

# ДИАЛОГ ВО БЛАГО

Петербургский институт «Гипрорыбфлот» настроен на тесное взаимодействие с судовладельцами, руководителями морских портов, рыбопроизводных и рыбоперерабатывающих предприятий.

Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт по развитию и эксплуатации флота «Гипрорыбфлот», расположенный в Санкт-Петербурге, некогда был научным центром рыбного хозяйства страны по рыбопромысловому флоту. Однако теперь перед управленческой командой и специалистами АО «Гипрорыбфлот» поставлены амбициозные задачи по восстановлению лидерских позиций на профильных рынках, освоению новых перспективных направлений, расширению научных и практических компетенций.

В интервью журналу «Морской бизнес Северо-Запада» **генеральный директор АО «Гипрорыбфлот» Галина ЗЕРНОВА** рассказала о том, как институт готов содействовать государству и бизнесу в развитии рыбопромысловой отрасли.

**– В следующем году исполнится 65 лет с того момента, как на базе «Рыбосудопроекта» был образован государственный проектный институт рыбопромыслового флота «Гипрорыбфлот». С какими планами встречаете предстоящий юбилей?**

– Ни в Советском Союзе, ни сейчас нет другого научно-исследовательского института, который профессионально занимался бы всем комплексом задач по развитию и эксплуатации рыбопромыслового флота, судового комплекующего оборудования, береговой инфраструктуры. За десятилетия наработан огромный опыт по всем необходимым компетенциям. После Великой Отечественной войны, в ходе которой было уничтожено более трети всех рыбопромысловых судов, именно «Гипрорыбфлот» взял на себя миссию по восстановлению отраслевого флота и успешно с ней справился. Практически весь рыбопромысловый флот СССР был создан по техническим заданиям (ТЗ) и при самом активном участии «Гипрорыбфлота».

Институт специализируется на всех этапах создания судна – от концепции до проектирования, надзора за строительством и проведения эксплуатационных испытаний. Создание судна начинается с ТЗ, задающего его



Галина Зернова

основные параметры, которые, в свою очередь, определяют экономику промысловой работы. Опыт специалистов института и имеющиеся компьютерные программы позволяют уже на этой стадии, на основе многовариантных технико-экономических расчетов находить те значения основных характеристик судна, его энергетического, промыслового и технологического комплексов, которые обеспечат получение максимальной прибыли в предполагаемых условиях эксплуатации у конкретного судовладельца.

Экономическая эффективность проектируемого судна является глав-

ным критерием целесообразности его создания, а также целесообразности оказания государством при этом финансовой поддержки или выделения инвестиционных квот под вновь создаваемое судно.

В настоящее время более 90% добывающих судов эксплуатируются сверх так называемого нормативного срока, что говорит не только о физическом, но в первую очередь об их моральном износе. Судовладельцам жизненно необходимы новые суда, и «Гипрорыбфлот» готов профессионально в этом помочь.

Также есть планы по восстановлению береговой портовой инфраструктуры страны, без которой невозможна полноценная эксплуатация рыболовного судна. Проектирование всех видов сооружений береговой инфраструктуры рыбной отрасли на протяжении более 85 лет является одним из направлений деятельности АО «Гипрорыбфлот». В настоящее время от береговой инфраструктуры рыбной отрасли практически ничего не осталось, а это значит, что рыбопромысловые суда уходят в другие страны – как для технического обслуживания, так и для сбыта улова. И это неправильно. «Гипрорыбфлот» готов профессионально содействовать решению этой задачи.

Мы также готовы взять на себя, как и прежде, разработку нормативных документов по эксплуатации рыбопромыслового флота, переработке рыбной продукции, обеспечения безопасности как на море, так и на производстве готовой продукции.

Что немаловажно, институт нарабатывает огромный опыт по экологическим проектам. Когда, как не в Год экологии, представить заинтересованным партнерам наши экологические разработки, тем более что они могут



применены в различных отраслях народного хозяйства. Ведь рыбопромысловое судно – это автономный комплекс, как по жизнедеятельности и человека, так и по жизнедеятельности самого судна. Решаем проблемы, которые встают перед судовладельцами в области экологической безопасности и переносим этот опыт в другие отрасли. К примеру, у нас есть интересные предложения для правительств Санкт-Петербурга и Ленинградской области по очистке Красного Бора, где складываются ядовитые и токсичные жидкие вещества. В институте есть технологии, которые позволяют перерабатывать эти отходы.

Также институт разработал технологию по очистке балластных вод. С сентября этого года вступает в силу конвенция, не позволяющая эксплуатировать суда без очистительных установок. Такая установка у нас есть, нужно ее модернизировать, мы ведем переговоры с Росрыболовством по этому вопросу. Для нефтяников и газопромысловиков есть установка по очистке буровых растворов.

