

УЧЕБНЫЙ ФЛОТ: КАКИМ ОН У НАС БЫЛ

Заслуженный работник рыбного хозяйства России
Е.С. Иконников-Ципулин, ЦУМК

Для обучения специалистов огромное значение имеет практическая подготовка, способствующая скорейшей адаптации выпускников учебных заведений к реальным условиям производства. Особое место всегда отводилось практической подготовке специалистов плавсостава, которые должны обеспечивать безопасность человека и судна на море. Практическое обучение в лабораториях, учебных мастерских, на различных тренажерах не может заменить практику на судах, в реальных морских условиях. Более того, прохождение практики на судах в установленные сроки предусмотрено международными конвенциями и является непременным условием получения морских дипломов.

Проанализированный начиная с 1950 г. опыт проведения плавательной практики будущих специалистов плавсостава на судах различного типа и назначения позволяет воссоздать историю становления учебного флота отрасли и определить наиболее эффективные методы ее организации. В табл. 1 представлены основные данные об учебных судах отрасли.

Первоначально, в период с 1950 по 1965 г., практика проводилась на собственно учебных судах и была направлена на освоение азов морского дела, получение остального плавательного ценза и приобретение необходимого практического опыта для работы на добывающих, обрабатывающих и рефрижераторных судах. В 1950 г. в отрасли было только два учебных паровых сухогрузных судна – пароходы «Гоголь» постройки 1922 г. и «Вертикал» постройки 1930 г. В дальнейшем в качестве учебных использовались старые промысловые суда типа СРТ, которые имели наиболее низкие показатели по добыче, а также изношенные суда гидрографической службы ВМС.

В 1963 г. учебный флот пополнился большими парусными судами, построенными в ГДР и Финляндии в 1950–1951 гг.: баркентинами «Кропоткин», «Менделеев», «Иван Месяцев», «Георгий Ратманов» и зверобойной шхуной «Кустанай». Эти суда были поставлены в счет репарации в достаточно изношенном состоянии. Кроме этого поступили учебные суда, переоборудованные из

СРТ. На этих судах обучались 30–40 практикантов. Продолжительность рейсов при благоприятных метеорологических условиях составляла до 1 мес. В том же году вступило в эксплуатацию учебное судно «Краб»

(рис. 1), переоборудованное на Мурманской судовой верфи из парового рыболовного траулера германской постройки 1931 г.

В то время как обновлялся и модернизировался флот рыбной промышленности, осуществлялись поставки крупнотоннажных океанических добывающих и обрабатывающих судов, оснащенных современным промысловым, рыбоперерабатывающим, холодильным оборудованием и совершенной навигационной и поисковой техникой, уровень развития материально-технической базы учебной и производственной практик отставал, и в качестве учебных все еще использо-

