18+

BFISHERMAN

КНИГА 1 ИЗ 7



ЛЮДИ СЕВЕРНОГО МОРЯ

КРАБОЛОВЫ

Герои Bfisherman. 35 историй о жизни и работе на краболовных судах

СОСТАВИТЕЛЬ **РЕНАТ БЕСОЛОВ**

Ренат Бесолов

Краболовы. Герои Bfisherman. 35 историй о жизни и работе на краболовных судах

https://litres.ru/74757859
ISBN 9785007153393

Аннотация

Бывшие программисты, строители, повара и студенты рассказывают, как ушли на северный промысловый флот, искали первое судно, выдерживали вахты в полярную ночь и что изменилось после первых рейсов. 35 честных историй краболовов — без рекламы вакансий и обещаний лёгких денег. Для тех, кто думает связать жизнь с морем, и для тех, кто ждёт моряков на берегу. Первая книга серии «Люди Северного моря», собранной из интервью журнала «Герои Bfisherman».

Содержание

Предисловие 5
Часть первая. Краболовы 8
1. Денис Фриц 10
2. Ярослав Гораль 23
3. Алексей 50
4. Сергей Бувака 68
5. Юрий Голых 91
6. Евгений 106
Конец ознакомительного фрагмента. 119

Краболовы
Герои Bfisherman. 35 историй о жизни и работе на краболовных судах

Составитель Ренат Бесолов

© Ренат Бесолов, составитель, 2026

ISBN 978-5-0071-5339-3
Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие

Я впервые вышел в море в 2015 году. Мне был двадцать один год, и я плохо представлял, как на самом деле устроена эта жизнь. Был интерес и упрямое желание попробовать. С тех пор я провёл на норвежских промысловых судах больше полутора тысяч суток за Северным полярным кругом — в полярную ночь и под незаходящим солнцем, в шторм и в полный штиль.

В Норвегии я увидел то, чего мне не хватало дома. Там ценится любая работа. Рыбак, матрос, обработчик на фабрике, механик — каждый человек, какой бы профессии он ни был, пользуется уважением общества и заслуживает его. У нас за последние десятилетия труд руками во многом обесценился: молодым людям внушали, что настоящая жизнь — только в офисе. В какой-то момент я понял, что моя миссия — сделать работу в море снова уважаемой и снова популярной профессией.

Когда я начинал, мне очень не хватало одного — честного рассказа изнутри. Не рекламы вакансий и не обещаний лёгких денег, а слов обычного человека, который уже прошёл этот путь: как он искал первое судно, сколько получил отказов, как пережил первую качку, что оказалось тяжелее всего и ради чего он всё-таки остался. Так появился BFISHERMAN — проект о том, как устроиться на промыс-

ловый флот самостоятельно, без посредников. Со временем он вырос в курс, журнал и сообщество, в котором сегодня сотни тысяч человек. А рубрика «ГЕРОИ BFISHERMAN» выросла из простой мысли: лучше всего о море расскажут те, кто в нём работает.

Мир держится на людях моря. По данным Конференции ООН по торговле и развитию, больше восьмидесяти процентов всех товаров в мире перевозится морем. Топливо, зерно, металл, автомобили, одежда, техника — почти всё, что нас окружает, кто-то провёл через океан. Люди, которые делают это, живут с нами на одной планете, но не живут с нами на берегу. Они посвящают свою жизнь работе далеко от дома, от жён, детей и родителей, и именно они движут сегодняшнюю цивилизацию — незаметно для большинства из нас.

За несколько лет мы записали сотни интервью. В них есть бывшие программисты и строители, повара и фермеры, студенты и отцы больших семей. Кто-то пришёл на флот в двадцать лет, кто-то — после пятидесяти. Одни ушли в море за деньгами и остались из-за людей, другие — наоборот. Кто-то стал капитаном, кто-то вернулся на берег и открыл своё дело. Эти истории не похожи одна на другую, но в каждой есть момент, когда человек решается изменить свою жизнь.

Эта серия книг адресована прежде всего новичкам — тем, кто только планирует связать свою жизнь с морем: собирается в морской вуз, в учебный центр, на первую практику или на первый контракт. Она адресована и девушкам, которые

планируют связать свою жизнь с моряком и хотят понять, что их ждёт. Возможно, прочитав эти истории, вы найдёте подтверждение тому, что ваша цель — действительно ваша, и остаток жизни проведёте в море. А возможно, увидите эту работу с другой стороны, поймёте, что она не ваша, и не станете тратить деньги, время и нервы на морскую профессию, которая вам не нужна. И то и другое — хороший результат.

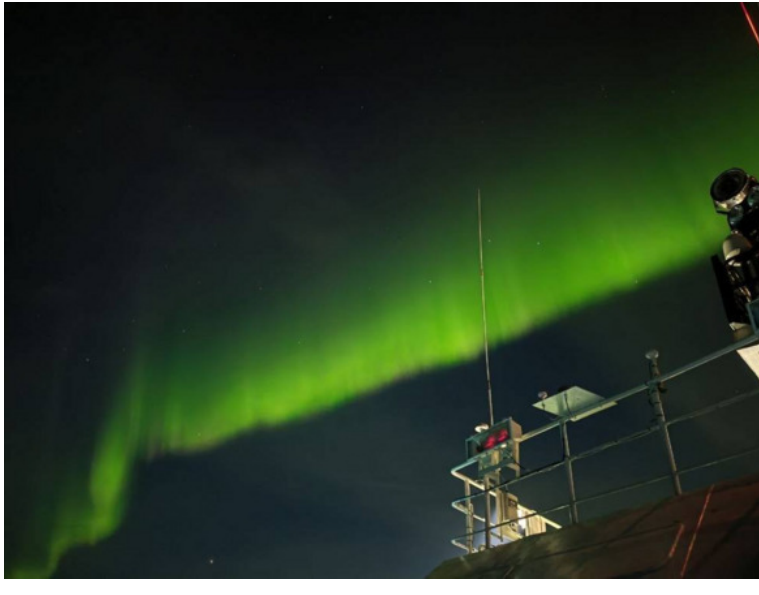
Серия «Люди Северного моря» собрана из этих интервью. Мы бережно отредактировали тексты, но сохранили голос каждого героя: его интонацию, его словечки, его сомнения. Здесь нет выдуманных персонажей и приукрашенных судеб. Всё, что вы прочитаете, — личный опыт настоящих людей, реальных героев. Их доходы, графики и условия работы — это их путь, а не обещание, что у вас всё сложится точно так же. Море у каждого своё.

Перед вами первая книга серии из семи. Она посвящена краболовам. Краболовный промысел — самая узнаваемая и, пожалуй, самая суровая часть северного флота: здесь особенно хорошо видно, что такое настоящая работа руками и настоящая команда. Надеюсь, эти истории помогут вам понять, подходит ли эта жизнь именно вам, — а если подходит, то сделать первый шаг чуть увереннее.

Спасибо каждому герою, который согласился рассказать о себе. И спасибо вам, что открыли эту книгу.

Ренат Бесолов,
автор BFISHERMAN

Часть первая. Краболовы

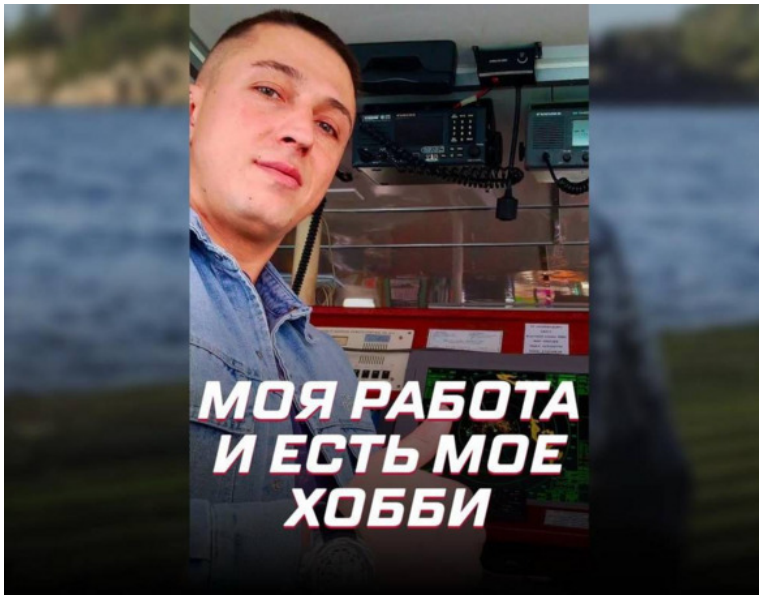


Краболовный промысел в Норвегии — одна из самых узнаваемых и самых тяжёлых морских профессий. Работа идёт в Баренцевом море и у северного побережья, часто в темноте полярной ночи, в холод и шторм: порядки ловушек поднимают, разбирают и снова выставляют почти без перерыва. В этой части — истории людей, которые пришли на краболовы из самых разных профессий: как они искали первое

судно, что увидели на борту, как выдерживали вахты и что изменилось в их жизни после первых рейсов.

1. Денис Фриц

Краболов



«Моя работа и есть моё хобби»

Статья о Денисе Фрице, втором помощнике капитана на краболовном судне, раскрывает увлекательный путь от практиканта на контейнеровозе до акулы морского про-

мысла. Его рассказ о работе с живым крабом и поисках добычи наполняет текст живыми деталями и атмосферой морских просторов. Особенно захватывает история с Интерполом, добавляющая непредсказуемости и остроты. Этот материал не только информативен, но и вдохновляет: он показывает, что работа может быть не просто источником дохода, но и настоящим увлечением, полным вызовов и достижений.

Денис Фриц: от практиканта до помощника капитана

Денис Фриц начинал свой путь практикантом на контейнеровозе MSC, а сегодня работает вторым помощником капитана на краболовном судне в Охотском море. Он поделился особенностями работы с живым крабом, рассказал о сложностях поиска добычи, о рабочем графике, задачах, морских зарплатах и о том, как однажды его судно полтора года разыскивал Интерпол.

Как морская профессия изменила жизнь Дениса Фрица

— Родом я с Дальнего Востока, по образованию судоводитель. Начинал работу в море практикантом на контейнеровозе в компании MSC. В дальнейшем работал на танкерах в должности третьего и второго помощника капитана. Мы занимались перевозкой тяжёлого топлива и бункеровкой им судов.

О морской профессии я узнал довольно просто (улыбает-

ся). Я из Приморского края, где очень много моряков, и тоже выбрал для себя эту специальность. А позже мои однокурсники часто делились информацией о своих заработках в море. Это и привлекло моё внимание.

Впервые я попал на судно в 2007 году — это был контейнеровоз. Мой непрерывный стаж работы в море в среднем около восьми лет. Сейчас я работаю на краболовном судне, мы занимаемся добычей живого краба в районе Охотского моря. А мой первый опыт в этой деятельности — добыча краба-стригуна «Опилио» в Татарском проливе.

