

ДА ЗДРАВСТВУЕТ КАПИТАН!

*Штурман дальнего плавания, д-р геогр. наук,
чл.-кор. РАСХН С.А. Студенецкий*

Капитан – первый после Бога человек на корабле.

(Английская поговорка)

В тепер уже далеком 1950 году, летом, в Баренцевом море, на Гусиной банке, я впервые занял рабочее место матроса у носовой траловой дуги правого борта на мурманском траулере РТ-30 "Уссуриец". С тех пор я не раз с теплотой вспоминал этот скромный траулер-паровичок и моего первого капитана Н. Мудьюгина, помора, отличного моряка и промысловика. Это он первым заложил в мою душу любовь к морю и своей профессии. Потом были другие капитаны. Склоняю голову перед светлой памятью моих мурманских капитанов Г. Попова, Э. Меллера, В. Земскова и калининградских – В. Войнова, Ф. Мельникова, Д. Камкина, В. Прилюдько. Каждый из них передал мне частицу своего опыта, жизненного и профессионального. Еще работая на судах Мурманского тралового флота и объединения "Мурмансельдь", я начал понимать, что капитан промыслового судна – центральная фигура на промысле, элита нашей рыбной промышленности. Вопреки распространенному мнению, что главное – коллектив, экипаж судна, а не капитан.

В действующем Уставе службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации говорится, что капитан осуществляет управление судном на основе единоначалия и подчиняется непосредственно судовладельцу. На капитана возлагается ответственность за сохранность судна и жизнь находящихся на нем людей, выполнение производственных заданий. Распоряжения капитана подлежат беспрекословному исполнению всеми находящимися на судне лицами. Устав определяет многочисленные обязанности, права и порядок действий капитана в различных ситуациях, складывающихся в море и при стоянке в порту. Всего таких пунктов Устава, относящихся персонально к капитану, насчитывается 98! В каких еще должностных инструкциях можно встретить такую уйму обязаннос-

тей? В советские времена на капитана также возлагалась обязанность "обеспечивать надлежащую постановку воспитательной работы и добиваться высокого политико-морального состояния экипажа", за ее ненадлежащее исполнение карали сурово.

Уже в годы первых пятилеток капитаны промысловых судов заняли первенствующее положение на флоте рыбной промышленности. И это неслучайно. Именно капитан принимает окончательное решение о месте применения орудия лова, нацеливаясь на косяк рыбы. Поэтому вылов рыбы судном почти целиком зависит от мастерства капитана. Уже в довоенные времена в Мурманском траловом флоте стал возникать некий культ капитана в самом хорошем смысле этого слова. Способных, инициативных судоводителей замечали, поощряли, продвигали вверх по служебной лестнице. Всей стране были известны имена передовых капитанов траулеров – С.П. Леонтьева, С.Д. Копытова, Д.А. Буркова, А.А. Егорова, Н.Е. Скорнякова, Ф.М. Михова, А.И. Стрельбицкого и многих других.

После Великой Отечественной войны, когда на всех бассейнах стал быстрыми темпами развиваться морской и океанический промысел, мурманские традиции воспитания капитанов промысловых судов развились и приумножились. Было замечено, что успехи научно-поисковых экспедиций в Мировом океане по поиску и освоению новых промысловых районов в большой степени зависят от личности капитана судна, его профессионализма.

Еще на заре развития отечественного морского рыболовства некоторые капитаны Мурманского тралового флота обессмертили свои имена открытием промысловых районов в Баренцевом море, например С.Д. Копытов, А.А. Егоров, И.Н. Демидов. В послевоенные годы при открытии и освоении новых районов отечественного рыболовства в Мировом океане отличились многие капитаны, среди которых мурманчане А.Ф. Таран, П.П. Корехов, И.И. Алексеев, В.Н. Кныш, капитан НИС "Академик Книпович" А.П. Петухов.

Капитаны-промысловики всегда были активными сторонниками технического прогресса в технике промышленного рыболовства. Например, один из опытейших капитанов Мурманского тралового флота К.А. Патон первым подал идею применять кормовое траление. В 1946 г. он выступил с предложением создать такое судно. И оно было построено в экспериментальном варианте – МРТ "Новатор". Двухлетняя эксплуатация "Новатора" подтвердила все доводы К.А. Патона. С 1955 г. наш флот начал пополняться большими морозильными траулерами с кормовым тралением.

Другой пример – освоение тралового лова разноглубинным тралом. Сегодня этот способ лова является обычным. А между тем работа таким тралом над океанскими глубинами в свое время представлялась сложной проблемой. Большой вклад в освоение промысла разноглубинными тралами внесли мурманские капитаны В.И. Закурдаев и В.Р. Требушный. На дрейфтерном промысле сельди в Северной Атлантике мурманские и особенно калининградские капитаны достигли верха совершенства, превратив этот пассивный способ лова в настоящему активный.

