

---

---

*Радченко В.И.*

## **ПОГРАНИЧНИК, СТАВШИЙ ПРОФЕССОРОМ**

Что и говорить, увлекательно покупать новую машину. Пусть даже не совсем новую, а подержанную. Все равно – торг, соглашение, тест-драйв, ощущение нового жизненного этапа. Сел за руль, дал газу: чувствуешь себя хозяином жизни, по крайней мере, своей собственной. Еще больше впечатлений – покупать яхту с мощным «Гольфстримом» за кормой и двумя-четырьмя спальными местами на нижней палубе. Тут уж точно подержанную, так как новых в нашей стране не строят, а на зарубежных стапелях такие заказывают лишь немногие олигархи, если не за бюджетные средства. Но все равно, отчалить в очередной морской круиз – означает оторваться от сухопутной суеты и воспарить на новый, не достигнутый ранее уровень бытия.

А может случиться, что покупать придется СРТМ (среднетоннажный рыболовный траулер морозильный). Это побольше большинства яхт: полсотни метров в длину, тридцать человек экипажа, главный двигатель на 1000 или слегка больше «лошадок» под главной палубой. В прочном стальном корпусе, как правило, размещается цех для рыбообработки, морозильный трюм на сотню тонн продукции и, собственно, лязгающая железом «машина» – главный двигатель, приводящий судно в поступательное движение по морской глади или по крутым волнам, в зависимости от погоды. Как пришлось прочесть однажды на просторах интернета в постановлении сухопутного районного суда города Ульяновска, «СРТМ – это средняя рыболовная травля морозильщика» (<https://sudact.ru/regular/doc/mfMi1bsMVcmA/>). Звучит непонятно, а значит солидно.



Пока я окончательно не ознакомился с особенностями ведения бизнеса в родной стране, проскакивала иногда в голове шальная мысль, как хорошо иметь в собственности рыбацкий пароход, снимать обильный урожай с бескрайней морской нивы и жить на доходы от морского промысла, не заморачиваясь трудными сухопутными проблемами. Поэтому, когда пришло время покупать СРТМ, моральная готовность к этому действию уже не только созрела, но и налилась.

В четвертом абзаце текста уже, пожалуй, настал момент признаться, что покупать СРТМ мне пришлось не для себя лично, а для родного института. В бесконечной череде реформ рыбохозяйственной науки настал момент, когда без второго среднетоннажного судна институту выживать стало сложно. В начале 2000-х гг. львиную долю финансирования рыбохозяйственные институты получали «натурой». Вместо денег в институт из Москвы приходили сверстанные планы, в которых в соответствующих клеточках указывались тонны востребованных (и не очень) рыбных ресурсов. Дали институту, скажем, 100 тонн минтая к вылову – заключай договор с рыбодобывающей компанией, посылай на промысел этой сотни научного наблюдателя, который соберет информацию об улове, а в конце «рыбалки» еще и деньги поступят на счет, как часть от стоимости выловленного ресурса, но по договору как будто бы за сданный научный отчет. А если все это ресурсное обеспечение институтское судно освоило – тогда уже не часть, а все вырученные средства приходят на счет «СахНИРО». Отсюда и зарплаты, и премии, и оборудование, и все, что нужно научному коллективу для плодотворной деятельности.

Делить эти пришедшие на бассейн ресурсы приходилось с коллегами-дальневосточниками. А у них аргументы простые, поскольку основные институтские расходы – на содержание научного флота.

– У нас вот, к примеру, 12 судов. А у вас? (голосом Л.Н. Бочарова).

И проигрывали мы в этом споре со своим единственным научно-исследовательским судном (НИС), к тому же больше оборудованным именно под углубленные научные исследования, чем под простую «рыбалку». На НИС «Дмитрий Песков» даже и трюма морозильного нет, чтобы сохранять рыбные уловы. Зато гидрологические лебедки были установлены самые современные, зонды – новейшие, прибор контроля за ходом трала – норвежский, владелец производящей компании лично прилетал инспектировать, как мы датчики установим и основной самописец разместим. Но времена наступали иные. И постепенно все яснее становилось, что, кроме выставочного скакуна-ахалтекинца, нужен нам еще орловский рысак-тяжеловоз, который, хоть частично, потащит на себе бремя институтских расходов. Да и дополнительным аргументом при дележе квот новый пароход выступит: пополнилась, мол, «конюшня», сыпните уж поболее «овса».

Последним аргументом «за» стала экспедиция нашего единственного СТР-420 на Северные Курилы зимой 2004 года. Северокурильский шельф – район ответственности института, нужно прогнозы вылова по тамошним объектам

писать, а погода в январе–апреле там такая стоит, что вместо съёмки у «Дмитрия Пескова» только и получается, что штормовать носом на волну. Из двух месяцев работы набежало 40 судосудок штормовых. Считаю, в понедельник-вторник на работу ходим, а остальные пять дней недели – ждем погоду у беспокойного зимнего моря. Эх, был бы в наличии СРТМ! Он и сидит поглубже, и раскачивается меньше. Да и главный двигатель у него помощнее, чтобы траловую «авоську» до глубины 800 метров по материковому склону таскать, а не на 400–500 м, как с борта СТР-420.