Я считаю, что для работы на краболовном судне человек должен быть отважным и уметь принимать грамотные и правильные решения в экстренных ситуациях. А в море их немало.



Работа на краболовном судне: задачи и график

— Работа на судне устроена слаженно: каждый выполняет свою задачу и функцию. Когда продукции много, мы рабо-

таем в две смены по 12 часов. Если же краба мало, то у нас одна дневная смена, а вечером экипаж отдыхает. Я в этом случае стою две суточные вахты по 4 часа.

Мои непосредственные функции на борту краболовного судна — постановка и выборка крабовых порядков, ведение электронного судового журнала, заказ и учёт провизии, расчёт остойчивости судна. Также я несу ходовые и промысловые вахты. Это и есть мои основные задачи.

Все этапы работы на краболове по-своему интересны. Но, если быть откровенным, мне не нравится длительная забивка продукции. Это вредит крабу, который уже находится на борту: он может начать умирать, что плохо сказывается на рейтинге судна.

А самая большая сложность в работе — найти места с большим скоплением краба. Также серьёзной проблемой бывает ухудшение погодных условий.



Поучительная история о неожиданном выходе в море

— Есть в моей морской биографии и одна поучительная история. Это случилось в Пусане. Я случайно познакомился с ребятами-моряками, которым на судне не хватало второго помощника капитана. Я объяснил им, что подхожу на эту должность, но мой рабочий диплом просрочен. Они ответили, что ничего страшного в этом нет, и взяли меня. Рассказали, что судно идёт на промысел краба. Я согласился. А потом оказалось, что судовладелец не рассчитался с корейцами за ремонт и судно арестовано: у него был запрет на выход в море.

Той же ночью по просьбе судовладельца мы без ведома охраны угнали пароход, пошли проливом Дрейка, а затем начали ловить глубоководного краба у берегов Южной Джорджии. План был такой: потом пойти в Китай, переименовать там судно, сдать краба и дождаться, пока судовладелец рассчитается с нами. Но так как судно было «угнано», хоть по факту и принадлежало этому же владельцу, по решению властей оно всё равно считалось арестованным из-за долгов за ремонт.

Судно объявили в розыск вместе с экипажем. Полтора года нас искал Интерпол. И однажды, когда мы были в Малаккском проливе, нас задержали власти Индонезии и отправили на остров Батан, во временный изолятор для совершивших преступления на воде. Держали нас там 7 месяцев, пока шло

следствие. В итоге меня оправдали, в этом мне помогла министр Индонезии.

Условия в изоляторе, конечно, были ужасные. Потом по решению суда миграционная полиция сопроводила меня, и я через Джакарту полетел в Пусан, а затем домой во Владивосток.

На примере своей истории я хочу дать совет всем ребятам-морякам: не ведитесь на подобные авантюры, где вас берут работать без документов, где есть мутные истории и так далее. Там в любом случае есть какой-то подвох. Я не хочу, чтобы ребята, которые только начинают работать на краболове или уже имеют какой-то опыт, велись на такое. Всё это обычно заканчивается очень плохо.

Заработки и условия работы моряков в разных компаниях

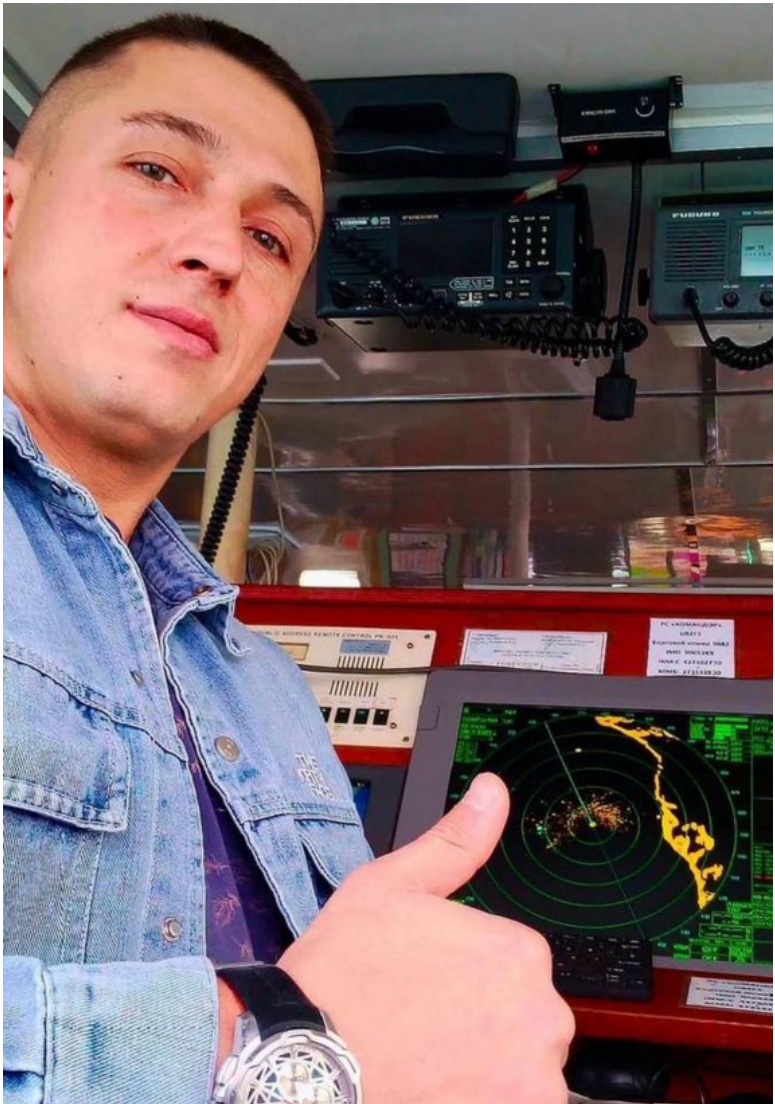
— Условия работы и зарплата в разных компаниях сильно различаются — всё зависит от самой компании. Сейчас я работаю по системе гарантированной оплаты, независимо от объёма выловленной продукции. Зарплата второго помощника составляет 270 000 руб. в месяц (около 3000 евро).

В других компаниях действует паевая система — там зарплата зависит от объёма выловленного краба. Но скажу так: максимальная сумма по моей специальности и квалификации в одной из лучших рыболовных компаний Дальнего Востока составляет 700 000 руб. в месяц (7600 евро).

Благодаря работе в море я смог купить квартиру, автомо-

биль и позволить себе путешествия. Хотя, буду честен, работа довольно сложная и требует выдержки — как физической, так и моральной. Самый длинный мой контракт составлял год и шесть месяцев. Это достаточно долгий срок.

А вернувшись из рейса, я предпочитаю путешествовать и отдыхать. К сожалению, хобби как такового у меня нет. Моя работа и есть моё хобби (улыбается).


FURUNO
FURUNO



Интервью опубликовано в журнале «ГЕРОИ BFISHERMAN», 21 июня 2026.

2. Ярослав Гораль

Рефмеханик



«Для меня море — это не работа, а образ жизни»

Ярослав уже шесть лет работает рефрижераторным механиком на краболовных судах. Он рассказал о своём пути в профессию, который начался в Дальнегорске, о трудностях и радостях работы в море, а также о графике, включающем вахты по 16—18 часов. Ярослав отметил, что зарплата на краболовах составляет от 1300 до 3500 долла-

ров в месяц в зависимости от компании и должности. Он также поделился опытом адаптации к условиям работы и рассказал, как важно поддерживать моральное состояние в изоляции от внешнего мира.

Ярослав Г.: Морской путь, радости и трудности работы в море

Ярослав Г. работает рефрижераторным механиком на краболовном судне. На сегодняшний день он провёл в море около 6 лет. Ярослав рассказал о том, с чего начался его морской путь, о сложностях и радостях работы в море, графике, зарплатах и бонусах, трудных ситуациях, связанных с гибелью товарищей, позитивных моментах и творчестве на судне.

Из Дальнегорска в моря: путь к профессии моряка

— Родом я из города Дальнегорска. Находится он на севере Приморского края, в пятистах километрах от Владивостока. По образованию я механик рефрижераторных установок, а по жизни моряк. На промысловый флот я попал сравнительно рано, почти сразу по окончании мореходки. А до того трудился, как и многие подростки, то там, то сям. Первая моя работа, ещё в детстве, заключалась в собирании удобрения для огорода бабушки, за что я получал 25 рублей в день. Позже, в юности, трудился на заводе по производству шпона и зарабатывал там, если не изменяет память, около тридцати тысяч рублей.

Когда я переехал во Владивосток, мне помогли устроить-

ся звуковым техником в один из модных кабаков города: я настраивал звуковое оборудование и управлял световым. Жалованье составляло 50—60 тысяч рублей в месяц. Этой суммы мало на что хватало, так как тратилась она, мягко говоря, не совсем разумно. Такое часто случается у молодых людей, желающих широко пожить.

О краболовных судах я узнал во время учёбы в мореходке. Тогда ходила молва, что краболовство — самый высокооплачиваемый вид промысла. Пробовать себя в этой сфере я не намеревался, просто так сложились обстоятельства: однажды случай привёл меня в гильдию добытчиков краба (улыбается). Меня пригласил на работу владелец краболовного судна в знак благодарности за услугу, которую я оказал его фирме. Услуга заключалась в спасении и сохранении двухсот тонн замороженного краба, который чуть было не растаял по вине грузоперевозчика.



Обучение и навыки, необходимые для работы в мо-

ре

— Своему ремеслу я обучался четыре года в Морском государственном университете имени Невельского. Стоит заметить, что, несмотря на насыщенную образовательную программу, я не получил достаточного представления о своей специальности. Самые ценные и полезные знания я приобрёл уже в море.

В России для работы в море необходимы заграничный паспорт, УЛМ (удостоверение личности моряка), мореходная книжка, квалификационное свидетельство для рядового состава или диплом об образовании для командного, свидетельства о прохождении специальных курсов вроде предотвращения загрязнения моря, подготовки к борьбе с пожаром, подготовки по безопасности и так далее. Такие свидетельства в народе зовут «фантиками». Их может быть пять и больше в зависимости от специальности. Лично у меня их восемь.

Также для работы на судне в России необходимы медицинская комиссия в плавсостав и военный билет. Но в некоторых компаниях есть внутренние требования: могут попросить дополнительные бумаги, вроде справки о несудимости или от психиатра.

Впервые я попал на судно в 2009 году во время производственной практики. Это был старый рыболовный сейнер, настолько древний, что, кажется, именно на нём путешествовал Марк Твен по реке Миссисипи (смеётся).

Судя по записям в мореходке, чистому морю я отдал почти шесть лет. Не так чтобы много, но уже и не мало. Да и вообще в море время исчисляется не единицами времени, а насыщенностью событиями. В моей карьере их огромное множество.


