

КАК ЭТО БЫЛО

А.А. Шушеров – генеральный конструктор

В довоенные и первые послевоенные годы морской рыбопромысловый флот СССР состоял в основном из малых и средних рыбодобывающих судов и небольшого числа приемотранспортных рефрижераторных судов и плавбаз иностранной и отечественной постройки.

Общий вылов гидробионтов в стране в 1950 г. составлял около 600 тыс. т, что было совершенно недостаточно для удовлетворения потребностей населения в рыбе и морепродуктах.

Поэтому ЦК КПСС и СМ СССР в середине 50-х годов, всего через 10 лет после победоносного завершения самой опустошительной в истории человечества войны, был принят и в короткие сроки осуществлен ряд мер по организации на отечественных заводах широкомасштабного строительства крупных серий морских рыбопромысловых судов различных типов и назначений, а также по заказу их на зарубежных верфях (в основном в ПНР и ГДР).

В итоге уже в 1960–1965 гг. строительство рыбопромысловых судов разных ти-

пов – от трехсоттонных сейнеров до сорокапятитысячных плавбаз – велось более чем на 20 судостроительных заводах Минсудпрома СССР, в том числе на таких крупных, как Ленинградское адмиралтейское объединение, Черноморский судостроительный завод, заводах «Океан» и Им. 61 коммунара в г. Николаеве, заводе «Ленинская кузница» в г. Киеве. На Черноморском судостроительном заводе строительство больших морозильных траулеров велось в специально оборудованном блоке цехов по поточно-позиционному методу, что давало

возможность выпускать до 25 БМРТ типа «Маяковский» в год. Аналогичные поточные линии были созданы и на ряде других судостроительных заводах. Кроме того, значительное количество рыбопромысловых судов малого водоизмещения строилось на верфях Минрыбхоза СССР.

В результате принятых правительством решений и большой организаторской работы по их реализации, проделанной Минрыбхозом и Минсудпромом СССР, численный и качественный состав морского рыболовного флота страны, а вместе с ним и уловы рыбы начали быстро расти (табл. 1).

Большой личный вклад в создание в нашей стране в короткие сроки второго в мире по своей численности и производственной мощности морского рыбопромыслового флота внесли в те годы министр рыбного хозяйства А.А. Ишков, его друг и соратник ми-

Таблица 1

Показатель	1950 г.	1960 г.	1970 г.
Число судов мощностью от 80 л.с.:			
больших	–	57	510
средних	266	1440	1380*
малых	1190	2710	1910*
Общий вылов рыбы, тыс. т	592	2840	7175
Годовой вылов на среднесписочное судно, т/ед.	407	675	1887

* В период 1960–1970 гг. происходило интенсивное списание морально и физически устаревших судов и замена их новыми



нистр судостроительной промышленности Б.Е. Бутома и его заместитель по гражданскому судостроению Е.Н. Шапошников.

Именно при них эти две, тесно связанные между собой отрасли народного хозяйства страны достигли наивысших темпов и результатов в своем производственно-техническом и социальном развитии. Достаточно вспомнить, что в те годы рыбная промышленность ежегодно получала порядка 250 новых судов отечественной постройки. Потребление рыбной продукции в стране достигло биологической нормы — 19 — 20 кг на человека в год. При этом розничная цена, например, 1 кг свежемороженой трески была всего 50 коп. Сегодня эти цифры могут показаться фантастикой, но это было.

Для обеспечения строительства современных промысловых судов проектной документацией требовалось наличие соответствующей научно-исследовательской и проектно-конструкторской базы, которой в послевоенной стране практически не было. В связи с этим в середине 50-х годов в системе Минсудпрома было создано несколько проектно-конструкторских организаций, специализированных на проектировании определенных типов рыбопромысловых судов. Основными из них являлись: ЦКБ морского промыслового судостроения — ЦКБ ПС «Морпромсуд» (позднее «Восток»), г. Ленинград, ЦКБ «Ленинская кузница» (позднее «Шхуна»), г. Киев и ЦКБ «Нептун», Москва, специализированные на проектировании крупнотоннажных, среднетоннажных и малотоннажных судов соответственно.

