

А про интересы государства вы и забыли...

АВТОР: Юрий РЫБАЛКИН, генеральный директор ЗАО «Морская инженерная компания», инженер-кораблестроитель, имеет ученые степени и звания, автор более 150 научных работ и изобретений в области проектирования, строительства и технической эксплуатации судов.

«Все прожекторы зело исправны быть должны,
дабы казну зряшно не разорять и отечеству ущерба не чинить.
Кто прожекторы станет абы как ляпать,
того чина лишу и кнутом драть велю».
Из указа Петра I

Разработанная по инициативе Росрыболовства так называемая «Стратегия развития рыболовного судостроения до 2020 г.» вызывает негативную реакцию среди специалистов рыбной промышленности по вполне понятным причинам.

Причина первая: почва для произвола

Разработчики Стратегии в лице головного института рыбной отрасли Гипрорыбфлот и Ассоциации добытчиков минтая (АДМ) реализовали в ней исключительно собственные интересы.

Согласно Стратегии, институт позиционируется как структура, по меньшей мере, соучаствующая в выстраиваемой системе государственного регулирования процесса строительства флота для рыбной промышленности. Эта система регулирования предполагает лицензирование проектно-конструкторских организаций и судостроительных предприятий, принимающих участие в строительстве флота, проведение государственной экспертизы проектов, намечаемых к строительству судов на предмет соответствия их Стратегии развития рыбной отрасли и целесообразности строительства. И это в условиях провозглашенной в стране рыночной экономики. Чем не унавоженная почва для чиновничьего произвола и коррупции?!

Через весь документ красной нитью проходит и желание сохранить до окончания срока наделения квотами (до 2018 г.) отношений в области освоения рыбных ресурсов, ныне существующих между государством и рыбопромышленниками. Эти отношения фактически позволяют рыболовным компаниям, входящим в АДМ и не имеющим достаточного для освоения имеющихся квот флота, продавать «государственные» ресурсы, набивая многими сотнями миллионов рублей карманы своих владельцев. Они позволяют рыбопромышленникам не думать до обозначенного выше срока о строительстве качественно нового высокоэффективного флота, а лишь довольствоваться исчерпанием оставшегося ресурса существующих судов, средний возраст которых близок к 30 годам.

Причина вторая: недопустимая позиция

Стратегия предполагает активную работу на добыче высокопродуктивных видов промысла (икра минтая, крабы, лосось, сельдь), сосредоточенных в экономической зоне России, оставить в руках частных компаний, а издержки по освоению низкопродуктивных видов промысла в отдаленных районах Мирового океана возложить на государство. Обосновывается это низкой экономической эффективностью отечественного промысла. Предлагается строить и заведомо дотационный флот. Допустима ли такая иждивенческая позиция рыбохозяйственников для государства и народа?!

Созданная в Росрыболовстве межведомственная рабочая группа по выбору проектов судов рекомендует в качестве базовых средний морозильный рыболовный траулер нового поколения для российского Дальнего Востока длиной 79 м КБ «Восток» и 86-метровый траулер польской компании ELOMATIK. Но в последнее время все чаще раздаются призывы купить проект 112-метрового траулера VS6210 норвежской компании WARTSILA Design. Да, эта компания — одна из

крупнейших и, несомненно, самых квалифицированных в мире проектных организаций, специализирующаяся на проектировании сложных рыбопромысловых судов. Но ее проект, техническое задание на который разрабатывали новоявленные отечественные рыбохозяйственники, не выдерживает конкуренции с судами, построенными даже 20 лет назад. А проекты КБ «Восток» и ELOMATIK уступают по своим показателям не только зарубежным аналогам, но и лучшим судам экс-советского флота. Таким образом, предлагается строить флот, который на момент окончания постройки будут катастрофически уступать судам 30-летней давности. Но в верхах продолжают говорить о достижении лидерства в мировом рыболовстве.

Следует ли из этого, что разработчики Стратегии не знают мирового опыта работы лучших судов на аналогичных объектах промысла? Очень даже возможно. Например, в статье АДМ «Рыбопромышленники определили требования к новым судам» от 16 июня 2010 г. говорится: «Согласно данным американских экспертов, из 80 рыболовных судов, занятых промыслом минтая, 68 судов имеют длину от 80 до 90 м. Именно суда такого класса демонстрируют сочетание наивысшей промысловой производительности к экономичности условно-постоянных издержек». Выходит, что даже АДМ (а кому ж, как не им, нужно не только знать, но и глубоко анализировать опыт конкурентов) располагает устаревшей информацией по американскому промыслу минтая. Ведь, начиная уже с января 1999 г., у американцев на промысле осталось всего 19 траулеров-процессоров, причем одновременно на промысле может находиться только 18 траулеров в сезон «А» и 14 траулеров в сезон «В». При этом траулерам-процессорам выделяется 40% общей квоты минтая.

Причина третья: не переварим

Разработчики стратегии демонстрируют вопиющую безграмотность в вопросах организации процесса проектирования и строительства судов.

Они предлагают три этапа реализации программы строительства. На период с 2011 г. по 2012 г. планируется вести разработку технических требований с перспективным типом судов и закупать современные технологии и концептуальные проекты судов. 2013-2017 гг. уйдут на разработку проектно-конструкторской документации на строительство судов. Широкомасштабное же строительство, модернизация и ремонт судов рыбопромыслового флота начнутся только в 2018-2020 гг. В это же время должна вестись разработка технической документации и организация производства приоритетных видов судового комплектующего оборудования.

Можно ли при таком планировании построить предусматриваемый стратегией современный флот в количестве 750 судов, в т.ч. на государственные средства около 330 судов? Естественно, нет. В современных условиях весь процесс — от разработки технического задания на проектирование судна до окончания его строительства — как правило, занимает 10-15 месяцев, поскольку только так можно создать современное, высокоэффективное судно.

Количество намечаемых к постройке морально устаревших судов, взятое разработчиками Стратегии явно «с потолка», даже доведенное до реальных значений, построить за два года невозможно: вброс такого количества заказов не сможет переварить даже мировое судостроение. А в результате к планируемому Стратегией сроку начала массового строительства рыбопромыслового флота практически весь ныне существующий будет иметь полный не только моральный, но и физический износ. И Россия окажется сидящей на морском берегу «у разбитого корыта». Чтобы этого не случилось, для начала нужно претворить в жизнь указ Петра I (*см. цитату*), а затем задуматься: кто и куда нас ведет?

2011-02-22