



ГИПРОРЫБФЛОТУ – 70 ЛЕТ

Канд. техн. наук В. А. Романов – директор института



К началу XX в. промышленное рыболовство в России было распространено в регионах, прилегающих к морям и океанам. Причем из-за различных климатических условий, сырьевой базы, традиций и опыта населения, условий транспортировки и сбыта продукции использовавшиеся для лова технические средства на разных бассейнах страны существенно отличались друг от друга. Если на Волго-Каспийском бассейне промышленное рыболовство возникло на речных просторах Волги и лишь затем стало распространяться на ее устье и северную часть Каспийского моря, то на Северном бассейне велось в основном прибрежное рыболовство. Разные условия лова требовали использования различных типов судов.

В начале XX в. основным рыбопромысловым регионом России был Волго-Каспийский бассейн. Промысел вели с помощью маломерных деревянных рыбниц, кулаз, реюшек, бударок. Главными объектами лова были осетровые, чистиковые, вобла. Для доставки уловов на берег использовались в лучшем случае несамоходные баржи с механической холодильной установкой для заморозки рыбы до -5°C . Первый самоходный транспортный рефрижератор появился на Каспии в 1913 г. В двадцатые годы развитие промыслового флота на бассейне было незначительным и лишь в тридцатые начали строить несамоходные деревянные и маломерные моторные суда.

На Азово-Черноморском бассейне использовались сейнеры, кавасаки, моторные боты и мотобаркасы.

На Северном бассейне наряду с занятием прибрежным рыболовством уже имелся опыт тралового лова трески в Баренцевом море и промысла сельди. Для повышения эффективности использования траулеров с 1924 г. началось их перебазирование из замерзающего порта Архангельск в Мурманск. С 1927 г. флот Северного бассейна начал пополняться новыми специализированными паровыми траулерами германской постройки с

рыборазделочными, рыбомучными и жиротопными установками, а с 1931 г. — дизельными траулерами германской постройки.

До конца XIX в. природные ресурсы Дальнего Востока интенсивно эксплуатировали американские и японские рыбопромышленники, а рыбодобывающий флот состоял в основном из деревянных лодок, мелких парусно-гребных судов и разного типа ботов для прибрежного лова. В начале XX в. уже имелись паровые транспортные рефрижераторы для доставки замороженной рыбы в Европу, появились первые паровые траулеры.

Плановое развитие промыслового флота началось на Дальневосточном бассейне с создания в 1927 г. акционерного Камчатского общества вначале путем закупки за рубежом кунгасов и транспортных пароходов, а затем — организации строительства на Дальзаводе во Владивостоке стальных морских катеров для открытых морских рейдов в районах Камчатки и побережья Охотского моря и морских барж.

Развитие рыбной промышленности в послереволюционный период потребовало создания специального проектно-конструкторского центра для разработки новых типов судов и механизмов. Таким центром явилось организованное в Ленинграде в

1931 г. проектно-конструкторское бюро рыбопромыслового судостроения «Рыбосудострой» (позднее — Рыбосудопроект, ныне — Гипрорыбфлот).

В период с 1931 по 1935 г. было построено свыше 6,5 тыс. деревянных судов, из них более 1 тыс. самоходных, большинство которых спроектировано Гипрорыбфлотом. Из добывающих судов, построенных по проектам Гипрорыбфлота, большую роль в развитии активного рыболовства того времени сыграли комбайны, предназначенные для неводного, дрейферного и тралового лова; сейнеры — для лова кошельковым неводом и близнецовым тралом; дрейфер-боты — для дрейферного; моторные боты — для прибрежного лова. Суда этих типов строились в Мурманске, Архангельске и Ленинграде.

В этот же период был спроектирован и сконструирован ряд промысловых механизмов, что способствовало развитию механизации лова, повышению его эффективности и облегчению условий труда рыбаков.