GOLDEN STATE WARRIORS

Структура работы на краболовах и роль капитана

— Работа на российских краболовах устроена блестяще. Несмотря на все правила и положения, краболовы работают на пределе физических и моральных возможностей. На «мостике» работает ассоциация штурманов во главе с капитаном. Всё официальное на судне решается через них. Они гордо глядят в горизонт и ведут судно к успеху, а также ведут кучу документации. Капитан решает, где нужно ловить краба, а где «гонять пустыри». Штурманы по очереди несут вахту, кроме кэпа, конечно. Хотя иногда бывают исключения: некоторые, особенно ответственные капитаны вообще не покидают «мостик», а другие, не особенно ответственные, не покидают своих кают.

В машинном отделении обитает судомеханическая служба: механики, электромеханик, рефмеханик — все во главе со старшим механиком. Когда всё работает исправно, их лица отмечены печатью мудрости, но если что-то идёт не так, выражение меняется на глубокомысленную озабоченность. Ведь если эти люди не решат проблему, она превратится в катастрофу. Они тоже несут вахты, а при необходимости, кроме стармеха, привлекаются к подвахтам.

На палубе орудует палубная команда: матросы, боцман, мастер добычи. Это сверхлюди, наделённые нечеловеческой силой и выносливостью. Именно они ставят и выбирают «порядки». Благодаря их труду трюмы заполняются крабом.

Есть ещё заведующий производством, или технолог. Эти ребята следят за качеством и соответствием продукции. Настроение в экипаже задаёт повар. Если его стряпня оставляет желать лучшего, то угроза его здоровью растёт с каждым днём (смеётся).

Сам я рефмеханик. Моя задача — сохранить крабу жизнь и создать ему благоприятные условия во время путешествия от района промысла до пункта сдачи. Для этого необходимо поддерживать температурный режим воды в трюмах, насыщать эту воду кислородом и как можно чаще её обновлять.

Всё это достигается с помощью специального оборудования, установленного на судне. Я его эксплуатирую, обслуживаю, регулирую и контролирую его работу. От моих действий зависит сохранность продукта.



Первые дни на судне: вызовы и адаптация к условиям

— В первые дни работы на судне я испытал невероятный купаж ощущений. Так как я начинал с матроса, до меня быстро дошло, что физические возможности человека намного шире, чем я себе представлял, а при хорошем питании и сне вообще не имеют границ.

Если отвечать на вопрос, что меня смутило в первые дни, на ум не приходит ничего конкретного. Меня смутило всё и сразу! Многочасовая работа на морозе и порывистом ветре, непрекращающаяся качка на куске металла, предельные физические нагрузки. В первые дни мне казалось, что я такого не выдержу. Мне хотелось домой к маме. Но уже через месяц в свободные минуты я подтягивался на турнике и чувствовал себя вполне здоровым и полным сил. Человек привыкает почти ко всему, и работа на крабе тому подтверждение.

Работа на судне идёт круглосуточно. Заступающая смена просыпается, умывается, принимает пищу — и в бой, пока не сменят. Едят в начале и в конце смены, а в процессе, если позволяет обстановка, возможен перекус. Вахты меняются по-своему, независимо от смен.

Завтрак в море начинается в 7:00, обед в 11:30, чай в 16:00, а ужин в 19:00. Работа, еда, короткий сон — такой вот распорядок. На судах, где мне доводилось работать, смена длилась по 16—18 часов в сутки. В редких случаях бывало,

что работали более двух суток. Если из строя выходит механизм, то, пока не отремонтируешь, об отдыхе даже думать неприлично.



Разнообразие промыслов и виды краба в море

— В море пароходы находятся по-разному, всё зависит от вида промысла. Промысел идёт круглый год, меняется только объект добычи, то есть вид краба, — в наших морях их восемь. Краболовные суда подразделяются по двум типам промысла.

Первый в народе зовут «живак». Это добыча и перевозка краба в живом виде. Судно приходит в район промысла, заполняет трюмы крабом и везёт его на сдачу в порт. Одна такая ходка, то есть рейс, занимает от трёх недель до двух месяцев — зависит от рыбалки и погоды. Но в последнее время некоторые компании начали модернизировать специальные пароходы под перевозку живого краба, которые будут забирать его у добытчиков прямо в море.

Второй тип промысла — «готовка». Судно добывает краба, обрабатывает, варит, упаковывает и морозит прямо на борту. По мере заполнения трюма продукцию сдают на транспортное судно. Перегруз происходит в море. Таким образом «готовщик» может вести непрерывный промысел на протяжении многих месяцев. Именно на таком судне я начинал карьеру краболова. Сделал пять рейсов и могу твёрдо заявить, что это не рыбалка — это СПАРТА (смеётся).

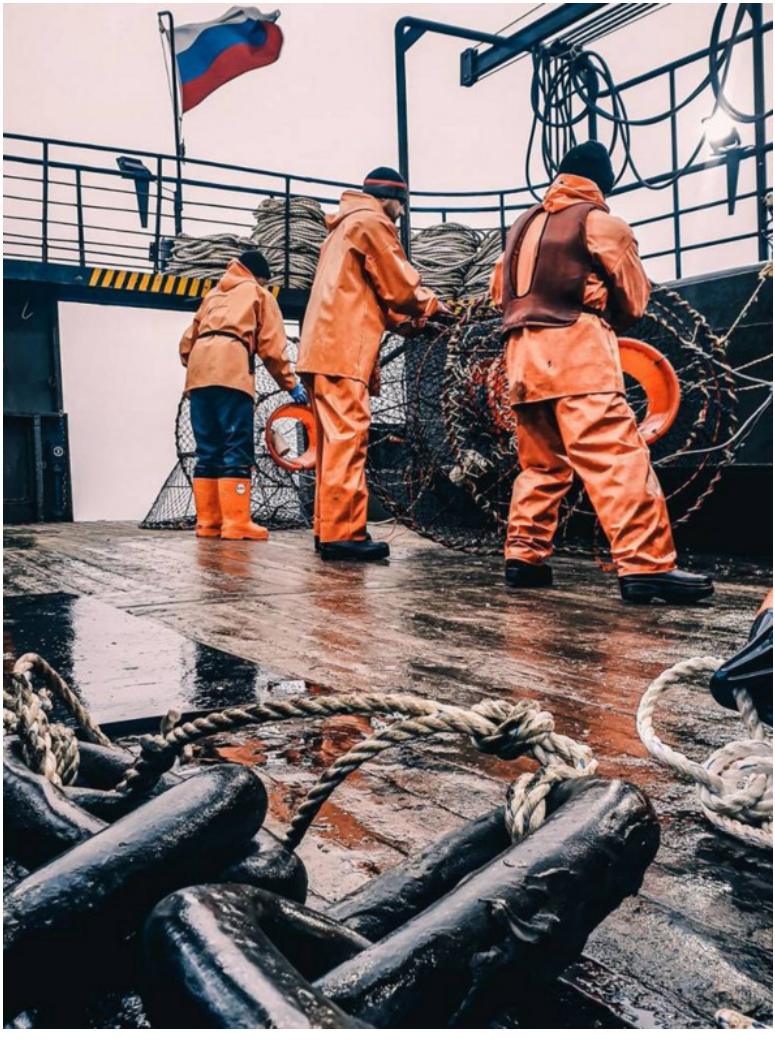


Трагедии в море: потеря товарищей и спасение жизни

— Самыми негативными случаями в море всегда были потеря или гибель членов команды. К сожалению, в моей практике такое случалось не раз. Однажды во время ночной постановки крабового «порядка» произошла нештатная ситуация из-за ошибки, допущенной ранее в стаговке этого самого порядка. В результате вместо одной ловушки по корме понеслось сразу десять. Матрос, участвовавший в постановке, замешкался на пути их схода, и его выбросило за борт. Тело мы так и не нашли. Парню было 23 года.

А к позитивным моментам на судне, полагаю, можно отнести успешное спасение товарищей. Так случилось, когда мой товарищ упал за борт у берегов Магадана и уже перестал бороться за свою жизнь, — его спас один безрассудный рефмеханик, который бросился к нему на выручку в ледяную воду. Тогда они оба чуть было не дали дубаря. Но этот поступок и чёткие действия экипажа привели к благополучному исходу.

Кстати, за несколько лет до этой ситуации тот же рефмеханик вытащил из морозильной камеры для хранения мяса женщину-повара, которая случайно там застряла и провела пять часов в одном фартуке. Его радости не было предела, когда бедная повариха очнулась.



Изоляция и моральные испытания моряка в открытом море

— Основной сложностью для моряка всегда были изоляция от внешнего мира, разлука с близкими, отсутствие моральной разгрузки в её разумном понимании. Когда человек месяцами не видит берега, работает на износ в суровых условиях, его силы тают, а моральное напряжение растёт. В итоге на нервной почве могут обостриться не только психологические заболевания, но и физические. Я пару раз был свидетелем того, как человек сходит с ума. В прямом смысле слова. Тяжёлое зрелище, скажу я вам.

Чтобы нормально чувствовать себя в море, нужно стараться сохранять хорошее расположение духа, искать занятия по душе, чередовать физический труд с умственным. Помимо работы существует масса занятий. Кто-то скажет, что нет времени, но я не соглашусь. Может не быть желания, а время для полезного всегда найдётся. Чтение книг, зарядка, обливание холодной водой, приготовление блюд из морепродуктов, музыка, кино, общение с положительными людьми, если таковые имеются, какой-нибудь хендмейд. Можно самостоятельно учить иностранный язык или даже вести морской дневник, как это делаю я. Выходных как таковых на нашем флоте у членов экипажа не бывает, только свободное время. В большинстве случаев люди используют его для сна.

На российских краболовных судах в основном работают

россияне — преимущественно камчадалы, сахалинцы, приморцы. Но в последнее время всё больше людей со всех регионов, даже с тех, где и моря-то нет. Есть на судах и иностранцы — белорусы, молдаване, украинцы. На больших рыболовных судах иногда встречаются индонезийцы, в основном рыбообработчики. Как они устраиваются на суда, одному Богу известно, но работают они хорошо (улыбается).



Условия работы и заработок на российских краболовах

— В фирме, где я сейчас тружусь, билет до судна оплатят, даже если я буду находиться в Бурунди. То же самое и обратно. С этим проблем нет. Кроме того, в аэропорту меня встретит агент на автомобиле, а если потребуется, то и номер в отеле снимут. А вот мой товарищ, который трудится в одной из топовых фирм на Дальнем Востоке, говорит, что они всегда летают за свой счёт и, пока ждут пароходов, живут в съёмных квартирах.

Что касается зарплаты, то у российских краболовов всё по-разному. Опять же, зависит от компании и занимаемой должности. У кого-то есть «гарантийка», а где-то доход зависит от бонуса. Только у нас это называется не бонус, а «пай».

Вообще с заработками на российских судах всё загадочно и туманно. Каждая компания платит как хочет. Тут не угадаешь, приходится полагаться на отзывы коллег. Хотя хорошие фирмы не нуждаются в рекламе. В них непросто попасть, но это того стоит. Больше фирм, мягко говоря, неблагонадёжных. Там есть риск вообще остаться с голым задом, прошу прощения за выражение, поэтому я затрудняюсь назвать точные цифры.