Таблица 1

Судно	Тип базового судна	Страна постройки	Год постройки	Год ввода в эксплуатацию в качестве учебного судна	Число практикантских мест	Регион
Учебные суда						
«Гоголь»	П/х сухогруз	Германия	1922	Нет данных	Нет данных	Д
«Вертикал»	П/х сухогруз	СССР	1930	Нет данных	Нет данных	Д
«Гриф»	СРТ	ГДР	1950	1950	30	З
«Георгий Седов»	СРТ	ГДР	1950	1951	45	А
«Метеор»	СРТ	ГДР	1950	1951	45	А
«Руслан»	СРТ	ГДР	1951	1951	40	А
«Кропоткин»	Баркентина	Финляндия	1951	1963	40	З
«Менделеев»	Баркентина	Финляндия	1951	1963	40	З
«Иван Месяцев»	Баркентина	Финляндия	1950	1963	40	С
«Георгий Ратманов»	Баркентина	Финляндия	1950	1963	40	С
«Кустанай»	Зверобойная шхуна	Финляндия	1954	1963	40	З
«Краб»	РТ	Германия	1931	1963	50	С
«Курган»	СРТ	ГДР	1949	1963	30	З
«Навигатор»	СРТ	ГДР	1950	1964	30	З
«Батайск»	ПБ	ПНР	1955	1965	210	С
«Седов»	Барк	Германия	1921	1966	180	З
«Крузенштерн»	Барк	Германия	1926	1966	210	З
«Паллада»	Корабль	ПНР	1989	1989	143	Д
«Херсонес»	Корабль	ПНР	1989	1989	143	А
Учебно-производственные суда						
«Николай Зыцарь»	ТР	СССР	1968	1968	100	З
«Комиссар Полухин»	ТР	СССР	1968	1968	100	С
«Компас»	ПР	Дания	1968	1968	110	С
«Эхолот»	ПР	Дания	1969	1969	110	З
«Курс»	ПР	Дания	1969	1969	110	А
«Пеленгатор»	ПР	Дания	1968	1969	110	Д
«Забайкалье»	ТР	СССР	1968	1969	100	Д
«Локатор»	ПР	Дания	1970	1970	110	Д
«Михаил Корсунов»	РМС	СССР	1970	1970	60	К
«Курсограф»	БМРТ	ГДР	1973	1973	52	З
«Диплот»	БМРТ	ГДР	1973	1973	52	З
«Барограф»	БМРТ	ГДР	1973	1973	52	А
«Квадрант»	БМРТ	ГДР	1973	1973	52	Д
«Гелиограф»	БМРТ	ГДР	1973	1973	52	Д
«Волномер»	БМРТ	ГДР	1973	1973	52	Д
«Борис Сафонов»	ТР	СССР	1966	1975	100	С
«Призвание»	БМРТ	ГДР	1979	1979	80	З
«Профессор Воеводин»	БМРТ	ГДР	1979	1979	80	А
«Глобус»	БМРТ	ГДР	1979	1979	80	Д
«Профессор Никольский»	БМРТ	ГДР	1979	1979	80	Д
«Профессор Кожин»	БМРТ	ГДР	1979	1979	80	Д
«Профессор Кленова»	БМРТ	ГДР	1979	1979	80	С
«Бабаевск»	БМРТ	СССР	1980	1980	23	Д
«Пионер Николаева»	БМРТ	СССР	1981	1981	23	Д
«Простор»	БМРТ	ГДР	1982	1982	15	Д
«Гневный»	БМРТ	ГДР	1982	1982	15	Д
«Пулковский меридиан»	БМРТ	СССР	1974	1987	23	Д

Примечание. А – Азово-Черноморский; З – Западный; Д – Дальневосточный; С – Северный; К – Каспийский.

вались мелкие, физически и морально устаревшие суда, не обеспечивавшие должного уровня подготовки специалистов.

Необходим был коренной перелом в развитии учебного флота отрасли. Первым шагом в этом направлении явилось поступление в его распоряжение в 1965 г. крупного учебного судна «Батайск» на 210 практикантских мест, специально переоборудованного на Таллинском судоремонтном заводе из польской плавбазы типа «Воркута» для плавательной практики.

В 1966 г. учебный флот пополнился вышедшими из ремонта крупнейшими в мире парусными судами-виндjamмерами — барками «Крузенштерн» и «Седов», которые специальным распоряжением Совета Министров СССР были переданы Военно-Морским Флотом для ремонта и эксплуатации Министерству рыбного хозяйства СССР.

Изменение политики в обеспечении учебной и производственной практики курсантов высших и средних специальных учебных заведений отрасли было определено постановлением Коллегии Министерства рыбного хозяйства СССР от 10 мая 1966 г. Этот вопрос был вынесен на рассмотрение Управлением кадров и учебных заведений. Коллегия под председательством В.М. Каменцева приняла решение о необходимости строительства учебного флота на базе современных типов рыболовных судов, поступающих из новостроя, взяв за основу концепцию так называемых «учебно-производственных судов». Эти суда должны были обеспечивать практическое обучение будущих специалистов и одновременное участие их в выполнении реальных производственных планов по добыче, обработке и транспортировке рыбы. Коллегия также предложила предусматривать максимально возможное количество мест для практикантов на вновь строящихся крупнотоннажных судах. С этой целью технические задания и проекты на постройку новых судов должны были согласовываться с Управлением кадров и учебных заведений министерства.

