

Инновационное развитие водного транспорта: вопросы государственного масштаба

М. А. КИРИЛИН, капитан дальнего плавания, вице-президент Межотраслевого союза транспортников и предпринимателей, член экспертного совета комиссии Совета Федерации по национальной морской политике.



В области гражданского водного транспорта существует целый ряд проблем, касающихся как обеспечения безопасности плавания, так и развития отечественной морской техники. В их числе — аварийное состояние многих судоходных гидротехнических сооружений, отсутствие действенной системы технического надзора за судами, трудности с разработкой и внедрением отечественного судового оборудования. Решение данных проблем невозможно без принятия конкретных мер со стороны государства.

За последние 25 лет автору доводилось неоднократно участвовать в конференциях и круглых столах, посвященных вопросам внедрения на морском и внутреннем водном транспорте отечественных средств связи, навигации и программно-аппаратных комплексов обеспечения безопасности плавания и береговых объектов транспортной инфраструктуры. В прежние времена можно было услышать живой диалог между руководителями центрального аппарата и представителями пароконств и промышленности. Решения и рекомендации конференций оформлялись в виде циркулярных писем с подписью соответствующих руководителей отрасли с указанием сроков и ответственных за выполнение поручений. И самое главное — выполнение строго контролировалось.

Теперь ситуация изменилась. Представители министерств и агентств зачитывают официальные доклады и покидают мероприятия, не уделяя внимания насущным проблемам, о которых говорят в своих выступлениях участники — между прочим, заплатившие взнос за возможность быть услышанными теми, от кого зависит техническая политика отрасли. Рекомендации или резолюции если и появляются, то носят характер лозунгов и не получают какой-либо практической реализации. За редким исключением безрезультатно проходит большинство проблемных публикаций в ведомственных газетах и журналах. Между тем хотелось бы, чтобы руководители министерств и ведомств реагировали на публичные выступления специа-

листов отрасли и чтобы это вошло в постоянную практику.

К сожалению, у нас действует закономерность: после каждого резонансного кораблекрушения или техногенной катастрофы создаются государственные или ведомственные комиссии, которые фиксируют нарушения действующих нормативных документов, выявляют виновных и наказывают нескольких причастных лиц. Создается впечатление, что до происшествия никто не замечал вопиющих противоречий, которые копились годами, что не было критических публичных выступлений. Даже если вопросы рассматривались на уровне комитетов и комиссий Совета Федерации, это не означало, что принятые решения будут реализованы ведомствами, которым они адресованы. Игнорирование принятых решений стало привычным на всех уровнях.

Безопасность вне регламента

На заседании круглого стола «Внедрение инновационных технологий на транспортном комплексе РФ», организованного в феврале 2010 г. комитетом Совета Федерации по обороне и безопасности, было признано, что объекты инфраструктуры портов с гидротехническим основанием, на которых осуществляется перегрузка опасных грузов, в том числе нефтепродуктов, должны быть оснащены техническими средствами мониторинга и документирования швартовых и грузовых операций в целях обеспечения безопасности перевозок. Однако в технические регламенты 2011 г. «О безопасности морского транспорта и связанной с ним инф-

раструктуры» и «О безопасности внутреннего водного транспорта и связанной с ним инфраструктуры» в части об оснащении причалов средствами обеспечения безопасности внесены только «отбойники колесного типа». А это означает, что эксплуатирующие организации и проектировщики новых объектов инфраструктуры портов и освоения берегового шельфа, обязанные руководствоваться техническими регламентами, будут игнорировать современные технологии обеспечения безопасности. Между тем состояние действующих судоходных гидротехнических сооружений (СГТС) уже вызывает опасение. Из деклараций безопасности СГТС в 2008 г. следует:

- 20 % сооружений характеризуются нормальным уровнем безопасности;
- 61 % отличаются ограниченно-работоспособным техническим состоянием и пониженным уровнем безопасности;
- 14 % находятся в предаварийном состоянии, их уровень безопасности признан неудовлетворительным;
- 5 % сооружений являются аварийными, имеющими опасный уровень безопасности.

Число сооружений с неудовлетворительным и опасным уровнем безопасности увеличивается из года в год, при этом утвержденные в декларациях первоочередные работы и мероприятия по повышению уровня безопасности не выполняются. Только за 8 месяцев 2008 г. Ространснадзор выявил более 1,5 тыс. нарушений, влияющих на уровень безопасной эксплуатации, и выдал предписания по их устранению. Возникает вопрос, кого будут наказывать, если признанные аварийными объекты будут продолжать эксплуатироваться: проверяющих или собственников?

Поддержка недостаточна

В 2009 г. Правительством РФ была принята Федеральная целевая программа «Развитие гражданской морской техники» (РГМТ) с выделением из бюджета 90 млрд руб. на 2009–2016 гг.

Программа создана с целью поддерживать отечественных производителей судового оборудования, способствовать разработке новейших технических средств связи, навигации и обеспечения безопасности. В рамках реализации программы было бы логичным ожидать разработку и запуск в производство систем и механизмов для оснащения новостроящихся судов и объектов береговой инфраструктуры, которые на сегодняшний день закупаются за рубежом. Однако этого не происходит.