С принявшим мою идею зам. по флоту А.Н. Крупенниковым мы начали осматриваться вокруг в поисках подходящего СРТМ. Сперва поиски шли без особого успеха. Чуть было не ввязались в авантюру с приобретением (относительно дешево) недавно построенной «Дарьи Печерской», которая за свою короткую активную жизнь успела послужить объектом нескольких скандалов и судебных разбирательств. Как писала в августе 2018 года газета «Рыбак Камчатки» (№ 14 (5804)): *«В конце 1990-х Россия построила в Киеве три рыболовных судна за 12,5 млн долларов в счет долгов Украины. Их планировалось передать одной из камчатских компаний. Но вместо этого они были отданы «Нацрыбресурсам», государственному унитарному предприятию, в которое в начале 2000-х и вплоть до последней смены руководства на Рождественском бульваре, как говорится, куда ни пойдешь, всё равно упрёшься. Как итог, это судно, успевшее получить имя матери руководителя одной из камчатских компаний, почти девять лет простояло в Петропавловске без работы и охраны, после чего выбыло из Российского морского регистра судоходства»*. Зам. по флоту видел это судно на Камчатке ещё в восстанавливаемом виде в принципе, но затраты на восстановление уже уходили за горизонт, по крайней мере, горизонт нашего планирования.



СРТМ «Дарья Печерская» почти 9 лет простоял на Камчатке без работы и охраны



Первая встреча с будущим «Профессором Пробатовым» у причала порта в Петропавловске-Камчатском

Там же, на Камчатке, А.Н. Крупенников присмотрел вполне рабочую лошадку – СРТМ «Пограничник Петров» 1987-го года постройки, который коллеги из Камчатского института несколько раз брали в аренду для выполнения донной траловой съемки на Западнокамчатском шельфе. А рыбоохранное управление «Камчатрыбвод» в конце 1980-х гг. арендовало судно для патрулирования охранной зоны вокруг Командорских островов. Словом, для рыбохозяйственной науки и сохранения ресурсов судно было не совсем чужим. Конечно, без малого двадцать лет – возраст для судна уже существенный. Но в южные широты «Пограничник» не хаживал, «охранял дальневосточные рубежи Родины», поэтому корпус судна был куда как меньше тронут коррозией, чем у судов, шаставших в теплые воды.

В 2004 году судно принадлежало рыбацкой компании ЗАО «Диомид», образовавшейся при расколе одного из рыбодобывающих гигантов советского времени, Управления тралового флота (УТРФ) Камчатрыбпрома. В интернет-архиве Камчатрыбпрома до сих пор можно найти информацию о работе «Пограничника Петрова» на «голубой ниве» российской экономической зоны, о первых его капитанах в УТРФ. Так, принимал судно «Пограничник Петров» капитан И.И. Иванов, не знаю, был ли в экипаже ещё и некто Сидоров. А вот сообщение об аресте СРТМ-К «Пограничник Петров» за незаконный лов рыбы 13 мая 2002 г. Капитан оштрафован на 2 000 рублей, фирма – на 162 840 рублей. О травме старшего мастера добычи с летальным исходом в ноябре 2001 года. В общем, морские рабочие солёно-горькие будни трудяги – рыбодобывающего судна.

Владел большей частью компании, которой принадлежало судно, человек с фамилией одного из многочисленных российских шансонье, с хрипотцой звучавшего из каждого второго магнитофона-кассетника на судах флота:

«Четвёртые сутки пылают станицы...» Но совпадение это оказалось совершенно случайным. Владелец судна был человеком солидным и уважаемым. Вот только въезжать ему в нашу страну было почему-то нельзя (или опасно – тут уж мы не стали выяснять). Встречу для заключения сделки назначили в близлежащем крупном морском порту за пределами родины – в корейском Пусане. По телефону провели предварительные переговоры, и представитель владельца озвучил нам «идею цены» в 550 тысяч долларов США.

Мне нужно было эту сделку согласовать с курирующими наше ФГУП (федеральное государственное унитарное предприятие) ведомствами – в Росрыболовстве и Росимуществе. Коллеги из рыбохозяйственного агентства препятствий нам не чинили. Специалистов в те годы в стенах зданий на Рождественском бульваре, 12 и 15 работало много, разговаривали мы на одном языке. К тому же, в начале 2004 года, я чуть было нечаянно не влился в их тесные ряды, при смене руководства воспользовался возможностью вернуться в «СахНИРО», но знакомство сохранил.

В Росимуществе же поначалу от меня отмахнулись – мол, много тут вас, директоров ФГУПов вьётся, всё норовят разрешение получить на продажу государственного имущества. Становитесь в многодневную виртуальную очередь на рассмотрение ваших документов.

– Так мне же не на продажу разрешение нужно, – поясняю, – а на приобретение! Судно нужно родному институту, чтобы уже в начале следующего года приступить к плановой съёмке...

– На приобретение?! – удивилась, перебив меня, начальник соответствующего отдела. – Ну тогда подъезжайте, подвозите бумаги.

Приняла она меня в своём кабинете недалеко от Чистых прудов в Москве в тот же день, очень доброжелательно посмотрела все обоснования и согласования. После лично сходила к руководству и вернулась с необходимой мне визой на документах.

– Понимаете, – сказала женщина с интонациями Павла Артемьевича Верещагина, – «за державу обидно». Всё норовят растащить и распродать по дешевке, преследуя лишь личную выгоду. Знаете, сколько покупок такого масштаба, как ваша, мне пришлось согласовать в этом году? – пять! (шло начало августа). А заявления на продажу... – зав. отделом кивнула на стройные стопки бумаг на приставном столе в своём кабинете, – и это только за текущий месяц.

Я понимающе кивал, прихлебывая растворимый кофе. И моя уверенность в правильности предпринимаемого шага несказанно крепла.

