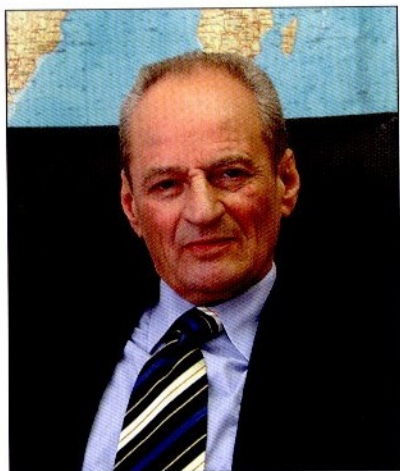




Отдельные замечания о важности модификации одной специальности

Профессор Войтоловский Г.К.

✓
639.2

1

Любой человек, общество, экономика, производство и управление им не могут активно жить только текущим моментом. Всех их объединяет стремление к предвидению будущего, к прогнозированию, планированию. Это стремление – неотъемлемый элемент процессов развития, роста, направленного формирования его перспектив при соответствующем учете характера объективных условий и возможностей проявления в них субъективного фактора.

Направленность любого развития, его конкретная нацеленность на желаемые, количественно намеченные, определенные будущие результаты настолько точнее и представительнее, насколько она базируется на научно-обоснованной идеологии, построенной на обобщении, синтезировании практики прошлого с теоретическими элементами предвидения социально-экономических, научно-технических и политических возможностей всего общества и его той или иной сферы деятельности. Такой синтез становится оптимальным при комплексном учете множества предпосылок, определяющих целесообразность привлечения того или иного объема усилий и вовлечения средств для достижения результатов, многократно превышающих соответствующие затраты. Однако только этого недостаточно, особенно в производительном или ином природопользовании, например, в морской деятельности.

То, что «ходить по морю необходимо», известно со времен Плуларха, но вот «куда?», «зачем?», «для чего?» – эти векторы направленности постоянно менялись на протяжении всей истории российского мореплавания. Для этого опыта характерны большие зигзаги: потребность государства и общества в морской деятельности и, соответственно, в научно обеспеченных системных взглядах на ее развитие, обострялась, как правило, в кризисные и послекризисные периоды. Эти факторы и причины их возникновения интересны сами по себе, но, в данном случае, оставим в стороне исторические экскурсы в отечественное морепользование. В этой публикации автор хотел бы сосредоточиться на обобщении собственной практики поиска ответов на упомянутые векторные вопросы и на том, как становление его профессионализма способствовало их получению.

По большому счету, выбор путей развития отрасли мало зависит от рядовой личности. Однако она сама должна четко воспринимать основную направленность общего движения, чтобы меньше подвергаться воздействию случайностей, ему препятствующих, адекватно ориентируясь в прокладке курса к перспективным целям. Такое профессиональное восприятие будущего развития определяется базовым образованием, использованием существующих теоретических знаний, практическим опытом, формирующим интуитивные взгляды, которые в совокупности составляют субъективную реакцию на происходящие и предстоящие события, выявляющую тенденции, обобщающиеся в последующих предпрогнозных оценках. Тем более что в современ-

ном мире научно-обоснованный прогноз – важнейший инструмент, способствующий принятию решений стратегического плана. От степени его обоснованности и верифицируемой достоверности зависит устойчивое развитие общества и всех видов его жизнедеятельности в среднесрочной и отдаленной перспективах. Уровень такой зависимости смягчается успешным сочетанием теории прогнозности с учетом исторического опыта реальной практики, способствующих сбалансированию возможностей оптимизации, развития с рисками его осуществления при наименьших первоначальных затратах с высокой эффективностью в долгосрочных периодах.

Безусловно, что при любой форме организации общественной жизни, в условиях плановой или рыночной экономики, развитие процессов изучения, освоения и использования ресурсов и пространств Мирового океана происходит под воздействием морской политики государства, обобщающей его национальные интересы и направленной на их обеспечение и защиту.

Для морской политики, определяемой руководством страны, характерна гибкость, учитывающая, с одной стороны, изменения международных условий морепользования, а с другой – возможности, интегрирующие свои долговременные интересы в этой области. Однако такая гибкость возникает только тогда, когда четко выверен национальный интерес каждого вида морской деятельности, не корпоративный, отраслевой или региональный, а именно национальный, общегосударственный. Он шире любого из перечисленных интересов и адекватен целям всего российского общества. В морехозяйственном комплексе на основе морской политики государства – производной от внешнеэкономической, социально-экономической, промышленной и оборонной – широкие национальные интересы реализуются различными способами, в т.ч. технологическими. В свою очередь, на основе такой идеологии формируются концептуальные системы взглядов на программное и законодательное обеспечение, а также осуществляется стратегическое прогнозирование. Вот почему, каждая из этих составляющих должна исключать экспромт, вольную импровизацию, «самостийное» развитие, а должна быть построена на серьезной научной основе, способствующей интеграции всех видов интересов в обобщенный национальный интерес, репрезентативность которого выверяется усилиями всего морского сообщества практиков, исследователей, управленцев, экспертов.

Естественно, что успешность реализации намечаемой политики в целом и ее осуществление через функциональные и региональные составляющие во многом зависит от своевременного и квалифицированного учета практикой научно-обоснованных стратегических и практических установок руководства страны, тщательного отбора проектов и мероприятий, способствующих выявлению возможностей их действительного использования в структурах, и персонами, принимающими решения, определяющими эффективное развитие.