На конференции «Морская индустрия — 2011» были представлены результаты освоения средств, выделенных на ФЦП «Развитие гражданской морской техники». Выделенные средства освоены, а реальных результатов в виде подготовленной для серийного производства новой продукции нет. Правда, существует НИОКР «Разработка автоматизированного мостика судна». Ее стоимость — 250 млн руб., а результат — комплект технической документации на комплекс судовых средств связи, навигации и автоматизации, в состав которых включены изделия иностранного производства. Предназначен комплекс для судов, работающих в условиях Крайнего Севера. Докладчик, представлявший разработку, заметил, что выделенных средств им не хватило.

Безусловно, надо поддерживать и развивать отраслевую науку, нужны разработки уникальных поисковых и спасательных комплексов, которые никогда не будут выпускаться серийно. Однако разработка востребованного судового оборудования, которого сегодня нет или которое закупается по импорту, организация его серийного производства и сервиса необходимы для создания рабочих мест, для возврата государственных инвестиций за счет налогов от отечественной промышленности.

Запланированное в рамках ФЦП «РГМТ» уменьшение номенклатуры и объемов поставок из ближнего и дальнего зарубежья судового комплектующего оборудования путем создания новых отечественных технологий в сфере судового машиностроения и приборостроения может быть достигнуто двумя путями:

- за счет разработки новейших программно-аппаратных комплексов с применением инновационных технологий;
- за счет кооперации наших разработчиков и производителей с ведущими

и иностранными компаниями, имеющими разветвленную сеть технической поддержки своей продукции.

Эффективность второго пути подтверждается мировым опытом, однако для его реализации необходимы предпосылки. Пока же в Российской Федерации созданы максимально благоприятные условия для приобретения и эксплуатации иностранной продукции, и не только в области судового оборудования. Законом о поддержке отечественного судостроения предусматривается освобождение от уплаты налогов и пошлины при ввозе оборудования, не имеющего отечественных аналогов. В таких условиях договариваться с иностранными коллегами очень трудно. Тем не менее многие иностранные компании в предварительном порядке готовы обсуждать пути кооперации, при которых они будут поставлять укрупненные блоки, а на российских производственных площадях начнет осуществляться сборка оборудования с последующим импортозамещением комплектующих.

Примером аналогичного сотрудничества может быть сборка автомобилей иностранных марок, только в нашем случае не потребуется дорогостоящего капитального строительства, так как сохранившиеся малые и средние российские предприятия, выпускающие судовое оборудование, легко могут быть переоснащены под новую продукцию.

Необходимые средства для разработки проектной документации, адаптации производства, организации испытаний, сертификации и технической поддержки могут быть выделены в рамках той же ФЦП «РГМТ». При этом будет сохранен интерес иностранных партнеров и обеспечена техническая поддержка лицензионного оборудования в большинстве портов мира, а не только в российских портах.

Кроме того, в качестве государственной поддержки российских судостроителей можно сохранить льготы на ввоз оборудования, не имеющего российских аналогов, но ввести заградительные таможенные пошлины на поставку импортного оборудования, оставив льготы на поставки комплектующих. Аналогичные заградительные пошлины в размере 10% в настоящее время рассматриваются в Минэкономразвития РФ в отношении поставок компьютерной техники.

При предлагаемом использовании средств ФЦП «РГМТ» удастся достичь следующих результатов:

- флот получит современное оборудование отечественного производства, но с мировым уровнем надежности;
- малые и средние предприятия смогут осуществлять модернизацию технологического оборудования и обеспечить своих сотрудников работой;
- отечественные испытательные лаборатории получают заказы, что стимулирует их к дальнейшему развитию;
- государство получит реальный индекс доходности (рентабельности) бюджетных ассигнований, налоги в местные и федеральные бюджеты.

Победа под контролем

При проведении конкурсов по выбору поставщиков судового оборудования предпочтение нужно отдавать поставщикам оборудования, изготовленного на территории РФ. Результаты торгов при этом должны контролироваться, причем не Росморречфлотом, а независимыми общественными организациями.

В рамках контроля за выполнением ФЦП Минпромторг следит за своевременным предоставлением отчетных документов по освоению выделенных бюджетных средств и по возможности сокращает объем работ на последующий период. Как правило, сумма финансирования на очередной этап разработки доводится до сведения исполнителей во втором квартале следующего года, что не позволяет сразу после закрытия первого этапа НИОКР активно приступать к работам, предусмотренным календарным планом. Контроль за фактическими результатами разработок практически отсутствует.

Если бы функции научно-координационного экспертного совета ФЦП выполняла общественная организация, привлекая независимых (высокооплачиваемых) экспертов, то и контролируемые функции министерств были бы вполне уместны и достаточны. Опыт проведения конкурсов и реализации целевых научно-технических программ ЕС свидетельствует об эффективности именно такого привлечения независимых экспертов в зависимости от тематики НИОКР. Однако сегодня экспертный совет ФЦП состоит из руководителей организаций, которые с очень большой вероятностью оказываются победителями конкурсов по выбору исполнителей НИР и НИОКР.