Говоря языком спортивных комментаторов, встреча в Пусане – это для сахалинцев игра на своём поле. И для меня Пусан – зарубежный город, посещенный наибольшее количество раз. Ещё до бесчисленных перелётов в командировки, шесть раз – на борту научно-исследовательских судов с 1991 по 1996 годы и в 2009 году. В 1990-е годы из Пусана собственными судами везли всё, что было сложно купить на Дальнем Востоке. Из крупногабаритных вещей особенно была востребована мебель – кухни и спальни, а также холодильники и прочая бытовая



техника. Только в 1996 году государство заинтересовалось этой лазейкой «мимо налоговой кассы» и ввело норматив беспошлинного ввоза – чемодан в 30 кг на сумму не более 1000 долларов. Но тогда ещё эта проблема решалась небольшой суммой в наличных долларах при оформлении прихода судна в порт. Поэтому почти все 1990-е годы в Пусане семимильными шагами развивался мебельный бизнес, создавались «русские» магазины и точки общепита.

В магазинах и кафешках требовались русскоязычные работники, и многие женщины с Сахалина, свободно владеющие русским и корейским языками, неожиданно получили выгодные предложения. В ту поездку мы с замом тоже, конечно же, прошлись улицей русских магазинов Техас, или в англоязычном произношении Тексас, расположенной у центрального железнодорожного вокзала. Пока я дозванивался из телефона-автомата домой, зам успел «зацепиться языком» с сахалинками – работницами предприятий этой торговой улицы, щедро обмениваясь подначками и несерьёзными предложениями. И тут одна из женщин, присмотревшись к нему, вдруг сказала:

– Слушайте, так я же вас знаю! Вы же вечно свой вонючий джип у меня под окнами на улице Есенина ставите! Запомните, я точно когда-нибудь на него пакет кефира сброшу, если он снова будет там дымить и фыркать!

– Вот так вот, – резюмировал зам, – тут слово скажешь, все в Южном известно станет!

Несмотря на кажущиеся выгоды «своего поля», к вояжу в Пусан я начал готовиться загодя. Среди аргументов в пользу снижения цены судна решил напирать на выросший на 20 коп. с момента телефонных переговоров курс доллара и продолжающийся рост цены судового топлива. Распечатал красивые графики и сложил их в папочку. Решил предлагать 520 тыс. и в процессе торгов склоняться к 530–535 тысячам, как повезёт. Но моя подготовка оказалась напрасной. Мы встретились в гостиничном номере владельца судна, сели двумя группками по разные стороны длинного стола, и я достал папочку с разноцветными графиками. Объяснил, что хочу обосновать наше предложение, которое будет равняться 520 тыс. долларов.

– Погоди, – сказал основной владелец компании, – эти тридцать тысяч, они для тебя важны, что ли?

– Да, – сказал я, нисколько не смущаясь, а про себя подумал: «Да это ж практически миллион рублей!»

– Ну хорошо, – ответствовал продавец. – Так тому и быть. По рукам и идём ужинать!

Переговоры длились минуты три, ни одной бумаги из папки так и не было извлечено. Формальный договор покупки-продажи мы потом подписали в России с уполномоченными представителями компании.

Вновь купленный пароход 6 октября 2004 г. пришел в порт Корсаков. На следующий день мы всей дирекцией поехали его «щупать» и рассматривать. СРТМ оказался в приличном состоянии и всем понравился. В середине месяца его подняли в док, кое-какие неполадки нашли, но могло быть и хуже. Всё равно

предстояло направить траулер на капитальный ремонт и переоборудование, чтобы привести в порядок траловый комплекс, а также установить современную рыбообрабатывающую машину. Судно должно было ловить в основном минтай, который реализуют потрошеным и обезглавленным. Без «головотяпной» машины не обойтись, и её тоже ещё предстояло купить. А если и икру из минтая выбрать – стоимость продукции существенно увеличится. Конечно, было бы быстрее произвести ремонт судна в том же Пусане. Но, посчитав потенциальные затраты, мы стали искать более экономичный вариант. Ресурсная вольница у рыбохозяйственных институтов заканчивалась, научных квот давали всё меньше, и приходилось считать, грубо говоря, каждую копейку. Как-то наткнулся в своём письме другу в октябре 2004 г. на такую фразу: «Больше пока по работе и сказать-то нечего, всё требует денег».

При реформировании права собственности судну сменили имя. Была у нас в институте короткая, но все же традиция – первый и единственный на тот момент траулер носил (и сейчас ещё носит) имя первого директора сахалинского рыбохозяйственного института Дмитрия Пескова. Поэтому мы и стали «примерять» на борт вновь прибывшего судна имени ушедших к тому времени шести директоров. Имя восьмого по счёту директора «СахНИРО» уже было занято. Его носил СРТМ, доставшийся институту от государства в середине 1990-х гг. и уведенный ловкими людьми при молчаливом попустительстве государства в частный бизнес, где его следы затерялись. После недолгих консультаций мы решили последовать ещё одной морской традиции. Желательно, чтобы новое имя судна начиналось с тех же букв, что и прежнее, особенно если судно носило имя конкретного человека. Тогда якобы обитающий в недрах парохода «судовой» (по аналогии с домовым) не будет злиться и вредить. Это требование совпало с именем одного из самых заслуженных в научном плане директоров сахалинского института, имевшего ученое звание профессора. Так «Пограничник Петров» стал «Профессором Пробатовым». Надо сказать, очень быстро стал благодаря связям зама по флоту. В 2004 г. я поручал узнать, остались ли у Александра Николаевича Пробатова родственники в России, чтобы связаться с ними, сообщить о присвоении судну имени профессора. Но тогда никого найти не удалось. И лишь недавно в ходе поиска фотографии судна я натолкнулся в сети на связанную с «именем на борту» историю. Написана она сыном Александра Пробатова (<http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=8&t=6866&p=66684>) Прочтите и поймёте, что после такого выбора названия у судна и не могло быть простой судьбы.