Вопросами технической политики в строительстве новых промысловых судов занималась и занимается поныне головная организация Минрыбхоза — институт «Гипрорыбфлот», с которым тесно взаимодействуют все проектанты промысловых судов. Все ЦКБ промыслового профиля и большинство судостроительных заводов, строивших в основном рыбопромысловые суда, вошли в состав восьмого Главного управления Минсудпрома по промысловому судостроению, которым долгое время руководил М.А. Тимошин, а последние годы — В.В. Подляский. В Минрыбхозе вопросами пополнения флота новыми судами занималось Управление судостроения, много лет

возглавлявшееся А.Ф. Юдинцевым, а затем Н.И. Чулиным.

В целях быстрее освоения специфики проектирования рыбопромысловых судов проектные организации Минсудпрома по согласованию с Минрыбхозом стали направлять конструкторов в рейсы на промысловые суда, что вскоре принесло положительные результаты.

Показательным примером плодотворного сотрудничества конструкторов с промысловиками можно считать создание отечественных китобойных баз «Советская Украина» и «Советская Россия», проектантом которых являлось ЦКБ ПС «Морпромсуд» («Восток»), созданное в 1955 г. на базе ЦКБ «Балтсудопроект».

В декабре 1955 г. группа ведущих специалистов ЦКБ и Московского института «Гипрорыбпром» во главе с главным конструктором проекта — начальником ЦКБ В.И. Могилевичем на попутном танкере отправилась к берегам Антарктиды, где в это время находилась на промысле китобойная флотилия «Слава».

Технический совет к/б «Слава» под председательством капитан-директора А.Н. Соляника с участием практически всех специалистов китобазы в течение месяца детально рассмотрел представленный проект новой китобазы и внес в него большое количество изменений и дополнений. Это в значительной степени способствовало успешному завершению разработки проекта, а затем постройки и сдачи в эксплуатацию головного судна в сентябре 1959 г. на Черноморском судостроительном заводе в г. Николаеве.

Таким образом, весь цикл создания этого уникального по своей новизне и сложности судна водоизмещением 45 тыс. т, насыщенного большим количеством сложнейшего импортного технологического и нового отечественного оборудования, — от выдачи техзадания на проектирование до подписания приемного акта на судно составил около четырех лет, что можно считать и сейчас рекордно коротким сроком.

Одновременно с проектированием и строительством китобазы по техническим заданиям ЦКБ в различных отраслях промышленности было создано 76 опытных и головных образцов судового оборудования и материалов, необходимых для постройки судна. Примечательно, что все делалось исполнителями по заданиям и прямым договорам с ЦКБ и Черноморским заводом — строителем судна. Большинство созданных образцов новой техники впоследствии нашло широкое применение при строительстве других рыбопромысловых и транспортных судов.

Вторая китобойная база «Советская Россия» была построена за два года и сда-

на заказчику в сентябре 1961 г. В последующий период по проектам ЦКБ ПС «Морпромсуд» («Восток») были построены:

на Ленинградском Адмиралтейском объединении в 1959—1969 гг. — 14 плавучих краборыбконсервных заводов водоизмещением около 15 тыс. т пр. 398 и 398бис типа «Андрей Захаров» и «Кораблестроитель Клопотов» (главный конструктор С.И. Каськов); в 1971 г. — уникальная рыбообработывающая плавбаза «Восток» водоизмещением около 45 тыс. т пр. 400 (главный конструктор Ю.В. Ульяшков); в 1972—1976 гг. четыре рыбообработывающих рыбомучных плавбазы водоизмещением 29 тыс. т типа «Пятидесятилетие СССР» пр. 413 (главный конструктор Г.Ф. Андреев);

на судостроительном заводе «Океан» в 1989—1994 гг. — шесть малых рыбообработывающих плавбаз для Дальнего Востока водоизмещением 9 тыс. т пр. 13490 (главный конструктор Ю.Т. Силантьев).

Кроме плавбаз за период с 1958 по 1990 г. по проектам одного только ЦКБ «Восток» на судостроительных заводах в городах Петрозаводске, Клайпеде, Николаеве и Хабаровске было построено около 700 рыбодобывающих судов различных типов — от МРТ типа «Карелия» (пр. 1282) водоизмещением 500 т до больших морозильных траулеров-рыбозаводов типа «Меридиан» (пр. 1288) водоизмещением 6000 т и консервных крилево-рыбных траулеров типа «Антарктида» (пр. 16080) водоизмещением 8000 т. Главными конструкторами проектов этих судов были К.Г. Бородай, В.Ф. Безукладов, А.М. Васильев, Р.А. Еникеев, В.А. Заварин, Ф.М. Фролов.

