затем ответил на многочисленные вопросы судоводителей и других специалистов флота. В прошлом году на зарплату рыбаков было направлено 97 млн рублей, в текущем уже 150 млн, рост составит примерно 55 процентов. Словом, здесь зарплата повышается в зависимости от удорожания жизни, роста инфляции. Порой прибавки делаются с опережением соответствующих постановлений правительства. Серьезные проработки уже сделаны в соответствии с указом о снятии "потолков" с начислений районных коэффициентов и надбавок для работающих в районах Крайнего Севера. Указ позволяет предприятиям самостоятельно решать эти вопросы, но за счет своих средств. Полностью снять ограничения еще нельзя - не хватит денег, но зарплата значительно вырастет. И вот как это будет. За основу берутся положения указа о повышении заработной платы работников бюджетных организаций - на 90 процентов. Вырастут оклады у специалистов и ставки всех категорий рыбаков. Решено больше направлять на зарплату валюты. На будущий год планируется значительно увеличить число визированных экипажей. На валютное обеспечение их заходов в иностранные порты выделяется 6-7 млн долларов. Получат возможность заработать СКВ⁴ и рыбаки в "простых" рейсах. Например, долларами будет стимулироваться выпуск высококачественной минтаевой икры в Охотоморской экспедиции. Новые возможности дает каждому океанрыбфлотовцу приватизация. В самое ближайшее время рыбаки увидят акции своего предприятия. А это уже новая эпоха, новые перспективы". Все, о чем сказано выше, вдохновляло коллектив Океанрыбфлота на дальнейшие шаги к рынку, но, увы, с приходом 1992 года в России наступила уже совсем другая эпоха - стихия свободных цен. Егор Гайдар и его команда осуществили либерализацию цен. Чрезвычайная ситуация в экономике России, по мнению Гайдара, требовала срочных мер, в то время как осуществление приватизации и демонополизации - процесс длительный. Отсюда единственно возможным шагом по реформированию экономики становилась, по его мнению, либерализация цен. Средством же ограничения чрезмерного роста цен в монополизированном российском народном хозяйстве должна была стать жесткая денежная политика, определяемая как "монетаризм". Такая экономическая политика означала, что основная масса тягот от перехода к рынку должна была лечь на население, однако предполагалось, что они будут компенсированы сравнительно быстрым наполнением прилавков потребительскими товарами и помощью со стороны государства ("шокотерапия"). Действительно, первые результаты отпуска цен, произведенного в январе 1992 года, оказались весьма болезненны, что вызвало резкий протест со стороны ряда политических сил, хотя само население проявляло заметно меньшую активность. И все же опасения роста социальной нестабильности и недостаточная поддержка со стороны политического руководства вынудили реформаторов отступить от первоначальной линии. К тому же непоследовательность в осуществлении реформ объяснялась и растущим сопротивлением экономических концепций в подходе к рынку в России: должен ли он быть исключительно либеральным, или его следует регулировать с помощью государства. Все это вместе взятое привело к тому, что жесткая финансовая политика фактически проводилась не более двух месяцев, после чего государство начало активно накачивать российскую экономику "пустыми" деньгами. Не достигла желаемых результатов и чековая приватизация. В результате радикальные реформы в значительной степени остались только на бумаге. Победу же одержала линия на регулируемый переход к рынку, воплощением которого занялся новый премьер-министр В. С. Черномырдин. Несмотря на значительные издержки осуществления экономиче-ской политики, механизм рынка, хотя и со скрипом, был запущен, что к 1995 году дало основания российскому руководству делать заявления о начале стабилизации в стране. Но нам необходимо ненадолго вернуться в 1991 год, чтобы дополнить рассказ о том, что еще успели сделать в Океанрыбфлоте до либерализации цен. Успели неплохими выплатами отблагодарить на 9 Мая своих ветеранов Великой Отечественной войны и присвоить звание "Ветеран Океанрыбфлота" целому ряду сотрудников. В 1991 году в списках отдела кадров Океанрыбфлота значились следующие ветераны войны: Васильчук Александр Дмитриевич, Герой Советского Союза, пенсионер; Репин Александр Викторович, моторист; Мороховец Николай Петрович, первый помощник капитана; Насонов Виктор Александрович, электромонтажник БТО "Целиноград"; Андреев Василий Иванович, пенсионер; Громов Евгений Федорович, пенсионер; Володин Виктор Архипович, пенсионер; Иванов Александр Николаевич, пенсионер; Козлов Василий Иванович, пенсионер; Кучаев Иван Иванович, пенсионер; Моисеев Алексей Николаевич, пенсионер; Осипов Иван Васильевич, пенсионер; Прищепов Александр Андреевич, пенсионер; Рыбкин Петр Яковлевич, пенсионер; Рафайлович Александр Маркович, пенсионер; Степченко Виктор Прокопьевич, пенсионер; Скубакова Людмила Ивановна, пенсионерка; Сельчук Клавдия Степановна, сторож лагеря "Альбатрос"; Шевкунов Петр Иванович, пенсионер; Шелегов Николай Александрович, пенсионер; Шумаков Николай Александрович, пенсионер; Холодок Василий Евсеевич, пенсионер; Седунов Глеб Максимович, пенсионер; Проклов Константин Васильевич, пенсионер. В том же году к Дню предприятия 169 человек получили почетное звание "Ветеран Океанрыбфлота". Затем вручение этого звания прекратилось на несколько лет из-за сложной, нестабильной обстановки, в которую попал Океанрыбфлот вместе со всей страной.

¹ БРХФ - Петропавловская база Рыбхолодфлот.

² БТФ - другое название УТРФ - База тралового флота.

³ КМПО - Камчатское межколхозное производственное объединение.

⁴ СКВ - свободно конвертируемая валюта, в основном имелись в виду американские доллары

В конце 1980-х годов промысловый вылов рыбы в рамках бывшего СССР достиг максимальной величины - 9-10 миллионов тонн в год. После распада СССР эта величина упала до 4-5 миллионов тонн. В принципе, падение началось уже в 1992 году, когда на экономических результатах предприятий стала сказываться обрушившаяся на страну либерализация цен. "В течение 1992-1993 годов все государственные предприятия рыбной отрасли были преобразованы в акционерные общества открытого типа, - вспоминал В. В. Топчий. - Одновременно проводилась реорганизация, освобождение от несвойственных функций и структур. В декабре 1992 года государственная Петропавловская база океанического рыболовства была преобразована в акционерное общество открытого типа "Океанрыбфлот". К радикальным экономическим реформам база флота подошла со старыми, изношенными судами со сроком эксплуатации более 20-25 лет, физический износ промыслового флота составлял 64 процента". Хозяйственно-экономическая деятельность ОАО "Океанрыбфлот" за 1993 год отражена в бухгалтерском отчете:

- добыча рыбы-сырца - 218 354 тонны;
- прием сырца от других предприятий - 46 423 тонны;
- выпуск пищевой рыбопродукции - 131 658 тонн;
- выпуск непищевой продукции - 35 717 тонн;
- выпуск консервов "Печень минтая" - 276 туб¹.

Полученная за год прибыль распределилась:

- уплачено в бюджет в виде налога на прибыль - 2,825 миллиарда² рублей;
- отвлечено на фонды накопления - 6,669 миллиарда рублей;
- уплачено штрафов - 427,4 миллиона рублей;
- направлено на техническое перевооружение, реконструкцию - 8,118 миллиарда рублей.

Это был последний относительно благополучный год в череде следующих лет до конца XX века. Но это относительное благополучие - лишь видимая часть отчета. В 1993 году уже укоренилась практика несвоевременного расчета с партнерами, а то и ухода от уплаты денег до судебного разбирательства, которое также не приносило результата. Чтобы выживать, приходилось брать кабальные банковские кредиты. Эта кабала сказалась уже в следующем, 1984 году.

Бухгалтерский отчет предприятия за 1994 год выглядит уже жалко:

- добыча рыбы-сырца - 152 087 тонн (-66 267 тонн к 1993 году);
- прием сырца от других предприятий - 7401 тонна;
- выпуск пищевой рыбопродукции - 65 842 тонны;
- выпуск непищевой продукции - 28 110 тонн;
- выпуск консервов "Печень минтая" - 197 туб.

Финансовый результат: 743 миллиона рублей убытка.

В объяснительной записке убыток объясняется следующими причинами:

"Основными причинами убытка являются слабая промобстановка практически во всех районах промысла, непроизводительные потери времени как в море, так и в порту. Так, непроизводительные потери в порту составили 307,3 судо/суток, в море по метеоусловиям 318 с/суток, в ожидании топлива, сырца, перегруза 1171 с/суток. Кроме этого, многие суда уже выработали свой нормативный срок эксплуатации, а физический износ находящихся на балансе ОАО добывающих и транспортных судов, занимающих 96 процентов в структуре основных фондов ОАО, составил 60 процентов, что явилось причиной частых простоев судов в ремонте. Вследствие несвоевременной оплаты за отгруженную продукцию покупателями возникла необходимость пользования банковскими кредитами, что привело к большим затратам на оплату банковских процентов. В летний период ОАО "Океанрыбфлот" в основном производил выпуск минтая безголового, мороженого. Вследствие затоваривания рынка, снижения потребительского спроса на минтай безголовый отпускная цена на рынках страны сложилась в размере 700-800 рублей за килограмм. Доходы от продажи основных средств составили 2,872 млрд рублей". Коль зашла речь о продаже флота, то в эти годы были проданы целиком или же на металлолом следующие суда:

- в 1991 году: "Алексей Махалин" (в "Камлайн"), "Илларион Рябиков";
- в 1992 году: "Математик", "Малки", "Калар" (в Камчатрыбпром);
- в 1993 году: "Юность", "Лучегорск", "Камышин", "Кулунда", "Приозерск", "Пауджа";
- в 1994 году: "Штурман Елагин", "Александр Максудов", "Советские профсоюзы", "Казатин", "XV съезд профсоюзов", "Мыс Елагина" (отдан ПСРМЗ за долги), "Мыс Мальцева" (в "Акрос"), "Мыс Курильский", "Мыс Отрадный", "Селенит";
- в 1995 году: "Союз-4", "Казалинск", "Корчагинец" ("Каргополь"), "Ключевской", "Тирасполь", "Мыс Осипова", "Мыс Ратманова", "Николаевский корабел", "Мыс Часовой";
- в 1996 году: "Приамурье", "Хайрюзово", "Мыс Силина", "Иван Малякин";
- в 1997 году: "Зарубино", "Кизир", "Мыс Обручева", "Мыс Орехова", "Мыс Таймыр";
- в 1998 году: "Иван Середа", "Колывань";
- в 1999 году: "Мыс Золотой" (в "Камлайн");
- в 2000 году: "Мыс Кроноцкий" (в "Нерей");
- в 2002 году: "Алексей Стаханов", "Багарево";
- в 2003 году: "Басво" (в "Мега Марин", США), "Бабыкино" (в "Мега Марин"), "Капитан Редкокаша".

За всю историю Океанрыбфлота по состоянию на конец 2007 года через предприятие прошло 97 единиц флота. Нельзя сказать, что в годы выживания флот только продавался. Его и покупали. Так, в 1994 году было решено приобрести в одной из совместных российско-американских компаний крабовый процессор "Сивинд", который на долевом участии вылавливал крабовую квоту Океанрыбфлота. В августе 1994 года вылетели в Сиэтл смотреть и принимать судно капитан Михаил Владимирович Дигель, старший механик Александр Петрович Коровин; начальник радиостанции Сергей Юрьевич Сысоев, электромеханик Игорь Витальевич Бутин, рефмеханик Сергей Николаевич Сайпушев. К тому времени в Сиэтле уже находились генеральный директор ОАО "Океанрыбфлот" В. В. Топчий и начальник внешне-экономического отдела А. П. Волков, которые работали по заключению контракта. По Прогнозу несколько дней туда же был вызван капитан-директор А. Н. Галдус. Договор сначала заключался на бербоут-чартер³ с последующим выкупом, но в конце концов решили его просто купить и поставить на ремонт и частичное переоборудование. В апреле 1996 года в Сиэтл отправился перегонный экипаж Океанрыбфлота под командованием капитана-директора Анатолия Николаевича Галдуса. В состав экипажа вошли: старший механик Анатолий Владимирович Тихонов, старший помощник капитана Максим Моисеевич Таран, второй помощник капитана

Геннадий Станиславович Мацкевич, рефмеханик Сергей Николаевич Сайпушев, электромеханик Владимир Иванович Илюхин, третий механик Андрей Владимирович Колупаев, боцман Николай Александрович Афанасьев и другие. Краболов "Сивинд" работал сначала с двумя капитанами на борту - российским и американским. Как рассказывал начальник внешнеэкономического отдела Александр Петрович Волков, у американского капитана было чутье на краба, иначе не скажешь, и большой опыт, которым он делился с российским экипажем, в первую очередь с капитаном-директором А. Н. Галдусом. "У него и чутье, и карты миграции краба были, - рассказывал А. П. Волков. - У них считалось, что улов в 10-12 тонн в сутки уже дает положительный экономический эффект, а ловили по 15-16 тонн. Причем на судне минимальное количество экипажа - 25 человек. Как оказалось, Галдус тоже обладал чутьем, да и смог карты взять у американского капитана. И у него неплохо получалось". После Галдуса "Сивинд" был доверен капитану-директору Михаилу Владимировичу Дигелю. Старшим помощником у него ходил Е. В. Попов, старшим механиком В. В. Буткач. "Сивинд" почти сразу начал успешно добывать и обрабатывать краба. В 1996 году был куплен СТР "Гефест", который затем принимал и обрабатывал рыбу. В то же время был приобретен транспортный рефрижератор "Тесей". Еще раньше в Корее построили танкер "Океанрыбфлот". В. В. Топчий вспоминал те годы:

"Списание старого флота, нехватка топлива, снабжения, непроизводительные потери - все это привело к тому, что в 1994 году спад производства составил более чем половину по сравнению с предыдущим годом. Начиная с 1995 года Океанрыбфлот медленно (по 2-5 процентов в год) наращивает добычу рыбы. А выпуск пищевой рыбопродукции возрос в 1996 году на 17,8 процента по отношению к предыдущему году. В 1997 году судами нашего акционерного общества было выловлено свыше 180 тысяч тонн рыбы и морепродуктов, из которых выпущено свыше 100 тысяч тонн продукции - это филе, фарш, икра, кальмар, конечности и мясо краба варено-мороженые, консервы из печени минтая. Вырабатывается также мука рыбная и жир ветеринарный. Кроме российских предприятий продукцию Океанрыбфлота покупали ведущие фирмы Японии, США, Германии, Кореи, Китая и других стран".

Из бухгалтерского отчета Океанрыбфлота за 1995 год:

- численность - 3860 человек;
- добыча рыбы-сырца - 170 527 тонн;
- прием рыбы от других предприятий - 5916 тонн;
- выпуск пищевой рыбопродукции - 80 337 тонн;
- выпуск непищевой рыбопродукции - 24 977 тонн;
- выпуск консервов "Печень минтая" - 318 туб;
- объем реализованной рыбопродукции без учета налогов и акцизов - 373,5 миллиарда рублей.

В пояснительной записке к бухгалтерскому отчету говорится:

"Основная экспедиция - минтаевая. Доля минтаевой продукции составляет 65 процентов, или 259,3 млрд руб. Поэтому снижение цены на минтай безголовый в летний период до 1500 руб./кг, или на 25 процентов, вследствие затоваривания рынка значительно ухудшило финансовое положение ОАО и явилось одной из причин убытков в конце года. В связи с проблемой несвоевременных платежей за продукцию покупателями, а также с системой предоплаты за топливо, тару, прочие материалы и услуги, возникла необходимость пользования банковскими кредитами, что привело к большим затратам на оплату банковских процентов (в пределах учетной ставки 17 046 931 тыс. руб.).

ОАО "Океанрыбфлот" имело следующие суда:

- БМРТ проект 1288 - 18 ед.;
- БМРТ проект 394АМ - 3;
- БМРТ проект 394 - 2;
- БМРТ проект 1288 транспортный - 2;
- БМРТ проект 394А транспортный - 1;
- БМРТ проект 394 транспортный - 2;
- БМРТ проект 394АМ транспортный - 1;
- контейнеровоз "Франк Браун" - 1;
- МРТ - 1.

Стоимость основных фондов на 1 января 1996 г. - 676,9 млрд рублей.

Амортизационные отчисления составили 422,5 млрд рублей.

Остаточная стоимость 254,3 млрд рублей.

Уровень износа - 62,4 процента.

Флот ОАО "Океанрыбфлот" в основном выработал свой нормативный срок эксплуатации, и для поддержания технического уровня, согласно требованиям Регистра, в 1995 году Океанрыбфлот затратил большие денежные средства на ремонт своих судов, и непроизводительные простои судов в ремонте составили 1061 с/суток. Непроизводительные потери времени как в порту, так и в море явились также причиной убытков в финансовой деятельности. Так, простои флота в порту за 1995 год составили 338 с/суток, и недоделано продукции по этой причине на сумму 32,6 млрд рублей. Простои в ожидании топлива, сырца, перегруза составили 626 с/суток, и недополучено товарной продукции на сумму 60,5 млрд рублей. Убыток от основной деятельности предприятия составил 17,8 млрд руб.". Начальник отдела внешнеэкономических связей ОАО "Океанрыбфлот" А. П. Волков рассказывал о том периоде:

"В связи с тем, что произвести в короткие сроки ремонт в Петропавловске было практически невозможно, так как суда становились на год, на два, мы производили его в Сингапуре. Переход туда составлял 15 суток, месяц ремонта и обратно 15 суток. В итоге через два месяца судно "вступало в бой". А здесь, в Петропавловске, и специалистов-то не было по ремонту БАТМ. Например, "Бабыкино" здесь простоял три года, и потом уже в рейсе мы долго-долго его доделывали, восстанавливали. В тот период наш отдел внешнеэкономических связей занимался таможенным оформлением судов, составлением контрактов за рубежом, контролем контрактов, платежей, закупкой материально-технического снабжения, промвооружения, запасных частей. Продукты питания в России тоже невозможно было купить. Были периоды, когда занимались и топливом. Людей обученных не было, не знали английского языка, поэтому работать было не просто. Все закупки делали в Сингапуре, Китае, Корее. Кстати, на Новый год привозили детские подарки. В то время это было удивительно для малышей. Но со временем в России их стали делать не хуже, а то и лучше". 1996 год был годом 100-летия рыбной промышленности Камчатки. Увы, камчатский берег к этому времени влачил самое жалкое существование. Практически все рыбные предприятия полуострова "лежали на боку", многие

прекратили свою производственную деятельность. Зато в большом количестве стали появляться так называемые "мутанты" новой российской экономической политики - фирмы-варяги, имеющие мощные протекции в Москве. А чуть позже научились многому и местные предприимчивые люди и тоже стали учреждать собственные маленькие рыболовные компании, у многих из которых не было ни флота, ни перерабатывающих мощностей. Зато компании с богатой историей, с огромными, заслуженными коллективами, несущие социальное бремя на камчатском берегу, едва сводили концы с концами. "В те годы упала дисциплина", - практически хором говорят люди, вспоминая трудные, "мутные" годы. Все меньше оставалось единиц флота, люди начали уходить в те самые мелкие, временные фирмы. Экипажи комплектовались зачастую из новичков, многие из которых оказывались совершенно случайными для плавсостава, для рыбацкой работы. "Квалификация упала, дисциплина упала - очень трудно было, - рассказывает Галий Камилевич Габдулин, который тогда работал капитаном-директором. - Причем дисциплины не было как у рядового состава, так и у командного. Тяжело мы пережили те годы". "К продаже флота мы относились болезненно, тем более когда уходили "на иголки" живые пароходы, - говорит помощник генерального директора по судоремонту Океанрыбфлота Леонид Иванович Гладчук. - Мы понимали, что флот изношен, что отремонтировать его дороже, чем покупать новый, но ведь для нас это были наши, родные суда. Но при всей той мути Океанрыб-флоту удалось удержаться на плаву, а ведь такие монстры, как Рыбхолодфлот, УТРФ, сгинули безвозвратно. И все же у нас, например, было спокойнее, чем в Приморье. Там вообще существовал бандитский беспредел". С какими результатами тогда работали отдельные судозки-пажи? Возьмем для примера БАТМ "Владимир Бабич".

1996 год. Рейс с 13 апреля по 19 августа. Работой судозкипажа руководил капитан-директор Г. К. Габдулин. Старший помощник капитана - Ю. И. Мурга, помощник по производству - Ю. Г. Пролыгин, помощник по добыче - Г. Н. Ющик, старший механик - Г. Н. Петров.

Выпуск:

- пищевой рыбопродукции - 4228 тонн, в том числе минтая безголового - 4221 тонна;
- консервов "Печень минтая" - 18 500 банок.

1997 год. Рейс с 13 мая по 20 сентября. Работой судозкипажа руководил капитан-директор А. А. Пичуев. Старший помощник капитана - А. А. Кикоть, помощник по добыче - Н. П. Кучаев, старший механик - А. М. Хорольский.

Выпуск:

- пищевой продукции - 4375 тонн, в том числе минтая безголового - 3905 тонн;
- консервов "Печень минтая натуральная" - 10 048 банок.

1998 год. Рейс с 1 января по 29 апреля. Руководил экипажем капитан-директор А. А. Пичуев, помощники - те же.

Выпуск:

- пищевой продукции - 4906 тонн, в том числе минтая безголового - 4734 тонна;
- консервов "Печень минтая натуральная" - 6012 банок;
- готовой сельди - 20 тонн.

1999 год. Рейс с 16 апреля по 19 августа. Руководил экипажем капитан-директор С. М. Кусмарцев. Старший помощник капитана - Н. П. Криволапов, помощник по производству - Ю. Г. Пролыгин, помощник по добыче - К. Н. Журко, стармех - Г. А. Ткачѳв.

Выпуск пищевой продукции - 1774 тонны.

В 1997 году в связи с 300-летием Российского флота в ОАО "Океанрыбфлот" чествовали лучших. Это были те, кого немногим ранее Госкомитет Российской Федерации по рыболовству наградила Почетными грамотами. В списке значились:

Капитан-директор БАТМ "XXVI съезд КПСС" Б. А. Сорокин.

Капитан-директор БАТМ "Соколово" С. А. Кужилко.

Капитан-директор В. П. Абрамов.

Старший механик БАТМ "XX съезд ВЛКСМ" В. В. Томилов.

Старший механик БАТМ "Матвей Кузьмин" Ю. Д. Таушканов.

Старший мастер добычи БАТМ "Хотин" Р. М. Булатов.

Боцман ТР "Капитан Редкокаша" А. Н. Опрышко.

Боцман БАТМ "XXVI съезд КПСС" П. Ф. Сириток.

Матрос БАТМ "XX съезд ВЛКСМ" М. М. Прелов.

Матрос БАТМ "Буговск" Н. Т. Костюк.

Позже 250 членов коллектива ОАО "Океанрыбфлот" получили памятную медаль "300 лет Российскому флоту", несколько человек - медаль Ф. Ушакова. Предприятие продолжало бороться с "суровыми ветрами перестройки". 1 апреля 1998 года Океанрыбфлоту исполнилось 30 лет. Этой дате было посвящено интервью, которое взял корреспондент газеты "Рыбак Камчатки" у технического директора Океанрыбфлота Алексея Алексеевича Куксы. "Сейчас в Океанрыбфлоте работает более 3000 человек, - рассказывал А. А. Кукса, - в его составе 15 современных рыбопромысловых судов типа БАТМ и БМРТ, способных ежедневно добывать свыше тысячи тонн рыбы-сырца и выпускать 500 с лишним тонн рыбопродукции общей стоимостью около 4 млн денонированных рублей. В 1997 г. судами акционерного общества было выловлено свыше 180 тыс. тонн рыбы и морепродуктов, из которых выпущено свыше 100 тыс. тонн различных видов продукции, около 50 наименований в ассортименте на общую сумму более 500 млн денонированных рублей. Суда оснащены современным высокопроизводительным технологическим оборудованием: филетировочными линиями производства Германии производительностью до 24 тони филе и фарша в сутки, сортировочными машинами производства Дании и Норвегии, икорывборочными машинами производства Японии, модулями по выпуску краба методом рассольной заморозки, модулями по обработке лосося (США)...Переоборудовав часть судов из промышленного в транспортный вариант, мы создали свой транспортный флот, полностью обеспечивающий потребность предприятия в перевозке продукции, топлива, различных видов материально-технического снабжения.

- Кому вы продаете свою продукцию, и что это за продукция?

- Помимо российских предприятий, продаем ведущим фирмам Японии, Германии, США, Кореи, Китая и многих других стран мира. Среди зарубежных партнеров, с которыми АО имеет тесные деловые контакты, фирмы "Маруха корпорейшн", "Ниппорос корпорейшн", "Прогресс КО ЛТД" (Япония), "Баадер", "Артиктерн" (Германия), "Харбин Саншайн", "Далянь Шипьярд", "Саншайн Трейдинг", "Андес" (Китай), "Пилстик" (Финляндия), "Марин Бизнес Интернейшнл" (США) и многие другие. Из товаров, выпускаемых Океанрыбфлотом, выделяется мороженая продукция: рыба, филе, фарш, икра и др.; морепродукты: кальмар мороженный, конечности и мясо краба варено-морожены; консервы: "Печень минтая натуральная", "Печень минтая

дальневосточная"; непищевая продукция: мука рыбная, жир ветеринарный. А за рубеж поставляем в основном варено-мороженые конечности и мясо краба, рыбную муку, мороженую продукцию из минтая (филе, фарш, рыбу, икру). Общий объем продаж по итогам 1997 г. составил свыше 500 млн денонмированных рублей, в том числе в зарубежные страны - свыше 300 млн.

- Ваши производственные достижения и качество продукции не остались незамеченными не только в РФ, но и за рубежом...