Большую часть своей трудовой деятельности автору пришлось заниматься прогнозированием развития, как отдельных видов, так и морской деятельности в целом, с учетом возможностей ее осуществления в Мировом океане при тех или иных международных условиях, отличающихся большой динамикой. Должен отметить, что этот вид управленческого и научного творчества весьма ненадежен по конечным результатам, отличающимся большой неопределенностью, открытостью для критики и даже опровержения. Однако спрос на его итоговые предложения всегда был достаточно большим, хотя, как правило, не удовлетворял прямое руководство или заказчиков, в основном рассчитывающих на благоприятное развитие событий в актуальной для них сфере деятельности. Немалая авторская практика защиты аргументированных гипотетических идей, долгосрочных планов, прогнозов, программ убедила в том, что заказчиков интересуют, как правило, конечные результаты, а не условия их получения, не причины, обеспечивающие или сдерживающие их формирование. Особенно невосприимчивы заказчики к пессимистическим прогнозным оценкам в отдаленной перспективе, хотя «плохие» (по их мнению) прогнозы, как правило, сбываются, если при осуществлении деятельности не будут заблаговременно устранены или смягчены факторы и причины их негативной направленности. Даже смягчение таких причин вызывает необходимость усилий, тем более – затрат сил и средств с эффективностью, весьма отложенной по срокам. Хотя, как известно, отложенная эффективность в любом виде морской деятельности, вызываемая необходимостью аккумулировать огромные инвестиции, будь то научно-поисковые работы, судостроение или развитие портового хозяйства, любой другой береговой инфраструктуры – ее неотъемлемое экономическое свойство.

Ну какому заказчику, особенно современному российскому рыночнику, вкладывающему в дело немалые средства, и, как правило, ориентирующемуся на решение краткосрочных задач и получение быстрых выгод, это может понравиться, когда предстоят расходы реальные и сейчас, а результаты – виртуальные, да еще в отдаленной перспективе. Однако даже самые «крутые» проводники либеральной экономики через полтора десятилетия «дикого рынка» в нашей стране признали необходимость и перешли в 2007 г. на трехлетнее бюджетное планирование, на продвижение 15-летних планов развития, например, электроэнергетики, под эгидой государства. Полагаю, что это только начало, так как устойчивое развитие, например, промышленного морепользования, невозможно без государственного регулирования, целенаправленного стратегического планирования, заблаговременного определения соответствующих факторов, ему способствующих, выявления причин, ему сопутствующих.

Современная прогностика обладает большим научно-методическим инструментарием и по точности оценок сильно отличается от времен Нострадамуса, однако она всегда содержит элементы интуитивности, которые формируются только на базе практического опыта реальных представлений о процессах научно-технического прогресса или характере развития международных отношений, особенно в условиях глобализации. Иначе говоря, интуиция профессионала, которая формируется на базе многолетней практики, является неотъемлемым элементом стратегического прогнозирования или планирования. Именно по этой причине ему нельзя обучить, ориентируясь только на теорию прогностики, в которой трудно обобщить все внутренние и внешние случайности, возникающие при развитии, например, каждого вида морской деятельности или процесса, развивающегося в сфере добывающего природопользования. В то же время, даже большая практика без подкрепления соответствующими научными представлениями, построенными не только на формализованных основаниях, не учитывающих различную «аксиоматику», сформированную на базе культурных, экологических, научно-технических, мировоззренческих и иных, даже аксиологических, системах взглядов, не обеспечит репрезентативную разработку конструктивных подходов к будущему развитию любого объекта

прогнозирования человеческой деятельности. Именно поэтому, в подобных процессах исключительную важность представляет оптимизация сочетания современных теоретических представлений с объективной оценкой продолжительной ретроспективной практики. Тем более, при ответственном понимании того, что за последствия принятых решений в настоящее время приходится рассчитываться следующим поколениям.

2

Подходы к стратегическому прогнозированию в моем сознании стали формироваться постепенно, по мере приобретения и накопления профессиональных знаний, а также практического опыта, по мере ознакомления с теорией прогностики. В памяти отложилось влияние двух случаев, которые во многом определили круг моих последующих практических и научных интересов.

Слушая курс эксплуатации флота, который в Мосрыбвтузе читал А.В. Засосов, тогда ассистент, а в последующем – декан, доктор наук, профессор, ректор – я обратил внимание на то, что речь идет только о характере распространения в Мировом океане транспортного флота и ни слова о промысловом. После беседы на эту тему с лектором, получил от него совет: «Займись этим, такой курс необходим для будущих добытчиков-эксплуатационников, судоводителей, для всего плавсостава. Только, чтобы прочувствовать эту географию, самому надо на судах поработать, ползать по морским путям, по районам промыслов». Я воспользовался советом А.В. Засосова¹ и попал в «мосрыбвтузовское братство» студентов-мареманов, которые к окончанию вуза добровольно прошли добрую мореходную практику, постепенно пребывая в разных судовых ролях – от матроса III класса до помдрифмастера, техника по добыче, экспедиционного инженера, начальника рейса в промысловой и т.п. Члены этого неформального студенческого общества, обучающегося на разных курсах инженерных (преимущественно промысловых, судостроительных, судомеханических) и ихтиологического факультетов к концу вуза поработали на флоте всех промысловых бассейнов СССР, подсказывая друг другу возможности трудоустройства на суда разного назначения (добывающие, транспортные, поисковые). Прошедшие в студенческой юности эту школу, многократно превышающую программные судоходные мероприятия своих факультетов, мы держались друг друга в последующей жизни вне зависимости от специальности, занимаемых должностей, городов проживания и практической работы. Для меня наиболее близкими коллегами в этом кругу были А.В. Засосов, С.А. Студенецкий, М.М. Пакулайд, В.К. Саврасов, В.М. Соколов, М.П. Поляков, В.И. Каплан, В.Е. Киреев, Б.Г. Кутаков, М.Б. Цибушник, Ю.Я. Краснопольский, Е.С. Просвириков, П.И. Громов, Г.Г. Крылов и др. Многие из них уже нет в этом мире, но тепло от встреч с ними, от их дружеской поддержки и постоянной готовности ее оказать, согревает до сих пор. Вспоминая жизненный путь каждого из них, можно сказать, что они были высококлассными специалистами, преданными своему профессиональному долгу, умевшие видеть горизонты морепользования далеко за пределами своей должности и даже отрасли.