Всего по проектам ЦКБ «Восток» было построено около 800 промысловых судов общим водоизмещением 3,2 млн т и суммарной мощностью главных двигателей 1,7 млн л.с., которыми добывалась и выпускалась значительная часть (около 1/3) рыбной продукции в стране. Большое количество средних и малых рыбодобывающих судов построено по проектам ЦКБ «Ленинская кузница» и «Нептун» на заводах, расположенных во всех регионах страны.

Наличие плавбаз и больших морозильных траулеров позволяло вести автономный и экспедиционный промысел рыбы в самых отдаленных, с богатой сырьевой базой районах Мирового океана, что в какой-то мере сохранило, до худшей поры, рыбные запасы в прибрежной зоне России. По количеству и качественному составу рыбопромыслового флота и по величине выловов рыбы наша страна в 80-е годы прочно занимала 2-е место в мире (табл. 2). Вылов рыбы в 1989 г. по сравнению с 1980 г. возрос на 17,3 %, на среднесписочное судно — на

Таблица 2

Показатель	1980 г.	1989 г.
Число судов:		
больших	829	800
средних	804	870
малых	1990	1610
Всего	3623	3280
Общий вылов, тыс. т	8770	10290

30 %, что свидетельствует о том, что даже в так называемые «застойные» и «перестроечные» 80-е годы рыбная промышленность продолжала увеличивать объемы выпуска продукции и повышать промысловую эффективность эксплуатации флота.

Существенную роль в вопросах научно-технического прогресса в промысловом судостроении играл широкий обмен опытом проектирования, строительства и эксплуатации промысловых судов между странами-членами СЭВ, осуществлявшийся путем систематического проведения международных научно-технических конференций и выставок «Инрыбпром», а также выполнения совместных работ по планам научно-технического сотрудничества.

В целом результаты проделанной в те годы работы свидетельствуют о том, что рыбная и судостроительная отрасли народного хозяйства страны работали и развивались достаточно устойчиво и успешно вплоть до их многократного реформирования и фактической ликвидации в начале 90-х годов.

После распада СССР, раздела рыбопромыслового флота между странами СНГ и его повальной приватизации в России к 1997 г. осталось около 2200 судов, которы-

ми было добыто около 4,4 млн т рыбы. При этом у 50 % добывающих и 60 % обрабатывающих судов были превышены нормативные сроки эксплуатации.

Согласно опубликованным данным, для поддержания добычи рыбы хотя бы на уровне 4,6 млн т в ближайшие 3 – 4 года необходимо обеспечить пополнение флота новыми судами в количестве (ориентировочно): добывающих – 495, приемотранспортных – 121.

Еще не до конца разрушенная из-за длительной безработицы отечественная судостроительная промышленность могла бы обеспечить решение этой проблемы при условии, разумеется, нормального финансирования постройки судов. Однако все попытки различных организаций на протяжении последних лет решить эту задачу за счет привлечения частного российского или зарубежного капитала ни к чему хорошему не привели.

С учетом политических и экономических реалий сегодняшнего дня наиболее приемлемым компромиссным вариантом решения проблемы возрождения отечественных рыбопромыслового флота и промыслового судостроения является создание надежной, защищенной от коррупци-

онных и прочих криминальных посягательств государственной лизинговой компании для строительства и сдачи в аренду по лизингу судов российским судовладельцам. Учредителями такой компании должны быть Правительство РФ в лице Госкомрыболовства России (оно же главный гарант), агентство по судостроению, надежный Российский банк, администрации заинтересованных регионов и пр.

Подготовку необходимых директивных документов по созданию Государственной лизинговой компании могли бы взять на себя наиболее заинтересованные и компетентные в этих вопросах организации рыбной и судостроительной промышленности (Гипрорыбфлот и ГНЦ ЦНИИ ТС).

К сожалению, уже упущено много времени на бесполезные поиски богатых инвесторов и заказчиков, которых нет и в обозримом будущем не предвидится, если не создать необходимых для этого условий. А между тем вышеназванные негативные процессы продолжают и могут перерасти в тяжелейшие техногенные и кадровые кризисы, как это уже произошло в некоторых отраслях российской промышленности. Этого нельзя допустить.