Дальнейшие планы строительства нового флота рухнули из-за начала Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. На Северном бассейне паровые траулеры использовались в боевых действиях ВМФ. Для облегчения продовольственного положения лов рыбы вели не только во внутренних водоемах, но и в районах военных действий. В 1941 г., несмотря на 99 %-ное сокращение промысловых районов, рыбакам за счет самоотверженного труда и освоения прибрежного лова удалось добыть 120 тыс. т рыбы для обеспечения тыла и фронта.

Война нанесла огромный ущерб флоту рыбной промышленности и береговой базе отрасли. Общие потери самоходного флота составляли 32–35 % довоенного уровня. Особенно большие потери самоходного флота были на Азово-Черномор-



ском, Балтийском и Северном бассейнах: от 40 до 82 %.

Послевоенная деятельность Гипрорыбфлота была направлена на быстрое восстановление и развитие рыболовного флота путем массовой постройки различных типов судов. Проекты и чертежи, выполненные в институте, использовались для серийной постройки судов и механизмов как на отечественных заводах и верфях, так и за границей. В послевоенные годы было выполнено свыше 300 проектно-конструкторских работ: проектов больших, средних и малых траулеров; сейнеров различных модификаций; зверобойного и рыбнадзорных судов; судов для прибрежного лова; переоборудования рыболовного судна в научно-исследовательское для Северной Атлантики, транспортных судов «Тунгус», «Памяти Ильича» и других — в сельдяные базы; модернизация китобойных флотилий «Слава», «Алеут» и т. д.

С 1945 по 1951 г. ЦКБС «Рыбсудопроект» Минрыбхоза СССР возглавлял Александр Артемьевич Яковлев.

По мере интенсивного развития океанического рыболовства и необходимости одновременной разработки многих проектов судов и с целью проведения единой государственной политики по созданию таких судов Гипрорыбфлот перешел к исследованию эффективных направлений развития флота; совместимости требований, предъявляемых к новым судам; разработке предпроектных конструкторских документов, технико-экономических обоснований создания типов судов и основанных на них технических заданий на каждый тип судна для представления отечественным и зарубежным проектным организациям для конкретного воплощения в технические и рабочие проекты судов. Вся дальнейшая работа проектных организаций осуществлялась под техническим контролем специалистов института, так же как и строительство и приемка судов.

Для возможности выполнения новых, поставленных перед институтом задач потребовалось совершенствование его структуры. Были укрупнены специализированные по видам судовой техники производственные отделы и образованы новые с целью охвата всех периодов замысла, проектирования, строительства, эксплуатации и ремонта рыбопромыслового флота.

Институтом ежегодно проводился анализ эксплуатации судов промыслового флота, разрабатывались предложения по повышению эффективности использования судов, оформлялись сборники «Производственно-экономические показатели работы добывающих, обрабатывающих и приемно-транспортных судов», разраба-

тывались отраслевые технико-экономические нормативы по эксплуатации флота (нормы вылова по типам судов и районам рыболовства; эксплуатационно-технические и производственные нормативы работы судов; нормативы затрат средств на эксплуатацию добывающих судов; нормы обработки промысловых судов в морских рыбных портах). В тот период — с 1951 по 1963 г. — ЦКБС «Рыбсудопроект» Главзапробостроя Минрыбхоза СССР возглавляла Зоя Ивановна Горохова.

Передача Гипрорыбфлоту от Мортранспорта в 1968 г. групп надзора за строительством судов на заводах Минсудпрома и Минрыбхоза обеспечивала контроль за внедрением принятых в проектах технических решений и качеством выполняемых работ. На верфях зарубежных стран группы надзора действовали по линии В/О «Судоимпорт». К сожалению, в дальнейшем вся эта структура была разрушена.

В 1963 г. директором Гипрорыбфлота был назначен Василий Ермилович Астахов, проявивший себя хорошим руководителем и хозяйственником, организовавший восстановление здания по ул. Гоголя, 18—20, которое институт занимает до настоящего времени.