Естественно, что именно они выступали в роли первых рецензентов, читателей и критиков трудов и публикаций друг дру-

¹ Спустя почти 20 лет автор составил ряд учебных программ специального курса для нескольких специальностей, подготовил и издал учебные пособия и учебники, утвержденные в таком качестве управлением кадров и учебных заведений Минрыбхоза СССР. Первым был учебник по специальности «Морское судоводение» для средних учебных заведений «География морских путей и промышленного рыболовства» (М.: Пищевая пром-сть, 1973 – 272 с.). В 1974 г. – учебник для вузов «География морских путей и рыбной промышленности». (М.: Пищевая пром-сть – 247с.). В 1984 г. – учебное пособие для средних и высших учебных заведений по специальностям «Промышленное рыболовство», «Судоводение на морских путях» и «Морское судоводение» «География морских путей и промышленного рыболовства» (М.: Пищевая пром-сть – 200 с.).

га. Ну и, конечно, названных учебников по географии судоходства и рыболовства. Однако не могу не отметить, что первоначально при работе над этими и другими книгами большую методическую помощь автору оказали профессор экономики М.В. Морозов и инженер-добытчик, канд. техн. наук С.Б. Гюльбадалов, управленец, правовед-международник А.А. Волков, куратор отраслевых учебных заведений инженер-судомеханик Е.С. Иконников-Циппулин, которые активно влияли на содержание многих моих публикаций и даже исследовательскую направленность.

Второй случай имел не менее глубокие последствия в определении круга будущих научных интересов автора. Он произошел в очередной период децентрализации управления отечественной морской деятельности в конце 1950-х гг., в период совнархозов. Однажды И.С. Прибыльский, председатель Херсонского совнархоза, объединявшего промышленность Крымской, Херсонской, Николаевской и Одесской областей, в которую входила вся производственная морская деятельность Украинской ССР, созвал инженерный состав нескольких управлений. На обсуждение он вынес вопрос о реализации или возможности использования предприятиями Херсонского СНХ вновь построенного производственно-транспортного рефрижератора «Таврия»². То ли это было сверхплановое судно, то ли на него не было разнарядки Госплана СССР, но один из Николаевских заводов, построивший его, нес убытки из-за трудностей сбыта такой «продукции». Надо подчеркнуть, что рыбопромышленный флот Украинской ССР (за исключением китобойного) в то время состоял преимущественно из малых и средних судов, эксплуатировался только в акваториях Черного и Азовского морей, в основном в прибрежной полосе на массовом промысле бычка, хамсы, скумбрии, ставриды и пелагиды. Флот никак не мог обеспечить в одном месте суточную производительность морозильных мощностей ПР «Таврия». На этом совещании, а также в связи с тем, что появилась возможность сверхплановой доставки двух БМРТ на судостроительном заводе им. Носенко, было принято решение о подготовке предложений по развитию из украинских портов океанического рыболовства. Их осуществление было поручено С.Г. Теплухину, Н.С. Шевченко, А.П. Кузнецову, Л.И. Никитиной, Ю.В. Иванову, А.М. Чухонцеву, И.А. Ситникову и мне.

Задача оказалась достаточно сложной по следующим причинам: во-первых, никто на Украине не обладал опытом тралового промысла с крупнотоннажных судов; во-вторых, не было не только профессиональных кадров плавсостава для эксплуатации океанских судов, но и представлений о необходимом промысловом оборудовании, которого тоже, естественно, не было; в-третьих, отсутствовали четкие представления о будущем районе эксплуатации флота в Атлантике; в-четвертых, надо было определиться с местом базирования экспедиционных судов в одном из портов юга Украины.

Первые три проблемы были разрешены достаточно оперативно: я был командирован в Мурманск и Калининград, где при содействии В.М. Каменцева, М.П. Полякова, В.К. Соврасова, а также Ю.В. Кадильникова, С.А. Студенецкого, Е.С. Просвинова и некоторых других бывших мосрыбвтузовцев (в основном, прежних членов упомянутого неформального студенческого братства) договорился о поставках промвооружения, получил массу необходимой техдокументации, а самое главное – рекомендации о целесообразных районах эксплуатации экспедиционных судов. Я также познакомился с такими специалистами как капитаны дальнего плавания В.И. Закурдаев, В.П. Требушной, тралмастером Н.Н. Бобылевым (инициалы последнего обозначены условно, точнее не помню) и др., которые в последующем составили основной костяк плавсостава Севастопольского управления океанического рыболовства. После обсуждения многих рекомендаций специалистов ПИНРО, БалтНИРО (в последующем – АтлантНИРО), Мурманской и Калининградской экспериментальных баз промысловства, мнений многих управленцев Мурманского и Калининградского совнархозов, а также практиков-промыс-

ловиков, было принято решение ориентироваться на промышленные районы в Юго-Восточной Атлантике. Большую роль в их выборе играли отчеты о научно-поисковых рейсах БМРТ «Казань» (1957 – 1958 гг.) к берегам Западной Африки³ под руководством В.А. Бородатова и А.Н. Пробатова.

С четвертой проблемой решения этой задачи пришлось повозиться многим и долго. Суть ее заключалась в выборе наиболее удобного и эффективного места расположения управления эксплуатационным флотом и порта его базирования. При выборе серьезную роль играли не только технико-экономические обоснования, но и субъективные факторы. Его сложность заключалась в труднопреодолимых противоречиях между двумя группами специалистов и управленцев. С одной стороны выступали представители традиционного рыболовства в Азово-Черноморском бассейне (А.С. Буряченко, И.Ф. Денисенко, П.С. Чуприна, В.П. Кириллов и др.), центр которого находился в Керчи. Их поддерживали в ЦК КП Украины (в т.ч. и секретарь этой структуры О. Иващенко). На другой стороне были сотрудники Херсонского совнархоза, севастопольские горком КПСС (в силу режимного положения г. Севастополя в тот период эта структура, замыкаясь непосредственно на ЦК КПСС, обладала большой долей самостоятельности) и горисполком, а также командование Черноморского флота. Опуская многие субъективные коллизии этих противоречий, тем более однажды уже частично освещенные автором в печати⁴, отмечу, что выбор места определял локализацию крупных инвестиций в развитие портов базирования экспедиционного флота и появление значительного числа новых рабочих мест для специалистов в области морской деятельности, оказавшихся не у дел из-за массового сокращения личного состава ВМФ.