Что касается ремонта и переоборудования, вскоре после докования в Корсакове зам. по флоту передал мне выглядевшее вполне приемлемым предложение китайской верфи. В Китае вполне быстро и качественно выполняли корпусные работы, которых, несмотря на нашу уверенность в хорошей сохранности корпуса, при дефектовке набралось изрядно. А что касается более тонкого ремонта, бригады механиков-дизелистов приезжали в Китай трудиться прямоком из Владивостока – с российских заводов, на которых самих в те годы ничего нельзя было отремонтировать, не переплатив втридорога и не наняв десятков

охранников, чтобы с судна не растащили последнее – в том числе и те, кому будет поручено его ремонтировать. Поэтому, искренне мысленно перекрестившись, как может только истинный атеист, в начале февраля 2005 года я дал добро на выход судна в Китай. Зимним утром судно отряхнуло с бортов снежок и двинулось наискосок через залив Анива и дальше в Японское море, а там и в город-порт Дальний (Далянь). А зам полетел курировать ход ремонта и превращения купленного «легкораненого» судна в боевой научно-промысловый пароход.

Одна закавыка в сделанном выборе на месте обнаружилась практически сразу. Док, в котором предстояло поднимать из воды наше судно, на китайском заводе оказался не плавучим сооружением, а капитальным, выложенным строительным камнем на берегу. Соответственно, судно могло в него зайти и выйти только по очень высокому приливу, случающемуся не чаще раза в месяц. И ремонт поэтому мог продолжаться только время, близкое к целому количеству месяцев, а любая проволочка могла обернуться дополнительным простоем длиной в 30 дней с соответствующей платой за аренду этого уникального сооружения. А с деньгами в институтской казне начинался «полный швах». В тот месяц мне даже придумался такой афоризм: «В связи с резким ухудшением финансирования, в институт философии срочно требуется на должность бухгалтера-материалиста бухгалтер-цинник». Но поскольку «СахНИРО» – не философский, а рыбохозяйственный институт, уже в феврале состоялась очередная отчетная сессия и совет директоров ассоциации НТО «ТИНРО», на котором обычно делили квоты ресурсного обеспечения исследований.

Я представил коллегам короткую презентацию о новом судне, напирая на выполнение с его борта двух донных траловых съёмок – на Северных Курилах и вдоль восточного побережья Сахалина с освоением выделенных ресурсов, для чего предложил минтай Восточно-Сахалинской подзоны отдать нашему институту полностью, а Северо-Курильской зоны – в размере 80%. Также выразил желание передать нам все квоты терпуга у северных Курильских островов. В относительно благополучные в части финансирования первые годы текущего века «СахНИРО» получал до 1350 тонн (75,0% от общего объема научной квоты) минтая в Северо-Курильской зоне и 1200 т (34,3% от квоты) терпуга. По мере ухудшения финансирования, снижения объема научных квот и роста конкуренции со стороны ТИНРО-Центра, КамчатНИРО и ВНИРО эта доля уменьшалась и к началу 2004 года упала до 200 т (11,0%) минтая и 525 т (20%) терпуга. И в этот раз споры над планами расстановки флота были достаточно ожесточенными. Но в итоге коллеги все же слегка «подвинулись», дав возможность нашему новому судну проявить себя в деле.

Возможно, сыграло роль обстоятельство, что принимал отчетную сессию в этот раз «СахНИРО», и мы организовали достойное мероприятие при помощи поддерживающих нас рыбопромышленников. В завершение же программы приглашенных коллег из других регионов прокатили на Анивский рыбоперерабатывающий завод на выдавшем виды автобусе ПАТП-3 с надписью на борту «Путешествие в радость». Сопровождал экскурсию сотрудник Лаборатории лососевых





Участники отчётной сессии НТО «ТИНРО» в феврале 2005 года отбывают на экскурсию на Анивский ЛРЗ

рыб, который, я-то думал, должен был знать дорогу на ЛРЗ. Но не тут-то было – автобус «промахнул» поворот на лососевый завод и через несколько километров сломался. Сотовые телефоны не ловили сигнал, и вскоре их батареи сели на морозе. Нашли замерзших экскурсантов только через несколько часов благодаря догадливости водителя И.И. Новоселова, поскольку искали их вначале только на отрезке дороги между городом и заводом. Нашли и повезли отогреть в банкетный зал компании «Сисафико», где устраивали торжественный приём. После такого произвольного давления коллеги на Совете директоров оказались сговорчивее.

Новокрещённый «Профессор Пробатов» благополучно добрался до судоремонтного завода в Даляне и по высокой воде был поднят в док. Расчет времени ремонта составил чуть больше двух месяцев, чтобы 11 апреля, по высокому приливу, судно смогло выйти из дока, предъявиться инспектору Российского Регистра судоходства и, забункеровавшись топливом, в двадцатых числах отбыть в сторону родного острова. Никакого «левого» народа мы в ремонты не катали, взяли в состав экипажа побольше опытных матросов, чтобы часть ремонтных работ выполнять своими силами.