- В 1996 году ОАО "Океанрыбфлот" было включено в состав 5 тысяч ведущих предприятий РФ, которым присвоен официальный статус "Лидер российской экономики". Информация об акцио-нерном обществе вошла в рекламные проспекты таких всемирно известных информационных компаний, как транснациональная корпорация "Дан Энд Брэдстрит СНГ", "Грэхэм и Уайтсайд ЛТД" (Великобритания), объединение средств информации "Синие страницы", агентство деловой информации "Бизнес-Карта" (Россия)... Только за последние два года - 1996 и 1997 - присуждены престижные международные призы: "Золотой приз Европы за качество", "Приз за технологию и качество". Последний такой приз получили в Женеве буквально несколько дней назад. К 300-летию Российского флота 250 работников нашего ОАО были награждены правительственными наградами.

- Сегодня, наверное, нет такого предприятия, у которого не было бы финансовых проблем. Тем не менее вы уже много лет шефствуете над Елизовским детским домом инвалидов. На счету Океанрыбфлота немало и других добрых дел. Это и бесплатная рыба для домов престарелых, и помощь церкви... Не забываете пенсионеров, в том числе тех, кто уехал на материк...

- По большому счету помочь нуждающимся, например, построить жилой дом, как раньше, мы уже не можем. Но без внимания своих пенсионеров не оставляем. Ветеранам предприятия доплачиваем определенную сумму к пенсии, всем пенсионерам регулярно выдаем рыбопродукцию бесплатно. Как ни трудно, продолжаем содержать детский оздоровительный лагерь "Альбатрос". В нем только в прошлом году отдохнуло около 700 детей нашего ОАО и других организаций. Детям из многодетных и неполных семей путевки даем бесплатно. Как говорят на Руси, относись к другим так, как ты хочешь, чтобы относились к тебе. От немощи и от старости никто не застрахован". Судя по этому интервью, дела в Океанрыбфлоте были уже не столь плачевны, как в период с 1993-го по 1997 год. Хотя, если вспомнить, рыбная отрасль России продолжала переживать острейший кризис. Его пытались разрешить все многочисленные кабинеты мини-сторов при Ельцине, над ним бились и кабинеты В. В. Путина. В нашем распоряжении имеется выступление председателя Госкомрыболовства РФ Е. И. Наздратенко на заседании Правительства Российской Федерации 18 октября 2001 года, где речь шла как раз об отечественном рыболовстве. Документ интересен тем, что фиксирует на тот момент времени состояние рыбной отрасли России.

"Уважаемый Михаил Михайлович⁴!

Уважаемые члены Правительства и все присутствующие!

В декабре 1999 года Правительством рассматривался вопрос о повышении эффективности функционирования рыбохозяйственного комплекса. Были определены конкретные меры по улучшению работы рыбной отрасли и усилению роли государства в управлении рыбным хозяйством. За это время многое удалось осуществить на практике, но некоторые проблемы еще ждут своего решения. Узловые вопросы отрасли отражены в проекте Концепции развития рыбного хозяйства на 2002-2010 годы, разработанной Минэкономразвития и Госкомрыболовством. Она уже согласована со всеми заинтересованными ведомствами и представлена в Правительство. Просил бы Вас, уважаемый Михаил Михайлович, одобрить этот документ. Позвольте изложить некоторые моменты обновленной рыболовной политики, над которой мы работаем и просим поддержки Правительства в ее реализации. Анализ результатов хозяйственной деятельности в отрасли в 2000 году и за первое полугодие 2001 года позволяют оценить ее финансовое состояние в целом как сложное, несмотря на наметившиеся позитивные моменты: начиная с 1998 года производство продукции стало устойчиво рентабельным (в 1998 г. прибыль составила 2 млрд руб., в 1999 г. - 5 млрд руб., в 2000 г. - 6,14 млрд руб.); наметилась тенденция сокращения доли убыточных предприятий (с 64 % в 1998 г. до 53 % в 2000 г., в I полугодии 2001 года - 54 %). За прошлый год сумма поступлений от рыбоперерабатывающих предприятий в бюджеты всех уровней составила около 10 млрд рублей, кроме того, перечислено во внебюджетные фонды еще около 4 млрд рублей. Госкомрыболовство выполнило и перевыполнило бюджетное задание текущего года: при плане мобилизации неналоговых доходов в бюджет 5,8 млрд рублей фактически перечислено более 7 млрд рублей, или на 20 % больше; в том числе 5,9 млрд рублей - от аукционной продажи биоресурсов. Задание по доходам на 2002 год в размере 7 млрд рублей будет выполнено при условии введения всеобщей платности пользования биоресурсами, которая предусмотрена действующим законодательством, но не применялась из-за отсутствия механизма ценообразования и порядка такой платности. При проработке проекта Закона о федеральном бюджете на 2002 год Минэкономразвития по согласованию с Комитетом внесло в статью 7 поправку, дающую право Правительству устанавливать цены и порядок общей платности. Предложения по уровням цен с обоснованием и проект порядка взимания платы с пользователей биоресурсами, подготовленные Комитетом, сейчас находятся на рассмотрении в Минэкономразвития. Следует отметить, что в современных условиях промышленное рыболовство России характеризуется рядом негативных тенденций, к основным из которых можно отнести:

- снижение запасов основных промысловых объектов в морских водоемах Российской Федерации в связи с чрезмерной их эксплуатацией;
- снижение объемов российского вылова морских живых ресурсов в экономических зонах иностранных государств и открытых районах Мирового океана;
- слабо контролируемый за пределами таможенной территории Российской Федерации вывоз за рубеж рыбы и морепродуктов, выловленных в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации, а также рыбопродукции, произведенной из них судами в море;
- высокие темпы старения основных фондов отрасли, главным образом судов.

Указанные тенденции обострили накопившиеся в отрасли застарелые проблемы, к основным из которых можно отнести:

- несовершенство механизмов распределения квот на вылов (добычу) водных биоресурсов по квотируемым объектам промысла между субъектами рыбохозяйственной деятельности;
- наличие существенного дисбаланса между объемами допустимого улова живых ресурсов по основным объектам промысла и производственными мощностями для их изъятия;
- дефицит оборотных средств у российских рыбопромышленных предприятий, а также средств для обновления и модернизации основных фондов;

- неэффективная структура российского экспорта рыбопродукции: преобладание продукции низкой стадии переработки;
- значительное снижение занятости в рыбной отрасли, особенно в районах Севера и Дальнего Востока Российской Федерации.

Для преодоления негативных тенденций и снятия остроты проблем в отрасли представляется целесообразным решение следующих основных задач. Совершенствование системы управления морскими живыми ресурсами исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации. Основным элементом системы управления биоресурсами является механизм распределения квот на их вылов (добычу). Комитет разработал предложения по квотной политике на 2002 год.

Главной целью такой политики, с нашей точки зрения, является экономически прозрачное и справедливое распределение ресурсов, установление баланса между добывающими мощностями и ресурсами, исключение браконьерства, стимулирование развития береговой переработки и прибрежного рыболовства, хозяйств аквакультуры и обновление флота. Проект соответствующего постановления Правительства проходит согласование в установленном порядке. По сути дела, это дополнение к постановлению Правительства 1010 от 27 декабря прошлого года "О квотах на вылов (добычу) водных биологических ресурсов внутренних морских вод, территориального моря, континентального шельфа и исключительной экономической зоны Российской Федерации". Говоря о механизмах распределения биоресурсов между пользователями, нельзя не остановиться на аукционах, которые впервые проводились в этом году, вызвали много споров. При всей неоднозначной оценке аукционов, они позволили не только выполнить бюджетное задание, но и выявили реальные рыночные стоимости высоколиквидных ресурсов в воде, их соотношения, определили группы высококонкурентных и платежеспособных пользователей. Несомненно, аукционные торги текущего года позволили накопить необходимый опыт, но их механизм нуждается в серьезном совершенствовании. Комитет подготовил развернутые предложения, большая часть из которых была обсуждена и одобрена на Коллегии Госкомрыболовства и на межведомственной Комиссии по проведению аукционов. Комитет также разработал и внес предложения по графику проведения аукционов и их наполнению, по грамотному формированию лотов на 2002 год. С нашей точки зрения, аукционы в усовершенствованном виде необходимы, однако в перспективе, по мере развития соответствующей рыночной инфраструктуры, следует переходить от продажи рыбы в воде к реализации готовой рыбопродукции на аукционах на берегу. При этом, естественно, понадобится четкая и понятная государственная регламентация процесса распределения ресурсов. Первый шаг в этом направлении уже сделан - Правительством Российской Федерации по инициативе Госкомрыболовства принято постановление от 31 июля 2001 года 566 "Об утверждении Правил вылова (добычи) водных биологических ресурсов, вылавливаемых (добываемых) в научно-исследовательских, контрольных и рыболовных целях", которым определен порядок проведения научно-исследовательских работ и контрольного лова. Развитие морского прибрежного рыболовства в приморских субъектах Российской Федерации с использованием маломерных судов. В прибрежной зоне можно добывать около 1 млн тонн рыбы и нерыбных объектов. Вся продукция прибрежного промысла будет перерабатываться на береговых предприятиях России. С социальной точки зрения, значение данного направления нашей работы трудно переоценить, особенно учитывая традиционно депрессивное состояние районов, в которых расположено прибрежное рыболовство и рыбопереработка. Соответствующие предложения Комитет внес для рассмотрения в министерства и ведомства. Нельзя не отметить, что рыбохозяйственный комплекс России - это не только рыба, налоги, доходы, квоты и прочие производственные показатели, это еще и социальная сфера. В рыбохозяйственном комплексе трудятся многие сотни тысяч работников. Расположенные в прибрежных районах организации отрасли часто де-факто являются градообразующими. От них в значительной степени зависит состояние социальной инфраструктуры, даже без учета того, что подчас они являются основными донорами местных бюджетов. Таким образом, экономическое и финансовое состояние рыбаков напрямую влияет на уровень жизни в не самых благоприятных районах России. Определение приоритетов отечественного океанического рыболовства в открытых районах Мирового океана, а также в зонах иностранных государств и разработка мер по максимально возможному вовлечению рыбных запасов этих районов в рыбохозяйственный оборот. Сегодня перед нами стоит задача сохранить активное участие Российской Федерации в деятельности международных глобальных и региональных рыболовных организаций с целью оказания содействия отечественным рыбакам и исключения возможности принятия этими организациями решений, ущемляющих наши национальные интересы. В настоящее время Россия участвует в 15 двухсторонних и 16 многосторонних Соглашениях по рыболовству и является членом 16 международных рыбохозяйственных организаций. Сегодня наш флот работает в основном только в своей экономической зоне. Ранее российский флот работал в 200-мильных зонах 19 иностранных государств, где вылов водных биоресурсов достигал 1700,0 тыс. тонн. Основной вылов приходился на прилегающие районы к странам Африки, юго-восточной части Тихого океана, Японии и Норвегии. В 2000 году в 200-мильных зонах 12 иностранных государств и конвенционных районах фактический вылов российскими судами составил только 900 тыс. тонн, а в открытой части Мирового океана фактический вылов уменьшился до 200 тыс. тонн. По нашим расчетам, при определенной и последовательной государственной политике по стимулированию промысла в открытой части Мирового океана и в зонах иностранных государств возможен прирост добычи нашими рыбаками водных биологических ресурсов в два с половиной раза - до двух миллионов семисот тысяч тонн. В том числе:

в 200-мильных зонах иностранных государств - на один миллион двести тысяч тонн; в открытой части Мирового океана - на полтора миллиона тонн (с учетом заложенных в прогнозе объемов). С нашей точки зрения, крайне неблагоприятно складывается ситуация с использованием ресурсов Балтийского моря, где всеми странами-участниками ежегодно вылавливается один миллион тонн и лишь только 5 % (56,0 тыс. т) составляет доля России. В значительной мере утеряны позиции во взаимоотношениях в области рыболовства с Норвегией, которая навязывает нам свои правила игры в северной части Атлантики, и особенно в районе архипелага Шпицберген. Госкомрыболовством России в октябре текущего года приняты адекватные меры. Впервые за последние 15 лет в Баренцево море направлено рыбоохранное судно "Макеевка", которому поручено осуществление регулирования промысла, проведение проверок соблюдения действующего законодательства и правил рыболовства российскими рыбодобывающими судами, а также иностранными судами в исключительной экономической зоне Российской Федерации. Что особенно важно, оно будет работать в районе архипелага Шпицберген, где у Российской Федерации имеются интересы как в области рыболовства, так и в хозяйственном использовании территории архипелага в соответствии с международным договором 1920 года. Норвежцы многие годы в этом районе прилагают усилия по установлению своей юрисдикции над прилегающими к Шпицбергену 200-мильными водами, самостоятельно закрывают участки для лова рыбы российскими судами, зачастую неправомерно их задерживают. Поэтому наше присутствие в районе Шпицбергена (как и в других районах Баренцева и Норвежского морей) улучшит организацию работы российского флота, обеспечит соблюдение рыбаками действующих

нормативных актов, правил рыболовства и международ-ных договоров, позволит на паритетной с норвежцами основе осуществлять регулирование рыболовства в районах, прилегающих к островам Шпицберген. На наш взгляд, необходимо вернуться к вопросу взаимоотношений с США в Беринговом море в связи с так называемой линией "Бейкера - Шеварднадзе", из-за которой ежегодно Россия теряет около 200 тысяч тонн рыбы. Полагаю, что назрела необходимость вступления России во вновь созданные организации по управлению рыболовством в южных частях Тихого и Атлантического океанов. Актуальным является возобновление проведения Россией научно-исследовательских работ по уточнению запасов водных биоресурсов открытых районов Мирового океана, особенно в наиболее отдаленных районах юго-восточной и юго-западной частей Тихого океана. Кроме очевидных выгод геополитического характера, океанический промысел позволит разгрузить исключитель-ную зону России, восстановить статус великой рыболовной державы. Экономическое стиму-лирование океанического промысла мы предлагаем осуществлять путем субсидирования процентной ставки при кредитовании компаний, организующих экспедиционный промысел, под недостаток оборотных средств, а также оказывать им содействие по дипломатическим и внешнеэкономическим каналам. Субсидирование процентной ставки при краткосрочном кредитовании, осуществляемое с оформлением соответствующих обязательств заемщика перед государством, позволит установить более полный контроль за промыслом судов в дальних районах Мирового океана, объемами их лова и доходами компаний. Соответствующие пре-дложения Комитет подготовил и направил в Минэкономразвития. Мы также вносили предло-жения при формировании бюджета на 2002 год, которые, к сожалению, не были поддержаны. Мы просим Правительство поддержать нас в этом вопросе. Разработка механизмов стимули-рования модернизации и качественного обновления основных фондов в отрасли, мобилизации финансовых ресурсов. Высокий физический износ и быстрое моральное старение основных фондов рыбной отрасли, в первую очередь промыслового флота, заставляют нас искать новые подходы к привлечению инвестиций для модернизации и обновления флота и береговых перерабатывающих предприятий. В январе на совещании у председателя Правительства Российской Федерации было дано поручение при подготовке проекта федерального бюджета на 2002 год и последующие годы предусматривать средства на субсидирование части процентной ставки по средне- и долгосрочным кредитам, получаемым российскими рыбопромысловыми компаниями в кредитных организациях для строительства промысловых судов на отечественных предприятиях. Госкомрыболовством при подготовке предложений к проекту бюджета на 2002 год эти направления были учтены, но, к сожалению, не были поддержаны. Для исполнения Вашего поручения необходимо предусмотреть в текстовой и табличной частях проекта федерального закона "О федеральном бюджете на 2002 год" соответствующую запись и сумму в 1,5 млрд рублей, пока он еще не принял силу закона. Просим Правительство поддержать нашу просьбу. Мы предложили также еще один механизм стимулирования строительства рыбопромыслового флота на отечественных судостроительных заводах, путем предоставления по согласованию с Правительством гарантий выделения предприятиям-заказчикам квот на вылов водных биоресурсов на нормативный срок окупаемости проекта. Стимулирование модернизации основных фондов в отрасли не только придаст импульс развитию отечественного судостроения, но и позволит дать рыбакам альтернативную возможность обновления флота, помимо бербоут-чартера со всеми его негативными последствиями, которые хорошо известны. По мере развертывания механизмов стимулирования необходимо будет ввести административные ограничения на бербоут-чартерные операции с кораблями зарубежной постройки. Во исполне-ние постановления Правительства Российской Федерации 226 "О создании отраслевой системы мониторинга водных биологических ресурсов, наблюдения и контроля за деятельностью промысловых судов" в Госкомрыболовстве России создана отраслевая система мониторинга. Система спутникового мониторинга базируется в двух региональных центрах, расположенных в городах Петропавловске-Камчатском и Мурманске. Эти центры являются основными составляющими береговой инфраструктуры системы мониторинга рыболовства на акваториях главных рыбопромысловых бассейнов России. Сегодня система мониторинга позволяет автоматически в режиме реального времени контролировать одновременно координаты более трех с половиной тысяч российских и иностранных рыбопромысловых судов. Это дает возможность выявлять фактические и предполагаемые нарушения и своевременно сообщать о них в органы рыбоохраны. Очень важно, что автоматический оперативный контроль позиции судна существенно повышает и безопасность мореплавания. Спутниковые данные о перемеще-нии промысловых судов делают невозможным сокрытие информации о районах, где выловлена рыба, о перегрузках рыбопродукции с одного судна на другое, о несанкционированных заходах судов на выгрузку в инпорты, позволяют налоговым службам более эффективно контролировать доходы. Так, по данным налоговых служб Мурманской области, во втором квартале 2001 года произведено налоговых начислений на сумму 530 млн рублей, за тот же период 2000 года - 400 млн рублей. Интеграция с мировыми информационными порталами позволяет получить объективный анализ состояния биоресурсов в открытых зонах Мирового океана и экономзонах других государств, а также конъюнктуры мирового рынка рыбопродукции. Чрезвычайно важным направлением развития мирового рыбного рынка является электронная торговля рыбопродукцией в режиме реального времени, с использованием интернет-технологий. Такая система начинает действовать в Японии, Норвегии, Великобритании, Дании, ряде других стран. Сотрудничество Центра мониторинга Госкомрыболовства с ведущими организаторами и участниками электронных торгов позволит интегрировать Россию и в систему мирового электронного рынка. Разработчики при создании заложили в систему огромный потенциал, который в ближайшее время поможет решать многие проблемы рационального использования, изучения и сохранения водных биологических ресурсов. Принятие дополнительных мер, направленных на прекращение незаконного вывоза дальневосточного краба, крабовой продукции и других особо ценных видов биоресурсов в иностранные порты, усиление взаимодействия с ФПС по охране водных биоресурсов Каспия. Изменить ситуацию в этой сфере может комплексная система охраны водных биоресурсов, контроля за промыслом и за внешнеторговыми операциями с продукцией рыбного промысла, а также наделение Госкомры-боловства России функциями специального органа по охране водных биологических ресурсов исключительной экономической зоны и континентального шельфа. По этому вопросу нами подготовлен проект постановления Правительства, и он может быть представлен на рассмотрение в любое время. Только совместная работа пограничников и рыбинспекторов может обеспечить эффективную борьбу с браконьерами и криминалом в море. Серьезную озабоченность вызывает браконьерский промысел в исключительной экономической зоне Российской Федерации. В связи с массовым браконьерством, по прогнозам ученых, в ближайшие годы возможно полное прекращение промышленного лова осетровых Каспийского и Азовского морей. Этому способствует и нерешение вопроса о подписании соглашения по управлению рыбными запасами Каспийского моря. Хотел бы в этой связи сослаться на совместное заявление Президента России В. В. Путина и Президента Азербайджана Г. А. Алиева от 9 октября 2000 года, в котором признано в приоритетном порядке до подписания Конвенции о правовом статусе Каспия заключить многостороннее Соглашение о сохранении биоресурсов Каспийского моря. Снижение потребления рыбопродукции на душу

населения почти вдвое объясняется не только сокращением вылова и ростом экспорта, но и нежеланием российских судов заходить в наши порты. Все дело в системе таможенно-тарифного регулирования и обработки судов в портах. Лизинговый и бербоут-чартерный флот избегает российских портов из-за необходимости единовременной уплаты таможенных платежей и налогов за суда (только НДС 20 % от стоимости судна), а отечественный флот после ремонта - за стоимость ремонта. Серьезной проблемой является также несогласованная работа более десятка служб, контролирующих приходящие в порт суда. Вынужденные длительные простои судов утяжеляют себестоимость продукции. В результате суда идут даже на межпутинный отстой в иностранные порты, не говоря уже о разгрузке. А если к этому добавить необходимость уплаты налогов и пошлин по комплектующим, запасным частям и материалам для ремонта рыбопромыслового флота, то легко понять, почему стареет флот, деградируют отечественные судоремонт и судостроение, простаивают морские рыбные порты и все больше рыбы уходит за границу. Мы понимаем, что внесение изменений в систему таможенно-тарифного регулирования потребует длительного времени, но они объективно необходимы. Проблема упрощения и ускорения процедуры портового оформления может быть решена оперативно - путем нормативного ограничения времени оформления и контроля судов, заходящих в порт, и количества контролеров, имеющих право подниматься на борт. Целесообразно было бы также объединять проверяющих в комплексные бригады, опыт работы которых в некоторых портах уже имеется. Есть опыт решения и таможенно-тарифной проблемы. В 1999 году Правительство Российской Федерации в порядке эксперимента разрешило одному судну, работающему на условиях бербоут-чартера, заходить в российский порт без уплаты НДС (20 %) и таможенной пошлины (5 %). В результате за год работы было уплачено за ввезенную, переработанную и реализованную на территории России рыбную продукцию налогов и сборов в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды 1,2 миллиона долларов США. Это по одному бербоутному рыбопромысловому судну, а у нас их около 200, работающих в режиме "летучих голландцев". Перемножим эту цифру хотя бы на 1 млн долларов США, и получится ощутимая прибавка к бюджету, превышающая налоговые и таможенные платежи, которые все равно не платятся. Однако эксперимент не нашел поддержки и был прекращен в 2001 году. Попытки Госкомрыболовства России решить эту проблему через внесение поправок в законы Российской Федерации "О налоге на добавленную стоимость" и "О таможенном тарифе" также не нашли поддержки. Мы полагаем, что необходимо вернуться к данному вопросу. Стратегическими задачами, стоящими перед отраслью, также являются: повышение качества и безопасности рыбной продукции, удовлетворение потребностей населения страны в высококачественных рыбных товарах, выход продукции высокой степени переработки на международный рынок и подготовка к вступлению России во Всемирную торговую организацию. Госкомрыболовством России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти разработаны конкретные меры по повышению эффективности функционирования рыбной отрасли. Часть из них будет реализовываться на межведомственном уровне. Меры по решению вопросов, входящих в компетенцию Правительства Российской Федерации, предложены в проекте протокольного решения. В заключение хочу отметить, что Госкомрыболовство России надеется на заинтересованную и конструктивную позицию Минэкономразвития, Минфина, МИДа, Мингосимущества, МНС, ГТК, Минприроды, ФПС по нашим перспективным предложениям. Со своей стороны мы гарантируем Правительству Российской Федерации выполнение его поручений по обновлению рыболовной политики нашего государства, выполнению обязательств по перечислению плановых средств в российский бюджет". Как раз в те дни, когда правительство в очередной, бесчисленный раз рассматривало проблемы рыболовства в стране, в одном конкретно взятом рыбном предприятии Океанрыбфлот переживали очередную тревогу по поводу дальнейшей судьбы предприятия из-за выдавливания большого флота из внутренних вод. Газета "Рыбак Камчатки" тогда писала:

"24 октября 2001 г. в Океанрыбфлоте собрался совет капитанов. На этот раз не для разбора ЧП и наказания виновных. Речь шла о судьбе флота, или, что одно и то же, о судьбе предприятия. Дело не в банкротстве: Океанрыбфлот достойно пережил реформы, сохранил флот и коллектив, а самое главное - единую целостность, не раздробился на частные фирмы. У базы заслуженный авторитет. Так почему же собрались капитаны?"

- Мы собрались потому, что в прессе усиленно муссируются слухи о выводе нашего флота за пределы 200-мильной экономической зоны, - такими словами директор по флоту В. Ф. Будённый открыл собрание. - Перспектива у нас такова: этот год, видимо, еще отработаем, а вот следующий... Потому я и хотел бы обсудить, услышать ваше мнение. То, что рыбные запасы Охотского моря подорваны и с каждым годом скудеют, не видит разве что слепой. Еще пять лет назад лимит минтайа в Охотском море превышал 1 млн тонн. В ОДУ⁵ на будущий год по Охотскому морю определено всего 400 тыс. тонн с хвостиком. Да, рыбы становится все меньше. Но только ли большой флот виноват в этом? Разве стеркодеры, у которых коэффициент выхода икры доходит до 12 процентов (иначе говоря, от минтая остается голова да хвост, все остальное - икра), не перелавливают морские ресурсы? Ведь это ясно каждому рыбаку. Евгений Николаевич Кабанов - в прошлом капитан Океанрыбфлота, вел промысел в Тихом и Индийском океанах, был председателем совета капитанов Охотоморской и Берингоморской экспедиций. Ему так же, как и другим капитанам, небезразлично будущее родного предприятия. Будучи прежде государственным чиновником (начальником департамента по рыболовству), он подходит к проблеме концептуально:

- Желание освободиться от крупнотоннажного флота должно быть обеспечено прежде всего межправительственными соглашениями. Если вы решили работать, к примеру, с Перу, значит, с Перу должно быть заключено соглашение. Чтобы наша страна обеспечила гарантии безопасности. А не просто так: компании договорились, а в итоге смертные случаи, и аресты, и беспредел. И если уж выводить крупнотоннажников, то в первую очередь надо выводить иностранный флот. Установить для иностранцев принцип работы: перегрузы, топливо, бункеровка - все через наш порт, порт себе на этом зарабатывает, создает рабочие места. Пусть инспекции проверяют иностранцев на предмет: сколько выловлено, сколько заморожено. И тогда они сами уберутся отсюда... Камчатка катастрофически теряет ресурсы. Приморская Преображенская база тралового флота обосновалась в Озерновском, она приведет флот на краба, на минтай, на треску. На аукционы снято 119 тыс. тонн всех видов ресурсов, а вернулось в область в результате покупки нашими предприятиями на аукционах всего 60 тыс. тонн.

Какая же все-таки перспектива у Океанрыбфлота?