Надо сказать, что аргументация второй стороны была активно поддержана руководством института «Гипрорыбпром» (Е.П. Гринько, В.В. Козыревым) – проектантом морских рыбных портов на о. Соленом (г. Керчь) и в б. Канышевая (г. Севастополь), вялотекущее строительство которых никак не могло развернуться на полную мощь, а самое главное – начальником отдела Госплана СССР, Министром А.А. Ишковым.

В этих противоречиях возобладали позиция Херсонского совнархоза (И.С. Прибыльский, С.Г. Теплухина и многих других), и центром океанического рыболовства в Азово-Черноморском бассейне стал г. Севастополь. Конечно, 50 лет тому назад даже сумасшедшим, даже врагам нашей страны не могло прийти в голову, что может появиться стремление к вытеснению российского флота из этого традиционного российского порта-города. Хотя вскоре, как говорили присутствовавшие при этом, Н.С. Хрущев, находящийся в более чем благодушном настроении, принял решение об образовании в Крымской области самостоятельного совнархоза и выделении его из Херсонского СНХ. Но центром индустриального рыболовства, а в последующем, все советские годы, местом пребывания штаба управления рыбной промышленности всего Азово-Черноморского бассейна оставался г. Севастополь.

Опыт участия во всех этих событиях,⁵ еще тогда позволил автору сделать следующие выводы:

² По тем временам, это было мощное судно неограниченного района плавания: водоизмещение – 5225 т (длина наибольшая – 100 м, ширина наибольшая – 14 м, высота борта – 7,2 м), суммарная мощность главных двигателей – 4000 л.с., скорость хода – 14 узлов, производительность морозильных установок – 50,0 т в сутки, экипаж – 90 чел. («Технико-экономический бюллетень» / Совет народного хозяйства Херсонского экономического административного района. – 1958, № 2, С. 23 – 25).

³ См.: Производственно-технический бюллетень / Управление промышленностью Херсонского совнархоза. – 1958, № 3, С. 29 – 33.

⁴ См.: «Рыбачьи новости», июль 2002, № 11-12.

⁵ Весь процесс развития экспедиционного промысла в Южной Атлантике в последующем был обобщен в нескольких публикациях автора и даже в упомянутых учебниках по географии.

– пространственное развитие экспедиционного океанического рыболовства определяется научными представлениями о разведанных и изученных промысловых запасах в тех или иных районах рыболовства, в которых устойчиво обитают локальные или трансграничные ВБР, наличием современного рыбопромышленного флота, в составе которого имеются суда различного назначения, а также мощная береговая инфраструктура (порты, судоремонтные заводы, холодильники, рыбообрабатывающие мощности и т.д.), обеспечивающая базирование всех видов экспедиционных судов; ну и, конечно, кадры профессионалов, а также соответствующие социально-экономические условия благополучного проживания специалистов и членов их семей;

– определение любого характера развития каждого вида морской деятельности не может строиться только на отраслевых подходах. Направленность его развития на базе обоснованного природопользования должна сочетаться с учетом интегральных интересов всех видов морепользования при особом внимании к военно-морской составляющей, наиболее оперативно впитывающей самые передовые достижения НТП, последующая конверсия которых способствует повышению технического уровня всего морехозяйственного комплекса в целом, а также определению мобилизационных возможностей последнего;

– любые наметки осуществления линейного и трампового судостроения, экспедиционного промысла, как и других морских производственных операций, в любом районе открытого моря могут оказаться затрудненными в осуществлении или вообще нереализуемыми вне учета меняющегося характера международных условий, формирующихся под воздействием морской политики прибрежных государств и международных организаций, регламентирующих эффективное морепользование в акваториях открытого моря.

Важность понимания последнего тезиса была воспринята автором непосредственно в херсонско-севастопольский период вышеизложенных событий, но особенно четко проявилась с середины 60-х – начала 70-х гг. XX в. Однако об этом нужен отдельный разговор. Пока же ограничусь ссылкой на то, что полученный в то время опыт организации индустриального морского хозяйства не однажды способствовал выбору эффективных направлений при оценках возможностей его развития при прогнозировании процессов формирования морепромышленных комплексов в нашей стране и за рубежом, при определении направлений и мест локализации центров базирования флота, а также при подготовке и осуществлении других мероприятий, в которых мне приходилось участвовать многократно.

Последний раз автор воспользовался своим многолетним опытом такого плана в начале XXI века во время консультации вице-губернатора Ленинградской области доктора экон. наук Г.В. Дваса, руководившего развитием портово-промышленного комплекса в Усть-Луге и столкнувшегося с рядом проблем, препятствовавших этому.

3

Организаторы океанического рыболовства из Херсонского совнархоза отчетливо понимали, что эффективная работа экспедиции, состоявшей из небольшого числа БМРТ и одного производственного рефрижератора вряд ли будет обеспечена без возникновения возможностей хотя бы краткого захода в порты западно-африканских стран для пополнения запасов воды и топлива, для выгрузок части уловов, а также в случаях форс-мажорных обстоятельств.

Начался поиск таких возможностей, который состоял из анализа отчетов двух рейсов Калининградского БМРТ «Казань», общения с их участниками, ознакомления с небольшими обзорами зарубежных источников, составленными в БалтНИРО, сомнительных переводов довольно случайно подобранных информационных источников. Практика иностранного рыболовства, да еще у берегов Западной Африки, в то время мало кого занимала не только в СССР, но и в мире в целом. Ответы из МИД и МВТ СССР

(на соответствующие запросы Херсонского совнархоза) не представляли для морской практики ни малейшего интереса.