На Дальнем Востоке более-менее нормальной зарплатой для матроса считается 2500 долларов в месяц, приличной — где-то 3500 долларов, а самый минимум, который я встречал, — в районе 1300 долларов. У специалистов и команд-

ного состава зарплаты обычно в два, а то и в три раза выше. Ещё существуют индивидуальные договорённости: специалисты, которые давно работают в компании и полезны ей, могут зарабатывать весьма неплохо.

Сейчас, при нынешних ценах и прочем, чтобы заработать на квартиру стоимостью 6 миллионов рублей и автомобиль за 2 миллиона рублей, среднему специалисту придётся пахать два с лишним года без остановки и посторонних трат.



Море как образ жизни: путешествия и внутренние перемены

— Моя жизнь изменилась кардинальным образом. Для меня море — это не работа, а образ жизни. Благодаря морю я путешествую и бываю в таких местах, куда туристам не добраться при всём желании. Тут бывает невероятно красиво. Это природа в первозданном виде. Древняя и могучая.

Море учит, закаляет характер, меняет взгляды в правильную сторону. Здесь нет негативного влияния, лжи, мишуры, зла и лицемерия, которых в изобилии на суше. Море позволяет быть тем, кто ты есть. Здесь я дышу полной грудью. Моя мысль оживает, и появляется желание быть лучше. Это единственное место, где я слышу себя. А ещё здесь неплохо кормят и платят деньги (смеётся).

Вообще надо сказать, что человеку, привыкшему к жизни в море, существовать на земле значительно сложнее. На берегу сплошные хлопоты и заботы. Надо то, надо сё. Вечно что-то надо. Даже в мелочах: за продуктами надо идти. А в море мне достаточно спуститься в кают-компанию, и там уже всё приготовлено, словно в ресторане. Но если отбросить бытовые хлопоты, то мне нравится и «диванировать» на диване (смеётся), и активно отдыхать. Рыбалка, походы, езда на квадроцикле, верховая езда. Хотя, по секрету скажу, лошади мне не нравятся — меня заставляет кататься на них вместе с ней моя дама сердца. Также я не прочь посетить хорошее заведение и там вкусно покушать. И конечно, по воз-

вращении домой стараюсь проводить время с близкими.

В море я планирую ходить ещё несколько лет точно. Но дальше всё же постараюсь с карьерой морехода завязать. Не знаю, получится ли, но в морской области останусь точно. За то время, что я работаю в море, я приобрёл немалый опыт в этой отрасли. Есть желание развиваться и дальше. Надеюсь, всё получится.

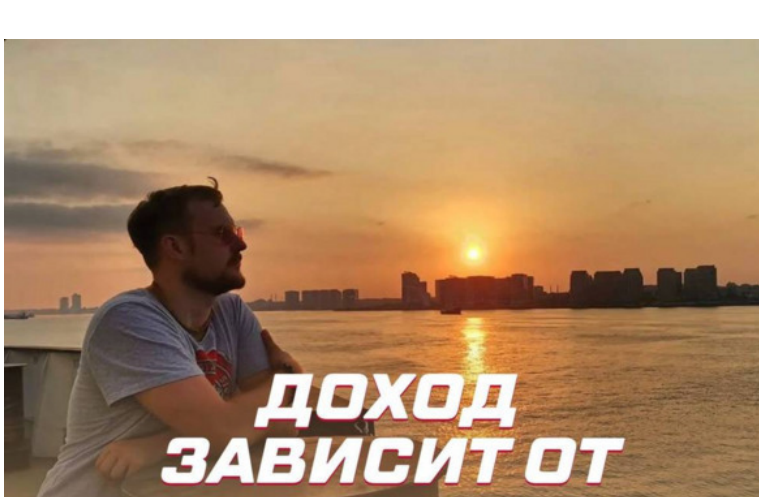
Также, пользуясь случаем, хочу рассказать о своём дневнике моряка, который я упомянул ранее. Я веду его в интернете. Вначале дневник был просто набором красивеньких закатов. А сейчас для меня это нечто большее. Дневник — это моё творчество, а творчество, как известно, топливо для здоровой психики. Я направил часть своего свободного времени во что-то полезное. В дневнике мне удалось совместить пережитые приключения, красоту окружающего мира, природу моря, уклад жизни людей, которые связали себя с ним. Кроме того, я делюсь особенностями работы на судах, даю практические рекомендации без воды и мишуры, как есть. Любой человек, который стоит перед выбором, идти или не идти в море, заглянув в дневник, получит чёткое представление о том, что его ждёт. Кстати, с одной из читательниц дневника мы однажды встретились и теперь живём вместе и любим друг друга (улыбается).


ДЕВУШКИ КРАБА

Интервью опубликовано в журнале «ГЕРОИ BFISHERMAN», 22 июня 2026.

3. Алексей

2-й помощник капитана · Россия, Тула



«Доход зависит от цены краба и объёма вылова»

2-й помощник капитана Алексей рассказал, как начал морскую карьеру в 20 лет, с какими сложностями столкнулся в первых рейсах, как устроена работа на судне и из чего состоит его повседневная вахта. Отдельно он расска-

зал о процессе добычи краба, распределении обязанностей на борту, уровне заработка, самых ярких и опасных случаях в море, а также о том, чем занимается в свободное время на берегу.

Решил пойти по стопам отца

— Родился я в Туле, в прекрасную майскую пору. Окончил ММРК (Мурманский морской рыбопромышленный колледж им. И. И. Месяцева). Мой отец — моряк. Его отцу, моему деду, во времена СССР дали квартиру по распределению в городе Вьюжный, ныне Снежногорск. По образованию дед был инженером, но отец выбрал для себя профессию, связанную с морем. Сейчас он уже капитан, мы работаем вместе. Почему я тоже выбрал море? Есть короткая фраза от старшего поколения: «Море кормит» (улыбается).

Чтобы попасть на судно, пришлось ехать с ребятами, которых в нашем экипаже называли «Двое из ларца» (смеётся). Мне тогда было всего 20 лет, а они настойчиво пытались передать мне для провоза свой крепкий алкоголь. Однако по законам Норвегии провозить крепкие спиртные напитки можно только с 21 года. Эти двое были настолько настойчивы, а я настолько зелёный, что чуть было не помог им. Возможно, меня высадили бы ещё на границе, и моя карьера закончилась бы, даже не начавшись (смеётся).

А вообще, чтобы попасть на работу, требуются курсы в зависимости от специальности, сертификаты (в простонародье — «Соласы»), а также загранпаспорт. Впервые я попал

на американский краболовный процессор «Глейшер Энтерпрайз» — перестроенный трубовоз. До моего прихода в экипаже ещё работали американцы.



2021 год • Санкт-Петербург • Жизнь на берегу

«Чем короче палуба, тем длиннее доллар»: о карье-

ре и работе в море

— Что нужно знать тем, кто хочет пойти работать в море? Нужно понимать простую истину: «Чем короче палуба, тем длиннее доллар» (улыбается). А ещё нужно быть готовым к тому, что после такой работы обычный офисный график 5/2 или даже смены 2/2 по 12 часов покажутся настоящим раем (смеётся).

В море я с 20 лет, сейчас мне 32 — получается, почти 12 лет стажа. По карьерной лестнице двигался уверенно. Ещё будучи матросом, вникал в системы управления судном, изучал документацию третьего и второго помощников капитана.

Спасибо отцу за хороший старт, но особенно хочу поблагодарить старшего помощника капитана на новом судне нового проекта — Владимира Васильевича Самуйленко. Огромное ему спасибо и большой привет!

Сейчас я работаю по графику 12 через 12: с 12:00 до 00:00. В мои обязанности входят заказ продуктов для экипажа, ведение табелей рабочего времени, расчёт потребностей по снабжению, непосредственное управление судном, выставление порядков, подход к буям и ловушкам, ведение ежедневной сводки флота, ведение электронного рыболовного журнала и другие задачи.



2023 год • В каюте • Работа на судне

Романтика моря и ответственность за каждую цифру

— Больше всего в своей работе я люблю закаты, рассветы и необычные природные явления. Например, миграцию косаток, дельфинов и китов. Когда видишь это своими глазами — ощущения непередаваемые.

Самое сложное в работе — расчёты. Как бы точно ты ни рассчитывал выгрузку и погрузку, технолог может ошибиться с объёмами готовой продукции. Мы ведём разные журналы: технологический и рыболовный. Если цифры сходятся до десятых — это хорошо, но проблемы могут возникнуть даже в тысячных долях.

Из-за расхождений не сходится выгрузка, и тогда вопросы начинают задавать капитану, а дальше — по всей цепочке подчинения. По сути, я бухгалтер, только на судне.

Матросы на нашем судне работают по схеме 16/8. Я сам прошёл этот этап и честно скажу: как бы странно это ни звучало, это самая простая работа на судне. Да, ты занят по 16 часов в сутки, на сон остаётся около 6—7 часов. Но бывают и своеобразные «каникулы»: шторм, отсутствие улова, ожидание квоты, переходы между районами промысла, задержки со снабжением. Грубо говоря, иногда появляется неожиданный выходной.

У нас, руководящего состава судовой службы, такого не бывает. Ты всегда должен быть бодрым и готовым к своей вахте. Её никто не отменит. Как говорил мой старший механик: «Тяжесть твоих погон обязывает быть всегда готовым».



2023 год • Норвегия • Весна среди льдов

Процесс добычи краба: от ловушек до переработки

— Расскажу, как устроен процесс добычи краба. Мы, штурманы, определяем район постановки крабовых ловушек. Старший мастер добычи руководит работами на палубе: готовит ловушки, проверяет их состояние, организует крепление наживки. По команде с мостика начинается постановка ловушек за борт.

На борту обычно находится от 40 до 60 порядков — в зависимости от того, ведётся промысел краба-опилио или камчатского краба. После постановки последних порядков мы сразу идём поднимать первые, поэтому работа практически не останавливается.

Поднятый краб проходит сортировку. Мелкий краб и самки возвращаются в море с минимальными повреждениями, а товарный краб отправляется на переработку. Переработкой руководит технолог. Фабрика находится прямо на борту, и мы выпускаем уже готовую к продаже продукцию.

Раньше готового краба перегружали на транспортные суда, которые шли в голландские порты для дальнейшей отправки в США. Сейчас рынок изменился, и основной вектор сместился с Запада на Восток.

На фабрике работают старшие специалисты и часть матросов. В обработке участвуют почти все члены экипажа. Кроме того, я отвечаю за весь груз на борту: веду учёт и готовлю сопроводительную документацию.



2021 год • Судно • С коллегами по экипажу

Пожар на судне и встреча с дельфинами у берегов Норвегии

— Весь наш экипаж состоит из граждан России. Английский я знаю не очень хорошо, но в нашей работе хватает базового уровня: доложиться службам в иностранных портах или связаться с другими судами при прохождении узкостей.