Случалось такое в институте ранее – катать в ремонт с соответствующими зарубежными командировочными главного экономиста, который если о чём и договаривался, то только о собственной выгоде. Я же во время работы на директорской должности в первый ремонт НИС «Дмитрий Песков» вообще сделал неожиданный финт – послал в Корею курировать ремонт не одного из членов дирекции, а зав. лабораторией, которая потом эксплуатировала судно в рейсе. Надо ли говорить, что это был самый организованный и недорогой ремонт за весь период моей работы, а завлаб после него был назначен заместителем директора. Зам. по флоту тогда перетерпел, однажды только высказав, что недоверие его



НИС «Профессор Прубатов» поднят в сухой док в порту Далянь для ремонта

обижает. А главный экономист от обиды «слетел с катушек» и вскоре в сильном подпитии кричал во дворе института, что планировал «проворачивать с новым директором дела, а он оказался пацаном». Водка сгубила его окончательно – в следующей московской командировке он явился перед светлы очи начальства в состоянии не вязания лыка, потерял документы, включая собственный паспорт.



Китайские судоремонтники исследуют извлечённый гребной вал СРТМ. В оранжевом комбинезоне, по-видимому, инженер

Настойчивая рекомендация сменить главного экономиста последовала от руководства Росрыболовства незамедлительно.

В целом команда на наших судах была умелая и надёжная, и работать, и вести себя умели и в разговоре, и в праздновании. Вспомнилось, когда праздновали в 2002 году 70-летний юбилей института, приехавший коллега из дирекции Владивостокского ТИНРО спросил меня об одном мужчине в костюме, рассуждавшем об изменениях климата: «А это кто, из ИМГиГа что ли кто-то подошёл?» (ИМГиГ – академический институт морской геологии и геофизики, квартирующий в Южно-Сахалинске). Ответ поразил его до глубины души, и он вспоминал его ещё несколько раз позже при наших встречах: «Ну надо же, моряк с «Дмитрия Пескова»!

В предпоследний день марта 2005 г. в обкоме профсоюзов (он тогда назывался областным советом) мне выдали диплом и настенные часы на батарееке «Победителю конкурса в номинации среди руководителей государственных предприятий». Для меня такое признание было сюрпризом. Да, у нас оплачивали путевки, давали ссуды на жилье, лечение и прочее, оплачивали проезд «на материк» вместе с ребенком раз в два года. Но это же все по закону?! Из этого я сделал вывод, что на других государственных предприятиях законы давно не выполняются, по крайней мере, в части социалки. В институте из-за отсутствия денег тоже пришлось в очередной раз затягивать пояса и, увы, задерживать выплату зарплаты. Правда в 2005 году мне удалось быстро, первым из всех дальневосточных институтов, подписать план-график – документ, открывающий институту доступ к выделенным государством на пропитание рыбным ресурсам. Помогли появившиеся тогда в руководстве Росрыболовства бывшие сахалинцы.

Апрель на Сахалине – месяц самый что ни на есть весенний. Часто пригревает солнце и топит лежащий в высоких сугробах снежок. При этом вода в промытую сахалинскую почву с готовностью впитывается, и уже за 10 см от тающего сугроба – сухая земля. Помнится, в первую сахалинскую весну меня это очень впечатлило. Глядя на снежные завалы, ожидал, что весна разведёт слякоть на пару месяцев. Ан нет, все здесь очень быстро. Растения, едва проклюнувшись, растут на несколько сантиметров в сутки – нужно успевать, теплое лето на Сахалине короткое. Напротив, ситуация с получением доходов от работы отремонтированного судна развивалась куда как не быстро. После того как отремонтированный и оборудованный «Профессор Пробатов» вернулся в порт Корсаков, мы его быстренько собрали в рейс на последние в институте деньги, чтобы отправить на Северные Курилы – поработать на терпуге, заодно и трюм ценной рыбой забить.

Непросто оформляли необходимые документы для начала рейса на местном уровне. В тот год в рамках начатой административной реформы в регионах с системой рыбвода творился совершеннейший бедлам. Так, в Южно-Сахалинске в здании этой конторы на улице Емельянова образовалось целых два учреждения со сходными функциями, каждым из которых командовали два бывших зама начальника прежнего рыбвода, полные антагонисты. Ожидаемо, работа

двух новых органов началась с войны за помещения и прочее имущество с привлечением ОМОНа. А пока эти «государевы люди» между собой воевали, дело оформления разрешений совершенно не двигалось. Хорошо еще, что в институт в середине апреля поступили бюджетные деньги, составляющие примерно шестую-седьмую часть от общей выручки за год. Тут же выдали долги по зарплате, начиная с прошлогодней квартальной премии. Люди чуть-чуть воспряли духом, но человек десять все же успели из института разбежаться, в основном из молодежи, которой нужно все и сразу.

Наконец-то все бумаги получены, судно экипировано, можно взмахнуть с причала платочком и переключиться на другие рабочие проблемы. Но не тут-то было. Не проработав и недели, пароход сломался и вернулся в порт. Перед Днём Победы СРТМ уже снова стоял у пирса в Корсакове, но настроение генерировал отнюдь не праздничное. Зам. по флоту поехал разбираться, и вот, как в песне «Машины времени»: *«сказано – сделано, прошлому – бой, и вот у штурвала капитан другой»*. Честно говоря, точно уже и не вспомню, было ли до постоянного капитана двое на этом посту, или это один человек успел «достать», притаскивая на берег не полновесные уловы, а очередные проблемы и дрязги в экипаже. Один из стрессов запомнил на всю жизнь: при выполнении съемки в Четвёртом Курильском проливе судно ухитрилось полностью оторвать донный трал с установленным на нём «траловым глазом» производства норвежской компании Scanmar. К счастью, датчик продолжал посылать сигнал и, промучившись почти сутки, команда обнаружила и подняла дорогое оборудование – уже за 60 миль от точки обрыва.