В аппарате Херсонского совнархоза работали выпускники всех факультетов Московского и Астраханского рыбвтузов, однако среди них не оказалось ни одного специалиста, способного хоть мало-мальски терпимо обрабатывать иностранные тексты, хотя даже поиск и отбор их представляли сложную организационно-техническую проблему (ни факсов, ни компьютеров, ни Интернета в то время еще не было).

Участвовать в поиске сведений об африканских возможностях развития рыболовства и переводить их приходилось многим из нас, и каждый ругал себя за небрежное отношение в вузе к иностранному языку, многократно вспоминая терпимое, более чем снисходительное отношение к нашему лингвистическому разгильдяйству и невежеству со стороны отличных преподавателей соответствующей кафедры (Громеко, Богдановой, Рябининой, Копрановой и др.)

Естественно, что по нашим жалким потугам над обработкой иностранных источников было невозможно составить хоть какое-либо пособие для плавсостава. Однако их все-таки хватило для подготовки техзаданий первой украинской научно-промысловой экспедиции в Юго-Восточную Атлантику и контурной наметки Западно-Африканских портов для возможного захода ее судов в случае необходимости, определить приблизительную географию этого и последующих рейсов.

Практика подготовки и организации экспедиции в названные районы потребовала отбора и оценки информации, собираемой из разных областей знаний и видов деятельности, а также привлечения многочисленных специалистов и ученых из других бассейнов и городов. Для этого стали необходимы широкие и частые контакты с руководством и сотрудниками отдела рыбной промышленности Госплана СССР (А.А. Ишковым, Б.Г. Куликовым, А.А. Волковым, Ю.М. Трушинским, А.Ф. Юденцевым, Н.И. Чулиным), с учеными ВНИРО (А.С. Богдановым, Ю.Ю. Марти, П.А. Моисеевым, В.Ф. Бородастовым, А.И. Трещевым, А.Б. Кузьмичевым), Мосрыбвтуза (М.В. Морозовым, А.В. Засосовым, Н.Н. Андреевым, Н.П. Сысоевым, В.П. Степановым), БалтНИРО и Калининградской промразведки (Ю.В. Кадильниковым, Е.С. Просвириным, Ю.А. Комаровым, С.К. Кудерским, А.А. Баралом, К.Г. Кухоренко и др.), ПИНРО (П.А. Старовойтовым, А.П. Алексеевым, Н.П. Петяркиным, В.П. Лукиным), Мурманской экспериментальной базы промысловства (М.П. Поляковым, Б.Г. Кутаковым, В.К. Соврасовым), АзЧерНИРО (А.С. Ревиним, О.И. Сасковцем и др.), с работниками аппарата Мурманского и Калининградского совнархозов, а также с сотрудниками многих других управленческих и производственных структур. Особенно часто приходилось общаться с работниками подразделений Балтрыбтреста и Калининградского обкома КПСС (В.А. Джапаридзе, С.А. Студенецким, В.В. Белокуровым, П.И. Грозовым, Е.А. Абрамовым, Г.Г. Крыловым и др.).

Вспоминая активное участие всех этих людей в осуществлении самых различных видов безвозмездной помощи херсонским неопитам океанического рыболовства, не могу не отметить их постоянную готовность к этому, сверхдоброжелательное отношение и терпимость, стремление уберечь начинающих от издержек и ошибок. В этих отношениях с коллегами, в их больших усилиях по содействию не было даже намека на современные конкурентную недоброжелательность или консультационную сдержанность. Вот уж действительно, совсем другая этика! Именно такое товарищеское отношение в сочетании с их энтузиазмом обеспечили в последующем успешную работу флота Севастопольского управления океанического рыболовства.

Многочисленные контакты с перечисленными структурами и лицами побудили меня задуматься о целесообразности научного обобщения усилий нескольких лет, а вместе с этим пришли и мысли об аспирантуре. Однако тут, при выборе дальнейшей научной и профессиональной ориентировки, возникли неожиданные препятствия. Естественно, что первоначально автор обратился на родной факультет промышленного рыболовства в Мос-

рыбвтузе, однако при всей доброжелательности декана доцента А.В. Засосова и достаточно сдержанном отношении заведующего кафедрой, профессора Н.Н. Андреева, объективно в номенклатуре аспирантских специальностей интересующие направления исследований отсутствовали. В круг занимавших меня вопросов входили, прежде всего экономико-географические, внешнеэкономические и международно-правовые проблемы эксплуатации экспедиционного флота в отдаленных районах Мирового океана. Представленный мною обзор возможностей развития советского рыболовства у берегов Западной Африки получил у них общее одобрение, но был совершенно не адекватен интересам кафедры промышленного рыболовства и номенклатуре дисциплин, утвержденных по ее программе для вступительных экзаменов в аспирантуру и дальнейших исследований.

На других факультетских кафедрах аспирантских мест просто не было. Однако А.В. Засосов доложил ситуацию директору Мосрыбвтуза (по-моему, слово «ректор» тогда еще не практиковалось), профессору М.В. Морозову и тот, после беседы со мной, согласился быть моим научным руководителем, но по аспирантской специальности «Экономика, организация и планирование промышленного производства», обусловив при этом, что в реферате, предоставляемом при поступлении в аспирантуру и в моем багаже знаний будут усилены не экономико-географические и сопутствующие им акценты, а размещение. Так начался переход инженера-добытчика на стезю экономики.