Расскажу интересный случай. Однажды через сутки после выхода в рейс на судне произошёл пожар. Его ликвидировали силами экипажа без посторонней помощи, но страшно было всем. Члены экипажа действовали как львы, без страха

и без запинок (улыбается).

Конечно, учения и тревоги необходимы, однако реальная опасность показывает людей совсем с другой стороны. Кто-то начинает хватать документы и бежать к спасательным плотам, кто-то отказывается выполнять свои обязанности из страха за жизнь. Мы ведь не роботы.

Есть и более приятные воспоминания. Когда я был молодым моряком, мы возвращались из рейса где-то в июле. Экипаж отдыхал, мечтая о доме, а я любил выйти на палубу, включить музыку и просто смотреть на море.

Недалеко от берегов Норвегии к нам подошла стая дельфинов. Они играли у борта, а я подкармливал их остатками сельди. Было ощущение, будто оказался внутри передачи National Geographic.



2021 год • Судно • Будни в Италии морского экипажа

О зарплатах, «золотом рейсе» и жизни на берегу

— Если честно, зарплата сегодня уже не кажется такой большой, как раньше. В 2018 году, будучи матросом, я зарабатывал больше в пересчёте на покупательную способность. Сейчас в рейсе выходит примерно 450—500 тысяч рублей в месяц. Во время стоянки в порту — около 110 тысяч рублей.

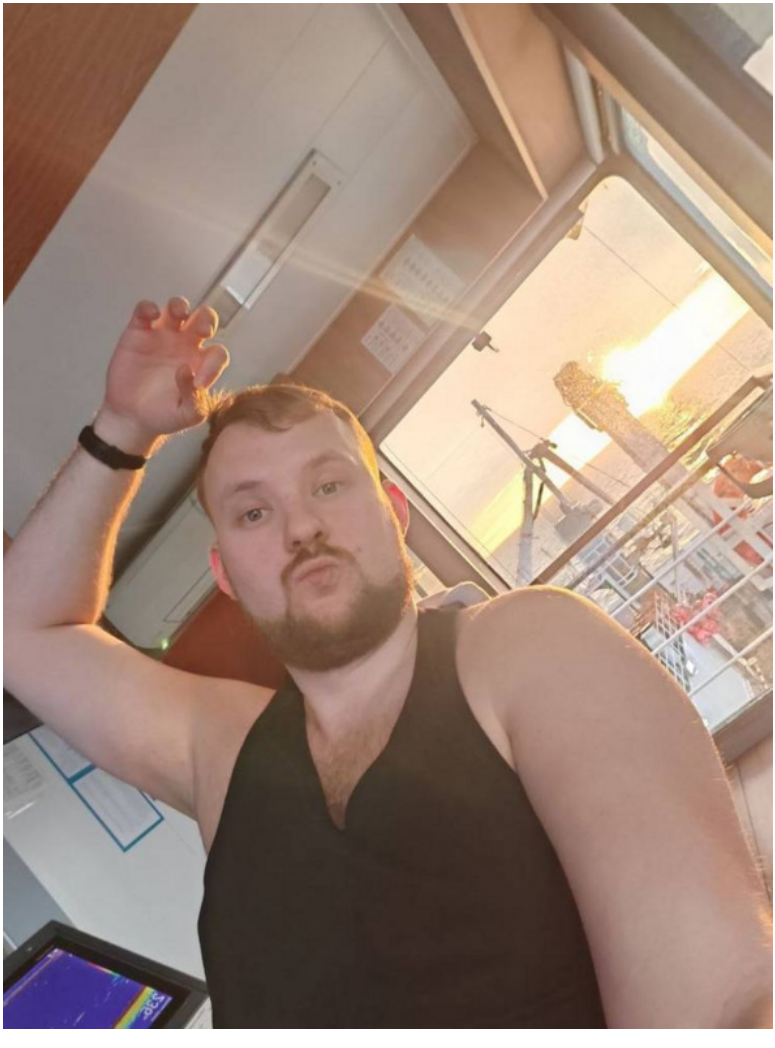
Самый длительный рейс в моей жизни продолжался около пяти с половиной месяцев. Краба тогда почти не было. Лю-

ди на обработке постоянно отдыхали, а палубную команду перевели на вахты 8 через 8, потому что держать людей по 16 часов без работы не имело смысла.

Доход напрямую зависит от стоимости килограмма краба и объёма вылова. Например, в прошлом году я пропустил так называемый «золотой рейс». При цене 65 рублей за килограмм экипаж добыл около 1100 тонн краба. После всех расчётов мой сменщик получил около 1,9 млн рублей только за долю от вылова, не считая суточных, отпускных, премий и оклада. Но зато именно в это время я встретил свою будущую жену. Так что мне есть чем себя успокоить (улыбается).

Конкретных материальных целей у меня никогда не было. Водить автомобиль я не люблю. Парадоксально, но судном водоизмещением 5000 тонн могу управлять уверенно, а за рулём легковой машины чувствую себя некомфортно.

Квартира у меня уже была — это первая серьёзная покупка в жизни. Поэтому основные расходы сегодня — путешествия, рестораны и впечатления. После возвращения из рейса живу в своё удовольствие — насколько позволяют возможности. Люблю путешествовать. А если зимой выпадают свободные месяцы между рейсами, могу надолго «зависнуть» в Lineage-2 (смеётся). Ещё очень люблю готовить и постоянно экспериментирую на кухне. Моя девушка довольна и до сих пор удивляется, что мужчина может так увлекаться готовкой (улыбается).



Наши дни • Краболовный процессор • Перерыв между работой

Наши дни • Краболовный процессор



Рейс • В открытом море



Во время рейса • Краболовный процессор

Интервью опубликовано в журнале «ГЕРОИ BFISHERMAN», 10 июня 2026.

4. Сергей Бувака

Краболов, рыболов · Россия, Новороссийск



«Меня всегда привлекал северный флот»

Моряк Сергей Бувака рассказал, с чего начался его путь в профессию, поделился историей перехода из архитектурной и строительной сферы в морскую, первым опытом на прибрежном флоте, решением уйти на север и попасть на кра-

боловные суда. Он также рассказал о сложностях рейсов, задачах на промысле, работе на палубе, зарплатах, личных целях и о том, почему море полностью изменило его жизнь.

«С морем связался случайно»

— Я родом из города-героя Новороссийска, родился в 1993 году, коренной новороссиец. Жил неподалёку от Новороссийска — в станице Раевской, большую часть времени провёл там. Окончил девять классов, потом поступил учиться на инженера-проектировщика. У меня среднее техническое образование, по специальности я техник-архитектор.

Это связано с тем, что я с детства любил рисовать: писать картины, что-то придумывать. А архитектор — достаточно творческая профессия, полёт мысли, фантазии, плюс тебя обучают конструктивным моментам. В общем, пошёл учиться на архитектора в 2009 году, окончил в 2013-м.

Какое-то время работал на стройке, потом — в проектировочном отделе. Долгое время хотел открыть своё ИП, заниматься строительством, строить дома под заказ. Но тогда, в 2014—2015 годах, без какой-либо поддержки начинать такой бизнес было очень тяжело. Молодому парню — мне тогда был, по-моему, 21 год — было непросто, поэтому эту идею пришлось отложить до лучших времён. А с морем я связался, можно сказать, случайно — благодаря отчиму, о чём до сих пор не жалею (улыбается).

Он у меня капитан промыслового судна прибрежного флота. В Новороссийске есть порт, и там развит промысел

хамсы — её ещё называют европейским анчоусом, черноморской хамсой. У этой рыбы длинная история. В военные годы она буквально спасала от голода Новороссийск и другие прибрежные города Чёрного моря. У нас в Новороссийске даже стоит памятник хамсе — маленькой серебристой рыбке.

Так вот, отчим был капитаном, а у меня в какой-то момент денег особо не было, да и удовлетворения от работы в строительной сфере я не чувствовал. Что-то было не то, не знаю.

И тут он мне предложил: «Пойди окончи курсы матроса и приходи работать ко мне». Я подумал: а почему бы и нет? Море я всегда любил, любил купаться. В итоге четыре месяца отучился на курсах и пошёл работать матросом на промысловое судно прибрежного флота.



В море • Рейс • Во время улова

Десять лет в море: от прибрежки до северных рейсов

— Работа была достаточно тяжёлая, особенно первый год. Я, честно, был в шоке. Мы работали примерно так: в пять утра — отшвартовка, выходили на промысел, а возвращались только к восьми вечера. Привозили по 50 тонн хамсы, потом начиналась выгрузка — до трёх часов ночи. Два часа поспал — и опять на работу. График, конечно, был тяжёлый. Работали по схеме: двадцать дней в море, десять дней до-

ма. Отдохнуть тоже можно было, и зарабатывал я тогда уже неплохо.

Опыт хождения в море у меня на сегодняшний день — около десяти лет. 1 сентября 2016 года я устроился работать на промысловый флот. На прибрежке отработал около пяти лет.

Через три года начал работать помощником тралмастера, или, как ещё говорят, мастера добычи. Изучил все операции, научился работать с орудиями лова, чинить снасти, чалить — в общем, полностью освоил эту работу.

Но меня всегда тянуло на север. Не знаю почему, но всегда привлекали северный флот, северная рыба, северные моря (улыбается). И со временем я начал задумываться о том, чтобы попробовать себя именно там.

Про краболовов скажу так: ещё когда я работал на прибрежном флоте, много слышал про эту работу. Но она всегда казалась мне чем-то адским — прям тяжелейшим трудом.

Когда я перестал работать в Новороссийске, уехал в Мурманск. Мой первый рейс там был на судне «Мыс Корсакова», мы ловили треску. Отработал на нём контракт, потом ещё два контракта на судне «Корунд». На втором контракте, по-моему, уже пошёл боцманом. Но, если честно, работа боцмана мне не особо понравилась, да и по зарплате там были свои моменты. А навязчивая мысль о краболовах меня не отпускала. Я тогда уже женился, у меня только-только родился ребёнок, и я всё думал: «Блин, хочу попробовать».


26

Особенности работы на краболовном судне

— Первый рейс на краболове я сделал два года назад. И сейчас жалею, что не начал работать на трамбае раньше, потому что понял — это вообще кайфовая работа. Я про неё могу рассказывать бесконечно.

В первую фирму на краболов я, кстати, долго пробивался — месяца полтора доставал отдел кадров. Мне всё говорили: «Мест нет». А я писал: «Я хочу работать у вас, я буду у вас работать на краболове, возьмите меня, у меня опыт ого-го» (смеётся). В итоге меня всё-таки взяли, и я стартанул на краболове. Ни разу не пожалел.