- Сразу нас, конечно, не оставят без работы, - рассуждает В. Ф. Будённый. - Есть возможность уйти в другие районы. Но какие перспективы в том же Перу? Говорят, что новое течение увело рыбу в сторону и в тех районах, где раньше ловили, флота нет. Рыба есть в достаточном количестве в прибрежной зоне. А это значит, что надо будет создавать совместные предприятия с иностранным капиталом. Судно становится под флаг Панама или, допустим, Перу. Владение компанией предусматривает формирование экипажа на 25 процентов гражданами другой страны. Значит, придется значительную часть коллектива оставлять дома, на берегу. Компания полностью обеспечивает жизнедеятельность корабля в своих терводах. Продукцию она забирает себе, сама продает, налог тоже остается у нее. Океанрыбфлот только экипажи станет отправлять самолетами туда-обратно. Кроме

зарплаты экипажам, ни область, ни само предприятие ничего не получают. И самое печальное - Океанрыбфлот теряет свои БАТМы. Как правило, им всем перевалило за 20 лет. Выводя их за границу, предприятие открывает их для международных санкций, т. к. эксплуатация старого флота преследуется международными правилами. Галий Камилович Габдулин, капитан-директор БАТМ "XX съезд ВЛКСМ":

- Прошлый год показал - не знаю, почему никто не анализирует, - что если бы не большой флот, то наши камчатские квоты остались бы невыбранными. Средний флот три месяца не ловил из-за тяжелой ледовой обстановки. А в этом году вообще... Наверное, правильно говорят, что природа сама себя бережет. Потому и прикрылась льдом, чтоб не браконьерничали. Если бы государство беспокоилось о нас, оно бы в первую очередь вывело иностранный флот, заботясь о своем.

(Реплика из зала: "Оно уже начало выводить... под магаданский флаг. Порт приписки - там. Нет уже польского флота - он под магаданским флагом".) Олег Анатольевич Буслаев, капитан-директор БАТМ "Матвей Кузьмин":

- У нас в стране всегда так: если есть какая-то статистика, то нет анализа. И сейчас то же: есть силовое решение - убрать флот, и нет анализа. Сейчас решается вопрос: где ловить рыбу? Наука дала рекомендации на этот год - не более 60 судов - на Берингово море. А собралось свыше 100 единиц крупнотоннажного флота. Из них больше половины - иностранцы. Мало того, что они мешают нам работать, так они еще сбивают нам цены. Все знают, что делается в этом Берингово-м море. Давно не секрет, что спокойно подбирают аппаратуру на ГМССБ⁶. Во Владивостоке, например, покупают кассету, ставят параллельную. Есть сведения, что и донными тралами работают. Под прикрытием научных квот им разрешают донными тралами минтай ловить. Анатолий Афанасьевич Шапошник, капитан-директор БАТМ "XXVII съезд КПСС":

- Чистяков говорит, что мы подорвали запасы минтая. Что он имеет в виду под словом "подорвали"? Пусть проанализирует, сколько наши БАТМы выловили, сколько иностранцы - в тоннах. Если он говорит "подорвали" в прямом смысле слова, то, по-видимому, многого не знает. В прошлом году один из капитанов приморского парохода специально пристроился к иностранному траулеру, два часа ходил за ним после подъема кутка и наблюдал, как через каждые полчаса во-о-от такая струя рыбы уходит за борт. Ни для кого не секрет, что на китайских судах нет очистительных установок. И катают воду за борт напрямую... Вот кто губит минтай. Когда сюда приезжал представитель Госкомрыболовства, мы ему задали вопрос: "Когда уберете отсюда иностранцев?" Ответ был прямой: "А что с вас толку? Они нам деньги платят". Иван Михайлович Маркович, капитан-директор БАТМ "Соколово":

- Что такое крупнотоннажный флот? Надо не только по водоизмещению смотреть, но и по мощности рыбообработки. Вопрос надо ставить не о том, чтобы иностранный флот выгнать, а о том, чтобы нам дать возможность работать... Мы же не ловим там, где "малыши" ловят. Мы друг другу не мешаем. Страшно было на них смотреть, честно. Мы идем караваном, еле пробиваемся, а они вот так на борту лежат, во льдах. Ну, идут они за каким-то пароходом, сдают на него. Тот сам еле пробивается, доведет его до полыньи, там и бросит. А сколько у них было аварийных случаев, если честно... Опять же плохо, что в том же Охотском море традиционно командуют приморцы. Начальник экспедиции - приморец. Естественно, что в первую очередь на промысле отстаиваются интересы приморцев. Вывести иностранный флот из российских морей не так просто. Он работает на законных основаниях, по межправительственным соглашениям. Заграница тоже запускает к себе наши траулеры - те же корейцы, японцы. Но обмен-то неполноценный. В нашей зоне японцы получают минтай, а мы у них - несуществующую скумбрию.

- Может, надо говорить не "убрать", а "сократить" иностранный флот? - предложил кто-то.

Вокруг дружно возмутились: если российский флот надо убирать, тогда иностранцев тоже надо убирать. Почему российский надо убирать, а не сокращать? Из собранных в бюджет области в этом году в совокупности 1 млрд 300 млн рублей Океанрыбфлот заплатил 500 млн руб. Но налоги - это еще не все. Океанрыбфлот держит здесь флот, имеет собственную ремонтную базу "Целиноград", обеспечивает работой рыбный порт, судоремонтные заводы, проводит проверку аварийно-спасательных средств, противопожарного оборудования. Он даже местным торговцам обеспечивает занятость, закупая у них продукты питания и овощи на рейсы. Торговую марку Океанрыбфлота хорошо знают торговые фирмы - поставщики судового снабжения и оборудования. Конечно, можно зажать предприятие в такие тиски, что оно уйдет в Перу, Чили, Гвинею-Бисау... Предложений куча, но Океанрыбфлот пока воздерживается. Надеется, что у руководителей рыбной отрасли здравый смысл возобладает". Что касается Африки, то в Мавритании начальник Камчатского областного департамента по рыболовству, вице-губернатор Камчатки А. Б. Чистяков подписал от имени администрации Камчатской области протокол намерений относительно сотрудничества в области рыболовства с этой африканской страной. "С этой поры выход наших крупнотоннажных судов на океанический промысел рыбы и морепродуктов превратился из фантастики в реальность, - написала газета "Камчатское время". А дальше газета стала ёрничать: - А сколько было сломано копий вокруг этого вопроса! Сколько камчатских рыбных генералов измочалили себе язык, доказывая, что это невозможно! Чего стоили одни аргументы печально известного "Акроса"! Однако все дебаты остались позади, и на имя губернатора Камчатской области стали писать письма. Ниже мы приводим одно из них. "Губернатору Камчатской обл. Машковцеву М. Б. Учитывая сложившуюся крайне тяжелую обстановку по выделению промышленных квот, невозможность приобретения сырьевых ресурсов на проводимых аукционах и как следствие этого - отсутствие достаточных объемов квот вылова рыбы для промыслового флота, ОАО "Океанрыбфлот" планирует организовать экспедиционный промысел рыбы в иностранных экономических зонах. Так, нами намечено выставить до 5 судов типа БАТМ для ведения добычи рыбы в зоне Африки. Для подготовки судов к промыслу (установка дополнительного технологического оборудования, обновление промыслового вооружения и т. д.), а также осуществления перехода в район Африки потребуются значительные материальные затраты, что вызывает определенные трудности для нашего предприятия. В связи с изложенным, а также в целях реализации программы выхода Российского промыслового флота в районы Мирового океана для ведения промысла рыбы ОАО "Океанрыбфлот" просит Вас решить вопрос целенаправленного предоставления финансовой поддержки в мае-июне т. г. либо выделить на бесплатной основе промышленные квоты биоресурсов в традиционных районах промысла. Надеемся на понимание важности данного вопроса и его положительное решение.

С уважением, Топчий В. В.

Генеральный директор ОАО "Океанрыбфлот" "".

Увы, к этим предложениям руководителя Океанрыбфлота не прислушались, а газеты еще и посмеялись. Выход судов Океанрыбфлота к Африке не состоялся. Не состоялся и выход к Перу. Да и мог ли он тогда состояться... 30 января 2002 года, кстати, Валерий Викторович Топчий отметил свои 60 лет. Он засобирился на заслуженный отдых.

Из журнала "Профиль":

"Когда в конце минувшего января Топчию исполнилось 60 лет, к нему на прием выстроилась многодневная очередь из поздравляющих. Но чести лично засвидетельствовать свое почтение удостоились далеко не все. В 35 лет он стал гендиректором Океанрыбфлота - самого крупного тогда в СССР рыбодобывающего предприятия. В ельцинские реформы предприятие входило тяжело. Сначала приказал долго жить Внешэкономбанк, где у компании пропали все оборотные средства - около \$7 млн, очень большие тогда деньги. Компанию спас бартер: в обмен на поставки рыбы производили ремонт судов, ею же расплачивались за топливо и все остальное, вплоть до жестяных консервных банок. Топчий сориентировался в рынке довольно быстро. Он сменил старую команду на тех, кто, по его разумению, мог адаптироваться к новым условиям. Всю продукцию стали поставлять туда, где за нее платили "живыми" деньгами, то есть на экспорт. В результате денег значительно прибавилось. По крайней мере, стали регулярно выплачивать зарплату сотрудникам. Сегодня Океанрыбфлот насчитывает 30 судов, оборот компании в прошлом году составил 2,1 млрд рублей (\$70 млн), а прибыль - около 400 млн рублей (\$13,34 млн). Гендиректор в компании, что называется, лицо уважаемое. Он хотя и жесткий человек, взрывного темперамента, но незлопамятен. Сначала обматерит, а потом о конфликте забудет. Чтобы быть уволенным, сотруднику надо в течение очень долгого времени методично допекать шефа. По силе влияния на экономику и политику области Валерий Топчий давно перерос даже губернаторский уровень. Он в любой момент может попасть в кабинет нынешнего главы обл администрации коммуниста Михаила Машковцева (несмотря на то, что во время выборов отказал ему в поддержке). Причина влиятельности Топчия проста: его компания - один из крупнейших налогоплательщиков региона. Даже по итогам неблагоприятного для рыбной отрасли 2001 года, когда рыбы было выловлено на 12 процентов меньше, чем в 2000-м, Океанрыбфлот заплатит 650 млн рублей налогов, то есть треть от всего бюджета Камчатки (который с учетом трансфертов составляет около 1,8 млрд рублей). Практически вся жизнь хозяина Океанрыбфлота проходит на рабочем месте. Жена Валентина не возражает против такого графика, а чтобы почаще видиться с мужем, устроилась к нему на работу в управление компании. Во все многочисленные командировки Топчие ездят вместе. Дочь Юля, закончившая в Сизтле университет, живет в США и не торопится, в соответствии с американскими традициями, ранее 30 лет обрадовать родителей внуками. С ней на Гавайях они традиционно встречают Новый год". Так мы подошли к тому времени, когда Океанрыбфлот закончил очередной этап своей жизни. Валерий Викторович Топчий решил, что с него хватит, пора уходить, пора распрощаться и с Океанрыбфлотом, которому, по сути, отдал почти сорок лет, и с Камчаткой, на которой прожил столько же.

¹ Туб - тысяч условных банок

² Удивляться миллиардам не следует, такие тогда были деньги.

³ По договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектованное экипажем и не снаряженное судно.

⁴ Имеется в виду тогдашний председатель Правительства Российской Федерации М. М. Касьянов.

⁵ ОДУ - обще-допустимый улов

⁶ ГМССБ - Глобальные морские системы связи при бедствии

Глава 8. Приход новых акционеров

Чтобы правильно воссоздать эту страницу истории Океанрыбфлота, необходимо вернуться в середину 1990-х годов, но не на Камчатку, а в Москву, где была зарегистрирована и успешно работала компания "Знак", учредителем и руководителем которой являлся (и является до сих пор) Валерий Андреевич Пономарёв. Он не был посторонним человеком для Камчатки, так как работал здесь с 1984 года по 1989 год сначала в системе кооперативной торговли, а затем в комсомоле. На Камчатке у него оставались родственники, которые, надо сразу сказать, имели прямое отношение к знаменитому камчатскому капитану Анатолию Андреевичу Пономарёву, - это был не только однофамилец и тезка по отчеству, но и тесть Валерия Андреевича Пономарёва. Родственники и подали идею успешному московскому бизнесмену создать в Петропавловске-Камчатском рыбную компанию. Его компаньонами стали Василий Николаевич Полукаров, Де Ен Тяк и Игорь Петрович Евтушок. Свою компанию они назвали "Поллукс". На покупку первого судна потратился В. А. Пономарёв, выложив 1 миллион 140 тысяч личных долларов, переступив через сомнения и рискуя своим состоянием. В Находке компаньоны купили БАТМ "Генерал Пушкин", который вскоре был капитально переоборудован и переименован в БАТМ "Анатолий Пономарёв". Таким образом, В. А. Пономарёв стал совладельцем рыболовного супертраулера и увековечил на его борту имя известного камчатского капитана и одновременно своего тестя и тестя компаньона В. Н. Полукарова. После "Анатолия Пономарёва" компания приобрела второй БАТМ, получивший название "Поллукс". Вскоре ООО "Поллукс" стало достаточно известным на Камчатке, в него пошли работать многие лучшие специалисты рыбной промышленности - штурманы, механики, добытчики. Ушли в эту компанию, например, Борис Аркадьевич Сорокин, ставший капитаном-директором БАТМ "Поллукс", опытный механик Леонид Иванович Гладчук, многие другие. В мае 2002 года генеральный директор и акционер с контрольным пакетом ОАО "Океанрыбфлот" В. В. Топчий предложил купить его акции. Выше мы уже говорили, что Топчий отметил свое 60-летие и решил удалиться от непростых, беспокойных дел. Получив предложение, компаньоны начали думать над ним и консультироваться с банком. "Решение далось нам непросто, - вспоминает Валерий Андреевич Пономарёв. - Одно дело - ООО "Поллукс", где только два БАТМа, и совсем другое дело - Океанрыбфлот, в котором в тот момент было пятнадцать БАТМов. Мы собирались и думали. На покупку акций надо было найти деньги, которые были для нас большими. Я как физическое лицо являюсь акционером "Интерпромбанка", поэтому начал вести с ним консульта-ции. А в тот момент уже начались рыбные аукционы, и квоты нужно было покупать. Одним словом, деньги требовались большие, но банк их дал. И мы решили рискнуть, хотя была еще и огромная ответственность перед коллективом Океанрыбфлота, ведь на него на Камчатке завязаны тысячи человеческих судеб". Сделка с В. В. Топчием состоялась в сентябре 2002 года. И сразу, уже 20 сентября, было проведено заседание нового совета директоров ОАО "Океанрыбфлот", на котором присутствовали В. Н. Полукаров, А. А. Мусаев, И. П. Евтушок, Де Ен Тяк, В. А. Пономарёв, И. М. Лебедев, И. А. Полунин. Совет директоров вынес решение назначить генеральным директором Океанрыбфлота Василия Николаевича Полукарова. После этого он приступил к своим обязанностям. Б. А. Сорокин работал в это время в ООО "Поллукс" капитаном-директором БАТМ "Поллукс". "Это был справедливо признанный, лучший БАТМ на Дальнем Востоке, - вспоминает Борис Аркадьевич. - Все было хорошо, у меня был сложившийся экипаж. И вдруг генеральный директор Океанрыбфлота Василий Николаевич Полукаров предлагает мне взять мой бывший БАТМ "Хотин" и сделать из него лейбл обновленной компании "Океанрыбфлот". Мы сели в машину и поехали на СРВ, где стоял "Хотин". В те годы даже внешний вид у судов Океанрыбфлота был ужасный. Это были самые ржавые, самые страшные суда на Камчатке. У них только названия были

обведены шаровой или белой краской, чтобы выпускали из порта, все остальное - сплошная ржавчина. Я еще издали глянул на "Хотин" и понял, что мне не хочется даже подниматься на него. Когда-то я его брал почти с новостроя, до меня он сходил только в один рейс, и я помнил, каким он был красавцем. Поэтому я стал отказываться идти на него. Но убедили, и я поднялся на борт. Обычно я принимал судно сверху вниз. Я заходил в кабинет капитана и смотрел, как он выглядит. Если хозяин свою каюту содержит в неряшливости и беспорядке, то остальное судно ему и подавно не нужно. Если же он себя любит, в его кабинете полный порядок, значит, и везде порядок. В таком случае я по журналу принимал дела, обязанности, а потом уже потихоньку принимал судно. Каюты - это дом моряка. А каюта капитана - еще и лицо судна. Я и сейчас говорю капитанам: во время ремонта обращайтесь внимание и на свою каюту, не стесняйтесь делать ее красивой, удобной, уютной. И вот я поднялся на "Хотин", зашел в каюту капитана. Я знал, какой она была. Теперь же в ней было все плохо. Капитана я сразу отпустил, и мы занялись многострадальным судном. Сразу пошли в ремонт во Владивосток. Вместе со мной с благополучного "Поллукса" на ржавый, запущенный "Хотин" пошли люди. Тогда я еще раз смог убедиться, кто есть кто. Когда у тебя все хорошо - с тобой многие рядом. А ты пойдешь за мной куда ни глядя! И ведь пошли. Еще когда я перешел из Океанрыбфлота в компанию "Поллукс", то Полукаров говорил: "Сорокин ко мне пришел и за собой привел 300 человек!" И я сегодня говорю капитанам: "Когда к вам на судно, на вашу фамилию, как под флаг, пойдут люди мимо отдела кадров, считайте, что вы состоялись как капитан". И вот мы тогда, в 2002 году, пошли во Владивосток. "Хотин" весь протекает, все на нем проржавело, смотреть страшно. Но мы загорелись идеей отремонтировать его так, чтобы это было лучшее судно! В деньгах мне не отказывали, и я включил всю свою фантазию, чтобы преобразить "Хотин". Ремонтировались в Дальзаводе, и когда уже уходили, директор завода пришел к нам на фуршет и сказал: "Спасибо вам, что вы создали Дальзаводу прекрасный имидж! Все видели у нас этого красавца и понимали, что его ремонтирует Дальзавод!" В Петропавловск мы пришли 1 января 2003 года, к Новому году не успели. И когда швартовались на мехзаводе, сбежались все! Это было откровение, потому что рыбаки давно не видели таких красивых кораблей. Вскоре я ушел на "Хотине" на промысел - и капитаном, и одновременно начальником экспедиции. Квота была непривычно большой, от таких квот капитаны Океанрыбфлота тогда уже отвыкли, поэтому пришлось приложить немало сил, чтобы общими усилиями нормально провести промысел. И мы провели его. С той экспедиции 2003 года практически и начался новый, современный этап в жизни ОАО "Океанрыбфлот". "Вскоре мы решили, что не надо одному из нас, соучредителей, быть генеральным директором компании, - говорит В. А. Пономарёв, - поэтому, как временный вариант, назначили на эту должность Вячеслава Федоровича Будённого. Но сразу имели в виду Бориса Аркадьевича Сорокина, который в то время находился в море, на промысле: мы доверили ему минтаевую экспедицию и лучший БАТМ "Хотин". В. Ф. Будённый был назначен генеральным директором ОАО "Океанрыбфлот" 20 января 2003 года. В тот же день были зачислены на штатные должности в компанию и ее новые акционеры: В. А. Пономарёв - главным менеджером по финансово-экономическому развитию, В. Н. Полукаров - главным менеджером по развитию рыболовства и производства, И. П. Евтушок - главным менеджером по научно-техническому развитию, Де Ен Тяк - главным менеджером по рекламе, А. А. Мусаев - главным менеджером по торговле и сбыту продукции. Тогда же был приглашен в компанию техническим директором давний соратник соучредителей по "Поллуксу" Леонид Иванович Гладчук. Именно он возглавил в 1986 году ремонт заброшенного, практически лежащего на боку в Находке "Генерала Пушкина", переименованного затем в "Анатолия Пономарёва", а позже они вместе с Б. А. Сорокиным перегоняли на Камчатку из Калининграда БАТМ "Поллукс". Одним словом, компания "Океанрыбфлот" начала обрастать новыми, надежными руководящими кадрами. Стать генеральным директором Борису Аркадьевичу Сорокину предложили в июне 2003 года. Но он попросил паузу и после длительного рейса пошел в отпуск. "Вернулся из отпуска и сразу с самолета приехал в это наше большое здание Океанрыбфлота, - рассказывает Б. А. Сорокин. - Здесь в кабинете генерального директора меня уже ждали наши акционеры. С того времени и началась моя работа генеральным директором компании. Приказ был подписан 11 сентября 2003 года" "Почему мы остановились на кандидатуре Бориса Аркадьевича Сорокина? - вспоминает В. А. Пономарёв. - Он был успешным капитаном-директором БАТМ "Поллукс", затем БАТМ "Хотин", в экспедиции показал себя хорошим организатором. Кроме того, трое моих партнеров знали его лично и отзывались о нем очень хорошо. Собственно, они и предложили его кандидатуру. Я переговорил с ним из Москвы по телефону и понял, что этот человек потянет, потому что говорит грамотно, въедливый, вдумчивый. Но согласился он не сразу. Мы начали его убеждать. Для него это тоже был непростой и очень ответственный шаг. Представляете, был капитаном-директором, а тут генеральным директором крупнейшей компании предлагают. Тогда она была еще не крупнейшая, но была крупной. И когда он согласился, мы дружно взялись за дело. В банке брали кредиты, чтобы купить квоты. Я сам брал, поэтому хорошо помню сумму - 37 миллионов долларов. А к осени уже возвращали. Брали - возвращали, брали - возвращали. Деваться было некуда - нам так коротко давали. Возвращали, переакредитовывались и начинали сначала. Это продолжалось три года из пяти лет нашего владения Океанрыбфлотом. И это была тяжелая жизнь. Но, в принципе, я экономическую картинку видел, знал, что мы сделаем через пять лет и чего добьемся. Я такой человек, что если продумал что-то и сказал "да", то эффект будет только положительный. И вот то, что сейчас есть, это мы за пять прошедших лет и сделали". Первыми главными шагами новых учредителей Океанрыбфлота стали ремонты судов, которых требовал абсолютно весь изношенный флот. Этим вплотную занялся И. П. Евтушок. Уже в апреле 2003 года СТР "Гефест" закончил ремонт на Петропавловском судоремонтном заводе "Фреза" и был предъявлен Регистру. В мае ушел на ремонт во Владивосток БАТМ "Московская олимпиада". В августе во Владивостоке закончили ремонт с докованием на БАТМ "Матвей Кузьмин". О ремонте БАТМ "Хотин" уже было рассказано. И так далее. Одним словом, ремонтов было много. "Игорь Петрович Евтушок понимал, что с ремонтом он должен справиться, - рассказывает В. А. Пономарёв. - Он четко себе представлял, что весь ремонт у нас будет hi-класса¹, необходимо вкладывать деньги, но вкладывать в то точечное оборудование, которое необходимо. Ремонты проводились в Находке и Владивостоке, а там ситуация была непростой, происходили очень серьезные разборки, когда нам пытались навязать претензии, что мы недоплатили, что мы остались должны и т. д. Но мы все позиции отстаивали, справились". Одним из первых приказов нового генерального директора Океанрыбфлота Бориса Аркадьевича Сорокина касался изменения режима рабочего времени на предприятии. Приказ 412 от 16 сентября 2003 года гласил:

"В связи с производственной необходимостью и рациональным использованием рабочего времени приказываю утвердить режим рабочего времени:

1. Рабочий день с 9.00 до 18.00.
2. На основании статьи 320 ТК РФ установить рабочий день для женщин с 9.00 до 17.15, пятница - с 9.00 до 17.00.
3. Обеденный перерыв с 13.00 до 14.00.
4. Приказ вступает в силу с 22 сентября 2003 г."

Но надо сказать, вскоре этот график был изменен, и рабочий день в Океанрыбфлоте теперь начинается в 8 часов утра.

29 сентября 2003 года вышло распоряжение генерального директора Б. А. Сорокина, в котором говорилось:

"Всем начальникам отделов, служб и подразделений в 10-дневный срок представить мне в письменном виде предложения по улучшению организации и повышению производительности труда, по перспективам развития, улучшению работы отделов и служб, более тесному взаимодействию с экипажами судов, служб и отделов между собой, по подготовке флота к работе на промысле".

Так на предприятии начиналась новая жизнь, открывалось второе дыхание.

¹Hi-класс (хай-класс) - класс верхнего качественного, но, следовательно, и ценового сегмента рынка.

Глава 9. Океанрыбфлот сегодня

Любить свое предприятие и гордиться им!

Нет ничего более интересного, чем знакомство с новыми людьми, с новым делом. В жизнь Океанрыбфлота я входил постепенно, но в основном - через беседы с генеральным директором предприятия Борисом Аркадьевичем Сорокиным. Он рассказывал, я слушал, задавал вопросы. И все шире передо мной распахивалось доселе неизвестное, все интереснее становилось слушать, узнавать. У большого корабля - всегда большое плавание. А тут еще и целых сорок лет за форштевнем этого корабля, имя которого и звучит красиво и гордо - Океанрыбфлот. Приятно было разговаривать с умным и рассудительным Борисом Аркадьевичем Сорокиным. Действительно, не случайно именно ему было в свое время предложено возглавить обновляемый Океанрыбфлот. Обновляемый, то есть именно на него возлагалась задача обновить предприятие, осовременить, не просто вывести в рентабельные, а сделать передовым. И он справился с задачей, собрав вокруг себя таких же равнодушных к делу людей, бывших капитанов, своих соратников. Сейчас они занимают ключевые посты в компании, и это позволяет ОАО "Океанрыбфлот" не только не терять набранную высоту, но и постепенно наращивать ее. Меня многое в Сорокине удивляет. Сегодня в России на предприятия пришли руководители нового поколения, они совсем другие, в отличие от тех, кто возглавлял производство в советские годы. Б. А. Сорокина нельзя отнести к молодым, новым, но он оказался как раз к месту, удивительным образом вписался в современную управленческую схему, методы, стал одним из лучших менеджеров Камчатки. Смотришь на него и удивляешься, говоря себе: вот дано же человеку в его отнюдь не молодые годы стать настоящим современным руководителем крупного предприятия! Руководителем нового типа. Ведь многие молодые не справляются, а он и сам растет, и предприятие поднимает.