Тем не менее, стать аспирантом экономического факультета Мосрыбвтуза не случилось. Этот институт, который собирался переехать в новое здание на Ленинградском проспекте⁶, неожиданно перевели в Калининград. Однако, воспользовавшись советами профессора М.В. Морозова⁷ (и по согласованию с ним), мною были внесены соответствующие коррективы в подготовленный ранее обзор, на основании которого я был допущен к аспирантским вступительным экзаменам во ВНИРО. Вскоре, вместе с коллегой по базовой профессии Л.И. Щепкиной, мы стали первыми промрыбаками, поступившими в аспирантуру по экономической специальности. Нашим научным руководителем стал заведомо этого института, а в последующем – завсектором СОПС канд. экон. наук В.М. Шпарлинский. В дальнейшем нашему примеру последовал инженер промышленного рыболовства С.А. Студенецкий, став аспирантом экономической специальности у профессора М.В. Морозова в Калининградском рыбвтузе.

Произошедшие перемены побудили задуматься над объективными и субъективными причинами послевузовского образования ряд инженеров промышленного рыболовства.

4

Студенты факультета промышленного рыболовства, обучавшиеся в Мосрыбвтузе в 40 – 60 гг. XX века, получили прекрасное образование, необходимое в практике морских инженеров. Кроме традиционных дисциплин, обязательных при подготовке специалистов такого профиля (судомехаников, судостроителей, механизаторов трудоемких процессов на судах и в портах), на факультете читались большие и обстоятельные курсы теории рыболовства, проектирования портов, эксплуатации флота и береговой инфраструктуры его базирования.

Такую направленность обучению профессии инженера-добытчика как организатора индустриализации рыболовства, как специалиста по технике лова и рациональному управлению промысловым флотом придали отцы-основатели факультета профессор Ф.И. Баранов и доцент К.М. Болдырев, а также присоединившийся к ним позднее профессор П.А. Сви́деский. Все они – выходцы из морской среды (Ф.И. Баранов по базовому образованию – офицер ВМФ, К.М. Болдырев – судоводитель, П.А. Сви́деский – специалист по развитию портового хозяйства) совершенно четко понимали, насколько важно их выпускникам широкое морское образование, морская подготовка и практика. Именно высокая образованность этих людей, широта взглядов на развитие морской деятельности способствовали тому, что оканчивающие фа-

культет, кроме диплома инженера-механика имели возможность получить свидетельство штурмана дальнего плавания.

Сегодняшним выпускникам школ и техникумов трудно представить привлекательность этого сочетания, а в довоенный и послевоенный периоды профессиональное участие в морской деятельности было исключительно заманчивым. В представлениях молодежи тех времен, это было не менее популярно и значительно, чем последующее освоение космоса. Был еще один фактор в истории факультета, который никогда не подчеркивался. Состав его студентов активно пополнялся молодежью, отторгнутой в годы сталинизма высшими мореходными училищами, по так называемым «политическим причинам». В Мосрыбвтузе таких ограничений на дороге к морю не было, во всяком случае, они не проявлялись столь цинично как в мореходках. В том числе и поэтому он стал своеобразным портом – убежищем для очень многих детей «врагов народа». Именно подчеркивая этот факт, на одном из заседаний в Кремле в 1980 г. доктор геогр. наук С.А. Студенецкий отметил, что «...от культа личности рыбная промышленность только выиграла».

Ф.И. Баранов – основатель кафедры промышленного рыболовства и К.М. Болдырев – первый декан факультета с таким же названием, изначально отчетливо понимали, что предстоящая индустриализация весьма периферийного вида деятельности, каким было в стране рыбное хозяйство, особенно рыболовство первых трех десятилетий XX в., будет связано с потребностью в грамотных специалистах в области техники добычи и рационального управления промыслом с судов. Однако даже эти дальновидные ученые и педагоги вряд ли могли в 1930 г. четко представить, что их ученикам через 20 – 30 лет предстоит заниматься организацией эксплуатации сотен промысловых судов в открытом море, проектированием и применением сложнейших рыболовных систем, основанных на передовых достижениях НТП, пространственной расстановкой самого крупного в мире рыболовного флота в Океане в разные периоды года и на разных объектах, эксплуатацией основных производственных фондов не только промышленного рыболовства, подготовкой и защитой государственных и отраслевых интересов при переговорах с зарубежными странами и международными организациями, участвовать в международных конференциях и в постоянной работе многих представительств Минрыбхоза СССР за рубежом, а также других зарубежных структур нашей страны. В 60 – 80 гг. всем этим пришлось заниматься многим специалистам отрасли, среди которых преобладали выпускники факультета промышленного рыболовства, слабо подготовленные к таким видам деятельности.

Безусловно, что создатели факультета достаточно дальновидно подошли к формированию профессионального портрета, образа будущего инженера-выпускника факультета. Они составили учебные программы, предусматривающие обучение студентов по целому комплексу преимущественно морских дисциплин, сочетающихся с широким инженерным образованием. Ф.И. Баранов и К.М. Болдырев еще в 1930-е годы, а впоследствии П.А. Сви́деский, другие профессора и преподаватели факультета написали замечательные и оригинальные учебники, читали интереснейшие курсы, возглавляли базовые факультетские кафедры. К началу 50-х годов их было три: промышленного рыболовства (профессор И.Ф. Баранов), морского дела (доцент К.М. Болдырев), проектирования и эксплуатации портов (профессор П.А.

⁶ С тех пор прошло почти 50 лет, но до сих пор, проезжая мимо автодорожного института вблизи станции метро «Аэропорт», я каждый раз с некоторой грустью вспоминаю о долгожданном, но несостоявшемся новоселье Мосрыбвтуза именно в этом здании.

⁷ Все это происходило довольно давно, но в памяти осталось доброе отношение профессора М.В. Морозова к своему бывшему студенту. Впоследствии он неоднократно содействовал моему профессиональному росту в отраслевой экономике, выступая официальным оппонентом по кандидатской диссертации и рецензентом моих учебников для средних и высших учебных заведений отрасли.