Зам. по науке настойчиво рекомендовал перевести на «Профессора Пробатова» заслуженного капитана первого институтского судна Бориса Корнеевича Трескина и даже успел предварительно переговорить с ним. На предложение капитан НИС «Дмитрий Песков» решительно не согласился, но был готов подчиниться приказу. Узнав об этом, я отмёл идею о переводе – хуже нет, чем заставлять кого-либо работать в море в роли, которая ему не по душе. В результате капитан Трескин остался работать на НИС «Дмитрий Песков» пока, намного позднее, не перешёл работать в администрацию порта Корсаков. В интернете имеются следы о его поощрении как старшего инспектора портнадзора п. Пригородное в 2015 г., но помнится, что сразу после перехода из «СахНИРО» он занимал в портовой администрации более солидную должность.

Спасителем нашего рискованного предприятия с приобретением судна выступил другой капитан, ранее работавший в Корсаковской базе океанического рыболовства (БОР) – Михаил Александрович Проняев. Привел его в институт зам. по флоту А.Н. Крупенников. Причем, как и положено настоящему морскому капитану, Проняев пришел не один, а с боевой командой других членов состава – механиками, штурманами. После этого судно начало работать стабильно и успешно. В 2006 году НИС «Профессор Пробатов» выполнило траловые съемки на Северных Курилах и у Восточного Сахалина, отработало на контрольном лове минтая (вылов 380 т) и северного одноперого терпуга (270 т).



Финансирования институту по-прежнему остро не хватало, но это была характерная ситуация в государственных организациях. Правительство Российской Федерации постановлением от 07.12.2001 г. № 860 «О Федеральной целевой программе Экология и природные ресурсы России (2002–2010 годы)» утвердило соответствующую ФЦП, которая определяла и финансирование рыбохозяйственной науки в подпрограмме «Водные биологические ресурсы и аквакультура». Предусматривалось расширение научных исследований и разработок в области водных биологических ресурсов и рыбного хозяйства, для чего нужно было увеличивать финансирование опережающими темпами: 699,5 млн руб. в 2002 г., 831 млн руб. в 2003 г., 914 млн руб. в 2004 г. и около 1266,7 млн руб. в 2005–2010 гг. Фактическое же финансирование, выделенное из бюджета на проведение исследований по направлению «Биоресурсы», в 2004 г. оказалось на 18,2% ниже планового, а в 2005 и 2006 гг., вместо предусмотренного ФЦП 52%-ого прироста к уровню 2003 г., увеличилось лишь на 1,3 и 4,3%. Не только не было создано материальной базы для расширения научных исследований и разработок, но и регулярно выплачивать зарплату коллективу было затруднительно.

В этой ситуации каждая продажа мороженой рыбопродукции с НИС «Профессор Пробатов» была сродни экстренной помощи больному. Заканчивается рейс, СРТМ привёз в порт Корсаков минтай б/г или терпуг – через пару дней на счета института поступают такие необходимые на зарплату средства. Качество продукции, выпускавшейся судном, оказалось очень хорошим, и сама



Научный сотрудник «СахНИРО» И.А. Бирюков с выдающимся экземпляром минтая, выловленным у восточного побережья Сахалина



продукция – весьма востребованной. Начав работать с одним из сахалинских оптовых покупателей рыбопродукции, мы очень быстро получили настоятельную рекомендацию от руководства, кому продавать уловы. Но поскольку закупочная цена оказалась рыночной, и с получением денег на счет института проблем не возникало, возражать против такой рекомендации повода не было. Величина средств от реализации продукции, выловленной НИС «Профессор Пробатов», в 2007 г. составила 19,4 млн руб., а в 2008 году – уже 28,7 млн руб. С 1 сентября 2007 года появилась возможность установить доплаты к заработной плате сотрудников за квалификацию, за разработку прогнозов и другие дополнительные обязанности, привязав их к увеличению МРОТ.

Случилась в истории работы судна и славная страница со спасением человеческих жизней в море. В начале декабря 2007 года СРТМ вернулся из очередного рейса, и экипаж уже приготовился Новый год праздновать и с семьями общаться. Но жадному директору все денег (на счетах института) мало, и неосвоенная квота на камбалу Восточно-Сахалинской подзоны жгла душу до изжоги. Ведь 31 декабря наступит полночь, и квота превратится... даже не в тыкву, из которой, по меньшей мере, семечек налущить можно. Давай я устраивать совещания с ответственной лабораторией – должны же у этой камбалы где-то быть зимовальные скопления, а прогнозирующие состояние её запаса специалисты должны быть в курсе, где она зимует. Так что ступайте на борт «боевого» судна, поднимайте якоря и ступайте мимо Анивского маяка на край материкового склона, привезите то, что можно будет продать в замороженном виде хотя бы и по 15 тыс. рублей за тонну.

И наука, и команда судна, хотя не ослушались, но выполнять это «почётное задание» отправились спустя рукава. Тралмастеру и матросам совершенно не улыбалось рвать и штопать на морозе донный трал, а грунты на краю материкового склона у Сахалина очень тяжелые. Да и остальному экипажу – какая тут рыбалка, когда «Новый год к нам мчится, скоро всё случится». Прошёлся «Профессор Пробатов» неширокими галсами за мыс Анива, тральнул раз несколько для отвода глаз и начал носом на родной порт поворачивать. В восточной части залива Анива, чуть мористее курса, повстречался «Профессору Пробатову» другой СРТМ. Нашим морякам странным показалось, что судно вроде бы без движения, а дымок весьма плотный в утреннюю прозрачную атмосферу выпускает. «Да это они на летнем топливе», – с видом знатока пояснил боцман. Объяснение всех устроило, и наши пошли было дальше, не меняя курса.