- Я, наверное, всегда был не такой, как все, - отвечает на мой вопрос Борис Аркадьевич. - У меня с молодости было свое видение жизни, так же как и воспитание. Когда я впервые ушел в море штурманом, я уже знал, что обязательно стану капитаном. Другое дело, каким капитаном. Я видел разных капитанов, и во мне родился свой образ, собирательный. Я взял по лучшей крупнице от каждого, собрал, соединил и теперь хочу передать этот образ нашим нынешним капитанам. Главное в этом образе - не стоять на месте, а созидать, творить, опережать ситуацию. Быть современным и даже лучше! Это стало и моим жизненным принципом. И это, видимо, помогает мне сегодня в должности руководителя. Кто эти капитаны, с которых я собирал для себя обобщенный капитанский образ? Это люди очень разные. Например, грубоватый Георгий Николаевич Авшаров и человечный Георгий Афанасьевич Московский. У Авшарова было пренебрежительное отношение к штурманам. Он требовал, чтобы каждый штурман назубок знал всю обстановку на театре: где, какое судно, чем занимается, результаты промысла и т. д. Бывало, на любого штурмана ткнет пальцем: "Расскажи!" Если тот замнется, сразу пренебрежительное: "А, не знаешь..." И я внедрил это для себя, но с другим подходом, без пренебрежения. У меня на судне организация мостика начиналась с того, что я собирал штурманов, так же и экипаж, и на грани маленькой авантюры внушал людям, что они самые лучшие, самые прекрасные, самые грамотные, что лучше их на флоте нет профессионалов. "Но вы работали в разных условиях, - говорил я, - а сейчас поймете принципы моего подхода к вам. Правда, я никого не принуждаю, никого не заставляю следовать моим принципам, но сам их не поменяю. Поэтому вы либо принимаете мои условия, либо мы расстаемся. Но если вы приняли их, то выполняйте". И так со временем вокруг меня создавался костяк людей, специалистов. Некоторые работали со мной по десять и по пятнадцать лет. Имея костяк, с остальными мне стало легче обходиться. Я уже говорил остальным: "Если вы придете в экипаж со своими подходами, то этот сложившийся организм вас отвергнет. А если вы вообще с плохим багажом пришли - вы пьете, вы лентяй, - тогда вы и вовсе инородное тело, вы не адаптируетесь у нас. Поэтому лучше уйти. Или измениться". В первую очередь это относилось к штурманскому составу, который я ставлю выше остальных, - это голова экипажа. Поймал рыбу - иди по судну с гордо поднятой головой, а не поймал - сменись с вахты и спрячься от позора.

- Даже так! - удивлялся я, слушая собеседника. - Да, нелегко быть штурманом на рыболовном судне с принципиальным капитаном...

- Конечно, к штурману всегда особое отношение, - соглашался Борис Аркадьевич Сорокин. - Штурман должен быть специалистом высочайшего класса. Если я поднимался на мостик и видел, что на промысловой палубе пусто, значит, надо полагать, и у других судов пусто. Но если хоть у кого-то улов есть, тогда непонятно, почему же у нас-то его нет. Почему мы не там, где люди ловят? Объясните мне, уважаемый штурман! Штурман не может быть равнодушным. Он должен испытывать охотничий азарт, гореть рыбалкой, делом. Вся наша морская работа находится на грани фолы, но при одном условии: ни в коем случае азарт не должен увлечь дальше, на уровень опасности, когда начинают устраивать гонки, опасные сближения и т. д.

- Борис Аркадьевич, конечно, капитан на судне - полновластный хозяин. Но не всякий капитан, думается, берет на себя всю ответственность без оглядки на берег. А это, наверное, мешает работе?

- Знаете, без ложной скромности скажу, что я не боялся брать на себя ответственность. Я просто не мог, не умел иначе. Когда я включался на судно, принимал его, то уже отрешался от всего. Судно становилось моим государством, и я на нем - хозяином. Я всегда подтверждал команду с берега: "Да, я выполнил ваши указания, я все сделал". Но при этом делал по-своему, на свой страх и риск, зная, что победителя не судят. С берега обычно так говорили: "Вам сказано выполнять, вот и выполняйте" А зачем выполнять, если это, к примеру, глупость? "Есть!" - говорил я и делал, как надо. А потом докладывал: "Благодаря вашему чуткому руководству, мы победили!" За мной был экипаж, я отвечал за него. И я никогда не думал, страшно мне идти к начальнику управления или нет, наорет он на меня, пошлет подальше или помилует. Я делаю дело! И если начальник меня посылал, я выходил, переводил дыхание, успокаивался и заходил опять. И так - пока не взял свое. В те времена, когда не было денег, мой экипаж деньги получал. В те времена, когда зарплаты были низкими, мы зарабатывали. Ведь рыбу поймать - это еще не все, надо было и на берегу побегать, подсчитать все правильно, подтвердить промысловое время. Бывало, что кто-то лучше

нас по показателям сработал, а отчитаться правильно не сумел, поэтому получал меньше нашего. Ведь еще и головой думать надо! После бесед с Борисом Аркадьевичем Сорокиным я невольно начинал смотреть на дела и заботы Океанрыбфлота его глазами. Не знаю, хорошо это или плохо, но это так. И мне постоянно хотелось увидеть работу рыбаков, состояние дел лично. На берегу этого не увидишь, поэтому надо было идти в море, на промысел. Такой случай представился, но о нем - позже, а пока - берег, беседы с Б. А. Сорокиным и посещение вернувшихся с моря супертраулеров. Вставать на ноги всегда непро-сто, но Океанрыбфлоту удалось подняться за относительно короткий срок. Б. А. Сорокин называет это "революцией". Из предприятия, которое чуть не закончило свое существование в роли банкрота, могло быть просто распродано по частям, уничтожено, Океанрыбфлот превра-тился в компанию международного уровня. "Все приводится в должный порядок", - говорит генеральный директор. Под словом "все" он имеет в виду не только флот, недвижимость на берегу, кадры, дисциплину и производственные показатели, но и моральный климат в коллективе, корпоративный патриотизм и современное отношение к своему труду. "Все несут в общее лукошко, - образно говорит Борис Аркадьевич Сорокин. - А уж есть те, кто выберет из него самое полезное, самое нужное для общего блага". Объем работы, выполненный в последние годы по выведению предприятия из кризиса, а затем и по наращиванию производ-ственного потенциала, впечатляет. "Оглянувшись назад, просто приятно пугаешься того, что мы смогли сделать, - говорит Б. А. Сорокин. - На первый взгляд, это физически невыполнимо. Но мы выполнили. И сделали это наши люди, правильная организация труда, правильное управление предприятием, внимание к культуре производства, к быту. Все составляющие этой огромной работы даже перечислить непросто. И одним из главных была вера людей в правильность экономической политики, выбранной руководством компании. И я как генеральный директор благодарен владельцам компании за то, что понимаем ими, что могу работать с полной инициативой, развязанными руками". Известно, что Бориса Аркадьевича Сорокина и большинство его заместителей воспитало море, автономность, где надеяться можно только на свой корабль, экипаж и самого себя. "Именно в этом - искусство великого, - уверен Б. А. Сорокин. - Мы все решаем сами, причем на всех уровнях: предприятия, города, области, страны. Мы ни на кого не надеемся, живем, как можем, как не можем - не живем, как говорит Жванецкий. И живем мы не благодаря кому-то и чему-то, а вопреки тому, что сегодня творится вокруг. Мы живем по принципу: наша производственная структура - это наше государство. Многие из нас, в том числе лично я, привыкли жить именно так. Так мы жили в море, так теперь живем на берегу". Впрочем, он повторяется, и я - вслед за ним. Он любит повторяться, и делает это, как я вскоре понял, намеренно, как учитель, который раз за разом дает ученикам урок, вдальбливает в их головы мысли, знания, нужные места. И до людей его слова доходят. Из уст многих капитанов я слышал сорокинские фразы. Он и сам знает об этом и посмеивается в короткие усы: "Ничего не должно проходить даром. Нас тоже так учили..." 27 апреля 2007 года в Москве состоялся саммит "Лучшие предприятия СНГ", на котором камчатское акционерное общество "Океанрыбфлот" было награждено премией "Лучшая компания СНГ" и знаком почета "Звезда содружества". Для участия в саммите в столицу вылетел генеральный директор ОАО "Океанрыбфлот" Борис Аркадьевич Сорокин. Впрочем, наград, грамот, дипломов у Океанрыбфлота так много, что они скоро перестанут помещаться на стенах великолепного, современного управленческого здания на улице Ленинградской в Петропавловске-Камчатском. Даже в таком огромном здании для них просто не хватает места. Перечислю лишь некоторые. В июне 2006 года Океанрыбфлот награжден международным форумом "Мировой опыт и экономика России" орденом "Звезда Отечества". В том же месяце предприятием получен приз "За качество". В октябре 2006 года Международное агентство деловой информации наградило Океанрыбфлот медалью "Интеррейтинг-2006", а в ноябре от Международной академии управления получен почетный диплом "Лидер года. Россия-2006". Всероссийская ассоциация бизнеса наградила коллектив дипломом "Лидер отрасли-2006", а в декабре 2006 года на международной выставке "Знак качества. XXI век" Океанрыбфлот получил платиновый знак за такую продукцию, как консервы "Печень минтая дальневосточная", "Печень минтая натуральная", икра лососевая зернистая баночная, кальмар морской глазированный, филе минтая мороженое без кожи. Позже за филе минтая с костью, филе минтая интерливд и консервы "Печень минтая натуральная" предприятие получило золотые медали Американско-Российской торгово-промышленной палаты. И так далее, так далее - всего просто не перечислить. Награждались и руководители Океанрыбфлота за свой трудолюбивый творческий коллектив и прекрасную продукцию. Во-первых, все они занесены в энциклопедию "Лучшие люди России" за 2005 год, четверо совладельцев предприятия - В. А. Пономарёв, В. Н. Полукаров, Де Ен Тяк и И. П. Евтушок награждены Большими Золотыми медалями ордена "Меценат" и медалями "Честь и польза", а генеральный директор Б. А. Сорокин кроме этих наград получил звание "Региональный лидер" и стал почетным академиком Международной академии управления. Это перечисление - действительно лишь малая часть того, что имеет сегодня Океанрыбфлот из своих наград. Но теперь вернемся к собственно зданию управления Океанрыбфлота, его необычности и красоте. Оно возвышается над Култучным озером и в ясную погоду отражается в нем, словно архитектурная жемчужина города Петропавловска-Камчатского, который все годы своего существования строился без изысков и творческой фантазии, поэтому зданий, подобных Океанрыбфлоту, в нем крайне мало, если не сказать, что нет совсем. Уже одно это вызывает интерес к компании и уважение. "Необычной архитектурой, красивым оформлением здания нам хотелось как бы обратиться к людям, сказать им: давайте порадуемся все вместе, что есть такая красота на Камчатке, в столице Камчатского края, - с гордостью говорит генеральный директор ОАО "Океанрыбфлот" Борис Аркадьевич Сорокин. - В обычные дни оно сияет одним цветом, а в праздничные дни за счет освещения - другим. Мы фантазируем, радуемся сами и радуем жителей Петропавловска. Невозможно не обратить внимание на наше офисное здание. Я очень долго могу о нем говорить, а от него идти дальше, мысленно двигаться к флоту, к нашим объектам на берегу - складам, автохозяйству, цеху орудий лова и т. д. Все приводится в должный порядок. За этим зданием - уже много. И постоянно ведется поиск: что еще? Такие мы беспокойные. Понятий "хорошо, хватит" у нас нет, мы не останавливаемся на достигнутом, идем дальше..." В офисном здании ОАО "Океанрыбфлот" размещены все управленческие службы компании. В цокольном этаже расположен отдел кадров. Это удобно для людей, которые приходят в Океанрыбфлот устраиваться на работу, получить информацию о компании, об экипажах - им не надо блуждать по огромному зданию управления, разыскивая нужные кабинеты, здесь все компактно, все в одном месте. "Когда я пришел на эту должность, в отделе кадров работало 15 человек при общей численности в Океанрыбфлоте до 2,5 тысячи, - рассказывает начальник отдела кадров Владислав Петрович Матвеев. - Сейчас нас в отделе 7 человек, число работающих в компании - немногим более 2 тысяч. Тогда у нас принималось и увольнялось примерно 500 человек ежегодно - такова была текучесть кадров, сейчас она сократилась до 300 человек. Это показатель того, что Океанрыбфлот начал работать гораздо стабильней, просто так люди уже не увольняются, к тому же мы больше стали брать студентов-практикантов, а они, как известно, приходят и уходят. Кстати, летом 2007 года у нас проходили практику 11 ребят, будущих тралмастеров из Дальрыбвтуза. Были практиканты из Камчатского политехникума". Слушая Владислава Петровича, я вспоминал прошедшее лето, супертраулеры "Георгий Московский" и "Байковск", на которых

довелось побывать на промысле в Северо-Курильской кальмаровой экспедиции и встретить некоторых из тех практикантов, о которых говорит начальник отдела кадров. С берега не видно, как работают в море рыбаки. Но когда попадаешь на борт рыболовного траулера, который находится на промысле, то бросается в глаза большое количество пожилых рыбаков. И тогда начинаешь понимать, что наша промышленность действительно больна острой нехваткой молодых кадров, а учебные заведения не нацеливают студентов на работу по своей специальности, хотя виноваты не столько они, сколько общая система подготовки кадров в стране. Кадры готовят ради денег для образовательной системы, но не ради государственных интересов. Увы. Траловая вахта на БМРТ "Георгий Московский" поразила присутствием в ней седобородого матроса Алексея Георгиевича Равнягина. Бок о бок с ним работали старший тралмастер Петр Давидович Томчук, который младше 60-летнего Равнягина, но уже справил свои 50. В другой вахте - матрос Валерий Елизарович Шестопапов, которому скоро 60. Здесь же помощник капитана по добыче 55-летний Фарит Фуатович Гатин. Старики молодежи не уступают, наравне с ними таскают по палубе тяжеленные стропы и ваера, трясут дель, выполняют прочую работу с тралами. И ведь не уходят с добычи вниз, в тепло, в трюмы и каюты, а стойко из года в год продолжают работать на палубе. - Конечно, не романтика держит меня на палубе, а заработок, - признавался Алексей Георгиевич Равнягин, вытирая пот с лица и поглаживая седую бороду. - Там, где потеплее и полегче, таких заработков нет. А лучшие заработки - у нас в Океанрыбфлоте. Пусть небольшие по сравнению с зарубежными фирмами, но стабильные. А если зарабатываешь, то и работаешь с желанием, работа нравится.

- Но ведь вам скоро 60 лет. Многие в эти годы уже не работают, а если продолжают трудиться, то там, где легче. А вы - у трала, на палубе.

- Да у нас в роду все долгожители! Шестьдесят лет - это у нас расцвет. Моей маме 88 лет, она только недавно закончила вязать. Дед до 98 лет работал. Отец в 78 лет только оставил свою работу на тракторе. Я единственный моряк в своем роду, но любая профессия - достойная. Да что я! Вон Иван Федорович Андреюк на "Матвее Кузьмине"! Вот это легенда! Сорок шесть лет в морях, и в основном - на палубе тралмастером. До сих пор бодрячком, здоровый парень!

- Меня переломить - надо постараться, - смеется и матрос добычи 60-летний Валерий Елизарович Шестопапов. - Работу свою выполняю, возраста пока не чувствую, врачи в море выпускают. Возле Елизарыча, как все матросы называют Шестопапова, постоянно находится рядом студент-практикант из Камчатского политехникума Дима Постников. Парню только 19 лет, и он начинает осваивать свою будущую специальность тралмастера. Но старики его хвалят: старается парень, всем интересуется, трудолюбивый.

- Мы сразу его приметили и взяли над ним особое шефство, - говорит Валерий Елизарович. - Учим нашим премудростям, каких немало. Одну дель починить - чего стоит. А ведь чинить надо быстро и качественно, рыбалка не ждет, тралы всегда должны быть в готовности. Дима быстро хватается науку. Капитан-директор БАТМ "Георгий Московской" Иван Васильевич Бойчук не всякого матроса лично поздравит с днем рождения, тем более практиканта, мальчишку. Но для Димы Постникова к его 19-летию испекли большой торт, а вручил его имениннику сам капитан, пригласив к себе в кабинет.

- Вы, молодежь, работайте, - напутствовал он студента, - а мы, старшее поколение, постараемся вас не подвести, тоже ковлять позади, на подхвате быть. Дима, конечно, юмор понял, засмеялся, пообещал не подводить экипаж и не плестись в хвосте. Внимание начальства его смущало, и капитан поспешил отпустить парня в каюту, где его дожидались с тортом друзья и старшие наставники. Всем студентам, работавшим на судах Океанрыбфлота, практика понравилась. Многие из ребят пришли по душе членам экипажа. Возможно, это перерастет во взаимное притяжение, и парни, став специалистами, придут работать в Океанрыбфлот, где нужна именно молодежь, где молодым доверяют. Впрочем, компания готова более тесно сотрудничать, например, с Камчатским государственным техническим университетом, в котором готовят специалистов флота, в том числе судоводителей и механиков. Генеральный директор Океанрыбфлота Б. А. Сорокин так и говорит, что возможно подписание трехстороннего договора на подготовку нужного специалиста для компании. Такой договор должны подписывать он как руководитель компании, ректор КГТУ и сам студент. При этом Океанрыбфлот будет платить студенту оговоренную договором стипендию, предоставлять рабочее место на время практик. Университет обязуется качественно вести обучение, а студент - после окончания вуза отработать в Океанрыбфлоте обязательные три года. "Если после этого он у нас не остался, значит, мы сами виноваты, не заинтересовали человека, - добавляет Борис Аркадьевич Сорокин. - Себя и будем винить". "Как один из методов привлечения кадров - страхование от несчастных случаев, - говорит начальник отдела кадров В. П. Матвеев. - На любом производстве случаи такие неизбежны, и человек должен быть уверен, что его не оставят один на один с бедой. Далее - предоставление жилья. Мы планируем купить для начала 10 квартир на вторичном рынке и предоставить их молодым, перспективным, зарекомендовавшим себя, лояльным к компании специалистам". На том же БАТМ "Георгий Московский" довелось встретить и одного из таких специальных очередников на льготную квартиру от компании. Это был молодой штурман. Не стану называть его имени, чтобы не сглазить ожидание человека, скажу только, что это дает ему большой стимул для работы, для дальнейшего повышения уровня своей квалификации. Он уже планирует, как обрадует молодую жену с ребенком, какую купят в квартиру мебель, как они справят новоселье, кого пригласят в гости и т. д. Это дорогого стоит. Проблема с профессиональным продвижением кадров по служебной лестнице сейчас существует во всей России. Люди боятся уходить на пенсию, так как на государственное пенсионное обеспечение прожить невозможно. Задерживаясь на своих должностях, они задерживают продвижение тех, кто стоит за ними. И чем выше, тем сложнее. Как быть в такой ситуации на конкретном предприятии? "Мы сейчас обдумываем один перспективный вариант, - говорит В. П. Матвеев. - Он заключается в так называемом корпоративном пенсионном обеспечении. На каждого работающего предприятие переводит в негосударственный пенсионный фонд от 2 до 12 процентов от суммы его заработка. Почему такая большая вилка? Если человек пожелает, чтобы из его зарплаты также переводили несколько процентов, тогда и предприятие увеличивает свою долю в отчисления на его негосударственный пенсионный фонд. Чем больше высчитывают с заработка человека, тем больше увеличивает свою долю и предприятие. Если ты уволился раньше, чем пошел на пенсию, можешь забрать сумму, которую брали с твоей зарплаты, а сумма, перечисленная предприятием, остается у него. Но когда выходишь на пенсию, у тебя уже скопилась приличная сумма, на нее уже можно жить, не работая". Одним словом, в Океанрыбфлоте продумывается все до мелочей, лишь бы человек был заинтересован в работе, а затем и в своевременном выходе на пенсию. Проводы на пенсию заслуженных членов коллектива, которые честно исполняли свой профессиональный долг, в Океанрыбфлоте проходят торжественно. Мне довелось стать свидетелем такого торжества, когда провожали группового механика Леонида Трофимовича Шатохина, работавшего на предприятии со дня его образования в 1968 году. Леонид Трофимович - один из тех тружеников моря, на которых держится флот и вообще рыбная промышленность. В 1968 году он начал работать мотористом на БМРТ "Александр Максutow" и до последнего рабочего дня не

изменил своему предприятию. 18 августа 2006 года коллектив ОАО "Океанрыбфлот" торжественно проводил его на заслуженный отдых. Его стаж работы на флоте - 38 лет.

- Мне довелось в жизни работать с ним на одном судне, - сказал в своем слове генеральный директор ОАО "Океанрыбфлот" Борис Аркадьевич Сорокин. - Причем были сложные ситуации, когда надо было из страшного, ржавого "Хотина" сделать красавца, чтобы он стал лейблом Океанрыбфлота. И мы его сделали таким лейблом. Со мной пошел в ремонт другой старший механик, он темпа не выдержал. Когда меня спросили, кого бы я хотел видеть на этом месте, я сказал, что ситуацию вытаскивает только Шатохин Леонид Трофимович. С чем он успешно и справился, благодаря настырности, юмору, профессионализму, дотошности. Спокойно справился. Рабочие туда, а он их сюда заворачивает, направляет. И мы это сделали! Так он и учит молодых механиков. И вообще, об этом человеке можно сказать только хорошее. Он и в компании свой, он и на работе надежен. Всегда поможет, подскажет, не станет считаться со своим временем. В этом - весь Леонид Трофимович. В жизни он имел награды, и это понятно. Но самая высшая его награда - уважение в коллективе. Думаю, что я не заблуждаюсь, если от вашего имени скажу, что этой высшей награды он достоин. Леонид Трофимович молча слушал лестные для себя слова генерального директора, смущенно глядя в зал на своих коллег и товарищей. А они то и дело прерывали директора аплодисментами, то есть соглашались с ним.

Борис Аркадьевич Сорокин зачитал благодарственное письмо, которое вручил Леониду Трофимовичу Шатохину:

"Благодарность групповому механику силовых судовых установок Шатохину Леониду Трофимовичу.

Уважаемый Леонид Трофимович! 38 лет назад 20-летним юношей Вы пришли на флот, где прошли путь от моториста до ведущего специалиста технической службы одного из самых крупных рыболовческих предприятий Дальнего Востока..."

Перед тем как пойти с друзьями и коллегами за банкетный стол, Леонид Трофимович кратко рассказал о себе:

- Начинать я в 1968 году на судах БМРТ, когда только образовался УОР. Попал на БМРТ "Александр Максудов". Почему всю жизнь проработал на одном предприятии - Океанрыбфлот? Знаете, так получилось, что коллектив был грамотный, добросовестный, трудолюбивый, и как-то не хотелось никуда уходить из этого коллектива. Название предприятия менялось, а коллектив оставался тот же. Приглашений было много, но я с людьми так сросся, что никуда не хотелось уходить. Хочу вспомнить капитана Григория Николаевича Холодена, которого уже нет. Здравствует сейчас старший механик Валерий Вячеславович Кандалицев. Это были мои учителя. Они говорили: главное - работать с людьми, а железки крутятся будут. Если перечислить корабли, то я три года отдал "Максудову". Затем работал на "Юности", на "Овчинникове", три года на "Кубе" с капитаном Стефанишиным Сергеем Спиридоновичем и старшим механиком Дахно Владимиром Викторовичем. Много мы с Дахно работали вместе. Затем три года - на "Славянском". Приходилось то в отпуск, то - короткая стоянка, то приходили другие, менялись суда. С Борисом Аркадьевичем Сорокиным мы дважды вместе работали: в 1996 году на "XXVI съезде КПСС" и в 2002 году - на "Хотине". Более года работали вместе. "Хотин" ходил во Владивосток на капитальный ремонт. Там структура судоремонта немножко другая, "Дальзавод" распался на отдельные единицы, поэтому приходилось сложно работать. Сам по себе завод растянут, людей не знаешь, а много механизмов было сдано в ремонт, на БАТМах они не очень специализированные, поэтому приходилось постоянно следить за ремонтом. В рейсе ремонтировать некогда, поэтому смотрели там, на заводе. За время работы много бывал в Беринговом море, в Ванкуверо-Орегонском районе, работал у берегов Японии, на юге Курильских островов и три рейса - юго-восток Тихого океана, район Перу. Правда, по работе я в основном нахожусь в машине, но кое-что посмотреть удалось. Что понравилось? Наиболее привлекательным был Ванкуверо-Орегонский район, потому что там хек ловился в летнее время, тепло, тогда еще не было 200-мильных зон, мы сначала на 6 миль подходили, затем на 12 миль. Поэтому берег было видно, прогулочные яхты, американские суда. Конечно, мы не знали их жизни, почти не соприкасались, поэтому и не завидовали. Работали и работали, жили своей жизнью. Родина отметила некоторыми наградами. Помню медаль к 100-летию со дня рождения Ленина "За доблестный труд". Были благодарности от министерства, к 300-летию Российского флота - медаль Ушакова. Работа сейчас стала суетной, молодежи надо дорогу давать, поэтому ухожу на отдых. Мною отдано много, поэтому под старость надо себя поберечь. Пока остаюсь на Камчатке. Ну разве не приятно именно так уходить на пенсию, под аплодисменты коллег, товарищей, унося с собой любовь к предприятию, которому отдал жизнь! Еще надо сказать, что в Океанрыбфлоте вернулись к традиции присваивать звание "Ветеран Океанрыбфлота". Это тоже очень важно. Здесь вернулись к традиции вместе отмечать праздники, вместе радоваться чьему-то счастью. Здесь ко многому вернулись в последние годы. Здесь люди имеют все социальные гарантии, предусмотренные законами России, здесь сотрудики действительно социально защищены. И все-таки самое важное - я вернусь к разговору о возрасте - это то, что здесь не только достойно провожают на пенсию, но и дают дорогу молодым. Молодых здесь пестуют, обучают. Ведь известно, что без наставников в любой профессии состояться невозможно. Вот и молодого штурмана Сергея Поверенного, которого мы встретили на БАТМ "Байковск", обучают и капитан, и более старшие товарищи из штурманского состава.