Свидерский). Именно эти кафедры организовывали плавательную практику студентов, тематику дипломного проектирования, отбор кандидатов в аспиранты, хотя в последнем случае главную роль играла кафедра, возглавляемая профессором Ф.И. Барановым. Другим кафедрам аспирантских мест не выделялось. Даже такой замечательный человек как А.В. Засосов, который имел довузовское судоводительское образование и еще довоенный опыт самостоятельной плавательной практики в качестве штурмана, повторивший его в студенческие годы в китобойной флотилии «Слава», а в Исландской (в дальнейшем – Северо-Атлантической) экспедиции – в качестве капитана траулера, ассистировавший на кафедре К.М. Болдырева, был аспирантом профессора Ф.И. Баранова.

Все факультетские кафедры возглавляли интересные и интеллигентные люди. Они были прекрасными преподавателями и отличными организаторами учебных процессов подготовки специалистов широкого профиля, отдавшими многие годы обучению кадров высшей квалификации, развитию вуза, в котором они работали. Однако широко известным в мире теоретиком был только Ф.И. Баранов, научный авторитет которого определял исследовательское лицо факультета, в том числе и его аспирантский состав. Конечно, при этом существенную роль играли многочисленные труды профессора Ф.И. Баранова, создателя теории рыболовства, получившей всемирное признание. Именно на его собственной системе взглядов строились факультетские и аспирантские исследования по проблемам рационализации добычи рыбы, ее динамики, по вопросам эксплуатации и переэксплуатации объектов промысла, прогнозирования возможностей его развития и др. Особое место занимали вопросы об уловистости орудий лова, об интенсивности рыболовства. В трудах Ф.И. Баранова большое внимание уделялось практике рыболовства, проблемам его механизации, технике добычи различными способами различных объектов промысла.

Хорошо помню, что в своих лекциях Ф.И. Баранов ориентировал студентов на широкое участие в организации промышленного рыболовства как быстро развивающегося вида морской деятельности и определяющего успешность развития всей отрасли. Именно профессор Баранов создал школу, сторонники которой до сих пор развивают взгляды этого замечательного ученого, серьезно обогатившего российскую науку.

Профессор Ф.И. Баранов действительно воспитал целую плеяду крупных исследователей и педагогов, так же как он посвятивших свою жизнь продвижению и развитию научных взглядов учителя, пополнивших теоретические представления о динамике численности промысловых объектов, о селективности орудий лова, их проектировании и расчетах всех составляющих, вплоть до методов совершенствования сетематериалов. Среди ярких последователей идей профессора Ф.И. Баранова следует в первую очередь назвать таких ученых как Н.Т. Сенин, Н.Н. Андреев, А.В. Засосов, А.Л. Фридман, А.И. Трещев, Л.С. Зайцева, Ю.В. Кадильников, И.В. Никаноров, М.М. Паюлайд, А.А. Барал, И.Г. Смыслов, К.Л. Павлов, В.Н. Лукашев, П.С. Старовойтов, С.Б. Гюльбадалов, Ю.Б. Юдович, Ю.А. Изнанкин, М.М. Розенштейн, В.К. Бабаян, Р.Г. Бородин, Ю.Н. Ефимов и многие другие⁸. Занимаясь этими проблемами в 60 – 80-х гг. XX в., все они внесли большой вклад в теорию рыболовства, в практику проектирования орудий лова, в совершенствование сетеснастного хозяйства и производства. Однако надо отметить, что развитие индустриального промышленного рыболовства вызвало необходимость теоретических обоснований значительно более широкого круга проблем, особенно при его развитии в экспедиционном режиме далеко за пределами собственных прибрежных зон. И большая часть инженеров-добытчиков не могла, да и не хотела заниматься проектированием и изготовлением орудий лова, механизацией их применения или испытанием износоустойчивости сетематериалов и такелажа. На практике они были заняты совсем другим делом, к которому, зачастую, оказывались мало подготовлены и образованием, и опытом предшествующих поколений.

В моей непосредственной инженерной практике (еще до получения диплома были освоены все производственные ступеньки от матроса III класса на траулерах в Баренцевом море и помощника дрейфмастера в Северо-Атлантической экспедиции до начальника рейса в Сахалинской промразведке), с достаточно широкой географией, охватывающей все промысловые бассейны (кроме Каспийского), проблемы применения орудий лова и сетематериалов занимали менее 1% производственного времени, хотя мне пришлось соприкоснуться со всеми видами промысла, кроме китобойного и зверобойного. Безусловно, что освоение новых районов и объектов лова в Мировом океане требовало совершенствования техники добычи, но этим занимались единицы выпускников факультета, на весь СССР не многим более 100 человек (по оценкам, сделанным в 80-е гг. – не более 4% общей численности), а организаций работы флота, его эксплуатацией в управлении были заняты тысячи специалистов, не получивших в вузах специальных знаний, связанных с внешнеэкономической деятельностью в области рыболовства, необходимость в которых формировалась в их сознании практикой и самообразованием. Как правило, это не самые эффективные способы роста профессионализма.

Ученики и преемники профессора Ф.И. Баранова, которые впоследствии возглавляли созданную им кафедру в Москве, а также аналогичные учебные структуры в вузах Калининграда, Владивостока, Астрахани, безусловно, были заметными учеными и хорошими педагогами. Однако большинство из них не обладало широтой взглядов первооткрывателей на промышленное рыболовство как вид морской деятельности, охватывающий большой сектор проблем, его составляющих. Они в своих творческих изысканиях и при ориентации аспирантов зациклились на проектировании и моделировании орудий лова, повышении их селективных возможностей, на испытании сетематериалов и т.п. важных для отрасли, но сугубо узких вопросов, как правило, разрабатываемых очень небольшими группами исследователей.