В целом мы настроены на тесное взаимодействие с судовладельцами, руководителями морских портов, рыбо-разводных и рыбоперерабатывающих предприятий. И прекрасно понимаем, что должна быть заинтересованность государства.

– **«Гипрорыбфлот» прежде отвечал за качество рыбной продукции...**

– Да, это еще одно направление, где у института наработан прекрасный опыт. Производство рыбной продукции – это ведь целая наука. В институте есть научный отдел, лаборатория, испытательный центр. В настоящее время реализуется программа по их техническому переоснащению.

Следует отметить, что за последние годы потенциал института по данному направлению государством не был востребован. Как следствие, качество рыбной продукции значительно упало.

## НАШ ИНСТИТУТ ЗАНИМАЕТСЯ ВСЕМ КОМПЛЕКСОМ ЗАДАЧ ПО РАЗВИТИЮ И ЭКСПЛУАТАЦИИ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА, КОМПЛЕКТУЮЩЕГО ОБОРУДОВАНИЯ, БЕРЕГОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Беда в том, что России навязываются либеральные технические регламенты, действующие в других странах. К примеру, рыбопромышленник должен доставлять рыбу на прилавки в замороженном виде. Но европейские стандарты позволяют

ее размораживать, а потом замораживать снова. Я не умаляю ничьих способностей, но мне кажется, что Россия достойна других жизненных стандартов.

– **Что требуется от государства, чтобы эти достойные стандарты стали реальностью?**

– В первую очередь, строительство рыболовных судов должно вестись по российским проектам. В России есть прекрасные специалисты по проектированию рыболовных судов, но мы покупаем проекты в той же Норвегии. И понимаем, что после завершения

строительства судна будем зависеть от другой страны. На мой взгляд, не менее 50% стоимости каждого строящегося в России рыболовного судна должно брать на себя государство. Должны быть субсидии, льготы для судовладельцев. В таком случае мы

## ОТ «РЫБОСУДОСТОРОЯ» ДО «ГИПРОРЫБФЛОТА»

Предшественником института «Гипрорыбфлот» было образованное в 1931 году по приказу Наркомснаба СССР Ленинградское проектно-конструкторское бюро деревянного рыбопромыслового судостроения «Рыбосудострой», которое в 1936 году было реорганизовано в Центральное конструкторское бюро «Рыбосудопроект» (ЦКБ). С 1931 по 1936 годы специалистами бюро было разработано 63 проекта деревянных судов и построено по этим проектам 6250 судов.

Полвековая деятельность ЦКБ была направлена на быстрое восстановление и развитие рыбопромыслового флота, продолжилась разработка проектов промысловых механизмов, проектов малых промысловых ботов. Было положено начало типизации судов промыслового флота.

В 1953 году ЦКБ «Рыбосудопроект» реорганизовалось в государственный проектный институт рыбопромыслового флота «Гипрорыбфлот», который имел семь филиалов, научно-исследовательское отделение и экспериментальный завод. С этого времени институт «Гипрорыбфлот» являлся головным научным центром рыбного хозяйства страны по рыбопромысловому флоту.

Весь промысловый флот бывшего СССР и современной России – а это суда водоизмещением от 150 до 45 000 тонн – проектировался и строился при непосредственном участии специалистов института.

В 1997 году в состав института вошел проектный институт «Гипрорыбхоз», занимающийся проектированием береговых перерабатывающих предприятий, рыболовных хозяйств и рыбных портов. «Гипрорыбфлот» взял на себя функции

другого головного института отрасли, приняв на работу специалистов, а также перебазировав технический архив по береговой инфраструктуре отрасли (рыбные порты и гидросооружения, судоремонтные и судостроительные заводы, береговые рыбообрабатывающие предприятия, рыболовные хозяйства).

На протяжении многих лет «Гипрорыбфлот» выполняет функции организации – координатора по разработке режимов стерилизации консервов из рыбы и морепродуктов.

Значительное место в работах специалистов института, особенно в последнее время, занимают проблемы охраны окружающей среды и утилизация отходов рыбоперерабатывающих предприятий.

В области экологической деятельности сотрудниками института успешно разработана и опробована инновационная технология по очистке балластных вод рыболовных судов. Ведется работа по разработке импортозамещающего оборудования для комплексной очистки и регенерации буровых растворов, очистки балластных и пластовых вод на нефтегазодобывающих морских платформах до уровня требований международных конвенций и российских нормативных документов. В рамках работ по экологическому мониторингу прибрежных районов Арктики специалисты АО «Гипрорыбфлот» выполняют инструментальную авиасъемку.