Становление учебного флота отрасли выдвигается в качестве приоритетной задачи. В целях улучшения организации и качества проведения плавательной практики, установления единых требований к эксплуатации и методов использования учебных судов приказом Минрыбхоза СССР от 24 сентября 1966 г. № 2902 были созданы на правах самостоятельных служб отряды учебных судов в Азчеррыбе, Запрыбе и Севрыбе. На них возлагалась ответственность за эксплуатацию, ремонт, материально-техническое обеспечение учебных судов, организацию и проведение практического обучения. В 1968 г. организован дальневосточный отряд

учебных судов. Таким образом, в отрасли была создана стройная система эксплуатации учебных судов, которая определялась типовым положением об отрядах учебных судов министерства; руководство и контроль за их деятельностью осуществляло Управление кадров и учебных заведений.

Начиная с 1968 г. осуществляется планомерная поставка серий учебно-производственных судов. В период с 1968 по 1970 г. на верфи «Бурмейстер и Вайн» (Дания) на базе большого морозильного траулера типа «Груммант» построено пять учебно-производственных судов: «Эхолот», «Компас», «Курс», «Локатор» и «Пеленгатор» (рис. 2). Последнее предназначалось для производственного обучения 80 практикантов, а также для лова рыбы тралом и ярусом, выработки мороженой продукции, рыбной муки и жира. На всех судах были предусмотрены учебные радиокласс на 19, радиорубка на 6 и штурманская рубка на 12 мест.

В 1968 и 1969 гг. на Балтийском судостроительном заводе в Ленинграде на базе транспортного рефрижератора были построены учебно-производственные суда: «Комиссар Полухин», «Николай Зыцарь» (рис. 3), «Забайкалье» и «Борис Сафонов» на 80 практикантских мест каждое. Одновременно суда обеспечивали прием и транспортирование рефрижераторных грузов при температуре -18°C в трюмах и твиндеках вместимостью 6000 м³. На судах были размещены учебные носовая и кормовая штурманские рубки, учебные классы, две ремонтные мастерские. На УПС «Забайкалье» были дополнительно оборудованы учебные радиорубка, гироскопическая, шахта лага, эхолота «Омар» и гидролокатора «Палтус-М».

В 1970 г. на Зеленодольском заводе им. М. Горького на базе морозильного добывающего судна было построено по специальному проекту учебное судно «Михаил Корсунов» на 60 практикантских мест для работы на Каспии, обеспечивавшее проведение плавательной практики курсантов — судоводителей, судомехаников, электромехаников и радиотехников. На судне были предусмотрены два учебных класса, учебные штурманская рубка, ходовой мостик и гироскоп.

В 1973 г. учебный флот пополнился новой серией учебно-производственных судов, построенных на базе БМРТ по проекту «Атлант-2» на верфи «Фольксверфт» (г. Штральзунд, ГДР). В состав серии вошли шесть УПС: «Барограф», «Диплот», «Гелиограф», «Курсограф», «Квадрант», «Волномер» — на 52 практикантских места каждое. Кроме производственного обучения курсантов они предназначались для лова рыбы тралом, выработки мороженой

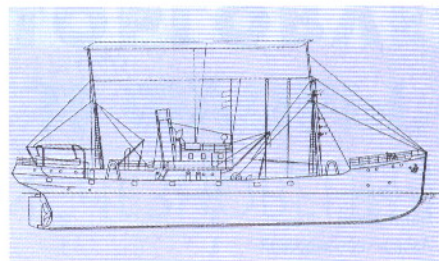


Рис. 1. Учебное судно «Кrab»

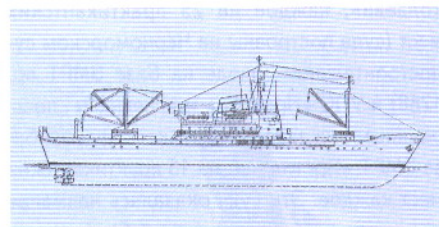


Рис. 2. Учебно-производственное судно «Пеленгатор»