Ф.И. Баранов и К.И. Болдырев для развития эрудиции, для представительного участия в работе флота и квалифицированного управления им, вводили своим воспитанникам двойное образование. Последующие руководители факультета и его кафедр этих акцентов наших стариков не поняли. Более того, после перевода вуза из Москвы в Калининград мало помалу снижался уровень судоводительской подготовки, усиливались программы, нацеленные на совершенствование проектирования и изготовления орудий лова, способов их эксплуатации. По инициативе профессора А.В. Засосова, ставшего ректором вуза, произошел некоторый всплеск прежнего сочетания двух базовых направлений при подготовке инженеров-добытчиков, однако он вошел в противоречие с отраслевыми реальностями. В первую очередь, из-за того, что они плохо увязывались с предстоящим профессиональным ростом выпускников факультета. Позже многие из них мне рассказывали про пропаганду и развитие основного тезиса кафедры о том, что после получения инженерного диплома, выпускникам следовало получить квалификацию тралмастера (дрейфмастера), а затем перейти в штурманский состав и step by step двигаться в капитаны-директоры, т.е. сначала выполнить установленный плавательный ценз, необходимый для обмена штурманского свидетельства на рабочий диплом. Такие профессорские пожелания вызывали у студентов кривые улыбки, т.к. они прекрасно знали, что и без штурманских, и без капитанских дипломов многие инженеры-механики промышленного рыболовства

⁸ В приводимом перечне учеников и последователей Ф.И. Баранова, как в предыдущих, так и в последующих списках, названы имена только тех, с кем автору приходилось общаться лично. Естественно, что их круг значительно шире. Однако эти субъективные заметки не претендуют на роль исторических и всеохватывающих, а отражают жизненный опыт автора и содержат некоторые обобщения, возникшие в результате его производственной, управленческой и научной деятельности, общения с людьми, в ней участвовавшими.

уже были капитанами отрасли на всех уровнях управления, а также возглавляли отраслевые НИИ и КБ. Кроме того, многие студенты становились помощниками тралмастеров еще во время плавательной практики. Для этого им не требовались ни инженерные, ни штурманские дипломы, а только практика, практика и еще раз практика.

Факультетские преподаватели – прогнозины формирования профессии – не учитывали простых социально-экономических вещей. Во-первых, траловый мастер – это сугубо рабочая специальность, важная, престижная, однако не требующая высшего образования. Тем более, по сути, двойного. Во-вторых, при паевой системе оплаты труда на промысловых судах коэффициент тралмастера составлял 1,8, а третьего штурмана – 1,4. Ну, кого из молодежи, даже последовавшей упомянутым рекомендациям своих учителей, могут привлечь такие кулбыты в личных зарплатах.

Таким образом, в результате факультет, усиливая так называемое «сетевязальное» обучение, не только ослабил судоводительскую подготовку своих студентов, а потом, вообще упразднив судоводительскую кафедру, прекратил ее. По-видимому, какие-то новации в профессии инженера промышленного рыболовства стали объективно необходимы. Но принятое «фирменное направление ФПР»⁹ становилось все менее привлекательным для абитуриентов. Уверен в том, что среди современных выпускников средней школы трудно найти того, кто был бы увлеченно заинтересован даже в автоматизированном проектировании сетных мешков, испытании нитей на разрыв или изготовлении и наладке использования распорных досок. Это – счастливый удел очень небольших групп энтузиастов такого дела, а не массовых отрядов романтиков морской деятельности, без которых ее развитие невозможно. Кроме того, реальная производственная жизнь по-прежнему нуждалась в специалистах – организаторах индустриального промышленного рыболовства, в инженерах эксплуатационниках, в операторах и менеджерах работы флота и оптимизации его использования.

Между прочим, в смежном виде морской деятельности – на транспорте, такая специализация, сочетающая инженерные и экономические знания, была давно легализована и в вузах, и в штатных расписаниях пароходств, портов, и в номенклатуре аспирантских нормативов для технических и экономических направлений. Образовательную и профессиональную близость промысловиков с транспортниками-эксплуатационниками первыми отметили в ВМФ: военно-морская подготовка студентов в качестве офицеров запаса в те времена была ориентирована на ВОСО (военные сообщения), в рамках которых и промысловики, и транспортники-эксплуатационники вузов ММФ проходили аналогичное обучение на соответствующих вузовских кафедрах, совместную практику и последующие офицерские сборы. На факультетах промышленного рыболовства, в частности, и в рыбной отрасли вообще, не было обращено внимание на такую возможность сочетания технических и экономических дисциплин при подготовке высококвалифицированных организаторов, управленцев, аналитиков и менеджеров, которая широко использовалась в вузах и НИИ Минморфлота СССР. Именно по этой причине не выделялось аспирантских мест по эксплуатационным дисциплинам, связанным с оптимизацией работы рыбопромышленного флота и отраслевых морских портов.

Таким образом, в реальных условиях была очевидна потребность в специалистах такого направления морской деятельности и поэтому возникла необходимость сделать профессию инженера промышленного рыболовства более привлекательной для молодежи и востребованной не только в отрасли, но и далеко за ее пределами. Однако преемники профессора Баранова серьез-

но сузили внимание своих студентов и аспирантов, а также читателей научных публикаций, сосредоточившись на проектировании и испытании орудий лова, на моделировании соответствующих конструкций и выяснении их избирательных свойств, на методиках расчетов сетеснастных и такелажных устройств.

Может быть, только профессор А.В. Засосов добавлял к этим важным, но весьма ограниченным по реальному спросу таким проблемы как рациональная расстановка промыслового флота по районам и объектам, как оптимизация использования судов в различных районах эксплуатации.

Продолжение следует.



Voitolovsky G.K

Some notes on importance of a speciality modification

Some questions have been answered differently during all the history of Russian navigation – where? wherefore? what for?

The author summarizes his own experience in answering many vector questions and tells how formation of his professionalism favors the responses getting.

⁹ Кузнецов Г.А., Юдаева Г.Г. Калининградский государственный технический университет. Очерки истории вуза. – Калининград: «Янтарный сказ», 2003, с. 111.