По мере увеличения в отечественном промысловом флоте численности судов типа БМРТ, плавбаз и плавзаводов, которые выпускают готовую продукцию, поступающую с борта судна непосредственно потребителю, на капитанов возлагались дополнительные обязанности и ответственность за качество рыбопродукции, соответствие ее государственным стандартам. Капитан судна из судоводителя начал превращаться в менеджера. Появилась должность "капитан-директор".

Надо сказать, что во многих случаях на должности руководителей крупных баз промысловых флотов, территориальных производственных объединений рыбной промышленности, бассейновых управлений и их заместителей выдвигались люди, прошедшие школу капитанов-директоров. Именно они, эти "красные директора", в 90-е годы сумели сохранить многие крупные добывающие предприятия от развала, охватившего отрасль, создав рыбопромышленные компании, которые в условиях всеобщего спада производства приносят стране продукцию и доход. Морская выучка этих людей привносит в береговые условия лаконичный, четкий стиль работы, конкретность, невозможность двоякого толкования распоряжений

и приказов. За долгие годы плавания на судах я никогда не слышал двухчасовых докладов, не бывает там и продолжительных совещаний. Динамичность обстановки приучает к быстрому принятию решений, а особо сложные условия – к умению ценить свое и чужое время. Сознание того, что от качества выполнения твоих капитанских обязанностей зависят зарплата, здоровье, а порой и жизнь товарищей по работе, налагает определенный отпечаток на личность руководителя, выдвигает дисциплинированность на одно из первых мест среди моральных ценностей.

За советский период развития нашей отрасли за успехи в труде звания Героя Социалистического Труда были удостоены 144 человека, в том числе 87 капитанов промысловых судов, т.е. более 60 %. Это ведь тоже показатель отношения руководства отрасли к значимости фигуры капитана в выполнении производственных заданий.

Уже почти 12 лет в России создается рыночная экономика. Изменилась ли роль капитана промыслового судна в новых условиях хозяйствования? На наш взгляд, не только не изменилась, но и существенно возросла. Сегодня капитан – это, по сути дела, менеджер первичного звена рыбопромышленного производства. Работая на свою фирму, он по поручению судовладельца порой решает такие вопросы коммерческого плана, которые и не снились капитанам советского периода. Но ведь решение менеджерских проблем не снимает с капитана промыслового судна ту уйму обязанностей и ответственность за ненадлежащее их исполнение, о которых говорилось выше. Поэтому в работе с капитанами очень важным делом является продолжение и развитие лучших традиций прошлого. Нельзя допустить, чтобы береговые службы предприятий, особенно малых, ослабили работу с капитанами в смысле их профессионального роста. Необходимо расширить практику семинаров, курсов повышения квалификации, хотя бы в рамках объединений или ассоциаций рыбопромышленников.

И еще об одном хотелось бы сказать. Сегодня на слуху у всей России крупномасштабное браконьерство, совершаемое нашими судами. Разумеется, главный виновник браконьерского промысла – капитан. К сожалению, обстановку можно охарактеризовать бытующим в морском фольклоре перефразированием известной пословицы: "В семье не без урода". Наряду с этим мы можем наблюдать при-

меры высокой гражданской ответственности капитанов. Большинство из них болезненно относятся к репутации, которую имеет рыбная промышленность в общественном мнении страны. Капитаны хотят гордиться своей профессией, рыбохозяйственной отраслью, жить и работать согласно цивилизованным нормам. Внимание к сообществу капитанов промысловых судов со стороны штаба отрасли – Госкомрыболовства России – должно быть усилено.

В павильоне "Рыболовство", расположенном на ВВЦ (ВДНХ), есть Доска почета, на которой висят фотографии 34 передовых тружеников отрасли, в том числе четырех капитанов.



КАПИТАН

Ревут, ошалев, океаны.
Приказ отстояться не дан.
Не правы всегда Капитаны.
Во всем виноват Капитан.

У льда надломилась граница,
У лаборантки роман,
От зыби в Бискае не спится –
Во всем виноват Капитан.

И лоции – наши кораны –
Порой допускают обман.
Не правы всегда Капитаны.
Во всем виноват Капитан.

За то, что он первый по чину,
За то, что угрюм и упрям,
За то, что последним – в пучину,
Когда уже все – по нулям.

За ропот разлуки кандальной,
За век, что в морях штормовал,
– Голову с плеч Капитану!
– Да здравствует Капитан!

Григорий Поженян