Кстати, можно привести немало примеров, когда результаты конкурсов были откорректированы решением Москвы. Впрочем, в последнее время проку-



ратура и другие государственные органы стали обращать внимание на то, что во многих отраслях сформировались условия, при которых абсолютное большинство конкурсов на поставки оборудования выигрывают одни и те же компании.

Замкнутый круг

На сегодняшний день всего несколько реализуемых опытно-конструкторских разработок ФЦП «РГМТ» имеют реальную перспективу завершения с изготовлением опытного образца, который может попасть на флот. При этом маловероятно, что к 2012 г., т.е. спустя 3 года с начала реализации ФЦП, какие-либо из выбранных проектов будут запущены в производство, а значит, прогнозный индекс доходности (рентабельности) бюджетных ассигнований составит 0. Но если даже какая-либо НИОКР закончится выпуском опытного образца, это отнюдь не означает, что разработанное изделие начнут производить, поскольку в ФЦП «РГМТ» это не предусматривается на системном уровне.

Опытно-конструкторская разработка поручается научно-исследовательским организациям, интерес которых к ней заканчивается на момент подписания акта выполнения НИОКР. При этом, если в процессе разработки вопросам серийного производства внимание уделяется, то вопросы маркетинга, гарантийного и послегарантийного обеспечения продукции в общемировом масштабе даже не упоминаются в технических заданиях.

Для того чтобы новое оборудование попало на борт судна, сейчас необходимо пройти длинную цепочку организационно-технических мероприятий. Оборудование должно быть сертифицировано, о нем должны узнать на виртуальном рынке судового оборудования, ему следует обеспечить техническую поддержку для монтажа, гаран-

тийного и постгарантийного обслуживания.

Дальше начинает действовать устоявшаяся практика судостроения. Заказчик договаривается с верфью о строительстве конкретного судна по конкретному проекту в согласованные сроки по договорной цене. После этого верфь приглашает своих постоянных подрядчиков для поставок комплектующего оборудования. Как известно, строители экономят на подрядчиках, а подрядчики, соблюдая правила игры, включают в свои спецификации оборудование поставщиков, с которыми у них многолетнее сотрудничество. Таким образом, при формировании оснастки новостроев новые разработки отечественных компаний практически не рассматриваются. Исключения бывают, но для этого кому-то приходится приложить усилия: или заказчик судна должен потребовать использовать оборудование конкретного изготовителя, или руководство верфи решит сменить партнера. Иными словами, для такого поворота событий необходимы определенные условия.

Следовательно, пока российскому производителю судового оборудования не будет оказана такая же поддержка, как российскому автопрому, проблема импортозамещения в морском приборостроении и машиностроении не решится, и все дорогостоящее судовое оборудование будет закупаться за рубежом.

Системная безнадзорность

В свете недавних трагедий на Волге и Москве-реке приведу еще один пример.

Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике и по естественным монополиям на выездном заседании в Санкт-Петербурге обсуждали проблемы реализации требований Федерального закона «О морских портах в Российской Федерации». Был затронут вопрос обеспечения безопас-

ности судоходства, при этом особо отмечалась роль органов технического надзора и классификации судов.

Несмотря на требования законодательства, в Российской Федерации отсутствует технический надзор со стороны российских классификационных обществ — ФГУ «Российский морской регистр судоходства» (РМРС) и ФГУ «Российский речной регистр» (РРР). В соответствии со ст. 22 Кодекса торгового мореплавания и ст. 35 Кодекса внутреннего водного транспорта технический надзор за судами и их классификация осуществляются российскими органами технического надзора и классификации судов, однако классификационные общества сняли с себя функцию по техническому надзору, заменив его термином «техническое наблюдение». При этом Росморречфлот подтвердил изменения путем утверждения устава этих организаций.

Возраст российских судов, поднадзорных РМРС, — 24,5 года, а поднадзорных РРР — более 30 лет. Есть суда, возраст которых превышает 50 лет (например, теплоход «Ковель» 1957 г. постройки, который потерпел кораблекрушение в Керченском проливе, «Булгария» 1955 г. постройки, затонувшая на Волге). Таким образом, необходимо наладить эффективный технический надзор, особенно за судами столь преклонного возраста.

Ространснадзор предлагал передать отдельные функции инструментального технического надзора специализированным экспертным организациям, что предусмотрено конвенцией СОЛАС-74. Контроль за этими организациями может, в свою очередь, осуществлять Ространснадзор, что позволит существенно повысить эффективность надзорной деятельности.

Инспектор регистра может проверить наличие документации, сам факт наличия на борту того или иного оборудования или спасательных средств, но, не располагая специальными измерительными средствами, проконтролировать работоспособность оборудования и механизмов, правильность настроек, дальность действия средств связи, включая средства связи при бедствии, невозможно. Поэтому инспекторы портнадзора или регистра вынуждены на глазок оценивать готовность судна к выходу в море и на свой страх и риск выдавать разрешения. Назвать виновных в катастрофах нужно, но не менее важно при этом выявлять и устранять причины сбоев на системном уровне.