- Я второй год хожу третьим штурманом, - говорит Сергей Поверенный. - В зимней минтаевой экспедиции еще осваивал траление, учился, а сейчас уже рыбачу самостоятельно. Море выбрал сознательно и поступил в Камчатский ГТУ, стал судоводителем. Конечно, мне повезло, что рядом оказался внимательный, опытный капитан Сергей Николаевич Реутов, учит меня всему. Мое дело - схватывать. И не бояться моря и корабля. Кроме того, на "Байковске" выделяется относительной молодостью траловая бригада мастера Александра Ноздрачева. Сам Александр работает с тралом 19 лет, всегда был матросом и вот уже год, как ходит тралмастером. Работу знает и любит.

- Нюансов всяких в ней много, - признается он. - Надо не стесняться, спрашивать старших. У нас в Океанрыбфлоте есть у кого спрашивать. Как, бывало, разговоришься о рыбалке, о постановке тралов, о всяких тонкостях - заслушаешься. Хоть за авторучку или диктофон хватайся, записывай. Конечно, хорошо, что рядом с молодежью работают опытные мастера своего дела. У них учится молодежь. Приятно было смотреть на то, как 60-летний матрос добычи Валерий Елизарович Шестопапов натаскивает 19-летнего студента Диму Постникова. И с удовлетворением отмечает, что Диме нравится его наука, как нравится и сама работа. Вот трал идет из морских, почти полукилометровых глубин на поверхность. Вот он, раздувшийся от кальмара, медленно выползает по слипу на палубу. Улов - результат общей, дружной, слаженной работы всего экипажа - от капитана до штурманов и тралмастеров, до стармеха и механиков, до матросов добычи и матросов обработки, до боцмана и электриков, до мотористов, поваров и прачки. Тридцать пять лет ходит в море машинист по стирке белья БАТМ "Байковск" Татьяна Павловна Ульянова. Ее забота - моряки, которых она обстирывает в рейсе, для которых убирает баню и душевые, меняет постельное белье. Ханифа Тожиевна Ибрагимова - пекарь на БАТМ "Георгий Московский". Ей тоже скоро 60, а она - все в море. С девчоночьих лет в море, уже и в родной солнечный Узбекистан не тянет, так привязалась к Камчатке, к своим морским дорогам, к рыбакам. Она нужна

экипажу, как нужны, в общем-то, все, кто работает, кто свой труд вкладывает в общую копилку. Нет, что ни говорите, а жизнь изменилась. Вот и мы, журналисты, вновь, как в прежние годы, вышли с рыбаками в море. Давно такого не было. При Ельцине не было точно! И вот мы снова имеем возможность рассказать о работе рыбаков в море. О работе, которую не видно с берега, которая многим уже просто непонятна. И, осмотревшись, мы уже видим на кораблях не только отдельных рыбаков, членов экипажей, а видим слаженные, спаянные экипажи. Мы видим взаимозаменяемость, видим морскую дружбу, видим опеку старших над молодыми. Люди в Океанрыбфлоте интересные. Порой здесь открываешь для себя такого человека, что диву даешься: как же до сих пор не знал о нем ничего. А ведь потому и не знал, что люди эти по многу месяцев в году проводят в море, делая свою работу за нашими глазами, скромно и незаметно. Сам начальник отдела кадров Океанрыбфлота Владислав Петрович Матвеев пришел на предприятие в 1974 году на производственную практику курсантом Камчатского филиала Дальрыбвтуза. Работал матросом добычи на БМРТ "Камчатская правда" на хеке у берегов США. В 1976 году после окончания учебы пришел сюда на постоянную работу. С тех пор прошел все ступени роста до капитана-директора, а в 2005 году был приглашен Б. А. Сорокиным стать начальником отдела кадров. Таким образом, ему есть что сказать людям, есть у него и четкое понимание значения кадровой работы на предприятия-ти. Много еще можно говорить о кадрах Океанрыбфлота, о системе кадрового подбора, о воспитании, о работе с людьми, но, думается, все слова заменит вот такая неоспоримая информация: Океанрыбфлот на Камчатке рыбацкой считают кузницей кадров. Многие успешные, квалифицированные, известные капитаны, механики, добытчики, обработчики во многих нынешних рыбных компаниях полуострова, да и не только, вышли из Океанрыбфлота. И до сих пор вспоминают его с ностальгией.

Флаг Океанрыбфлота на вершине Эвереста

Я держу на ладони маленький камешек светло-серого цвета. Это доломит с самой верхней точки земного шара - вершины горы Эверест. Почему-то всегда представлял, что вершина Эвереста сложена интрузивными породами, а тут - осадочный доломит. Но это факт, и с ним не поспоришь. В руках камчатского альпиниста Сергея Дашкевича - обломок доломита побольше, именно от него он и отколол кусочек для меня. Сергей улыбается, глядя на мою реакцию. А я не могу наглядеться на СВОЙ малюсенький осколочек Вершины Мира. Надо же - с самого Эвереста! Один из камчатских покорителей Эвереста Сергей Дашкевич, имеющий звание "Снежный барс", сидит напротив меня в капитанском кресле морского буксира "Суровый" и рассказывает о том, как проходил подъем группы российских альпинистов на высочайшую вершину планеты. В этой группе находились трое камчатцев - Александр Биченко, Андрей Иванов и Сергей Дашкевич. Сергей Дашкевич работает старшим помощником капитана в ОАО "Океанрыбфлот", но когда он вернулся с Тибета, то весь промысловый флот компании уже ушел в море, поэтому временно Сергею предложили поработать на буксире. Рассказывает он интересно и обстоятельно, и, думается, я еще напишу его полный рассказ об Эвересте, а пока привожу лишь краткий вариант их героическом восхождении на Вершину Мира.

- После акклиматизационных восхождений до высоты 7800 метров и месячной жизни на сверхвысотах мы спустились в Джангму, отдохнули, а затем на автомобилях отправились обратно в базовый лагерь. Теперь нам предстоял собственно подъем на Эверест в составе российской команды альпинистов под эгидой компании "Альпиндустрия", которой руководит опытный восходитель из Москвы Александр Абрамов. Он постоянно работает на Эвересте, поднимая на вершину группы альпинистов. И вот на восхождение отправилась наша группа.

План был такой: дойти до передового базового лагеря на высоте 6400 метров и там ждать погоды. Еще в Катманду сердар шерпов, то есть руководитель, говорил нам, что хорошая погода для восхождения будет 18 мая. Как он это определил, не знаю, но именно 18 мая после ветреных ненастных дней установилась хорошая погода. И мы пошли на вершину. Пришли в промежуточный лагерь и там увидели, что наконец-то наступает лето даже в этих суровых местах. В палатках стало теплее, по утрам уже не было инея. А в палатке-столовой прямо по центру образовалась трещина в леднике. В передовом базовом лагере мы просидели 3 дня. И вот первая группа ушла на восхождение, а мы, попав во вторую группу, пошли на следующий день. В каждой группе было по 6-7 человек, плюс у каждого - свой шерп, который несет кислород. В нашу группу входили: американец Билл Тейлор, Александр Абрамов, его жена Людмила, Андрей Иванов, Сергей Батура из Находки, я и Александр Биченко. В прошлом году Людмила Абрамова поднялась только до высоты 7700 метров, поэтому брала реванш. Так же и Америка-нец: в прошлом году у него не получилось дойти до вершины, он год усиленно тренировался и приехал опять. На высоте 7050 начали применять кислород. Шерпы заранее забросили его наверх вместе с продуктами. У нас "отличился" Батура. Ночью он решил сэкономить кислород, да и не привык к маске, поэтому утром ему стало плохо. Но Абрамов быстро среагировал, сразу прибавил ему кислороду, и он отошел. А то, было, мы подумали, что потеряем парня. Но дальше пошли без приключений. Поднялись до высоты 7700. Наутро пошли на 8300. Склоны стали крутыми. Когда стали подходить к лагерю 8300, то увидели россиянина Сергея Кофанова, который тащил вниз больного итальянца. Сергей шел в первой группе, они поднялись на сутки раньше нас. Высота и разреженный воздух дают о себе знать, и люди на Эвересте ведут себя непредсказуемо, а многие просто гибнут. Нам рассказывали, как парень из прошлой экспедиции беседовал со своими ботинками. А другой, уже при спуске, вдруг сел на снег и говорит: "Ребята, дальше не пойдем, я вызвал такси, оно нас заберет". То есть у людей - никакой реальности. Другому стало плохо, шерпы попытались стащить его вниз, но он начал отбиваться от них ледорубом. Так его и оставили, и он умер. Я поднялся в лагерь, залез в палатку. Кашляю, смотрю: у меня кровь. Это первый признак отека легких. Ну, думаю, приплыл, Сережа. Куда там дальше идти... Говорю шерпу, чтобы топил побольше воды. А тому самому плохо, он за маску хватается, вдыхает кислород, но для шерпов и гидов - ограниченное количество кислорода, особо не надышишься. В соседней палатке, слышно, кто-то громко стонет, человеку плохо. К тому же рядом с моей палаткой лежит мертвый японец из другой экспедиции, неподалеку - еще один старый труп. Их с горы не спускают, так как себе дороже, и они навеки остаются на склонах Эвереста, пугая новых альпинистов. Вот и мне стало страшно, когда я смотрел на свою кровь после кашля и вспоминал про эти трупы. А тут как раз подошел Саша Биченко, залез в палатку и что-то снимает. Я спрашиваю, что он там снимает. Саша говорит: "Так рядом с нами в палатке лежит труп. Ты что, не видел?" Я глянул и обомлел: действительно в углу лежит альпинист, прикрытый ковриком. Это был чех, умерший здесь еще раньше. Видно, что снаряжение у парня хорошее, и сам он очень здоровый, да не повезло. Сверху его снегом припорошило, а спина открытая, и, приглядевшись, понимаешь, что лежит мертвый человек. Я начал много пить воды, и кровь остановилась. И я решил рискнуть, подняться на вершину. В 12 часов ночи мы пошли на восхождение. Я рванул в первые ряды, но тут выяснилось, что потерялся мой шерп. Стали кричать, искать его. Абрамов говорит мне: "Сережа, у него весь твой кислород. Если он не подойдет, значит, ты остаешься". Но шерп все же пришел, мне и тут повезло. Правда, я оказался в конце группы. И все же при подъеме несколько человек удалось обойти. Вышли на гребень, но он острый, с многочисленными "жандармами", поэтому шли по крутой боковине. Нам повезло, что перед нами выпал снег, его утрамбовало между камней,

поэтому хорошо держали кошки. Перед самой вершиной - три выступа. Первый и третий проходятся хоть и тяжело, но нормально, а вот второй - это стена. Причем почти без трещин. Но поднимаются по внутренним углам, и там наверху есть небольшая полочка, и к ней установлена лестница. Но установлена не очень удобно, и когда ты вылезашь наверх, тебе приходится делать траверс по этой полочке и потом только вылезать на гребень. Это не очень удобно, да еще с кислородом. Когда вышли на третий "взлет", рядом с тропой увидели еще один старый труп. До вершины по вертикали оставалось метров сто. А когда начали непосредственно выходить на вершину, появилось солнце. От переполнивших меня эмоций я просто побежал на вершину. Но куда там! Пришлось умерить свой пыл и подняться как обычно, шаг за шагом. Вид с Эвереста открылся неописуемый. С погодой нам повезло, поэтому виден был весь мир. И только далеко внизу лежали облака. Поднялась вся наша группа, нам повезло. И особых приключений не случилось. Мы достали флаги, транспаранты, стали фотографироваться, поздравлять друг друга. Я поднял на Эверест флаг родного предприятия - Океанрыбфлота, так что нами взята самая высокая точка мира, и опускаться ниже Океанрыбфлоту уже нельзя. Уходить вниз не хотелось. Но надо было как можно быстрее спускаться. И Абрамов стал буквально прогонять нас вниз. Пришлось подчиниться, но и то мы с Александром Биченко покинули вершину последними. И благополучно спустились.

Вначале был судоводитель

По состоянию на конец 2007 года ОАО "Океанрыбфлот" имел 17 судов, из них 12 супертраулеров типа БАТМ, три транспортных рефрижератора и два буксира. Именно этот флот является сегодня основой производственной деятельности компании. Все суда находятся в рабочем состоянии, все участвуют в промысловых экспедициях, кроме, естественно, буксиров, работающих в порту. Директор по эксплуатации флота Галий Камилович Габдулин работает в Океанрыбфлоте с января 1977 года. Он прошел путь от матроса-рулевого до капитана-директора и заместителя генерального директора, так что вся производственная деятельность предприятия, все тонкости работы флота для него - открытая книга. Собственно, флот, производство - такая же открытая книга и для всех остальных специалистов управления ОАО "Океанрыбфлот", так как все они прошли в свое время морскую, промысловую школу. У многих эта школа достаточно солидная. Начальник службы безопасности мореплавания Михаил Яковлевич Смородов окончил Петропавловское мореходное училище в 1967 году, начал работать в УТРФ матросом на БМРТ "Трудовые резервы", а когда 1 апреля 1968 года образовался Океанрыбфлот, его экипаж вместе с судном перевели туда. В это время они вели промысел на Гавайях. "В то время для получения рабочего диплома штурмана надо было отработать 32 месяца матросом, - рассказывает он. - Я их отработал, и после этого - пошло. И идет по сей день..." "Есть морская поговорка, - говорит, в свою очередь, Галий Камилович Габдулин, - которая звучит так: путь на капитанский мостик лежит через галюн. То есть сначала надо пройти все матросские должности, а затем только ты становишься штурманом и далее - капитаном. Но если уж капитан состоялся, то он на все руки мастер!" "Задача капитана - организация работы всего судна, - говорит самый молодой капитан-директор Океанрыбфлота Игорь Николаевич Золотавин. - Капитану требуется организовать слаженную, эффективную работу всех специалистов судна - машинная команда, тралвахты, производство. Но в первую очередь, конечно, необходимо организовать работу штурманов, ибо штурман на корабле - центральный мозг экипажа. Штурман общается с другими судами, обменивается опытом, оценивает промысловую обстановку, одновременно анализирует работу прошлых лет, предыдущих экспедиций и принимает решение о постановке тралов. Есть определенные места скопления минтая, есть пути его миграций. Штурман обязан их знать. Но ситуация постоянно меняется. Бывало, приходишь в район, где можно ловить, а он закрыт льдом. Тогда ищешь другие места. И не просто ищешь, тычась вслепую, а опираясь на знания, опыт, на постоянный анализ ситуации. Для этого и постоянно учимся работать, перенимаем знания и опыт у бывалых рыбаков, специалистов. Недаром в настоящее время руководство Океанрыбфлота сделало ставку на молодых. У нас очень хорошо поставлена система обучения, на флоте введена должность четвертого помощника капитана, которую занимают, как правило, ребята после мореходки. На этой должности они набираются опыта, и у них есть реальная перспектива карьерного роста. Молодой штурман по мере профессионального роста постепенно поднимается до третьего помощника, до ревизора, старшего помощника и даже до капитана". Сам Игорь Николаевич Золотавин окончил Петропавловск-Камчатское высшее морское училище (сейчас это университет) в 1997 году, то есть всего-то десять лет назад, прошел все ступени роста и уже летом 2006 года был назначен капитаном-директором. На момент нашего общения с ним ему было 33 года, он был и пока остается самым молодым капитаном компании. Но если вспомнить более ранние годы Океанрыбфлота, то тогда капитанами становились в еще более раннем возрасте - в 26-30 лет, так как судов было много и профессиональный рост людей шел быстрее. Тот же Б. А. Сорокин, например, стал капитаном-директором в 29 лет. "Но останавливаться нельзя, - продолжает И. Н. Золотавин. - Надо постоянно учиться своему делу. Кстати, и наш генеральный директор Борис Аркадьевич Сорокин всегда говорит, что нельзя жить вчерашним днем, прошлыми заслугами, надо стремиться жить завтрашним, а лучше - послезавтрашним днем, заниматься самообразованием, копить опыт, работать с экипажем. Капитан должен вникать в самые мелочи работы и жизни на судне. Он должен контролировать быт - либо лично, либо через начальников служб. Конечно, есть и такие капитаны, которые знают только своих помощников, мостик и каюту. Но это однозначно - минус, потому что слаженной работы уже не будет, а залог успеха экипажа - только слаженная работа, и капитан в ней - стержень, вокруг него все крутится". Слушая И. Н. Золотавина, отмечаешь, что молодой капитан правильно понимает свою задачу и свою ответственность как перед собственным экипажем, так и перед всем предприятием. Золотавин считается успешным, перспективным капитаном. В ноябре 2007 года во время предвыборной кампании он всех удивил, выступив одним из инициаторов создания группы в поддержку президента, которая вскоре переросла во Всероссийское общественное движение. Но об этом речь впереди, а здесь этим я хочу сказать, что И. Н. Золотавин оказался, таким образом, "молодым, да ранним", вполне зрелым гражданином своей страны. Сегодня в Океанрыбфлоте, по словам директора по эксплуатации флота Г. К. Габдулина, полтора состава капитанов. То есть на каждом судне имеется капитан и еще половина от этого штата - для замены. Автору книги довелось видеть в море, за непосредственной работой только двух капитанов-директоров - Сергея Николаевича Реутова и Ивана Васильевича Бойчука. От того и от другого остались самые лучшие впечатления. Конечно, они очень разные. Реутов - живой, эксцентричный, общительный, Бойчук - спокойный, стеснительный и крайне деликатный. Я ходил с ними на промысел кальмара и не раз был свидетелем, когда оба капитана наставляли своих молодых штурманов, где и как лучше ловить это донное морское животное. Сергей Николаевич Реутов - громко, убедительно, Иван Васильевич Бойчук - спокойно, демократично, но уверенно и авторитетно. Одним словом, они разные. "Кальмаровый промысел интересный, но очень тяжелый, - говорит И. В. Бойчук. - Рыбакам известны подводные траловые "дороги" в районе Северных Курил, но, благодаря опыту и современной аппаратуре, открываются новые "дороги". Но и на старых, и на новых "дорогах" тралы цепляются, рвутся, потому что ситуация на грунте меняется из-за течений, обвалов и т. д. Бывает,

возвращаешься на известную, проторенную траловую "дорогу", где работал по чистому песку, ничего не опасаясь, и вдруг натыкаешься на сплошные камни, острые скалы. Течение здесь достигает трех узлов, поэтому тралить непросто. К тому же температурный режим воды постоянно меняется. При добыче кальмара необходимо, чтобы он вел в это время активную жизнь, которая происходит при температуре воды от 3,6 до 3,8 градуса, если ниже, он прячется в грунте. Одна из самых трудных траловых "дорог" называется Горки, легкие "дороги" - Большая Кочерга и Малая Кочерга, Подкова. Средние по сложности - Кузьмичёвка и Жемчуговка. Кстати, эти "дороги" получили свои названия в честь открывших их капитанов Кузьмичёва и Жемчугова. Примерно за рейс штурман осваивает эту рыбалку, успеваешь узнать "дороги", изучить их свойства, поведение кальмара. Вообще, стараются на кальмара посылать одних и тех же капитанов, их старших помощников и помощников по добыче, потому что в каждой рыбалке есть своя специфика". Рядом с моей каютой, расположенной на палубе бака супертраулера "Георгий Московский", находится такая же "келья" второго электромеханика Олега Прасолова. Через свою открытую дверь слышу, что к нему кто-то пришел и громко спрашивает:

- Ты черемуху знаешь?

- А кто ж ее не знает! - отвечает Олег. - Ягода такая, черная.

- Ягода? Ну ты даешь! - смеется гость. - Это же цветы! Черемуха душистая! Мы и поспорили по этому поводу. Одни говорят, что это ягода, я утверждаю, что цветы. Хожу, собираю мнения.

- Она цветет действительно красиво и сильно пахнет, но вообще-то - ягода, - наставительно объясняет Олег.

Его гость не согласен, он уже психует:

- Я смотрю, ты такой же знаток, как все. Это цветы! Причем цветет черемуха буйно, как сирень! Думал, что хотя бы ты знаешь... Меня так и подмывает встрять в разговор, потому что я-то черемуху знаю, вырос на ней в Сибири. Да, весной вся тайга кипит от ее душистых белых цветов, а в августе-сентябре в заросли черемухи лучше не лезть - не вылезешь, не будет сил покинуть их, потому что слаще ягоды черной черемухи и нет ничего. И обильней. Одно большое дерево за день не объешь! Руки, рот, язык - коричнево-красные от сока, а ты все кидаешь и кидаешь сладкие кисточки в рот - одну за другой, а то и горстями. И только успеваешь выплевывать косточки... Но я молчу и даже не делаю попытки выглянуть из каюты, чтобы увидеть спорщика, "знатока" черемухи. Я - человек посторонний на судне, как и мой сын Александр Смышляев-младший, который занимает каюту в этом же коридоре напротив меня, дверь в дверь. Мы с ним находимся здесь в качестве журналистов, и наше дело не спорить с рыбаками, а наблюдать за их трудовой жизнью, снимать, собирать материал. Пospоришь - отпугнешь от себя людей, ведь всякие люди есть. Тем более здесь, на судне, которое находится на промысле уже который месяц, и у людей накопилась моральная, да и физическая усталость. Поэтому лучше послушать, узнать, чем дело закончится. Но "знаток" черемухи, не удовлетворившись ответом, сразу ушел, наверное, за следующим мнением. А я, посидев в раздумье над темой черемухи еще пару минут, решаю навестить капитана-директора нашего траулера Ивана Васильевича Бойчука. Хотелось узнать результаты сегодняшней утренней радиосвязи с базой и транспортным рефрижератором "Меркурий", который, по слухам, уже вышел из Пусана в Петропавловск-Камчатский и мог бы забрать нас с сыном, чтобы вернуть из командировки домой. В капитанской каюте Ивана Васильевича не оказалось, поэтому поднимаюсь на ходовой мостик, где и застаю его сидящим в кресле перед приборами в окружении вахтенного помощника Михаила Костина, рулевого Константина Власенко и лебедчика Рафиля Мифтахова.

- Давай десять майна! - скороговоркой командует капитан, переводя взгляд с экрана тралового сонара на Мифтахова.

- Есть десять майна! - отвечает бородатый Мифтахов и бежит к пультам лебедок на рабочем мостике, чтобы сравнить с лебедки десять метров ваеров. Я едва успеваю славировать в сторону, и он чудом не сбивает меня с ног. В океане лишь слабая зыбь, почти не качает, поэтому мы благополучно расходимся с лебедчиком.

- Как жизнь молодая, Сан Саныч? - весело спрашивает Иван Васильевич, заметив мое появление.

Капитан свеж, бодр, улыбчив, его полноватое лицо с веселыми глазами, и несколько округлое, коренастое тело, излучают доброжелательность и гостеприимство. Он весь внимание, поэтому я, не мешкая, спрашиваю о радиоразговоре с базой.

- Не стану скрывать, информация для вас совсем не обнадеживающая, - отвечает капитан, вставая с кресла, которое тут же занимает вахтенный штурман Михаил Костин. - С "Меркурием" не очень понятно, поэтому еще с неделю придется вам пожить у нас, дожидаясь из Владивостока перегрузчиков "Прегольский" или "Тесей". Увы, но факт...

- Пятерочку смайнай! - командует тем временем Миша.

Лебедчик тут же отвечает:

- Майнаю пятерочку!

На мостике, конечно же, не до меня, люди занимаются рыбалкой, за приборами нужен глаз да глаз, грунт на траловых "дорогах" весь в камнях и провалах, хотя эта "дорога" под названием Большая Кочерга наиболее благоприятная для траления. Тем не менее я не хочу отвлекать рыбаков и выхожу на левое крыло мостика. Капитан, навалившись грудью на спинку кресла, в котором сидит штурман Миша, опять сосредоточивается на приборах. Нет на палубе трала - нет и буйства птиц вокруг судна. Лишь одиночные молчаливые глупыши² пролетают над свинцовыми, холодными водами у борта или, выставляя перед собой лапки, словно тормозя ими, садятся на воду и ловко, одним движением укладывают на спинах крылья. Иногда рядом усаживаются неизвестные мне более мелкие уточки - коричневатые, аккуратные - и тут же, слегка подпрыгнув и полурасправив острые серповидные крылья, ныряют. Сверху видно, как они плывут под водой, похожие на летучих мышей в полете из-за длинных крыльев и маленького тела, и белеют множеством воздушных пузырьков на перьях. Холодный ветер студит мне непокрытую голову. Со всех сторон обступает наш траулер серый туман, скрывающий и далекие, но в хорошую погоду видные отсюда Курилы, и небо. И только чуть-чуть прорисовывается силуэт идущего сзади, параллельно нам другого БАТМа. Это либо "Байковск", либо "Борисов", которые также ловят кальмара на Большой Кочерге. Уже одиннадцать дней мы с сыном находимся на промысловых судах Океанрыбфлота в Северо-Курильской кальмаровой экспедиции. Из Петропавловска уходили на БАТМ "Байковск", жили и работали на нем до тех пор, пока нас не перегрузили на флагман экспедиции - БАТМ "Георгий Московский". Но и здесь мы свою работу практически закончили, поэтому ожидаем оказии до Петропавловска-Камчатского или хотя бы до Северо-Курильска. Ожидаем, но оказии нет и нет. Запахнув потуже куртку, спускаюсь на ботдек³. С него хорошо видна вся промысловая палуба. Траловая вахта, пользуясь тем, что трал на грунте, латает дель второго трала, порванного вчера на Горках. Горки - "дорога" коварная, вся в острых камнях и скалах, на ней много порвано тралов, да и кутков оставлено много. Вот и "Георгий Московский" зацепил скалы нижней подборой трала, закусил бобинцы⁴ в расщелине скал, дернулся БАТМ, не успев подобрать ваера, да так, что звякнули кружки в блюдцах в кают-компани, и все поняли, что трал зацепился, порван. Когда его выбрали, то не увидели левую нитку бобинцов, а сетная часть трала походила на рваную кольчугу порубанного воина. Теперь добытчики латают дель, и

счет идет не на метры, а на многие метры. Не одна вахта понадобится, чтобы вернуть трал в строй. Но ловко снует игличка в капроновых ячеях, умело затягивают узлы руки матросов - и захочешь понять, как они это делают, да не увидишь за сноровистостью заскорузлых, натруженных матросских рук.