Попал я на краба-стригуна опилио. Первые 16 часов стоял в кошаре — это для тех, кто понимает, как устроена работа на крабе. Порядки с ловушками: в одном порядке обычно 120 ловушек, иногда делают 180 — это уже зависит от капитана. Бывает, делают так называемую «годзиллу» — сращивают два порядка, и получается около 240 ловушек.

Мы работали на судне-готовщике: у нас был цех по обработке краба, его варили и замораживали. Есть ещё суда, которые ловят живого краба, но на живом крабе я не работал, только на готовщике. Говорят, что на готовщике работа намного тяжелее, чем на живом, и это действительно так.

Потому что на готовщике ты не только работаешь на палубе — а я был палубным матросом, — но ещё и выполня-

ешь дополнительные задачи. Я, например, работал как матрос-сварщик. Если случались поломки, нужно было что-то заварить, починить железо — этим занимался я.

Плюс ко всему, мы ещё спускались в цех помогать переработчикам, когда они уже не вывозили объёмы. Тогда палубная команда подключалась и помогала им.



Работа в море • Промысловое судно • Улов

Работа на палубе: график и любимые операции

— Если брать работу на краболове по этапам, по операциям, то в цеху я никогда постоянно не работал — всегда был именно на палубе. Работал и на наживе, и на стоговке, и на шворке, пару раз стоял на ружье. Бывало, ребята списывались и приходилось кого-то менять — тогда я, например, всю вахту стоял на стоговке.

Работали мы по графику 16 через 8: шестнадцать часов работаешь, восемь отдыхаешь. Но понятно, что эти восемь часов — не полноценный отдых. Пока с родными поговоришь, пока помоешься, пока сходишь позанимаешься. Я вообще фанат спорта, занимаюсь с детства — это уже отдельная история. В итоге спишь часов пять-шесть, как получится.

Если говорить о любимой операции, то больше всего мне нравится кошара. Там нужно понимать, как правильно укладывать хребтину, потому что, если неправильно уложишь, вместе с клевантами может просто вылететь весь жгут. Там нужны холодная голова и внимательность.

Вообще, за что я полюбил рыболовку — она хоть и тяжёлая, но как будто приводит голову в порядок. У тебя нет никаких лишних мыслей. Ты приходишь туда, перезагружаешься, а когда возвращаешься домой из рейса, начинаешь заново чувствовать этот мир, радоваться жизни, как будто

заново родился. Работа очень интересная. Да, тяжёлая, но кайфовая.

Меньше всего люблю наживу — мне эта работа вообще не нравится. Она достаточно специфическая. Помню, один раз стоял восемь часов на наживе, а потом ещё восемь часов на стоговке. И вот нажива мне вообще не зашла: запах рыбы, вся эта специфика — не моё.

Что касается свободного времени на судне, то после вахты я почти всегда иду тренироваться. Спортом я занимаюсь лет с тринадцати, и где бы ни работал — на рыбе, на крабе, — тренировки у меня стабильные. Я просто не могу без спорта.

Часто слышу: «Побереги сердце» и всё такое. Но нагрузки у меня не такие, как дома, всё в меру. Я понимаю, что можно себе и навредить, поэтому подхожу к этому с головой. Но тренировки после вахты для меня обязательны. Бывает через день, бывает через два, иногда каждый день — зависит от настроения и состояния.



В рейсе • Краболовное судно • Добыча краба

В море помогает поддержка семьи

— Самая основная сложность в работе на судне, с которой я сталкивался, наступает, как правило, ближе к концу рейса — это накопившаяся усталость. Из-за неё ты порой уже не можешь трезво оценивать ситуацию. Организм буквально кричит тебе: «Братан, я хочу отдохнуть, хочу поспать, мне нужны силы». А ты всё равно продолжаешь работать. И вот эта борьба с самим собой — самая тяжёлая.

Конечно, бывают и другие моменты. У нас, например, был случай, когда хребтину намотало на винт. Но, благо, на судне был водолаз — за пару часов всё решили и продолжили работать. Штормы тоже бывают постоянно, но я бы не сказал, что это какая-то особая сложность. Море без шторма — это как море без воды. Это обычная часть работы.

Но самая большая сложность, на мой взгляд, — именно моральная. Если в начале рейса ты приходишь заряженный, сильный, активный, то к концу организм всё равно начинает работать на износ. Ты каждый день меньше спишь, больше работаешь, и в какой-то момент остаётся только работать на морально-волевых.

В такие моменты очень помогает поддержка семьи. Жена очень сильно поддерживала меня в рейсах, особенно когда я ушёл на краболов. Сначала она вообще не хотела меня туда отпускать, говорила: «Нет, не дай бог, там страшная работа,

люди гибнут». И я сам это прекрасно понимал. Но нужны были деньги, а мужчина по своей природе — добытчик, поэтому я принял решение и пошёл.

Было тяжело. Помню, в одном рейсе у меня вахта начиналась в три часа ночи и длилась до восьми вечера — опять те же шестнадцать часов работы. Под конец рейса я настолько уставал, что просил жену звонить мне в два часа ночи, чтобы я не проспал вахту. Тогда на судне была редкость — очень хорошая связь, WhatsApp работал почти круглосуточно.

И вот она звонила мне каждый день в два часа ночи на протяжении почти полутора месяцев. Рейс у нас тогда был около пяти месяцев. Я сонный поднимал трубку: «Алло…» А она всегда поддерживала, подбадривала. В этом плане она, конечно, большая молодец.



Рейс • На судне • На фоне моря

Сложнее всего было в должности боцмана

— Самый негативный случай в работе у меня был, когда я работал боцманом. Я пришёл тогда матросом, но так получилось, что мне предложили должность боцмана. Согласился, если честно, на свою голову.

На этом судне я уже отработал два рейса — это было ещё на рыбе, на треске. И большая часть матросов были моими товарищами. Самое сложное тогда было — постоянно ходить и напрягать ребят, заставлять что-то делать.

Я не скажу, что я мягкий человек, скорее наоборот, но мне было тяжело морально. Я видел, как люди устают, а сверху на меня тоже давили, требовали, чтобы работа шла без остановки. И мне приходилось гонять своих же товарищей, иногда даже ради какой-то бессмысленной работы. По-человечески я их понимал, но и сам находился между двух огней. В тот момент я чувствовал себя не очень комфортно. Хотя опыт, конечно, получил хороший.

Вообще, таких ситуаций в море много, особенно когда приходят новички, которые ни разу не работали в море и сразу хотят попасть на краболов. Им объясняешь: «Ребят, здесь очень тяжёлая работа, всё не так просто». Но многие всё равно не понимают, на что идут.

И, как правило, в течение первой недели многие списываются. Особенно молодые парни, которые раньше вообще не

ходили в море, а сразу решили пойти на краба. Они просто не вывозят эту работу. Это работа не для слабых. Здесь нужен очень сильный моральный дух. Ты должен чётко понимать, куда идёшь и зачем.



В рейсе • Открытое море • Перерыв

Самый большой заработок — более 2 млн рублей за рейс

— Что касается зарплат, тут всё зависит от судна, капитана, улова, продукции — факторов очень много. Иногда ка-

питан просто не может найти хорошую «поляну», где есть краб. Бывает, долго ищут, просчитывают, а вылов всё равно слабый. От этого, естественно, зависит и зарплата.

Если говорить в рублях, то самый большой заработок за рейс на краболове у меня был чуть больше двух миллионов рублей за пять месяцев. Тогда у нас была хорошая продукция, но краба мы начали ловить поздно — долго не могли выйти на нормальную точку. Мне кажется, если бы добрали ещё тонн 300—400, я бы привёз миллиона три с половиной. В целом зарплаты там хорошие: есть оклад плюс пай. Нормально.

Работа на крабе многое мне открыла. Я понял, что это действительно моя работа. До этого я работал на разной рыбе, в разных местах, но именно к крабу меня всегда тянуло. Наверное, потому, что я считал это своего рода апогеем сложности промыслового флота.

Для меня это была такая цель — пройти все уровни. И я её достиг. Но останавливаться на этом не хочу. Планирую и дальше работать, только уже с повышением квалификации: сейчас учусь на судового механика. Когда-то я уже учился, потом брал академический отпуск, но сейчас снова вернулся к учёбе.



За работой • В море

Жизнь после рейса, мечты и цели

— Мечты у меня, конечно, есть. Мы с женой купили квартиру, переехали туда. Была у нас машина, потом, грубо говоря, мы её потеряли. Сейчас моя цель — снова купить машину и приобрести частный дом. Квартира есть, но я очень хочу именно свой дом.

Благодаря заработкам на крабе и вообще в море я многое смог сделать. Море мне очень многое дало. У меня уже был большой частный дом — я сам его построил. Когда начал работать в море, откладывал деньги, купил участок и построил дом своими руками. Правда, потом по некоторым обстоятельствам пришлось его продать. Но ничего — я ещё построю дом. От этой мечты я точно не откажусь.

Когда я приезжаю домой из рейса, провожу время с семьёй. Понятное дело, что вижу семью нечасто, поэтому мы проводим время вместе, куда-то ездим, где-то бываем.

Одно время мне было тяжело, потому что я шёл из рейса в рейс: дома был буквально пару недель и опять уходил на пять месяцев на краба.

Нужны были деньги, нужно было много чего закрывать, и времени у меня просто не было. Это, наверное, моё упущение. Но я делал всё, что мог, чтобы обеспечить семью, стараюсь изо всех сил, потому что если не я, то кто? Тем более, сами понимаете, семья сейчас — это большая роскошь. В наше время, чтобы содержать семью, нужно прикладывать колоссальные, просто титанические усилия, и даже не просто содержать, а сохранить семью. А если ты ещё и моряк, то это вдвойне тяжело, и тут очень много своих подводных камней.

Дома, помимо времени с семьёй, я пишу картины и занимаюсь спортом. И в рейсе, и дома у меня, по сути, один и тот же график: у меня уже столько тетрадей с графиками тренировок лежит — все исписаны, я постоянно их веду, что-то новое записываю (улыбается).



В рейсе • Судно

Советы начинающим морякам: выбирайте осознанно

— Главный совет, который я могу дать начинающим морякам: ребята, прежде чем идти в море, подумайте, куда вы хотите идти и с кем хотите работать. Должна быть какая-то ясность. Но, как правило, когда у тебя нет опыта, ты сам не знаешь, чего хочешь, пока не попробуешь.

Поэтому я хочу сказать: прежде чем идти работать на рыболовное судно, поработайте какое-то время на буксирах, на

каких-нибудь прибрежных судах. Посмотрите, что такое море, потому что море ошибок не прощает.

Прежде чем идти в море, вы должны твёрдо понимать, ради чего вы туда идёте. Вы должны понимать, что эта работа, грубо говоря, изолирована от земли: ты долгое время не будешь видеть близких. Это нужно понимать и принимать, потому что очень тяжело, когда рядом нет семьи.

И самое главное, ребята, — соблюдайте технику безопасности. Поверьте, на моём опыте были случаи, когда из-за её несоблюдения происходили очень серьёзные, очень нехорошие события, вплоть до гибели. Техника безопасности на крабе превыше всего. Это мой главный совет, если вы решились идти на краболовное судно.