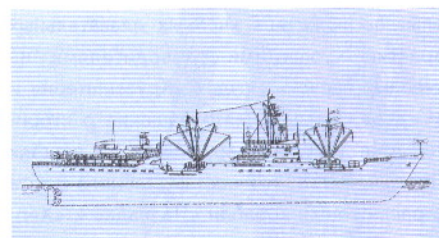


Рис. 3. Учебно-производственное судно «Николай Зыцарь»

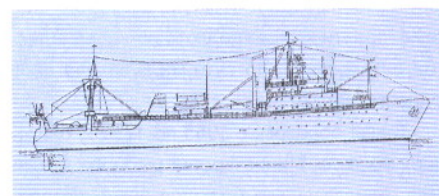


Рис. 4. Учебно-производственное судно «Призвание»

продукции, рыбной муки и жира. На них размещались учебный класс, штурманская рубка, рабочее место для практикантов в радиорубке, фотолaborатория.

В 1979 г. учебный флот принял с завода «Фольксверфт» пять УПС: «Призвание» (рис. 4), «Профессор Кожин», «Профессор Никольский», «Профессор Кленова», «Профессор Воеводин», «Глобус», построенных на базе нового большого морозильного траулера пр. «Атлант-Супер» — на 80 практикантских мест каждое. Кроме лова рыбы тралом и выработки мороженой продукции, рыбной муки, жира и консервов они обеспечивали практическое обучение будущих судоводителей, судомехаников, электромехаников, холодильщиков, технологов и промрыбаков. На судах были размещены учебный класс, читальный зал, библиотека, учебная штурманская рубка.

В 1980–1987 гг. дальневосточный отряд учебных судов пополнился УПС «Пулковский меридиан», «Бабаевск», «Пионер Ни-

Таблица 2

Отряд	Суда, ед.		Затраты, тыс. руб.		Доход от производственной деятельности, тыс. руб.	Расходы, тыс. руб.
	учебно-произ- водственные	учебные	всего	в том числе на ремонт		
Дальневосточный	13	1	40179	607,2	24670	15509
Северный	5	—	6603	—	3240	3363
Балтийский	5	2	16080	2505,0	2316	13764
Азово-Черноморский	3	1	7617	267,3	1800	5817
Итого	26	4	70479	3379,5	32026	38453

колаева», каждое на 25 практикантских мест (суда построены на Черноморском судостроительном заводе на базе БМРТ пр. 1288) и УПС «Простор» и «Гневный», построенными на заводе «Фольксверфт» на базе БМРТ «Прометей», на 15 практикантских мест каждое. Эти суда оказались наименее удачными для проведения учебной плавательной практики.

Принимая во внимание положительный опыт прохождения учебных плавательных практик курсантами-судоводителями на учебных парусных судах «Крузенштерн» и «Седов», было принято решение о строительстве учебных парусников на верфях Польши. В 1989 г. в состав учебного флота отрасли вошли корабли «Паллада» и «Херсонес» на 143 практикантских места каждое. Эти суда стали последними, пополнившими учебный флот отрасли, а с 1990 г. система практической подготовки специалистов плавсостава, по сути, прекратила свое существование.

Таким образом, с 1965 по 1990 г. благодаря усилиям Министерства рыбного хозяйства, придававшего большое значение профессиональной подготовке командных кадров для плавсостава судов, был создан современный учебный флот рыбной промышленности, отвечавший самым высоким требованиям, что позволило обеспечить отрасль специалистами с морскими дипломами.

Если среди специалистов командного плавсостава в середине шестидесятых годов морские дипломы имели чуть более 30 тыс., то в 1990 г. — уже свыше 50 тыс. человек.

Своеобразную оценку дает учебному флоту отрасли М. Краванья — представитель Бюро международного рыболовства НОАА Департамента торговли США, который вместе с сенатором от штата Аляска Т. Стивенсоном в 1973 г. посетил СССР и ознакомился с состоянием рыбного хозяйства и подготовкой кадров для отрасли. В своем отчете Конгрессу США он пишет: «...Возрождение из пепла! Минрыбхоз располагает 22 учебными судами, 16 из которых построены в течение последних семи лет, и каждое из них снабжено современным оборудованием. Полный регистровый тоннаж крупнейшего в мире учебного флота составляет 67054 брутто-рег. т, который больше тоннажа всех

промысловых судов таких традиционных рыболовных стран, как Дания, Бельгия и Ирландия вместе взятых».