Похохатывает Валерий Елизарович Шестопапов:

- К этому добытчики приучены изначально. Ставить трал, поднимать, да латать дель - извечная наша работа. Ничего, ячея за ячеей, и трал будет как новенький! Правда, Димка? Дима Постников, студент-практикант, стеснительно улыбается, кивает. У него так ловко, как у Елизарыча или у других членов "трал-банды", игличка в ячеях еще не бегаёт, но - лиха беда начало, научится, тем более что желание у парня есть. Вечером в каюте Ивана Васильевича Бойчука мы говорим о кораблях, о том, что стареют они, а новых нет, не строит Россия корабли, нет в России Петра Первого. Как тут быть?

- А как быть, - говорит капитан. - Стараемся беречь те, что имеем. Швартоваться надо осторожно, чтобы не стукнуть бортом о стенку, в шторм необходимые меры принимать. Стараемся большой нагрузки на главные двигатели не давать, на лебедки. Не будет корабля - не будет ничего. Я вспоминаю свой похожий разговор с капитаном-директором БАТМ "Московская олимпиада" Сергеем Александровичем Бекасовым. Сегодня "Московская олимпиада" - одно из самых старых судов Океанрыбфлота, оно 1980 года постройки, поэтому постоянно муссируются слухи о его списании. Но Бекасов судно жалеет. И любит, заступается за него. В 1981 году пришел он четвертым помощником капитана на БАТМ "Московская олимпиада", и вот, по прошествии большого времени, он - капитан этого супертраулера. Причем жизнь так распорядилась, что на "Московской олимпиаде" он часто ходил в рейсы. "Вообще, судно очень хорошее, название красивое, а потому и судьба у него счастливая, - говорит Сергей Александрович. - Давно замечено, что от названия судна зависит его работа, его судьба. Красивое название - красивая судьба. Недаром переименовывают суда, чтобы изменить их несчастливую судьбу. Был такой китобой знаменитый - Никон Карпенко, он очень много добыл, по сути, - уничтожил китов, и судно, названное его именем, постоянно ломалось, плохо работало. Как только переименовали его в "Министр Ишков", а это был легендарный министр, так и судьба судна изменилась, стала нормальной рабочей судьбой". В 1975 году Сергей Александрович Бекасов поступил в Мурманское высшее инженерно-морское училище имени Ленинского комсомола, окончил его и по распределению приехал на Камчатку. Попал в Океанрыбфлот на БАТМ "Московская олимпиада". И своей судьбой, как и судьбой своего корабля, он доволен. Капитан-директор БАТМ "Бакланово" Евгений Львович Садовников также говорил со мной на эту тему. "Важна для каждого судна, как и для предприятия, стабильность, - рассуждал он. - То есть когда судно работает стабильно, без рывков, загружено сырцом, оно и ходит дольше. Ходит и ходит, работает и работает. Я на "Бакланово" когда-то делал свой первый рейс капитаном, это было 11 лет назад, и вот опять на нем капитаном. Конечно, чувствую разницу, чувствую возраст судна, а оно 1981 года постройки. К тому же во время перестройки и мы, и наши "девочки", - он ласково гладит рукой переборку корабля, называя его на английский лад в женском роде, - очень сильно пострадали. Стараемся теперь привести их в надлежащий вид, но они стареют, и тут ничего не поделаешь. Наши "девочки" просто надо любить, гладить, не насиловать, только по любви договариваться и так далее. И тогда они работают, наши рабочие лошадки". Евгений Львович Садовников в 1986 году окончил Дальрыбвтуз и пришел работать в Океанрыбфлот четвертым помощником капитана. В следующий рейс уходил третьим помощником. И вообще рос быстро. Как и предыдущие мои собеседники, не жалеет о том, что связал свою судьбу с рыбацким морем. Как не жалеет об этом и капитан-директор БАТМ "XXVII съезд КПСС" Анатолий Афанасьевич Шапошник. Капитаном он стал довольно поздно, а до этого много лет ходил в море матросом, причем прошел и палубу на добыче, и завод на обработке, и рубку на руле. Недаром именно к нему посылают практикантов, потому что Шапошнику есть что сказать молодежи, начинающим штурманам, ведь он знает рыбацкую профессию до самых мелочей. Любимый БАТМ А. А. Шапошника - "XXVII съезд КПСС", на котором он работал два года вторым помощником капитана у Евгения Николаевича Кабанова, а затем год старшим помощником и теперь вот, девять лет, - капитаном. Анатолий Афанасьевич Шапошник родился в 1949 году в селе Ульяновка Донецкой области Украины. Там же окончил школу и поступил в Артемовский техникум железнодорожного транспорта. После окончания техникума в 1968 году служил в армии в ракетных войсках стратегического назначения в Забайкалье. Однажды в руки попала повесть Георгия Владимова "Три минуты молчания", в которой описывались романтические будни рыбаков Мурманской базы тралового флота. Душа зажглась мечтой стать рыбаком. Своей мечтой Анатолий заразил друзей по службе, и они написали письма почти во все рыбацкие предприятия страны. Вызовы пришли отовсюду, но солдаты выбрали Камчатку и сразу после увольнения со службы засобирались туда. Но в результате уехали только вдвоем. Устроились на работу в Океанрыбфлот. Анатолий Шапошник ушел в рейс на БМРТ "Браслав", который в этом рейсе и утонул. На долю Анатолия выпало пережить эту страшную трагедию, которая достаточно подробно описана в данной книге. Товарищу Анатолия через два года после этого досталось "утонуть" на БМРТ "XV съезд ВЛКСМ", после чего он уволился и уехал с Камчатки. Анатолий Шапошник остался, прижился здесь, пустил, что называется, корни. "Некоторые наши ребята с "Браслава" попали на БМРТ "Кулунда", ушли в Новую Зеландию и там горели, - рассказывает Анатолий Афанасьевич. - Но я уже в большие трагедии не попадал. Отработал пять лет на палубе, пять лет на руле и пять лет в заводе - 15 лет матросом. В 1978 году поступил в Петропавловске в мореходное училище, учился целых семь лет, потому что иногда приходилось пропускать сессии. Но в 1985 году все же получил диплом и сразу был направлен третьим помощником на "Мыс Курильский". Капитан Александр Александрович Чеботарёв тогда выходил в свой первый капитанский рейс. Третьим помощником я сходил, меня рекомендовали вторым, но я отказался, так как не был готов. Сделал еще рейс и тогда только пошел вторым помощником капитана. Меня рекомендовали старшим помощником, но и тут я отказался и еще рейс сделал вторым помощником. После этого четыре года работал старпомом. В 1992 году получил рекомендацию на должность капитана-директора, но и тут отказался и еще три года ходил старшим помощником. Капитаном стал в 1995 году. Принимал у Бориса Аркадьевича Сорокина БАТМ "Хотин". Он неделю сидел со мной, хотя и был уже в отпуске. Ему хотелось, чтобы я во все вник и все как следует принял. Два рейса я ходил на "Хотине", затем перешел на "Московскую олимпиаду", на ней сделал два рейса и в марте 1998 года как сел на "XXVII съезд КПСС", так с него и не слажу, лишь уходил четыре раза в отпуск". Не так много найдется людей, которым посвящены стихи. Но есть в Океанрыбфлоте свой поэт, второй штурман на транспорте "Прегольский" Игорь Андреевич Щербатых, который написал замечательное стихотворение и посвятил его А. А. Шапошнику. Впрочем, оно посвящено всем капитанам дальнего плавания, я бы даже сказал - старым капитанам дальнего плавания, потому так и называется:

Исповедь капитана дальнего плавания

Шапошнику А. А.

Я пройду босиком по морскому песку,
Окуну в море сильные руки.
Я вернулся домой, я вернулся совсем
После долгой, тяжелой разлуки.
И по улицам детства, знакомым до слез,
Прогуляюсь я, вспомнив бывшее...
Я вернулся туда, где я клятву принес,
Клятву верности братству морскому.
Здесь, швартовы отдав, курс держа на восход,
Я ушел мерить трудные мили.
И не ведал тогда, что тот дальний поход
Во всю жизнь мне окажется длинным.
Я о многом узнал в этой жизни морской,
Повидал даже то, что не снилось.
Я весь мир обошел, был обласкан судьбой,
К Нептуну попадал я в немилость.
Я тонул и горел, обнимался с волной,
Был на "ты" с океаном суровым.
Я от качки страдал, и бывало порой,
Я от страха ревел как ребенок.

2

Как подарки судьбы я причалы встречал,
Мир земной для меня был как редкость.
Я измены прощал, но удар я держал,
Опираясь на дружбу и верность.
И не думал тогда, что всему есть предел,
Что когда-то вернусь я обратно...
Я в душе молодой, но давно поседел -
Мое время ушло безвозвратно.
Снова здесь я стою, у уреза воды,
Но вернуться назад невозможно.
А волна за спиной размывает следы,
Якорь отдан - и все уже в прошлом.

"Главное в нашей флотской жизни - это капитан, - говорил генеральный директор ОАО "Океанрыбфлот" Б. А. Сорокин на торжестве, посвященном 60-летию Владимира Николаевича Щура 20 ноября 2007 года. - Какими мы их вырастим, какими мы вырастим помощников, которые станут капитанами, - это зависит от вас, от вашей службы". Владимир Николаевич Щур работает главным штурманом, заместителем начальника службы безопасности мореплавания. Да, именно на его плечах, на плечах капитанов-наставников службы безопасности мореплавания лежит ответственность за становление и воспитание капитанов Океанрыбфлота. Сам Владимир Николаевич начал работать на предприятии в 1971 году, сразу после окончания мореходного училища. Прошел путь от младшего помощника до капитана-директора и главного штурмана. Он ходил на промысел на больших морозильных траулерах "Мыс Осипова", "Иван Серeda", "Мыс Силина", "Каргополь", "Мыс Елагина", "Мыс Мальцева", других. "С 1993 года вы работаете в службе мореплавания, - говорится в приветственном адресе юбиляру. - Ваш опыт, который вы умело передаете молодым, помогает профессиональному становлению многих судоводителей. Высокий профессионализм, ответственность, инициатива позволяют вам успешно решать любые, самые сложные задачи. В коллективе Океанрыбфлота вы завоевали авторитет и уважение, коллеги знают вас как чуткого и отзывчивого человека, надежного товарища". Я разговариваю с начальником службы безопасности мореплавания Михаилом Яковлевичем Смородовым, а он, рассказывая о своей службе, о себе лично, постоянно посылает на В. Н. Щура, сидящего за соседним столом, словно ищет у него подтверждения своим словам. И то верно, ведь всю жизнь они - рядом, сначала были друзьями-капитанами, а теперь работают в одной службе: один - начальником, другой - его заместителем. замечательные, интересные и очень доброжелательные люди. "В 1967 году я окончил Петропавловскую мореходку, пришел в УТРФ, начинал матросом на БМРТ "Хинган" у знаменитого капитана Дубовицкого. С 1 апреля 1968 года работал уже в Океанрыбфлоте и в 1974 году стал капитаном на БМРТ "Каргополь", - рассказывает М. Я. Смородов. - Первый рейс был в район Японии, это был поисковый рейс. Затем в этом же рейсе пошли на Гавайи. Тогда пристипома уже исчезла, и меня послали посмотреть: вдруг она появилась. Так и продолжал ходить на разных судах, в основном это были БМРТ, более или менее задержался только на "Приамурье". Позже поработал и на БАТМах, а во время перестройки уже перешел сюда, в службу мореплавания". Затронули в разговоре мы и тему преемственности поколений. И Смородов, и Щур жаловались на отсутствие молодежи, на недостаточный престиж рыбацкого труда. До перестройки люди гордились своим званием рыбака, сейчас молодежь в рыбаки почти не идет, по пальцам пересчитать можно пришедших, нормально работающих. Здесь целый комплекс проблем: старый флот, очернение рыбацкого труда в прессе, отсутствие позитива о рыбаках на телевидении, а значит - в умах общественности, трудности у предприятий с лимитами, которые сказываются на стабильности работы и на заработке, и т. д. Да, гордость за свой рыбацкий труд, за свою профессию необходимо воспитывать в людях. Недаром Борис Аркадьевич Сорокин постоянно говорит о том, что надо возрождать регулярные рыбацкие слеты, торжественные встречи кораблей с промысла, звание "Знатный рыбак Камчатки" и т. д. Надо поднимать престиж профессии, больше о ней рассказывать, пропагандировать даже. И это правильно. И на этот путь уже встал Океанрыбфлот. Именно здесь ввели униформу, теперь командный плавсостав и управленцы должны ходить в форме и при знаках отличия. Здесь вернули звание "Ветеран Океанрыбфлота". Здесь встречают корабли, здесь ценят человека, предоставляя ему при трудоустройстве весь положенный социальный пакет. Уже и посторонние люди по-иному воспринимают Океанрыбфлот, его престиж в их глазах поднялся практически до былого престижа в советские времена, когда работой в Океанрыбфлоте по-настоящему гордились. Недаром, когда в апреле 2007 года на Камчатку прибыл председатель Правительства России Михаил Ефимович Фрадков, он

пожелал встретиться с рыбаками именно на БАТМе Океанрыбфлота, а затем провел большое совещание по всем камчатским проблемным вопросам в конференц-зале Океанрыбфлота. Для посещения премьер-министром был выбран БАТМ "XX съезд ВЛКСМ", который как раз вернулся с промысла. "Но не только наш экипаж, наше судно в Океанрыбфлоте на хорошем счету, - говорил мне капитан-директор БАТМ "XX съезд ВЛКСМ" Владимир Петрович Васильев, объясняя выбор, который пал на его судно. - И остальные экипажи работают добросовестно и делают план. Просто, по всей вероятности, роль сыграло именно то, что мы одними из первых возвращались с моря. Может быть, еще и потому, что наше судно ухоженное, экипаж старается приглядывать за внешним, техническим и санитарным состоянием корабля. Мы всегда, в любую минуту готовы к работе. И порт для нас - это не просто отстой, а также своя работа, подготовка к следующему рейсу. И мы пришли выполнять эту работу. Поэтому, честно говоря, мы были ошарашены неожиданным сообщением о том, что к нам на борт прибудет премьер-министр со многими другими официальными лицами страны и региона. Мы почувствовали огромную ответственность, потому что пароход хоть и пришел в порт в хорошем состоянии, но хотелось показать истинное лицо корабля и доказать, что он не один такой, а все суда Океанрыбфлота такие, но просто ему доверили быть в этот момент лицом предприятия. И мы тут же взялись довести все до высшего уровня. Экипаж понял меня правильно, было проведено короткое собрание, на котором я выступил и рассказал обо всем людям. Меня услышали, поняли и взялись за работу. Работали мы по двенадцать часов в сутки, навели полный порядок, все приготовили к показательному процессу обработки рыбы в заводе, так как нам сказали, что премьер-министр хотел бы на это посмотреть. К встрече Фрадкова все у нас было готово - и по чистоте, и по механической части. И сам экипаж был готов. Готовились мы ровно два дня. Думаю, председатель правительства был приятно удивлен, потому что до этого, возможно, с флотом не встречался, а тут - чисто, приятно. Думаю, выглядели мы весьма неплохо. Недаром вместо запланированных тридцати минут он пробыл у нас около двух часов. Показали мы ему весь пароход, объяснили функциональные задачи корабля, процесс добычи и обработки рыбы. Думаю, он впервые все это видел, ведь спускался в завод. Вместе с Фрадковым были другие московские гости, а также наши местные власти, губернатор был. Думаю, наши рыбацкие дела и проблемы стали им ближе, виднее, и они более предметно смогли их обсудить на совещании в кают-компании нашего судна. Борис Аркадьевич, наш генеральный директор, довел до председателя правительства все насущные проблемы рыбаков. Причем говорил он как бы от имени всех рыбаков России, потому что знает общее состояние дел в отрасли". Действительно, Михаил Фрадков при посещении Камчатки рассматривал общие проблемы рыбной отрасли, которая не имела даже отдельного управления, своего министерства, а входила под чертой в Министерство сельского хозяйства. Об этом на совещании с премьер-министром завел разговор генеральный директор акционерного общества "Океанрыбфлот" Борис Аркадьевич Сорокин. Рыбаки поддержали Сорокина и посчитали правильной, своевременной постановку этого вопроса перед одним из первых лиц государства. Тогда же зашел разговор и о строительстве нового рыболовного флота. "Я думаю, глобально, в размерах страны никто не занимается этими вопросами, - рассказывал Б. А. Сорокин о том совещании с Фрадковым. - К сожалению, находясь в Министерстве сельского хозяйства, мы не получаем никаких приоритетов в рамках национальных проектов. Например, страда началась, сельскому жителю стоимость топлива компенсируют, нам же никто ничего не компенсирует. Нам говорят, что мы частная компания. Но ведь в бюджеты всех уровней мы платим. И если говорить о размере отчислений, которые Океанрыбфлот вносит в казну области, то нам равных нет. А почему же в этом вопросе нас отделяют, отодвигают, но при этом говорят о едином сельском хозяйстве? Поэтому и приходится не благодаря, а вопреки всему выживать и даже развиваться". Этот разговор происходил на борту транспортного рефрижератора "Меркурий", который в апреле 2007 года только-только встал в строй судов Океанрыбфлота и поднял российский флаг. Рефрижератор построен в 1983 году на верфи японского города Саики. Приобретя рефрижератор большой грузоподъемности - более пяти тысяч тонн, компания "Океанрыбфлот" решает проблему транспортировки готовой рыбопродукции с места промысла в порты разгрузки. Таким образом, рыболовные траулеры не будут тратить время на перевозку, а будут заниматься только своим рыбацким делом. Иерей Камчатской православной епархии отец Василий Гончар обошел все судно, освящая его: "И пусть всякое бесовское покинет его..." Освящать корабли стало доброй традицией открытой акционерной компании "Океанрыбфлот". На освящении присутствовал генеральный директор компании Б. А. Сорокин, с которым мы позже разговаривали, устроившись в просторной каюте капитана. А затем капитан Виктор Борисович Смирнов кратко рассказал о себе:

"В 1984 году я окончил Калининградскую высшую мореходку и по направлению приехал на Камчатку. Было нас тогда шесть человек, но волею судьбы здесь остался я один. Я сразу приехал с женой, и мы так и продолжаем жить на Камчатке, в Елизово. Начинать я в Океанрыбфлоте матросом-рулевым, а теперь вот работаю капитаном. Нет таких судов на предприятии, на которых я бы не работал. Это и БМРТ, и БАТМ, это и краболов "Гефест", который я и переоборудовал когда-то в Америке, и на танкере "Океанрыбфлот" пришлось, который принимал в Южной Корее, и на транспортных рефрижераторах. Конечно, больше всего времени посвятил промысловым судам, но пришлось ходить и на транспортах. Сначала это были переоборудованные БАТМы - "Алексей Стаханов", "Багарево", "Баево", ходил на купленном позже ТР "Тесей" и вот принял большой транспорт "Меркурий". В. Б. Смирнов принял "Меркурий" только что, а занимался ремонтом судна и перегоном его на Камчатку другой капитан - Виктор Николаевич Куликов. "Пароход очень хороший, - рассказал он. - Обладает хорошими ходовыми качествами и параметрами остойчивости, и для груза на нем достаточно места. Он прошел хорошую предпродажную подготовку, на нем капитально отремонтирован главный двигатель". Практически год был уже связан с "Меркурием" Виктор Николаевич, поэтому я спросил у него о прежней судьбе парохода, была ли она счастливой, или наоборот. "Я бы не сказал, что судьба у него была уж очень счастливая, - ответил он. - Скорее, она была сложной. Он сменил несколько судовладельцев. Был под греками, ходил под флагом государства Антигуа и Барбуда⁵, под германским, панамским флагами побывал. У японцев после постройки судно получило название "Хакуси Мару", затем называлось оно "Новоскотия", и третье, нынешнее название - "Меркурий"⁶. Продолжая тему судьбы корабля, надо заметить, что не очень счастливой она была у супертраулера "XXVI съезд КПСС", который теперь носит имя "Георгий Московский". Он дважды за свою историю горел, поэтому после ремонта его переименовали, и теперь судно носит гордое имя известного камчатского рыбака, капитана дальнего плавания Георгия Афанасьевича Московского. На процедуру переименования корабля и его освящение в новой, второй жизни собралось 26 января 2006 года много неравнодушного народа, в том числе пришли практически все старые капитаны Океанрыбфлота, которые лично знали Георгия Афанасьевича Московского. Выше о нем уже неоднократно говорилось, повторю только, что умер он рано, было это в 1989-м, и еще тогда, в день его похорон, друзья и соратники задалась целью когда-нибудь назвать в честь капитана корабль - настолько Г. А. Московский был неординарной личностью, масштабным человеком. Прошло без малого 17 лет, и мечта рыбаков исполнилась: красавец БАТМ стоит у причала, и на его борту написано имя Георгия Московского. "Открыть надпись!" -

командует генеральный директор предприятия "Океанрыбфлот" Борис Аркадьевич Сорокин. И полотно медленно сползает с борта, обнажая имя корабля: "Георгий Московский". Собравшиеся люди аплодируют, гремит оркестр. "Мы рады, что нашу инициативу поддержало Госкомрыболовство, - говорит капитан БАТМ "Георгий Московский" Юрий Сергеевич Дьяков. - И вот мы видим это имя на борту. Была традиция называть промысловые корабли в честь знаменательных событий, поэтому наш БАТМ назвали в свое время "XVI съезд КПСС". Я благодарен нашему руководству, которое сделало все, чтобы воплотить в жизнь идею увековечить имя Георгия Афанасьевича в названии корабля. Вообще, он был у меня первым капитаном. Это человек громадной жизненной и профессиональной эрудиции, Учитель с большой буквы. На всем протяжении моего роста он вкладывал в меня и других частичку своей души. И сейчас частичка его души воплощается в целом корабле. Для меня это почетная, но и очень ответственная обязанность - быть капитаном этого корабля. Наш экипаж должен с честью носить это имя на борту судна. Экипаж к этому готов, и я хочу заверить, что мы вложим все силы, чтобы оправдать высокое доверие. Через два дня мы собираемся на выход в промысловую экспедицию в Охотское море. Экипаж частично обновлялся, но основной его костяк остался. Это тот цемент, который сплачивает всех вокруг себя. Меня назначили капитаном, может быть, и потому, что я хорошо знал Георгия Афанасьевича Московского. Я проработал 35 лет в Океанрыбфлоте, приехав на Камчатку в 1968 году после окончания Ленинградского мореходного училища. С 1978 года я работаю капитаном-директором, последний мой промысловый рейс был на БАТМ "Борисов", после этого я на БАТМ "Славянский" отводил тренажерное, учебное судно "Капитан Редкокаша" на продажу на металлолом. Это было в прошлом году. Теперь - "Георгий Московский". Удивительно было наблюдать радостное единодушие старых капитанов, ветеранов флота в том, что имя капитана Георгия Московского корабль получил заслуженно. "Много на Камчатке хороших капитанов, - слышалось в тостах, - но Георгий Афанасьевич Московский - именно тот человек, в честь которого давно надо было назвать судно. И вот назвали!" Протоиерей Русской православной церкви отец Ярослав Левко обошел все судно, освящая его. И опять звучало: "И пусть всякое бесовское покинет его..." По тем или иным причинам капитаны на кораблях меняются. В апреле 2007 года на борту "Георгия Московского" мы застали уже капитана-директора Виктора Матвеевича Матафонова, который вместе с экипажем и кораблем как раз вернулся из зимнего рейса. "Я в Океанрыбфлоте отработал 16 лет, - рассказывал капитан. - Увольнялся, в коммерческих компаниях работал, но вернулся в Океанрыбфлот, руководители доверили мне это прекрасное судно с таким громким, ко многому обязывающим именем. Диплом капитана дальнего плавания я получал, работая здесь, в Океанрыбфлоте, в 1989 году, когда закончил институт, теперь это КГТУ. С этим судном я давно связан, пять лет работал на нем старпомом, когда он назывался еще "XXVI съезд КПСС", и вот опять вернулся капитаном. Я лично знал Георгия Афанасьевича Московского, это был Человек, можно сказать, с большой буквы, с большой душой. Он относился к людям по справедливости. Если по-русски сказать, хороший был мужик. И как говорят нам и генеральный директор Борис Аркадьевич Сорокин, и заместитель по флоту Галий Камилович Габдулин, это имя на борту судна нельзя опускать низко, судно всегда должно быть впереди. Так что экипажу ответственно на нем работать. Но, слава богу, уже больше года БАТМ нормально работает и еще, я думаю, поработает на благо предприятия и страны". Стоит добавить, что два молодых капитана - К. Н. Огневой и О. А. Белозёров работали старшими помощниками на "Георгии Московском". Так что этот заслуженный, а теперь еще и всеми любимый, почитаемый корабль является и кузницей руководящих кадров плавсостава. Каждый капитан Океанрыбфлота, каждый старший судоводитель, конечно же, заслуживает большого, обстоятельного рассказа, а то и отдельной книги. Но здесь необходимо описать историю и современность всего предприятия, поэтому дойти до каждого специалиста, каждого работника невозможно, ибо тогда это будет бесконечный труд. Поэтому ниже дается список капитанов Океанрыбфлота, а кое-кто из них еще встретится в нашем дальнейшем повествовании.

Бекасов Сергей Александрович,
Белозёров Олег Анатольевич,
Бойчук Иван Васильевич,
Бурлак Иван Иванович,
Васильев Владимир Петрович,
Долгих Виктор Николаевич,
Дорофеев Сергей Павлович,
Дьяков Юрий Сергеевич,
Золотавин Игорь Николаевич,
Изумрудов Анатолий Иванович,
Казачук Анатолий Витальевич,
Криволапов Николай Петрович,
Кужилко Сергей Анатольевич,
Куликов Виктор Николаевич,
Кусмарцев Сергей Михайлович,
Литвинов Леонид Филиппович,
Маркович Иван Михайлович,
Матафонов Виктор Матвеевич,
Меньшов Сергей Викторович,
Мокреев Владимир Михайлович,
Наговицын Борис Николаевич,
Нестеров Виктор Анатольевич,
Нуреев Шакур Абрахманович,
Огневой Константин Николаевич,
Пожилов Валерий Николаевич,
Пономарёв Валерий Александрович,
Реутов Сергей Николаевич,
Романчук Андрей Борисович,
Садовников Евгений Львович,
Смирнов Виктор Борисович,
Шапошник Анатолий Афанасьевич,

Шахновский Виктор Феоктистович,

Шиян Виктор Аркадьевич.