Интервью опубликовано в журнале «ГЕРОИ BFISHERMAN», 19 мая 2026.

5. Юрий Голых

Моряк



«Здесь хорошая зарплата, стабильность и перспективы карьерного роста»

Юрий работает на краболовных судах и имеет опыт работы в море. Он рассказал о своём пути в профессию, начиная с переезда во Владивосток и трудностей с поиском ра-

боты. Юрий описал свои обязанности на судне, включая работу в кошаре и участие в швартовых операциях, а также график работы — 16 часов через 8. Он отметил, что зарплата краболовов составляет от 200 до 300 тысяч рублей, а работа в море помогла ему обрести стабильность и вырасти как личность.

Юрий Г.: путь к мечте через трудности и самореализацию

Сибиряк Юрий Г. с юных лет мечтал о лучшей жизни. Парень переехал во Владивосток, чтобы устроиться на работу в море. Путь к трудоустройству хоть и не был лёгким, зато принёс ему многое. Юрий рассказал о том, как и на какое судно попал впервые, о переходе на краболовное судно и особенностях работы на нём, о соотношении зарплаты и рабочего графика, интересных и опасных ситуациях на работе, о сложностях, самореализации благодаря морю и планах на будущее.

Из Сибири во Владивосток: как началась морская жизнь

— Родом я из посёлка Стрелка. Это Сибирь, Красноярский край, там, где Ангара впадает в Енисей. Образование у меня среднее специальное. Вообще я повар, но с этим у меня как-то не задалось.

До того как попасть на промысловое судно, я работал в автомобильном техцентре: был и мойщиком автомобилей, и администратором автомойки, и помощником в автопрока-

те, там же был и сторожем на штрафстоянке. Пока я жил в Красноярске, к моему товарищу приехал как турист его друг родом из Владивостока. Он тогда только вернулся с яруса, прорыбачил там год и, как мне казалось, заработал сказочно много денег — 1 млн 200 тысяч рублей за 12 месяцев. Он рассказал мне о море, так всё и завертелось.

Я не мог найти себя в жизни, бесперспективность мне надоела. А работа в море показалась и до сих пор кажется мне хорошей перспективой. Поэтому через некоторое время после нашего знакомства я переехал жить во Владивосток.

Честно скажу, я с детства был проблемным ребёнком, рос в неполной семье, у меня постоянно менялись мачехи. Так что меня никто не обеспечивал все 16 лет. В тюрьме не был, большую часть времени провёл на улице, но со временем мне удалось выбраться и перестать быть беспризорником. Когда я переехал во Владивосток, в кармане было всего 10 000 рублей. Постепенно устраивался на работу, но помощи со стороны не было — мы друг другу не нужны в этой жизни. Приходилось вертеться, копить деньги, искать информацию, набираться опыта и заводить друзей в новом городе.



Первые документы и первое судно

— Первые документы для работы я оформил не сразу — долго искал место, где меня не обманут. Когда появилась возможность устроиться на неплохую работу, времени на долгую учёбу не было. Попав в море впервые, я учился всему на месте, так же как и студенты-практиканты. Их знания были поверхностными и мало помогали, хотя, опираясь на эти крупицы знаний, они чувствовали себя увереннее.

Я устроился в крупную рыбопромышленную компанию — попасть туда помогли знакомые. В итоге я оказался на

БМРТ. Я работал матросом-обработчиком и участвовал в швартовых операциях. Учился всему на месте — ничего сложного, кроме одного: нужно было безоговорочно подчиняться боцману, который, в отличие от всех вас, всё знает и умеет.

После нескольких рейсов на этом судне меня перевели на краболовное судно. Туда меня устроил агент, который помогал мне получать новые удостоверения. Тогда я понимал, что для продолжения карьеры нужны новые документы: рыбообработчик без дополнительных квалификаций не может рассчитывать на дальнейшее развитие. Я получил учебное свидетельство вахтенного матроса, а также нужные удостоверения и сертификаты: БЖС (борьба за живучесть судна), ОСПС (охрана судов и причального снаряжения), УЛМ (удостоверение личности моряка), а также прошёл медкомиссию по приказу 714.

Также для работы в море могут запросить АСВ — подготовку по аппаратам сжатого воздуха для пожаротушения, документы по шлюпкам и плавсредствам и сертификат ПМЗ — предотвращение загрязнения моря. Всё необходимое я получал в училище на ул. Минёров во Владивостоке.



Качества, необходимые для работы на судне: дружелюбие и опыт

— Не могу точно сказать, какими качествами должен обладать человек для работы в море. Может, проще и разумнее подумать о том, какими качествами он обладать не должен. Но если говорить серьёзно, то, пожалуй, одно из важнейших качеств для работы на судне — дружелюбие. Если хочешь завести друзей, будешь дружелюбным. Но это, пожалуй, самое сложное на судне — порой почти невыполнимое.

У меня сравнительно небольшой опыт работы в море — всего 6 рейсов, из них один на краболове. Первые впечатления на краболове были яркие и приятные, было интересно, но это была молодость. Сейчас у меня несколько иной взгляд на многие вещи. Деньги всё-таки становятся превыше всего, когда речь идёт о таком виде заработка.

Судно, на котором я работал, было японской постройки, модифицированное — СРТМ. Я занимал несколько позиций. Сначала работал в кошаре, потом успел поработать на наживе и, конечно, в цеху. Позицию в кошаре каждый воспринимает по-своему. У тебя меньше всего перекуров, потому что ты выбираешь буйреп — полчаса на этом участке, и начинаешь ты раньше всех. Заканчиваешь тоже буйрепом. Потом либо помогаешь шить ловушки, хотя этим обычно занимались тралмастер и старший матрос, либо боцман отправляет тебя в другую смену. Тогда идёшь на завод уклады-

вать краба, ждёшь варки, упаковываешь его, помогаешь. После этого заново берёшь новый порядок и опять выбираешь буйреп на корме. На выборке порядок тащат, скорее всего, тралмастер или боцман.

Другие позиции на судне были проще — люди курят, переносят груз на корму и опять курят. Те, кто работает на наживе, вообще растягивают свою работу. Иногда мне это не нравилось, но потом я смирился. Работа в целом меня увлекала.


B06735

График работы на краболовном судне: реальность и ожидания

— Знаете, на большинстве судов, когда есть улов, график работы — 6 часов через 6. Если улова нет, во время переходов и штормов работают с 8:00 до 17:00. На краболовных судах почти везде график 16 часов через 8. Бывает, что из-за молодняка или по другим причинам работают 12 через 12, но это обычно длится недолго. В договоре это не прописано — возможно, потому, что считается незаконным или чем-то подобным.

У нас были споры по этому поводу с тралмастером и капитаном, потому что в договоре значилось одно, а по факту было другое. За переработки нам не доплачивали, зато обещали надбавки за превышение улова — якобы за каждые 30 тонн. Но в реальности нас часто кормили «завтраками».

Самое сложное в работе в море для меня — работать в плохом настроении, когда не хочется трудиться. Но это случается редко: обычно я не чувствую, что работаю, хоть и нахожусь в море. Кроме того, в море случаются разные ситуации, к которым тоже нужно быть по-своему готовым.

Например, однажды, когда я участвовал в выборке якоря на БМРТ, произошёл интересный случай. Мы попросили подать воду из машинного отделения на бак в якорный клюз, чтобы смывать с якорной цепи ил и грязь со дна. Но воды не дождались. «Мостик» требовал поднять якорь быст-

рее, и боцман подчинялся. Он приказал размотать пожарный рукав, и нам с напарником поручили держать его в районе ствола, через который под высоким давлением выходит вода для смыва цепи.

Мы держали рукав, всё шло нормально, но я отвлёкся, пытаясь подтянуть его, чтобы удобнее встать. В этот момент ствол пожарного рукава, который оказался немного треснувшим, не выдержал давления и вылетел из рук напарника. Рукав начал извиваться под давлением воды, и все бросились врассыпную. Даже боцман в панике убежал. Мне повезло поймать момент, когда шланг начал опускаться вниз, и я прижал его ногой, чтобы он не вырвался. К счастью, никого не поранило. Мы быстро закрыли кран, а потом появился моторист — узнать, подавать ли воду. Боцман сказал, что уже всё закончили, а они только спохватились.

Бывали и более серьёзные случаи. Например, когда грузовые стрелы срывались с бортовых контратяжек. Не раз рвались швартовые концы, лопались кранцы, рвались грузовые шкентели, вырывались швартовые клюзы, выгибая палубу. Отрывались и швартовые вьюшки, на которые сматываются и убираются швартовые концы.



Заработок краболовов: слухи, стабильность и личностный рост

— Насчёт зарплат у краболовов на данный момент толком ничего не скажу. По слухам, в нормальных компаниях она составляет от 200 до 300 тысяч рублей, как и на минтае и селёдке. Вряд ли где-то в Приморье платят больше, но повторю, что это лишь слухи.

Благодаря морскому заработку мне удалось повзрослеть, обрести цели в жизни и стабильность. Я стал стремиться к лучшему, вылечил зубы и теперь всегда слежу за здоровьем. Могу путешествовать прямо во время работы, что тоже большой плюс.

Возвращаясь из рейсов, я полностью сосредотачиваюсь на здоровье, веду абсолютно трезвый образ жизни, лечу зубы,

занимаюсь английским и стремлюсь получить сертификаты, подтверждающие уровень языка. Также готовлюсь к экзамену на квалифицированного матроса и играю в баскетбол.

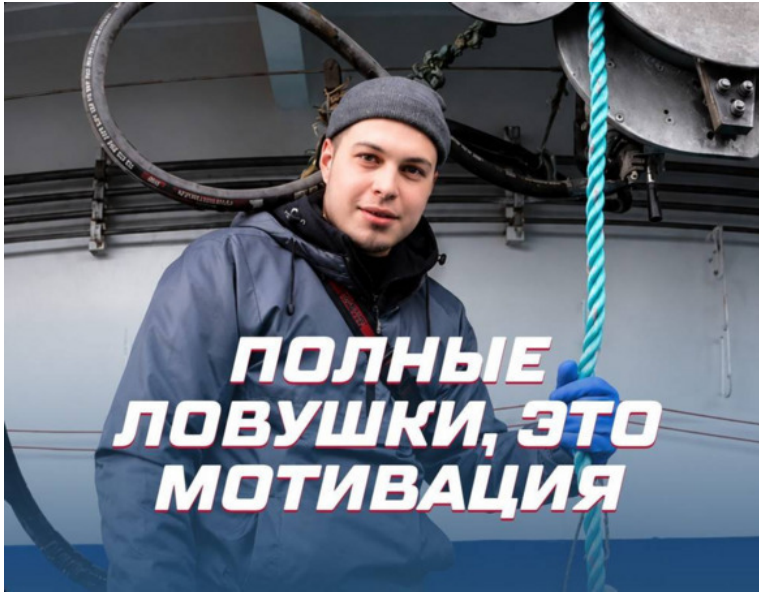
В дальнейшем я планирую продолжать работать в море. Мотивирует меня не только зарплата, но и перспектива карьерного роста, режим и стабильность, накопительная система, бесплатное содержание в рейсах и, конечно, путешествия.