Следует особо отметить, что в пополнении учебного флота отрасли учебно-производственными судами активное участие принимали начальник Управления судостроения Минрыбхоза Н.И. Чулин, поддерживавший концепцию Управления кадров и учебных заведений по созданию учебно-производственных судов, и ведущий специалист управления капитан дальнего плавания Г.Н. Костецкий, который курировал вопросы практики и непосредственно занимался разработкой технических заданий и проектов на строительство учебно-производственных судов.

Плановое пополнение учебного флота судами определялось потребностями учебных заведений отрасли в местах для практикантов на судах, исходя из утвержденных планов подготовки специалистов командного плавсостава и нормативов продолжительности плавательных практик для каждой специальности.

Потребность в местах практики в человеко-неделях определялась как произведение числа курсантов, обучающихся по данной специальности, на продолжительность плавательной практики для этой специальности, предусмотренную учебным планом. Так, для 100 судоводителей потребность в местах практики составит 5200 человеко-недель. Общая реальная потребность в местах практики в среднем за период 1990—1999 гг. для высших и средних специальных учебных заведений отрасли по специальностям плавсостава составляла 79 238 человеко-недель.

Обеспечение потребности в практикантских местах определяется как произведение количества практикантских мест на судне на среднегодовой период его эксплуатации, который составляет от 39 до 44 недель. Фактическое наличие учебного флота обеспечивало потребность в местах практики: в 1975 г. — 69 240 человеко-недель, в 1980 г. — 99 328, в 1985 г. — 87 120 человеко-недель.

Учебный флот Минрыбхоза СССР в основном удовлетворял потребности учебных заведений отрасли в проведении плавательных практик курсантов.

С расформированием отрядов учебных судов получение плавательного ценза стало

затруднено и обеспечивается практически только за счет производственных судов, принадлежащих различным судовладельцам, которые зачастую рассматривают курсантов как обузу. В последние годы число выпускников, имеющих право получить морской диплом сразу после окончания учебного заведения, снизилось на 50 %.

40-летний опыт практической подготовки специалистов командного плавсостава для рыбопромысловых судов отрасли в учебных заведениях Союзминрыбхоза дает возможность определить наиболее эффективные ее методы. Основой, по нашему мнению, является концепция организации прохождения плавательной практики на учебно-производственных судах, обеспечивающих получение курсантами как производственных навыков, так и теоретических знаний.

На учебно-производственных судах, объединенных в региональные отряды, проходят практику не только судоводители и судомеханики, но и технологи, механики-наладчики, электромеханики, холодильники, радисты и промрыбаки.

Опыт эксплуатации учебно-производственных судов доказал высокую эффективность их учебной и производственной работы: при выполнении планов добычи, переработки, транспортировки рыбы и рыбпродукции на уровне обычных производственных судов полученная прибыль позволяет значительно снизить бюджетные расходы на практическое обучение курсантов. Так, например, вылов УПС «Курс» в 1971 г. составил 7149 т, а в 1972 г. — 7427 т, что соответствует уровню производственной нагрузки судов типа ППР «Грумант», на базе которых построено УПС «Курс». В 1988 г. при плане годовой добычи 46 900 т фактический вылов 12 учебно-производственных судов дальневосточного отряда составил 55 624 т.

Представляют интерес и финансовые показатели. Так, на УПС «Пулковский меридиан» при плане 2488 тыс. руб. фактически выпущено товарной продукции на 4352 тыс. руб. (174,9 %). В то же время затраты при плане 2515 тыс. руб. составили 3016 тыс. руб., или 119,9 %. Полученная прибыль равнялась 1336 тыс. руб. В табл. 2 представлены расходы на содержание отрядов учебных судов в 1990 г.

Приведенные выше примеры подтверждают целесообразность использования учебно-производственных судов при подготовке специалистов плавсостава.

Хотелось бы верить, что рыбное хозяйство страны выйдет из создавшейся кризисной ситуации и мы снова создадим учебный флот, используя в процессе подготовки специалистов командного плавсостава учебно-производственные суда.