И тут морские боги сжалились над терпящими бедствие и послали хриплый прерывистый сигнал их автономной радиостанции прямиком на включенный на 16-й канал УКВ-приемник «Профессора Пробатова». В рубке институтского судна сперва и не разобрали, кто зовёт и чего хочет, а когда разобрали сорванный уже голос радиста, развернулись и пошли к зовущим. СРТМ «Водолаз» был в те годы уже почтенного возраста. Эти суда проекта 502М, типа «Ольга», с бортовой схемой траления строились с 1968 по 1981 г. в Волгограде и Хабаровске. Всего было построено 148 траулеров этого типа, и «Водолаз»



НИС «Профессор Пробатов» спасает погорельцев с СРТМ «Винсент» в заливе Анива в декабре 2007 года

был одним из первых, 1969 года постройки. В период разграбления крабовых запасов дальневосточных морей в начале 1990-х гг. множество судов разного типа и состояния спешно переделывались в краболовы, не избежал этой участи и «Водолаз». Работал он и «по серой схеме» (т.е. с нарушениями), и «по-черному» (т.е. вовсе без разрешительного билета), и в конце концов попался, был арестован и, может быть, так бы и сгнил на отстое в Авачинской губе под арестом, как десятки других подобных судов.

Но нашлись предприимчивые люди, судно у «казны» выкупили, реконструировали, и отправили снова зарабатывать японские йены незаконным образом. Переоборудовали судно для перевозки живого краба – морозильный трюм заменили наливными чанами. Плохо, что ремонтировали судно преступно безалаберно. Оргалит на переборки шёл самый дешёвый, не огнеупорный, обогреватели в каютах – практически бытовые с открытой нагревательной спиралью. Выдали ряженому судну новый флаг – камбоджийский, звучное имя – «Винсент» и отправили из Корсакова в какой-то японский порт за ловушками и наживой. Той наживой, которая в ловушки кладётся, а с той, которая на счета жадных владельцев должна была потечь, не заладилось. По судовым документам, судно следовало в Африку, в кенийский порт Момбаса. Но это была просто «дымовая завеса», чтобы выйти из российских вод и пропасть с экранов пограничных радаров.

На сахалинском форуме, обсуждая гибель «Винсента», участники прощаются с другим СРТМ этой серии – «Водитель». Но у «Водителя» другой номер ИМО (International Maritime Organization), который судну присваивается на весь период его жизни. Даже если название судна меняется, номер ИМО остается прежним.

Поэтому я придерживаюсь версии и деталей, услышанных в далеком 2007 г. от непосредственных участников спасения – членов команды «Профессора Пробатова». А картина с подошедшего судна открылась ужасающая. Во внутренних помещениях «Винсента» ещё бушевал огонь, прорывавшийся в обугленные иллюминаторы. Полностью сгорела надстроенная дюралевая пристройка к рубке. Старые стальные двери пристройки рядком лежали на стальном же ограждении палубы, поскольку их уже ничто не держало. Осторожно подойдя своим правым бортом к горящему судну, «Профессор Пробатов» снял с борта «Винсента» 13 погорельцев. Страшно представить, что случилось бы с людьми на горящем острове судна, обездвиженном и обесточенном, даже в небольшой шторм, которые так обычны в этих широтах зимой. За время моей работы в «СахНИРО» это был уже второй подобный случай. В конце декабря 2001 года НИС «Дмитрий Песков», возвращаясь из ремонта в Пусане, спасло в проливе Лаперуза 23 моряка с горящего судна «Сафил-1». И не сказать, чтобы в проливе не было других судов. Но только «Дмитрий Песков» проходил по этой акватории в предновогодние дни легально, не прячась и не соблюдая режим радиомолчания. А выгоревший дотла «Сафил-1» ещё долго носило по проливу и чуть было не выбросило на японский берег.

Не стану утверждать, что в коллективе института все разделяли мою точку зрения об эффективности и необходимости работы НИС «Профессор Пробатов» в составе флота «СахНИРО». В условиях дефицита финансирования уровень заработной платы в институте сильно отличался от желаемого, за небольшим исключением зарплат, обеспечиваемых хозяйственными договорами на расчеты ущерба водным биоресурсам. На этом безотрадном фоне часть сотрудников нашли виноватого – сформировалась точка зрения, что траты на обеспечение работы НИС «Профессор Пробатов» ложатся тяжелым бременем на бюджет «СахНИРО» в ущерб другим программам и благосостоянию коллектива. В многостраничной переписке я пытался убедить профком, что нет конкретного количества средств, выделяемого, как говорили в профкоме, «на содержание» института, что основную часть финансовых средств «СахНИРО» получает от реализации научных квот, объемы и состав которых еще нужно отстаивать при распределении между рыбохозяйственными институтами. Основные аргументы при распределении научных квот – наличие собственного флота и проведение исследований в районах, в которых выделяются квоты, в частности минтая и терпуга в Северо-Курильской зоне.