"Я считаю, что у нас в Океанрыбфлоте капитаны - самого высокого профессионального уровня, - часто повторяет генеральный директор предприятия Б. А. Сорокин. И добавляет: - Но они еще и самого высокого культурного и просто человеческого уровня".

¹ Кто-то может не знать значения этой команды, такой привычной для профессионалов. Согласно толковым словарям русского языка, майна - команда при подъеме тяжестей с помощью крана, лебедки и т. п., в значении "опускай! вниз!", вира - "поднимай вверх!". Согласно "Толковому словарю иноязычных слов" Л. П. Крысина (М., 2000), майна - от ит. *maina* - "убирай"; вира - от ит. *vigare* - "поворачивать".

² Глупыш - морская птица из семейства буревестников с размахом крыльев примерно в метр. Встречается повсеместно в Тихом океане, скапливается возле промысловых судов в многочисленных стаи.

³ Ботдек - шлюпочная палуба

⁴ Бобинцы - утяжелители для нижней части троса

⁵ Антигуа и Барбу?да (англ. *Antigua and Barbuda*) - государство на одноименных островах и острове Редонда в группе Малых Антильских островов (Карибское море).

⁶ Хакуси - яп. Полярная звезда, Новоскотия - провинция в Канаде, Меркурий - бог торговли, вестник олимпийских богов, покровитель путников.

Флот требует умелых и добрых рук

Механико-судовое обслуживание и ремонт судов - неотъемлемая часть повседневной работы Океанрыбфлота. Судоремонт и технической эксплуатации флота здесь уделяют самое серьезное внимание, выдвигая их на современный уровень. Технический директор компании Леонид Иванович Гладчук прошел в свое время все ступени роста от моториста до старшего механика, поэтому знает, что называется, каждый болтик на судне, ориентируется в рынке судоремонта, который с годами становится все сложнее и проблематичнее, тем более что флот катастрофически стареет, а обновления все нет и нет. Это фраза генерального директора Океанрыбфлота Б. А. Сорокина: "Флот требует умелых и добрых рук". А если ее продолжить, то далее он говорит: "И такие руки у нас есть, их много". Пожалуй, вторая часть фразы - ключ к данной части книги, ибо рассказ и пойдет о людях с умелыми и добрыми руками, которые сегодня трудятся в Океанрыбфлоте. Старший механик БАТМ "Байковск" Эдуард Кузьмич Фирсов ведет меня вниз, но не к машине, где мы с ним уже не раз были и где я знакомился с механиками и мотористами судна, а к опреснительной установке. Он ведет меня показать установку, а перед этим так интересно и с таким самозабвением рассказывал о ней, что я не мог не заинтересоваться. - Когда мы были в ремонте во Владивостоке, тогда руководство Океанрыбфлота и решило провести эксперимент на нашем судне, - продолжает Фирсов свой рассказ на ходу. - Мы сделали ультразвуковую установку в опреснителе. Это защищает от накипи-образования теплообменные аппараты. И далее Эдуард Кузьмич опять повторяет мне схему работы ультразвуковой установки, которая разбивает отложения накипи, и, таким образом, установка работает исправно, не забивается, и вода получается очень чистая. Причем пресной воды на судне столько, что пользуются ею вволю. Судовые опреснители производят до 1400 литров в час! Скажи об этом морякам еще лет двадцать-тридцать назад, они бы не поверили, а поверив, позавидовали бы, ведь раньше экономия воды в море была настолько жесткой, что порой и жажда мучила людей, и мылись зачастую морской водой. Эдуард Кузьмич, по всему, человек очень увлеченный. БАТМ для него - живое существо, он слушает и слышит его, замечает каждый вздох, чувствует содрогания и "кашель" двигателя и механизмов. Чуткое ухо механика ловит все. При этом вид у него не технаря, а гуманитария. И манеры интеллигента, я бы даже сказал - эстета. В один из дней он пригласил меня в каюту на чай в честь дня рождения своей жены. Живут они в Иркутске, она сейчас там, а он, переговорив с ней по телефону, поздравив, решил в компании со мной отметить дату чаем. На столе лежала большая красивая коробка шоколадных конфет "Иркутск" кондитерской фабрики "Ангара". Шикарный подарочный набор в виде красочной картонной книги-шкатулки.

- Угощайтесь, наливайте чай, - гостеприимно предлагал Эдуард Кузьмич, подвигая ко мне чашку и чайник.

Конфеты оказались необычайно вкусными, и Фирсов пообещал, что попросит жену привезти для меня такую коробку в Петропавловск.

- Когда мы вернемся из рейса, она прилетит на Камчатку, потому что у меня не будет времени слетать домой, - говорит он. - Такая уж судьба у наших жен. Я свою жену очень люблю и благодарен ей за все.

- А вы знаете о том, что наш владыко Игнатий - иркутянин, родился, вырос, учился и работал там? - спрашиваю я.

- А как же, большинство жителей Иркутска знают об этом и гордятся земляком, - отвечает Эдуард Кузьмич. - Кстати, попрошу жену, чтобы и владыке таких конфет привезла. Думаю, он рад будет, и наверняка он знает о нашей кондитерской фабрике "Ангара".

Далее Эдуард Кузьмич показывает мне фотографии жены, сделанные здесь же, в этой каюте. Она уже прилетала к нему в гости, жила с ним на судне, благо, что каюта у стармеха отдельная, двухкомнатная, со всеми удобствами. Мы еще долго пьем чай. Но о чем бы со старшим механиком ни говорил, разговор все равно вернется к механизмам, машинам, кораблю.

- Всего хлебнул пароход вместе с нашей страной, особенно в 1990-е годы, - рассказывает Фирсов. - Но со сменой руководства в Океанрыбфлоте пошла тенденция на обновление качества флота. Все БАТМы, которые сейчас в строю, прошли через капитальный ремонт. Наш "Байковск" такой ремонт проходил в 2005 году во Владивостоке. Я на нем тогда тоже старшим механиком был. Ремонт прошли настолько большой и качественный, что пароход, можно сказать, преобразился. Теперь он значительно обновленный и по корпусной части, и по механизмам. Переоборудовали и жилые помещения, находятся в которых теперь гораздо приятней. Знай только работай! Но, естественно, без надлежащего догляда, без технического обслуживания никакая машина долго не протянет. И это уже зависит от нас, технического персонала экипажа. Персоналом своим Э. К. Фирсов тоже доволен. Очень хвалит ветерана флота второго механика Николая Ильича Галкина и механика рефустановок Сергея Борисовича Рубцова. Позже судьба сведет меня в море, на промысле со старшим механиком БАТМ "Георгий Московский" Николаем Моисеевичем Нелаевым, который тоже станет рассказывать о техническом персонале судна с большой теплотой и уважением. Он назовет второго механика Юрия Ивановича Корнеева, рефмеханика Александра Яковлевича Ткачука, второго электро-механика Олега Васильевича Прасолова, других своих подчиненных, на которых держится "здоровье" корабля. Сам Николай Моисеевич Нелаев тоже человек необычный. Он увлекается закаливанием, плаванием в холодной воде и об этом может рассказывать часами.

- Я и в Беринговом море купался, и в Охотском, - говорит он. - Привязываюсь за руку к боту, и поплыл. Но больше десяти метров от бота я не отплывал, опасно. Чувствуешь, как тело начинает охлаждаться. А однажды мы пришли в Китай и встали в устье Янцзы. Кто-то из наших узнал, что Мао Цзэдун переплывал Янцзы. И я подумал: "А чем я хуже Мао Цзэдуна!" И решил попробовать. Был день, тепло, поэтому страха не было. Только наказал вахтенному помощнику поглядывать, как я там. Разделся, по штурмтрапу спустился к воде, привязался веревкой и прыгнул. Меня тут же подхватило течением и понесло. Одна рука у меня привязана, навьютяжку, и я давай грести только одной свободной рукой. Изо всех сил гребу, но с течением справиться не могу, сносит. И помощник, как назло, не смотрит с мостика, вообще никто из наших меня не видит. Кое-как я на веревке подтянулся к штурмтрапу, а до него достать не могу, высоко. И с течением бороться уже нет сил, и сырая веревка из рук выскальзывает. Меня страх взял, и понял я, что с Мао Цзэдуном мне не совладать, зря я с ним связался. И тогда я начал кричать. Но, как назло, никого нет у бортов, никто меня не слышит. Не знаю, откуда сила взялась, но подтянулся я и все-таки смог ухватиться за конец штурмтрапа. Как вылез на палубу - не помню. Упал как подкошенный прямо у борта, и силы меня совсем оставили. Кое-как пришел в себя. Вот такой оказалась река Янцзы... И до сих пор я думаю: как же справился с таким мощным течением и с такой шириной реки Великий Мао? Видимо, на то он и Великий... Николай Моисеевич Нелаев пришел в Океанрыбфлот в 1980 году с военно-морского флота, где работал (не служил) механиком на вспомогательных судах. В 1972 году он окончил Ломоносовское мореходное училище ВМФ и по направлению приехал на Камчатку. Отработал на военном флоте восемь лет и подался в рыбаки. С тех пор и работает в Океанрыбфлоте, доволен и работой, и компанией, серьезным подходом в ней к специалистам. Виктор Павлович Селезнёв много лет, начиная с 1968 года, проработал в Океанрыбфлоте механиком, затем стармехом. Был и механиком-наставником. Сейчас он на пенсии, а встретились мы случайно на краболове "Шурвинд", который, проходя мимо, забрал нас с сыном с БАТМ "Георгий Московский" и привез из района Курильских островов в Петропавловск. На нем временно работал старшим механиком В. П. Селезнёв. Он тоже отмечал серьезный подход к специалистам в Океанрыбфлоте. "Единственная компания, где до сих пор регулярно проводят аттестацию специалистов, это Океанрыбфлот, - говорил он. - Нигде этого уже нет, а там это является неуклонным законом. И правильно делают, потому что человек забывает теорию, забывает нормативные документы и т. д. И аттестация заставляет его все это вспомнить или узнать". Начальник инженерно-технической службы ОАО "Океанрыбфлот" Виктор Юрьевич Бородин рассказывает о ремонтах судов, упокая при этом на то, что лучше бы, конечно, ремонты делать здесь, на Камчатке, потому что весь процесс на глазах, под контролем, но пока это не получается. "Если нужен ремонт с докованием, то мы отправляем суда во Владивосток, - говорит он. - Здесь суда переставляют в ремонт. Запланировано 90 суток, получается 110, потому что людей не хватает. Но делают хорошо. Здесь мы ремонтировали БАТМ "XXVII съезд КПСС" и БАТМ "Владимир Бабич", и оба судна работают и работают, мы их практически не видим. А во Владивостоке хуже, но там свои преимущества. Там можно сразу два парохода в ремонт ставить, а на Камчатке это не получается. На Камчатке - я имею в виду СРВ. На СРВ ремонтируются суда "Акроса", поэтому нам хоть как приходится уходить во Владивосток. Не хватает ремонтных мощностей на Камчатке". В инженерно-технической службе работают 17 человек. Когда я дописывал эту книгу, в управленческой структуре Океанрыбфлота произошли некоторые изменения. Технический директор Л. И. Гладчук возглавил судоремонт, а его место технического директора занял бывший его помощник по судоремонту и технической эксплуатации флота Владислав Николаевич Гусев. Поэтому с Леонидом Ивановичем Гладчуком мы уже и говорили только о судоремонте. "Если вспомнить в хронологическом порядке, то в 2002 году Океанрыбфлот потратил 90 миллионов на судоремонт, в 2003 году - уже 190 миллионов, - рассказывал он, - потому что суда к тому времени дошли до края, их все надо было восстанавливать. И нам удалось буквально омолодить флот. Теперь мы выделили судоремонт в самостоятельное направление, так как оно, увы, самое слабое, но самое нужное. Ведь до сих пор в нем много непонятного: где, как и что мы будем делать, что ожидать от судоремонта и от судостроения. Да, в стране заговорили о судостроении, и это здорово, но мы пока его не потянем, потому что, повторяю, в нем много непонятного: и с проектами, и с заводами, и с деньгами на строительство, с системой кредитования и т. д. Я хорошо знаю нынешнее состояние бывших больших судостроительных заводов, оно плачевное. Возьмите Николаевский завод, на котором строились наши БАТМы. Раньше на проходной в завод стояли пятнадцать турникетов, через которые едва успевал проходить целый поток рабочих. Сейчас - пустота и тишина. И так - на всех заводах. Поэтому нам ничего не остается, как продолжать ремонтировать свой состарившийся флот. Ремонтировать и держаться до лучших времен. И бороться за судостроение". Ремонтировать, держаться и бороться. Под словом "держаться" Леонид Иванович имеет в виду еще и грамотное обслуживание судов техническим персоналом. И дай бог, чтобы этот персонал продолжал оставаться грамотным, умелым, добросовестным и ответственным.

Итог работы - готовая продукция

За 40 лет своего существования Океанрыбфлот прочно утвердился в качестве ведущего поставщика рыбопродукции как на внутреннем рынке Российской Федерации, так и за рубежом. Большие морозильные траулеры типа БАТМ представляют собой плавучие производственные комплексы, оснащенные современным навигационным, промысловым и технологическим оборудованием, изготовленным ведущими компаниями Германии, Японии, США и других стран мира. Ежегодно через рыбоперерабатывающие заводы судов проходит более 100 тысяч тонн сырца, или около 10 процентов всей рыбы и морепродуктов, добываемых вообще на Камчатке. Океанрыбфлот выпускает около 50 наименований готовой продукции в ассортименте. Главный ассортимент составляют:

- мороженые неразделанные: нерка, кета, горбуша, голец, минтай, навага, сельдь, окунь, палтус, терпуг, мойва;
- мороженые разделанные: лосось (нерка, кета, горбуша), минтай безголовый, камбала потрошенная безголовая, навага безголовая, окунь потрошенный безголовый, палтус потрошенный безголовый, треска потрошенная безголовая;
- филе минтая без кости;
- филе минтая с костью;
- филе минтая интерлид;
- кальмар неразделанный;
- кальмар-тушка;
- кальмар - щупальца мороженые;
- икра лососевая соленая баночная;
- икра лососевая соленая бочковая;
- икра минтая ястычная мороженая;
- икра лососевая ястычная мороженая;

- консервы "Печень минтая натуральная";
- мука рыбная кормовая;
- жир ветеринарный.

Основное количество рыбы и морепродуктов добывается в богатых сырьевыми ресурсами и экологически чистых Охотском и Беринговом морях. Это, а также современная технология служат гарантией высокого качества продукции Океанрыбфлота, ее рыночной приемлемости и конкурентоспособности. Ярким свидетельством этого является тот факт, что ОАО "Океанрыбфлот" входит в число крупнейших предприятий России. А за высокую технологию и качество продукции компания постоянно получает престижные международные награды, о которых уже говорилось в начале этой главы. Высокие производственные показатели ОАО "Океанрыбфлот" позволяют ему входить еще и в число ведущих предприятий Российской Федерации, которым присвоен статус "Лидер российской экономики". - Главный принцип Океанрыбфлота - делать из того сырья, который мы добываем из выделенных нам квот, максимальную по количеству и качеству продукцию, - говорит помощник генерального директора по производству Владимир Михайлович Сириденин. - Для этого необходима полная и качественная переработка рыбы в море. Конечно, бывает, что рынок диктует спрос на неразделанную продукцию, на тот же минтай, и тогда мы оперативно перестраиваем производство и даем то, что имеет спрос. Внешний азиатский рынок у нас отслеживает представительство компании в Корее (в Пусане). За внутренним рынком следим сами. Одна из наших основных задач - знать весь рынок, мгновенно на него реагировать. По прихотям рынка мы стараемся быстро переориентировать флот на выпуск того или иного рыбного ассортимента. Рынок диктует нам и сроки отгрузки той или иной продукции во входные порты Владивосток и Находка.

- Капризный сейчас рынок? - интересуюсь я.

- Он очень чувствительный и нестабильный, - отвечает Владимир Михайлович. - Основные внутренние рынки - Москва, центральная часть России, Екатеринбург и Новосибирск. Но они забирают только до 30 процентов нашей продукции, остальную мы продаем за рубеж. Как правило, на рыбном рынке партнеры друг друга знают. Океанрыбфлот давно и прочно зарекомендовал себя как стабильное предприятие, выпускающее высококачественную, экологически чистую продукцию. В Интернете есть наш сайт, на нем указаны адреса, мы постоянно участвуем в выставках, так что нас хорошо знают. И доверяют нам.

- Вы занимаетесь разработкой новых видов продукции? - Занимаемся. Сейчас мы поставляем на рынок мороженую печень минтая, из которой береговые предприятия делают консервы. Сами всю печень мы не в состоянии консервировать, так как консервное производство на наших судах сократилось. Это трудозатратное производство, да и места на судне требует много, поэтому в море мы стараемся в первую очередь брать сырец и доводить его до полуфабриката. А конечный продукт в больших количествах могут выпускать плавбазы с большими производственными линиями. Думаю, мы придем к тому, что будем на берегу создавать свои перерабатывающие цеха, чтобы самим доводить сырец до готовой продукции. Вся страна сейчас постепенно переходит к тому, чтобы поставлять на мировой рынок не только сырье, но и глубоко переработанную продукцию. Безусловно, затронет это и нас, тем более что количество рыбы и морепродуктов неуклонно уменьшается. Но для этого нужна четкая государственная политика, в рамках которой могли бы перестраиваться предприятия, поддерживаемые государством. И главная поддержка - гарантированные квоты хотя бы на период окупаемости новых производств, а это лет десять-пятнадцать. Иначе нет смысла строить перерабатывающие заводы, рискованно. Поэтому должна быть стабильность в выделении квот, у предприятия должна быть уверенность в завтрашнем дне, чтобы строить свою программу развития. В нашем разговоре участвовали заместитель начальника производственного отдела Океанрыбфлота Игорь Алексеевич Кибиткин и начальник производственной лаборатории Александр Константинович Бочкин. И. А. Кибиткин подробно остановился на работе своего производственного отдела:

- Производственный отдел - это важнейшее звено в системе ОАО "Океанрыбфлот", представляющий собой слаженный коллектив, состоящий из высококвалифицированных специалистов, прошедших хорошую школу работы на судах, прекрасно знающих производственные процессы не на словах, а на деле. Наш отдел выполняет роль координирующего центра всего производственного процесса - от переработки до реализации готовой продукции. В связи с этим сотрудникам отдела приходится решать множество различных вопросов, начиная с составления производственной программы для судов, исходя из наличия квот на добываемый сырец, определенных предприятию. Для этого специалисты отдела производят соответствующие расчеты, опираясь на знания оперативно-технологических документов и требований современного рынка. Работа в условиях свободного рынка, высокой конкуренции требует изучения мирового спроса и предложений в области производства рыбной продукции только высокого качества, то есть только первых сортов и лучших групп. При этом необходимо оптимальное соотношение цены и качества продукции. Реализовать данную программу возможно только с учетом выполнения массы других задач и планов, таких, как:

- кадровый вопрос, то есть подбор, обучение и расстановка по судам технологического командного состава - мастеров, заведующих производством;
- обеспечение судов нормативно-технической документацией: ГОСТ, ТУ, ОСТ, нормы;
- расчет по судам и обеспечение под выполняемую программу всем материально-техническим снабжением, тарными материалами;
- подготовка, контроль, заявления на предмет готовности судов к выпуску и поставке своей рыбопродукции на экспорт в страны Европейского содружества и Азиатско-Тихоокеанского региона. И еще множество других задач, поставленных руководством компании, решает наш производственный отдел. Полностью на отдел возложена обязанность по реализации готовой продукции. Необходимо постоянно отслеживать рынок сбыта, его потребности, колебания цен на рыбопродукцию. Отдел по необходимости фрахтует суда транспортного флота для своевременной поставки рыбопродукции на рынок. Работа считается законченной, когда покупатель покупает продукцию, а Океанрыбфлот получает деньги. Разговаривая с руководителями технологической службы предприятия, я вспоминал свое пребывание на супертраулерах в море. Санитарно-гигиеническое состояние в заводах таково, что туда можно идти в тапочках. И нет удушающего, застаревшего запаха рыбы, отходов. Все это сегодня практически изжито, осталось в прошлом. Я даже пошутил в разговоре, приведя известную притчу: у хорошего чукчи от оленя остается только след на снегу. Владимир Михайлович Сириденин тут же подхватил мою мысль, добавил:

- И у нас рыба перерабатывается полностью, на сто процентов. И еще: если раньше только в Новой Зеландии мы могли доводить свои суда до нормального санитарного состояния, потому что там были соответствующие приспособления, пескоструйные машины, то теперь сами это делаем здесь, в Петропавловске. И ведь сейчас у нас в заводе делается обшивка, подволок, как в операционном цеху. Там светло и тепло, людям комфортно работать. Это идет от изменившегося отношения руководства к нашему

производству, его требовательности и к составу судов, и к рядовым. К его требованию по обновлению парка технологического оборудования. Теперь у нас на всех судах стоят либо германские рыбоборозделочные машины "Баадер", либо современные отечественные НЗ-ИРФ-2. Они стоят в совокупности с сортировочными машинами. Выловленный сырец, поступающий на завод на сортировочную машину, сразу делится на три градации по размерному ряду. Отсюда и дальнейшее качество переработки рыбы.

- Раньше мы мечтали о хороших морозильных аппаратах, а сегодня их имеем, - добавляет начальник лаборатории Александр Константинович Бочкин. - Это скороморозильные контактные аппараты. Для заморозки такой продукции, как икра, молоки, печень, необходимы именно такие аппараты, и они уже установлены абсолютно на всех судах.

- Вы пробовали консервы "Печень минтая натуральная", выпущенные Океанрыбфлотом? - неожиданно спрашивает у меня В. М. Сириденин.

Я копаюсь в памяти и отвечаю, что не только не пробовал, но и в руках такой баночки сроду не держал.

- И немудрено! - смеется Владимир Михайлович. - Это дефицит страшный, потому что спрос на нее очень большой. Эти баночки ходят в России, как реликвия. Ее достают из-под полы, чтобы привезти, подарить близким. Это очень ценный, вкусный продукт. И наша лососевая икра очень ценится. Вот этими, как минимум двумя видами своей продукции уже мы диктуем рынку! Покупатели нашу икру даже не проверяют. Они говорят: "Это же икра Океанрыбфлота!" И этим все сказано! В 1980 году Владимир Михайлович Сириденин окончил Астраханский рыбвтуз и по направлению приехал на Камчатку. Его направили работать в Океанрыбфлот, где он и трудится до сего дня. Работал на промысловых судах консервным мастером, сменным мастером, заведующим производством. В 1983 году был переведен инженером в отдел обработки, но через год опять пошел в море. Снова работал заведующим производством, пока В. В. Топчий не позвал назад, в управление, на этот раз главным технологом Океанрыбфлота. Это был 1987 год. С тех пор так и работал В. М. Сириденин главным технологом предприятия, лишь в 2005 году его должность назвали "помощник генерального директора", но функции в принципе остались прежними. Собственно, работа на флоте не миновала ни одного нынешнего специалиста производственного отдела, в том числе И. А. Кибиткина и А. К. Бочкина. Это позволяет им на равных общаться с судовыми технологами. В производственной лаборатории Океанрыбфлота работают вместе с начальником А. К. Бочкиным еще два специалиста - инженер-химик и инженер-бактериолог.

- Главная задача лаборатории - качество продукции, - говорит А. К. Бочкин. - Это качество мы отслеживаем с момента поднятия трала с сырцом на борт судна и до отгрузки готовой продукции покупателю. На промысловых судах внедрена система контроля качества ХАСП¹. Это связано с поставкой нашей продукции на экспорт. В 2003 году мы все свои суда подготовили на соответствие требованиям регламентов Европейского союза. Отправили пакет документов и получили все так называемые номера, разрешающие отправлять нашу рыбопродукцию в страны ЕС без задержки на таможнях. На Камчатке есть филиал ФГУ "Нацрыбкачество"² - уполномоченного органа, имеющего право выдавать сертификаты здоровья на рыбопродукцию, идущую на экспорт в ЭС. В данный момент в Европу мы отправляем филе минтая, поэтому оформляем на эту продукцию санитарные сертификаты в "Нацрыбкачество". Сегодня все наши суда имеют свои лаборатории, которые лицензированы. Они укомплектованы инженерами-химиками, которые ведут контроль качества производства продукции и всю необходимую документацию. В документации отражен весь технологический процесс и контроль его с момента поднятия трала и до отгрузки продукции на транспортные суда. Особое внимание уделяется санитарному состоянию заводов, поэтому раз в десять дней проводится санитарный день, с оборудования берутся смывы. Все наши химики имеют специальное образование и дополнительно проходят курсы повышения квалификации при Камчатском медицинском училище.

- Критической ситуации с кадрами технологической службы мы не испытываем, - дополняет В. М. Сириденин, - но есть одна общая для всей страны проблема: нехватка молодых специалистов, кадры стареют, а молодые на производство идут неохотно, норовят найти себя в более легких сферах деятельности. Но мы не будем сейчас горевать по этому поводу. Вся данная книга, все ее повествование наглядно показывает, что в Океанрыбфлоте шаг за шагом делается все, чтобы не только привлечь к себе специалистов, но и оставить их у себя работать, заинтересовать. Думается, уже недалеко то время, когда молодые люди, особенно выпускники учебных заведений, в очередь начнут вставать, чтобы попасть в Океанрыбфлот. Так уже было в 1970-е и 1980-е годы. Так еще будет!

¹ ХАСП - международная система качества. В странах ЕС наличие системы "ХАСП" является общеобязательным, тогда как в России это происходит на добровольной основе. Однако, по мнению европейских экспертов, российские предприятия, которые не видят необходимости внедрения этого стандарта, стоят за околицей европейского рынка.

² Федеральное государственное учреждение "Национальный центр качества и безопасности рыбной продукции", сокращенное наименование - ФГУ "Нацрыбкачество" (National Center of Quality and Safety of Fishery Products, или National Fish Quality). Целями деятельности являются реализация государственной политики в области обеспечения безопасности рыбной продукции, оказание деловых услуг.