大连·俄罗斯风情街
русскаяулица

Интервью опубликовано в журнале «ГЕРОИ BFISHERMAN», 21 июня 2026.

6. Евгений

Старший мастер добычи · Россия, Мурманск



«Полные ловушки — это лучшая мотивация»

Старший мастер добычи Евгений уже восемь лет работает в море, из них шесть — на краболовных судах. Он рассказал о том, как пришёл в профессию, что входит в его рабочие обязанности, как проходит промысел краба в Барен-

цевом море, с какими трудностями сталкивается экипаж, сколько можно заработать на краболове и почему, несмотря на все сложности, он не представляет свою жизнь без моря.

«С самого первого рейса я работал на палубе с тралом»

— Я из России. Родился и живу в Мурманске — это незамерзающий порт России за Полярным кругом. Окончил Мурманский морской рыбопромышленный колледж им. И. И. Месяцева по специальности «Промышленное рыболовство». На рыбопромысловых судах эта специальность соответствует должности старшего мастера добычи (Deck Boss). Сейчас учусь на пятом курсе Мурманского арктического университета по направлению подготовки «Судовождение».

Мурманск — рыбный портовый город, поэтому здесь с рождения знаешь о работе в море. С детства я мечтал стать моряком. Мне повезло родиться именно в портовом городе: здесь всё связано с морем, вся инфраструктура подстроена под нужды порта.

Сразу после школы я пошёл получать морское образование и ни разу не пожалел, что выбрал эту специальность. Во время учёбы быстро втянулся: было очень интересно узнавать о добыче водных биоресурсов и орудиях лова.

Чтобы впервые попасть на судно, потребовалось очень сильное желание. Я обзванивал рыболовные компании Мурманска в поисках должности матроса-практиканта и ходил

на собеседования.

Впервые моя нога ступила на борт судна во время учебной практики, летом на третьем курсе. Тогда мне было 18 лет. Судно было рыболовным — траулер, который занимался добычей донных пород рыб.

С самого первого рейса я работал на палубе с тралом, участвовал в обработке улова. Всё было для меня новым, но очень интересным. Всё, что до этого изучалось в теории, превратилось в практику: я смог буквально всё потрогать своими руками. Остались очень хорошие воспоминания. Как говорится, свой первый рейс никто не забывает (улыбается).



2021 год • Северно-Ледовитый океан • Работа

«Случайные люди в этой профессии долго не задер-

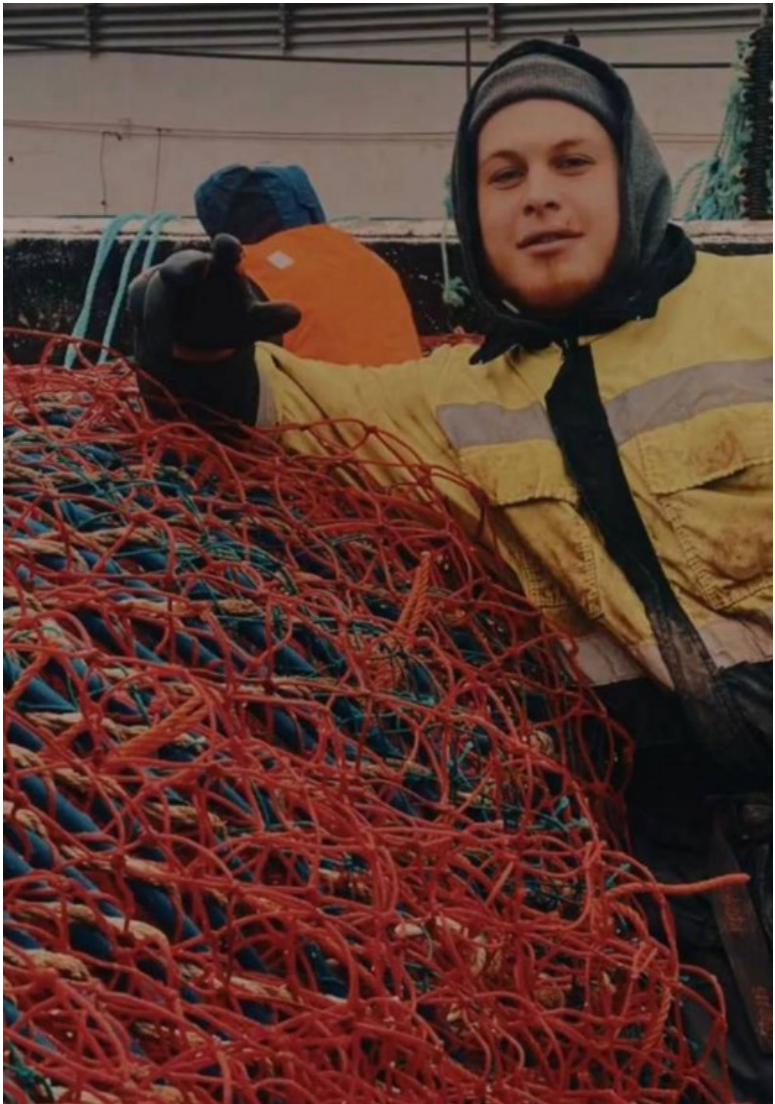
живаются»

— На мой взгляд, люди, которые хотят работать в море, должны быть физически здоровыми и выносливыми, психологически устойчивыми, дисциплинированными и ответственными. Также они должны уметь работать в команде, быть адаптивными и гибкими. Экипаж — это твоя семья на время рейса.

Кроме того, важно понимать, что в море нет больничных и нет выходных. Нельзя не выйти на смену или опоздать: есть только вахта и время отдыха. Человек, который собирается работать в море, должен отчётливо понимать, что там никто не будет выполнять его работу за него. Это не просто профессия, а образ жизни, требующий особого склада характера и хорошей физической подготовки.

Работа на краболове — это не про романтику. Это про готовность к тяжёлому, изнурительному труду, про работу на износ. Случайные люди в этой профессии долго не задерживаются.

Мой опыт работы в море — восемь лет. Сейчас мне 26, а в море я с 18 — начал ещё в студенческие годы. Прошёл путь от матроса-практиканта до старшего мастера добычи. Последние шесть лет работаю исключительно на краболовных судах. За это время успел поработать со всеми видами ловушек, а также на судах разных типов.



2022 год • Баренцево море • Завершение сезона краба опилио

Как выглядит работа старшего мастера добычи: обязанности и график

— У меня много рабочих обязанностей. Я должен знать устройство и правила эксплуатации промыслового оборудования краболова, применяемые орудия и методы лова, а также особенности промыслового района. В мои обязанности входят руководство специалистами по добыче и промысловой командой, организация работы промысловых вахт, получение, учёт, хранение и выдача промыслового вооружения, обеспечение ремонта орудий лова и правильной эксплуатации оборудования.

Кроме того, до подхода к району промысла я готовлю службу и промысловый комплекс к ведению лова. В сложных и аварийных ситуациях лично руковожу промысловыми работами, организую проверки и испытания промыслового вооружения и такелажа. Также слежу за соблюдением правил и режима рыболовства, анализирую промысловую обстановку, провожу обучение и инструктажи по охране труда и технике безопасности и веду всю необходимую документацию.

Больше всего в своей работе я люблю момент, когда начинаешь поднимать ловушки, а они все полные краба (улыбается). В такие моменты захватывает дух и появляется мощная мотивация. Каждый день видишь, как краба в трюме стано-

вится всё больше, и понимаешь, ради чего работаешь. Появляется гордость за команду, за капитана, за проделанную работу. У меня и у всего экипажа сразу поднимается настрой. Для меня полные ловушки означают, что орудия лова подготовлены на 100% и в воде работают идеально.



Рейс • В море • Полные ловушки

«Лов краба — это очень тяжёлый ручной и непрерывный процесс»

— Одно из самых сложных для меня — это, конечно, работа в плохую погоду, в шторм. На мне лежит ответственность за всю палубную команду и за сам промысел. Промысел и без того нельзя назвать самым безопасным, а в плохую погоду всё становится сложнее в два-три раза: волны, ветер, снег в лицо, а люди — настоящие кремни — продолжают работать. Самое сложное — грамотно и чётко руководить работой на палубе и, главное, обеспечивать безопасность моряков.

Также сложным считаю обучение вновь прибывших ребят на краболове. Моряки приходят с разным уровнем физической подготовки, а есть операции, которым очень тяжело обучиться, и ошибаться нельзя: ошибка может стоить человеку жизни. Это требует длительного обучения и постоянного контроля. Не все схватывают всё на лету. Ключевая ошибка новичков — недооценка техники безопасности и переоценка своих физических возможностей.

Работа на краболове начинается ещё на берегу. Экипаж собирается за две-три недели до отхода, чтобы тщательно подготовить судно. В эту подготовку входит проверка механизмов, погрузка снабжения, топлива и продуктов, а также подготовка ловушек к промыслу. Всё должно быть готово

ещё у причала.

Один из важнейших этапов подготовки — ремонт и обслуживание ловушек. Морское дно далеко не идеально: во время подъёма ловушки могут рваться и сильно изнашиваться. Поэтому мы вместе с палубной командой ремонтируем и перешиваем их. После этого промысловое вооружение грузится на судно и тщательно крепится на палубе.

Краболовное судно нельзя сравнить с рыболовным, где в большей степени можно положиться на технику. Лов краба — это очень тяжёлый ручной и непрерывный процесс, требующий слаженной работы всей палубной команды.



2021 год • Баренцево море • Добыча краба

Как добывают краба в Баренцевом море: тысячи

ловушек и работа без выходных

— График на краболове ненормированный. Обычно мы работаем по схеме 16/8 или 18/6. Процесс лова выглядит так. Используются специальные ловушки нескольких видов: конусные весом 16—17 кг, трапециевидные — 160—170 кг и так называемые «чемоданы» весом 350—400 кг.

Ловить можно как одиночными ловушками («чемоданами»), так и порядками — с использованием конусных и трапециевидных ловушек. Сейчас в Мурманске одиночными ловушками практически никто не работает: их в основном используют для разведки и поиска краба. При этом на нашем флоте считается, что американская ловушка — «чемодан» — самая уловистая: если краб есть, она будет полной.

Порядок — это связка ловушек, или крабовый комплекс, собранный на одной линии — прочном тросе диаметром 24 мм, который называется хребтиной. Ловушки располагаются на расстоянии от 20 до 150 метров друг от друга. Один порядок может состоять из 20—150 ловушек — в зависимости от их вида. Общая длина порядка достигает 4—5 километров. Такой способ позволяет перекрывать большую площадь крабовых угодий.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.