Работа НИС «Профессор Пробатов» в составе флота «СахНИРО» решала эту проблему сразу в двух направлениях. Во-первых, данные, полученные при проведении регулярных траловых съемок на северо-курильском шельфе и свале глубин, позволили обосновать более высокую величину общего допустимого улова (ОДУ) минтая и терпуга. За два года в Северо-Курильской зоне ОДУ вырос с 26,2 и 28 тыс. т в 2006 г. до 56,6 и 41,0 тыс. т в 2008 г. Это обусловило рост научной квоты с 1,8 и 1,25 тыс. т до 3 и 3,55 тыс.т. Во-вторых, появились неоспоримые аргументы для обоснования роли «СахНИРО» в изучении этих объектов,

которые ранее исследовал ТИНРО-Центр, и для требования высокой доли при наделении ресурсами. Доля института в научной квоте минтая в Северо-Курильской зоне выросла до 40%, а терпуга – до 74,6%. В абсолютных величинах прибавка составила 2052 т минтая и 2125 т терпуга, что даже при реализации привлеченными судами давало институту 19,6 млн руб. При этом резервы повышения эксплуатации СРТМ-К не были полностью исчерпаны. В 2007 году вылов судна составил 1124 тонны, а на начало октября 2008 года уже превысил 1343 тонны минтая и терпуга.

Но, похоже, никто в профкоме не собирался анализировать или проверять мои расчёты. Встречные аргументы сводились к простому вычитанию суммы, вырученной за продажу рыбной продукции, из общей суммы затрат и на флаг поднимался тезис о «двух-трех десятках миллионов рублей убытков». Не учитывалось, что в общих затратах по НИС «Профессор Пробатов» (48,9 млн руб. за 2007 г.) около 30% пришлось на выполнение траловых съёмок у Восточного Сахалина и на Северных Курилах, 20% составляла заработная плата экипажа, т. е. как раз средства, распределяемые среди работников, 5% – амортизация основных средств, т.е., по сути своей, не расходы, а резерв предприятия для последующего приобретения новой техники и улучшения материально-производственной базы «СахНИРО». Оставшаяся величина полностью покрывалась суммой выручки за продукцию, даже не учитывая потенциальную выгоду в виде дополнительных научных квот, обосновываемых результатами исследований. Мне казалось очевидным, что «СахНИРО» с НИС «Профессор Пробатов» – полноценный морской научно-исследовательский институт, способный контролировать состояние запасов основных промысловых видов в Сахалино-Курильском регионе, а без данного судна – региональная лаборатория с узким спектром полномочий, упускающая из зоны своей ответственности комплекс рыб Северо-Курильской зоны полностью, Южно-Курильской и Восточно-Сахалинской подзоны – в части минтая. В таком случае из-за отсутствия финансирования уже с 2006 года пришлось бы идти на ещё одно сокращение штата, в том числе по основным ресурсным лабораториям, так как сужение задач предусматривает уменьшение занятости, а резервы сокращения вспомогательного персонала и АУП были исчерпаны.

Жизнь, как вы знаете, распорядилась иначе. В результате конфликта с тогдашним руководством территориального управления Росрыболовства вокруг дрейфтерного лова лососей должность директора к концу 2008 года мне пришлось оставить, а ещё через год – уехать из Южно-Сахалинска «на материк». Работая в Росрыболовстве, да и вернувшись позднее в ТИНРО-Центр, я продолжал внимательно следить за работой флота «СахНИРО». Было приятно читать об исследованиях с борта НИС «Профессор Пробатов» на обширных акваториях прикурильских вод от о. Шумшу до о. Харимкотан, обследовании обнаруженного в ходе рейса НИС «Дмитрий Песков» нерестилища минтая у острова Шикотан, попытке провести подводную съёмку предполагаемого места гибели судна «Аметист», принадлежавшего КамчатНИРО. Коллеги изредка

баловали меня фотографиями из очередных рейсов, но в то же время сообщали и тревожные новости: финансирования по-прежнему не хватает, в том числе и на необходимый ремонт судов, а в плане приобретения флота у руководства института совершенно другие приоритеты.

Техника, как известно, «любит ласку, чистку и смазку». В условиях дефицита внимания НИС «Профессор Пробатов» стали преследовать технические проблемы, завершившиеся фатальной поломкой главного двигателя. Сломавшийся вал заклинило, и агрегат вышел из строя без перспективы восстановления. Двигатель требовалось менять, для чего вскрывать и снова восстанавливать борт, трубопроводы, электрическую сеть. Объем затрат, сравнимый с общей остаточной стоимостью судна. К тому времени российские рыбохозяйственные институты уже давно сменили форму собственности и из унитарных предприятий стали учреждениями, финансируемыми строго по утвержденной смете. В похожем случае с НИС «Профессор Солдатов», которому также требовалась замена главных двигателей, аккумулировать необходимый объем средств не удалось даже более обеспеченному финансами ТИПРО-Центру и в более благополучные в части обеспечения времена, и «Профессор Солдатов», прослужив несколько лет в качестве береговой базы у причала, отправился на металлолом. Стало ясно, что подобная незавидная судьба ждёт и «Профессора Пробатова».

В конце 2017 года мне на сотовый телефон переслали короткий видеоролик, на котором морской буксир утаскивал за корму стоящего у причала парохода остатки корпуса бывшего тралового судна. Голосовой комментарий не оставлял сомнений: «Вот и все, потащили «Пробатова»... вернее, то, что от него осталось. Закончил жизнь... закончилась эпопея...»\*.

НИС «Профессор Пробатов» проработало в составе флота рыбохозяйственной науки без малого десять лет, вписав своё имя в историю института. Его история наглядно показала, насколько важным для рыбохозяйственной науки является наличие адекватного судового обеспечения морских исследований. А то, что работа судна, да и института в целом, так и не была поддержана в начале 2000-х годов достаточным финансированием, то это также уже совсем другая история.

---

\* НИС «Профессор Пробатов» еще 3 года простоял у пирса и был утилизирован в 2020–2021 гг. (Прим. ред.)