Таким образом, институт стал единственной в отрасли научной организацией, выполняющей исследования и другие работы по всем основным направлениям – от вылова и переработки биоресурсов до продажи морепродуктов.



проектов, выстроить взаимодействие с государством, судовладельцами, морскими портами.

**– А сами судовладельцы готовы к такому взаимодействию?**

– Есть различные государственные программы, но нет специализированной, которая позволяла бы работать целенаправленно над обновлением рыбопромыслового флота. Хотелось бы увидеть предложения от государственных структур по финансовому взаимодействию с судовладельцами. Государство должно быть заинтересовано в такой программе, которая предусматривала бы субсидирование строительства, налоговые льготы – как по перевооружению рыбопромыслового флота, так и по реконструкции и модернизации обеспечивающей его береговой инфраструктуры, включая сервисное обслуживание. Тогда и всем владельцам рыбопромысловых

## КАЧЕСТВО РЫБНОЙ ПРОДУКЦИИ – НАПРАВЛЕНИЕ, ГДЕ У «ГИПРОРЫБФЛОТА» НАРАБОТАН ПРЕКРАСНЫЙ ОПЫТ. ПРОИЗВОДСТВО РЫБНОЙ ПРОДУКЦИИ – ЭТО ВЕДЬ ЦЕЛАЯ НАУКА

обеспечим работой отечественные проектные институты, заводы по производству оборудования, верфи, береговую инфраструктуру.

Вся береговая инфраструктура рыбных портов должна быть восстановлена. Обслуживание и содержание рыболовных судов, сдача готовой продукции должны происходить в портах России. Нежелание судовладельцев сдавать рыбу в отечественных портах объясняется не только экономическими причинами. Существуют организационные и административные барьеры. Следует отметить, что в прошлом веке ежегодный грузооборот отечественных рыбных портов составлял практически 10 млн тонн рыбы, а сейчас остатки этих портов не могут должным образом обработать даже 4,0 млн тонн.

«Гипрорыбфлот» готов проектировать, строить, профессионально помогать и содействовать развитию рыбопромысловой отрасли страны. У института огромный опыт и информационная база, мы выступаем в роли экспертов по безопасности мореплавания, экспертов в области переработки и контроля за качеством рыбной продукции, в экологических вопросах. В моих планах посетить все морские порты, которые мы построили. Понять текущее состояние

судов будет интересно работать. Сегодня они решают свои проблемы сами.

**– Опыт обычно передают молодому поколению. Но оно сегодня не особо стремится в промышленность...**

– Не соглашусь с таким мнением. Сейчас очень много одаренной молодежи. Нашему институту, к слову, как раз притока свежих мыслей, молодого задора не хватает. Будем встречаться с профильными учебными заведениями, брать молодых специалистов, готовых заниматься проектированием, инженерией, приборостроением. Хочу вернуться к советской системе воспитания кадров и передачи опыта. Не надо ничего изобретать, это хорошая система, важная для государства.

Георгий Дмитриев



**АО «Гипрорыбфлот»**  
**197022, Санкт-Петербург,**  
**Инструментальная ул., д.8, лит. В**  
**Тел.: (812) 320-7079, 320-7081**  
**E-mail: grf@grf.spb.ru**  
**www.grf.spb.ru**

### DIALOGUE FOR GOOD

*The St. Petersburg Institute Giproribflot is ready to assist the state and businesses in the development of the fishing industry. Galina ZERNOVA, General Director of JSC Giproribflot, talks about the institute's main activities:*

*– Ship-owners need new vessels, and Giproribflot is ready to meet their needs on a professional level. Our institute specializes in all stages of ship construction: development of the design concept, construction supervision and performance testing.*

*There are also plans to restore the country's coastal port infrastructure. Designing all types of coastal infrastructure for fishing industry has been one of the major activities of Giproribflot for more than 85 years.*

*We are still ready to undertake the development of regulatory documents on the operation of the fishing fleet, processing of fish products, maintaining security at sea and fish production facilities.*

*In addition, the institute has gained large experience in environmental projects. For example, we have proposals for cleaning the Krasny Bor, where toxic liquid substances are stored. The Institute has developed technologies that allow processing of these wastes, as well as technology for purification of ballast water.*

*Another area of our activity is the quality control of fish products. The research department, laboratory and testing center dedicated to this topic have been included in the latest technical re-equipment program.*

*Giproribflot is fully ready to design, build, assist and contribute to the development of the country's fishing industry.*

*I believe the construction of fishing vessels should be carried using the projects developed in Russia and the state should cover at least 50% of the cost of each fishing vessel built here.*

*We also need to introduce subsidies and benefits for ship owners. Thus the domestic design institutes, factories that produce equipment, the shipyards and coastal infrastructure will be provided with work.*