Ради уверенности в завтрашнем дне

Иногда слышишь: зачем успешные бизнесмены, предприниматели идут в политику, участвуют в выборах? А ответ прост: они хотят быть уверенными в завтрашнем дне, хотят либо изменить "правила игры", которые губят их бизнес, не дают ему развиваться, либо оставить правила стабильными, если они не мешают бизнесу, чтобы они не изменились в худшую сторону. Сейчас Россия переживает определенный подъем, который, конечно же, положительно сказывается и на бизнесе, на промышленности, на бюджетной сфере. Это сегодня. А что будет завтра? Поэтому и продолжает бизнес идти в политику, чтобы как минимум сохранить завоевания времени, а как максимум - двинуться вперед. Он идет в политику ради уверенности в завтрашнем дне. Бизнес должен планироваться, а плану нужна стабильность, нужны гарантии. Кто даст нам гарантии, если не мы сами! Мы много говорили об этом с генеральным директором ОАО "Океанрыбфлот" Борисом Аркадьевичем Сорокиным еще задолго до начала предвыборной кампании в России и на Камчатке. 2 декабря 2007 года в России выбирали депутатов Государственной думы, а на Камчатке - еще и депутатов первого созыва Законодательного собрания Камчатского края, а также районных Советов и городских Дум. Это были очень важные и крайне ответственные для бизнеса выборы. Тем более что исполнительная власть в лице президента В. В. Путина давно повернулась лицом к нормальной, понимаемой всеми экономике. Но как поведут себя новые законодатели? Потому и пошли на выборы практически все знаковые фигуры бизнеса Камчатки, в том числе руководители ОАО "Океанрыбфлот", чтобы политику президента Путина сохранить. "Основа сильной экономики России - сильные предприятия, - считает Б. А. Сорокин. - Только они могут существенно пополнять бюджет, участвовать в

реализации социально-экономических программ, выступать спонсорами и меценатами. Но они, в свою очередь, вправе ждать от государства понимания и поддержки своей инициативы. Неслучайно поэтому наш коллектив принял самое активное участие в объединительном процессе Камчатки и Корякии, в создании единого Камчатского края, связывая с ним свою дальнейшую судьбу. Надо заметить, что позитивные изменения после прихода новой исполнительной власти в Камчатском крае происходят. Совершенно по-иному, в отличие от предыдущих лет, сложилась лососевая путина на побережьях Камчатки. В местный закон о рыболовстве был внесен пункт, позволяющий при полной загрузке береговых перерабатывающих мощностей задействовать камчатский перерабатывающий флот и только потом приглашать сахалинцев и приморцев. Благодаря этому общими усилиями камчатцы сработали на своем техническом максимуме. Такое положение - не новое изобретение, сахалинцы давно так работают. Но применение его на Камчатке пришлось не по вкусу приходящим к нам на приемку рыбы судам из других регионов. Они возмущаются, но по какому праву? По моему мнению, мнению рыбака, отдавшего большой отрезок жизни морю, камчатцы здесь должны иметь преимущество - ведь это наш шельф. Еще один пример - быстрота, с которой была оформлена добавка квот на озерновскую нерку. Было добавлено 6 тысяч тонн - перешагнули даже то количество (2,8 тысячи тонн), которое давала вначале наука. И добился этого губернатор Алексей Алексеевич Кузьмицкий в течение недели, убедившись в заполнении нерестилищ. Лососевая путина этого года - пример эффективного использования водных биоресурсов. Власть не занималась говорильней, а организовала работу предприятий рыбной отрасли так, что были загружены береговые предприятия и суда, способные переработать рыбу в море. Начата ревизия и того, что раньше называлось "береговой рыбоперерабатывающей базой". Очень много береговых построек с трудом тянули на маленький рыбоперерабатывающий цех, а называли себя заводами. Чтобы получить эффективную отдачу от рыбной отрасли, рыбопромышленникам необходимо добиться взаимопонимания с властью. Предыдущей властью они были разобщены - крупные предприятия противопоставлялись мелким: дескать, рыбные "магнаты" давят всех остальных, и разве будет справедливым, если им достанется много квот. И это говорили представители власти! Вот и наплодили 200 с лишним мелких предприятий. И еще предстоит разобраться, что же дала такая практика для Камчатки. Нужна реальная сила, которая бы консолидировала рыбаков. На полуострове же, в отличие от тех же сахалинцев, где эффективно действует одна ассоциация рыбопромышленников, куча ассоциаций, половина из которых - политический пиар. Если рыбная отрасль в лице крупных предприятий будет понимаема властью, то все получится". В январе 2007 года начальник Дальневосточного регионального пограничного управления ФСБ России генерал-лейтенант Валерий Путов¹ собирал в Хабаровске совещание руководителей крупнейших рыбодобывающих предприятий региона. И там Б. А. Сорокин отстаивал свою позицию: рыбаки сильны, когда они в одном строю, когда работают по одинаковым для всех и понятным всем правилам, когда государство слышит рыбаков и помогает им. Рыбаки живут надеждой на новые перспективы, связанные с созданием Камчатского края. Надеждой на те перемены, которые происходят в рыбной отрасли: на заседании Президиума Госсовета Российской Федерации в Астрахани губернатор А. А. Кузьмицкий внес конкретные предложения, в которых кровно заинтересованы камчатские рыбаки, воссоздано Госкомрыболовство, призванное стать настоящим штабом отрасли. И нелишне будет заметить, что и Океанрыбфлот внес во все это свою лепту. Его предложения рассматривались и в Администрации Президента России, и в Правительстве Российской Федерации, и в Минсельхозе, когда рыбная отрасль еще была там. Конечно, Михаилу Фрадкову теперь вряд ли пригодится все услышанное на борту БАТМ "XX съезд ВЛКСМ" Океанрыбфлота в апреле 2007 года, но то, что тот, получивший большой резонанс, разговор высветил многие насущные рыбацкие проблемы, за решение которых взялось теперь государство, это факт. И поднял тот разговор именно Борис Аркадьевич Сорокин. Камчатке нельзя было не встать рядом с Президентом России В. В. Путиным, не пойти за ним, потому что именно в 2007 году он дал полуострову огромный шанс подняться и начинать развиваться. В конце сентября 2007 года на Камчатку поступили знаменитые теперь уже поручения президента по социально-экономическому укреплению и дальнейшему развитию края. Это были поручения уже новому правительству России, администрации края и отдельным министерствам. В них содержалось 15 важных пунктов. За каждым пунктом - чаяния и надежды камчатцев, о реализации которых говорилось давно, да у власти все руки до этого не доходили. И вот Владимир Владимирович сделал Камчатке подарок. Всем присутствующим 27 сентября 2007 года на совещании в краевой администрации понравилось, что губернатор Алексей Кузьмицкий не сюсюкался со своими чиновниками, а говорил прямо и жестко. Он не просил, он приказывал. И они были похожи на солдатиков, вскакивающих по стойке "смирно" и отвечающих "громко и внятно, глядя в глаза командиру". "Может быть, я мягко с кем-то поступаю, но по этим перечням спрос будет, - заявил тогда губернатор. - Кто сорвет, с завтрашнего дня работать здесь не будет. Мы все должны сделать для того, чтобы эти перечни поручений были выполнены, - добавил А. А. Кузьмицкий. - Такого никогда не было здесь. Я буду поступать жестко, поверьте, и на меня тогда не обижайтесь". Кроме перечня президентских поручений Камчатка получила протокол совещания у нового председателя Правительства Российской Федерации Виктора Зубкова, на котором также присутствовал губернатор края Алексей Кузьмицкий. Таким образом, Камчатка действительно получила уникальный шанс для своего будущего. "Если вернуться немного назад, то на самом деле большая работа была проделана для того, чтобы подготовить это совещание, провести, - сказал Алексей Кузьмицкий, рассказывая чиновникам и приглашенным о том, как проходила работа над окончательным текстом президентских поручений. - Такие совещания по социально-экономическому развитию региона не всегда и не везде проводились и будут проводиться президентом на территории субъекта. Я считаю, что это знаковое событие для Камчатского края в целом. В последнее время федеральный центр вообще обратил пристальное внимание на Дальний Восток, и нам за короткое время после объединения удалось обратить пристальное внимание и на проблемы Камчатского края. Это заслуга всех нас, всех жителей края в первую очередь. И я скажу, что большая работа проводилась по подготовке этого совещания в Вилючинске, чтобы оно все-таки состоялось. Его планировалось провести немного ранее, потом его отложили, и стопроцентной уверенности не было, что президент в Камчатский край, в один субъект прилетит. Но оно все-таки состоялось, и на нашем сайте даже размещена радиоверсия совещания, многие его слышали. Слышали, как достаточно жестко оно было проведено. Президент всем сказал, что проблемы не решались, поручения не исполнялись, и правительство, от которого зависело исполнение поставленных задач, скажем так, не с особым рвением подходило к этому". Конечно, многим камчатцам очень хотелось тогда думать, что отставка правительства, лично Фрадкова, Яковлева и Грефа была во многом спровоцирована и камчатским совещанием президента. По заслугам, господа! Не думайте о Камчатке свысока! Зачитывая перечень президентских поручений по Камчатке, губернатор края Алексей Кузьмицкий пояснил, что многое "осталось за кадром", поэтому он относительно подробно останавливался на каждом пункте перечня². Многие пункты были крайне важны для рыбаков, начиная с общих, которые касаются всей Камчатки:

¹1. Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Разработать план комплексного развития производительных сил, транспорта, энергетики, социальной и туристической инфраструктуры Камчатского края. Ответственный: Зубков В. А. Срок - 15 декабря 2007 г.

а) Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Разработать план действий по развитию транспортной инфраструктуры Камчатского края, имея в виду обеспечение транспортного сообщения с другими регионами России, организацию регулярных маршрутов каботажных морских судов между населенными пунктами Камчатского края и Сахалинской области, развитие сети автомобильных дорог общего пользования, внутренних и местных авиалиний, обновление парка воздушных судов. Ответственный: Зубков В. А. Срок - 15 декабря 2007 г.

б) Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Принять решение о передаче аэродромного комплекса аэропорта г. Елизово, включая взлетно-посадочные полосы аэродрома совместного базирования "Елизово" в хозяйственное ведение федерального государственного унитарного предприятия "Петропавловск-Камчатское авиационное предприятие", слиянии федеральных государственных унитарных предприятий "Петропавловск-Камчатское авиационное предприятие" и "Корякское авиационное предприятие", рассмотреть возможность организации международного транспортного авиационного узла на базе аэропорта г. Елизово. Ответственный: Зубков В. А. Срок - 1 ноября 2007 г.

в) Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Определить исполнителя по строительству газопровода Соболево - Петропавловск-Камчатский в рамках реализации проекта "Газоснабжение Камчатской области. Первая очередь газоснабжение г. Петропавловска-Камчатского", обеспечить завершение строительства и начало эксплуатации газопровода в 2010 году, а также принять дополнительные меры по газификации Камчатского края. Ответственный: Зубков В. А. Срок - 1 октября 2007 г.

г) Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Разработать программу строительства жилья для военнослужащих на территориях Камчатского и Приморского краев, предусмотрев выделение средств на ее реализацию из федерального бюджета на 2008 год и последующие годы. Ответственный: Зубков В. А. Срок - 15 октября 2007 г.

д) Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Рассмотреть вопрос о принятии федеральной целевой программы "Повышение устойчивости жилых домов, основных объектов и систем жизнеобеспечения Российской Федерации (2009-2013 годы)". Ответственный: Зубков В. А. Срок - 31 марта 2008 г.

е) Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Решить вопрос о выделении дополнительных средств из федерального бюджета на 2008 год и последующие годы для решения проблемы сейсмоукрепления жилых домов и объектов социальной инфраструктуры в Камчатском крае. Ответственный: Зубков В. А. Срок - 1 декабря 2007 г.

ж) Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Внести изменения в федеральную целевую программу "Государственная граница Российской Федерации (2003-2010 годы)" в целях обеспечения строительства необходимых объектов пограничной инфраструктуры, обустройства и увеличения пропускной способности пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации. Ответственный: Зубков В. А. Срок - 1 февраля 2008 г.

з) Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Разработать совместно с открытым акционерным обществом РАО "ЕЭС России" и утвердить инвестиционные проекты по развитию энергетики Камчатского края. Ответственный: Зубков В. А. Срок - 1 ноября 2007 г.

и) Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Разработать комплекс мер, предусматривающих существенное снижение тарифов на электрическую и тепловую энергию в Камчатском крае, оказать в 2007 году бюджетам Камчатской области и Корякского автономного округа, а в последующие годы бюджету Камчатского края финансовую помощь с целевым направлением средств на существенное снижение тарифов на электрическую и тепловую энергию.

Ответственный: Зубков В. А. Срок - 1 декабря 2007 г.

к) Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Разработать комплекс мер, направленных на сохранение водных биологических ресурсов в прилегающих к Камчатскому краю районах промысла при разработке нефтяных месторождений на континентальном шельфе Российской Федерации. Ответственный: Зубков В. А. Срок - 1 марта 2008 г.

л) Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Обеспечить развитие на территории Камчатского края наземной инфраструктуры связи, предусмотрев выделение требуемого ресурса спутниковой емкости и необходимых финансовых средств на его оплату из федерального бюджета. Ответственный: Зубков В. А. Срок - 1 июля 2008 г.

м) Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Рассмотреть вопрос о снижении тарифов на морские, железнодорожные и авиационные перевозки для российских юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, производящих продукцию из водных биологических ресурсов, при ее транспортировке с территории Дальневосточного федерального округа на остальную территорию Российской Федерации. Ответственный: Зубков В. А. Срок - 1 декабря 2007 г.

н) Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Принять меры по реконструкции в 2008-2010 годах инфраструктуры лыжного и горнолыжного комплексов Камчатского края. Ответственный: Зубков В. А. Срок - 1 марта 2008 г.

2. Правительству Российской Федерации с участием администрации Камчатского края:

Рекомендовать администрации Камчатского края с участием Министерства финансов Российской Федерации осуществить инвентаризацию расходных обязательств Камчатского края и обеспечить формирование проекта бюджета края на 2008 год с учетом выполнения расходных обязательств в полном объеме. Ответственные: Кузьмицкий А. А., Кудрин А. Л."

"Когда совещание было закончено, мы долго и упорно работали над текстом этих поручений, который был подписан президентом, - пояснил на своем аппаратном совещании губернатор Алексей Кузьмицкий. - Выверяли каждое слово, практически почти каждую запятую. Как звучит это слово, что оно значит, что оно несет за собой? Потому что порой бывает, переставь местами одни и те же слова, и совершенно меняется смысл. Поэтому, когда засыпали камчатские жители, Москва

просыпалась, и мы работали. Почему и прошел достаточно длительный срок с момента проведения совещания и датой подписания перечня поручений: совещание - 5 сентября, а подписан перечень 22 сентября. Зато отстояли мы очень много позиций. Текст, который был подготовлен правительством, звучал расплывчато, не очень конкретно, и правительство оставляло за собой право просто рассмотреть тот или иной вопрос - очень расплывчато". Губернатор был прав: тяжело было подготовить совещание, еще более тяжело достался текст поручений, когда камчатцы боролись за каждую запятую, и теперь было бы просто преступно не воплотить эти бумажные пункты в жизнь. И начинаешь понимать угрозы губернатора уволить того или иного чиновника, который отнесется к этому делу "как всегда". После таких "угроз" невольно верилось в то, что поручения Путина на этот раз будут выполнены. Да, простым людям в это хотелось бы верить, а людям, обремененным ответственностью за судьбу своих предприятий, за судьбу Камчатки, в это не просто хотелось верить, а хотелось участвовать в процессе реализации, чтобы - наверняка! Именно поэтому на выборы 2007 года Океанрыбфлот пошел под флагом "Единой России". И не ошибся, так как уже 1 октября предвыборный список партии возглавил Президент России Владимир Владимирович Путин. На том же VIII съезде партии "Единая Россия" вступил в эту партию и губернатор Камчатского края А. А. Кузьмицкий, а вскоре возглавил региональный список "Единой России" кандидатов в депутаты Государственной думы. За ним по списку шли Ирина Яровая и градоначальник Петропавловска-Камчатского Владислав Скворцов. Список "Единой России" в Законодательное собрание Камчатского края возглавили секретарь политсовета Камчатского регионального отделения партии "Единая Россия" Б. А. Невзоров, ректор Камчатского государственного университета М. В. Сущёва и генеральный директор ОАО "Океанрыбфлот" Б. А. Сорокин. Свое лидерство в списке А. А. Кузьмицкий объяснил так: "Для реализации всех задуманных проектов потребует участие "Единой России". Ведь сегодня в камчатских рядах партии собрались самые активные, профессиональные и неравнодушные люди".

Команда "Единой России" на выборы в Камчатское краевое законодательное собрание состояла из 54 кандидатов, плюс по одномандатным округам было выдвинуто еще 23 единоросса. Трое, возглавившие список, - Б. А. Невзоров, М. В. Сущёва и Б. А. Сорокин - объяснились с камчатцами следующим образом:

"Это высокая ответственность, которую мы в полной мере осознаем. Мы представляем ведущую отрасль Камчатки - рыбную, науку и образование, муниципальное строительство и государственное управление. Вместе с вами мы живем на камчатской земле, активно работаем, воспитываем детей, растим внуков. И нам небезразлично будущее нашего общего дома - Камчатского края. Мы понимаем, что камчатцы, как и все россияне, достойны лучшей жизни. Пришло время осознать себя единым народом великой страны и понять: именно в единстве - наш успех!". Конкретно Борис Аркадьевич Сорокин объяснил свое участие в предвыборной кампании так:

"Лично для меня как руководителя предприятия, за которым стоят тысячи рыбаков, важен не депутатский мандат сам по себе, а возможность участвовать в решении важнейших социально-экономических задач. Очень многое будет зависеть от качественного состава депутатского корпуса. Не буду заострять внимание на личных достоинствах народных избранников: профессионализм, убежденность, честность - все это само собой разумеется. Важно, чтобы с первых дней они включились в напряженную работу по формированию законодательной базы Камчатского края, выработку Устава Камчатского края, решение важнейших социально-экономических задач. Искренне надеюсь, что тупиковое противостояние законодательной и исполнительной власти, а также взаимные баталии депутатов ушли далеко в прошлое. У нас просто нет времени, чтобы всем этим заниматься. В повестке дня стоят вопросы, от решения которых зависит будущее региона. И только в спарке, в едином тяговом усилии, в здоровых спорах мы сможем добиться скорейшего позитивного развития края по всем направлениям. Что касается рыбаков, то хочу заверить, что их вклад, как всегда, будет весомым. Только в этом году Президент России Владимир Путин уделил рыбному хозяйству большое внимание. Он говорил об этом в Послании Федеральному собранию; в Астрахани провел заседание президиума Госсовета, на котором, кстати, Алексей Кузьмицкий внес несколько важных предложений; наконец, уже здесь, во время пребывания президента на Камчатке, состоялся обстоятельный разговор о насущных заботах рыбаков. Самое главное, что от слов перешли к делу. Гораздо организованнее прошла главная, "красная" путина, оперативно решались все возникавшие вопросы. Воссоздано Госкомрыболовство, причем не в качестве еще одного бюрократического ведомства, а как компактный и динамичный штаб отрасли, собравший в один кулак полномочия более чем десятка разрозненных структур. На прошедшем в ноябре 2007 года во Владивостоке научно-промысловом совете принято решение о передаче предприятия Камчатского края всех лимитов на вылов рыбы в Петропавловск-Командорской подзоне для осуществления прибрежного рыболовства. Видя такое отношение государства, рыбаки начинают строить большие планы: о строительстве новых судов, об освоении новых районов промысла и о реальном объединении - не на политической или конъюнктурной основе, как это было в последние годы, а на деловой и профессиональной". Практически весь 2007 год по России звучало: "Президента Путина оставить на третий срок!" И вот в конце года, похоже, все это оформилось в общественное движение. Так называемые "запутинцы" даже провели свой съезд, на котором выступил и В. В. Путин. На Камчатке инициаторами этого движения стали капитан-директор супертраулера ОАО "Океанрыбфлот" Игорь Николаевич Золотавин, Заслуженный тренер России по горным лыжам, Почетный гражданин города Петропавловска-Камчатского Людмила Семеновна Аграновская и заместитель директора Института вулканологии и сейсмологии академик РАЕН Геннадий Александрович Карпов. Таким образом, океанрыбфлотовцы и здесь оказались впереди. Своего коллегу-капитана поддержали старшие помощники Сергей Коргун и Вячеслав Косаченко. "Они с горечью говорили о беззаконии, которое творилось в море в постсоветский период. Сегодня ситуация коренным образом меняется, и необходимо гарантировать продолжение реформ. "Нам не нужны великие потрясения, нам нужна великая Россия, - сказали рыбаки, вспомнив слова Петра Столыпина. - Поэтому Владимир Путин должен сохранить лидирующие позиции в государстве, в том или ином качестве"". В ноябре 2007 года известный на Камчатке журналист Искандер Хакимов провел ряд интересных бесед в телеэфире с видными хозяйственниками и политиками края, в том числе беседовал с акционерами и соучредителями ОАО "Океанрыбфлот". В числе других вопросов были и о том, каким собеседники И. Хакимова видят будущее и своего предприятия, и рыбной отрасли вообще. "В 2008 году у нас произойдет значимое событие, Океанрыбфлоту исполняется 40 лет, - сказал председатель совета директоров ОАО "Океанрыбфлот", президент Дальневосточной ассоциации добытчиков минтая Игорь Петрович Евтушок. - Мы постараемся провести его так, чтобы оно осталось в памяти людей, потому что наше предприятие - одно из крупнейших в крае, одно из самых уважаемых, растущих. Мы заметны, на нас смотрят. Так что праздник будет большим. А предприятие, отметив юбилей, продолжит жить и развиваться дальше. Думаю, что мы придем и к новым видам продукции, и к новым районам промысла. У нас еще очень многое впереди, потому что, по сути, мы только начали. Да и Россия, если ничего не изменится в плохую сторону, только начала новую жизнь. Наш обновленный Океанрыбфлот - практически ровесник обновленной России".

"Океанрыбфлот развивается, увеличивает объемы реализации, - в свою очередь сказал член совета директоров предприятия Валерий Андреевич Пономарёв. - На внешнем рынке мы стараемся играть на подъем цены той же икры. Это дефицитная продукция, и мы считаем необоснованным, что цены на нее снизились. Одним словом, в этом направлении работа ведется постоянно. А при увеличении доходов мы платим в камчатский бюджет больше налогов. Кроме того, мы постоянно оказываем различные виды помощи многим учреждениям, в том числе Петропавловскому дому малютки, средней школе, другим. Вчера, например, я сам поучаствовал в передаче такой помощи, и было приятно видеть радость деток, получивших подарки. Такую помощь мы не только продолжим, но и еще более разовьем. Конечно, хотелось бы помогать большему количеству нуждающихся, но наши ресурсы ограничены, и мы не можем подменять собой муниципалитеты. Но социальная помощь всегда будет одной из строчек деятельности Океанрыбфлота". "Человек, который не заработал для себя, не может что-то сделать для других, - уверенно говорит другой член совета директоров ОАО "Океанрыбфлот", Василий Николаевич Полукаров. - Сначала человек должен сам заработать. Не украсть, а именно заработать. К своей радости, я могу прямо смотреть в глаза людям, хожу по улицам с открытым лицом, потому что в свое время учредил такие компании, как ООО "Соболь", "Рубикон", "Поллукс", являюсь соучредителем Океанрыбфлота, и все это делал честно, на свои деньги и своим трудом. Мы, акционеры Океанрыбфлота, не развалили на своем пути ни одного колхоза, ни одного предприятия, не украли ни одного рыбоконсервного завода и т. д. Наоборот, мы все начинали с нуля, своим трудом. Нас даже многие близкие не понимали поначалу, зачем мы рискуем, тратимся, вкладываем. Не понимали, ради чего мы тратим время и нервы и деньги. Меня привезли на Камчатку служить в бригаду охраны водных рубежей, когда мне было 18 лет, я полюбил эту землю, остался. И все, что я сегодня собой представляю, сложилось здесь, на Камчатке. Я благодарен ей за то, что дала мне нелегкую профессию рыбака и сделала из меня нормального мужика. Поэтому мне хотелось бы, чтобы, несмотря ни на что, несмотря на различные трудности, которые встают и еще будут вставать на пути, жизнь на Камчатке улучшалась. У нас появилась такая уникальная возможность: великолепный президент, перспективный губернатор, прекрасные жители Камчатки - что еще надо! Мы не имеем права упустить эту возможность, свой шанс и сделать жизнь людей на полуострове достойной самого полуострова - прекрасного, таинственного, уникального".

И это хорошо, что после 40-летней истории Океанрыбфлота, которая была насыщенной трудовыми подвигами и достижениями, наполненной многими и многими сложившимися людскими судьбами, предприятие продолжает ее на благо своих собственных тружеников и на благо жителей полуострова Камчатка. При этом Океанрыбфлот поставляет на стол Отчизне и многих стран мира свою великолепную продукцию из рыбы и морепродуктов. Океанрыбфлот кормит людей. И люди ему благодарны за это. Кроме того, результаты выборов 2 декабря 2007 года показали, что, выбрав путь с президентом В. В. Путиным, большой экипаж Океанрыбфлота ни в чем не ошибся, нелегкая борьба за эти результаты оказалась оправданной. Океанрыбфлот продолжает традицию давать Камчатке и стране своих достойных представителей в законодательные органы власти. "Высокие мечты, как и конкретные планы, не сбываются сами по себе, - говорит Борис Аркадьевич Сорокин. - Их реализация зависит от нашего напряженного труда, а также от нашей активной гражданской позиции". На этих замечательных словах мы и закончим краткое описание Большой истории Большого корабля по имени Океанрыбфлот. Дальнейших ему успехов!

Январь - декабрь 2007 года. Камчатка.

¹ В декабре 2007 г. В. В. Путов получил очередное звание генерал-полковник

² Один из документов, поступивших на Камчатку, называется "Перечень Поручений Президента Российской Федерации по итогам совещания по вопросам социально-экономического развития Камчатского края от 5 сентября 2007 года".