С 1968 г. структура института неоднократно подвергалась изменениям. Так, с целью укрепления связи с организациями бассейнов в состав института вошли Мурманское, Таллинское, Сибирское, Астраханское, Владивостокское, Клайпедское и Николаевское отделения. В разные периоды в его составе числились Инженерно-технический центр «Рыбхолодтехника» и Центральный конструкторско-технологический институт судоремонта (ЦКТИ) с филиалом в г. Клайпеда. В дальнейшем эти организации были выведены из состава института.

Впервые разработанная и внедренная отечественными специалистами экспедиционная форма промысла оказала значительное влияние на состав, типы и конструктивные особенности судов флота рыбной промышленности, вызвав необходимость создания специализированных плавучих баз, приемно-транспортных рефрижераторов и обеспечения проведения в открытом море на волнении швартовочных и перегрузочных операций.

В 1975 г. в состав Гипрорыбфлота был включен Научно-исследовательский и конструкторский институт механизации рыбной промышленности и на его базе организован ряд научных лабораторий.

Созданию новых типов судов предшествовали технологические изыскания, большинство которых проводилось Гипрорыбфлотом. Основные технические характери-

стики новых судов широко обсуждались специалистами института, судовладельческих предприятий, научно-исследовательских организаций отрасли, проектных организаций Минсудпрома и зарубежных фирм.

Анализ направлений развития флота на перспективу, создания судовых технических средств и технологий с принятием конкретных решений организовывался на традиционных научно-технических конференциях по развитию флота рыбной промышленности и промышленного рыболовства социалистических стран.

В разработке заданий на создание новых типов судов и экспертизе проектов принимали участие высококвалифицированные специалисты, обладавшие широким техническим кругозором, большим производственным опытом и развитой инженерной интуицией, такие, как Е. В. Каменский, Э. В. Баркова, К. С. Зайчик, В. А. Терещенков, В. А. Карпович, Н. С. Березин, Ю. В. Гапанович, Е. А. Седых, В. И. Дмитриев, и др. Сотрудники института являются авторами многих статей и книг по различным аспектам промыслового судостроения. Начиная с первой международной выставки «Инрыбпром» 1968 г. институт был в числе организаторов и активных участников всех следующих выставок, последняя из которых состоялась в Санкт-Петербурге в 2000 г.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 июня 1982 г. институт был награжден орденом «Знак Почета». Орденом были удостоены сотрудники института Ю. М. Ризанов и Р. Н. Шубни. Ряду сотрудников присвоены звания «Заслуженный работник рыбного хозяйства РФ», «Заслуженный технолог РФ» и «Заслуженный экономист РФ».

Вновь созданный при активном участии государства рыбопромысловый флот стал основой материально-технической базы рыбной промышленности. Если в 1950 г. потребление рыбных продуктов в стране на душу населения составляло 7 кг, то в 1980 г. оно достигло 17,6 кг. Флот обеспечивал более 90 % вылова отрасли.

Ряд типов судов не имел сопоставимых судов зарубежных стран: это большие консервные траулеры типа «Наталья Ковшова», рыбомучные траулеры типа «Лучегорск», рыболовно-крилевые траулеры типа «Антарктида», универсальные рыбообработывающие и мучные базы, крупнотоннажные приемно-транспортные рефрижераторы, предназначенные не только для транспортировки грузов, но и приема рыбопродукции на промысле в море и снабжения добывающих судов горюче-смазочными материалами.

С 1978 г. институтом руководит В. А. Романов.

Переход к рыночным условиям хозяйствования не мог не отразиться отрицательным

образом на деятельности Гипрорыбфлота и его структуре. Численность сотрудников института снизилась с 3500 до 350 человек.

В связи с самостоятельной деятельностью регионов и судовладельческих организаций по заказу новых судов сократился объем работ по подготовке предконтрактных документов на их строительство. Ликвидированы службы обеспечения технической эксплуатации судов.

Деятельность института все в большей степени стала сосредотачиваться на выполнении научно-исследовательских разработок в соответствии с Международными конвенциями, касающимися проблем проектирования и эксплуатации промыслового флота, безопасности мореплавания, финансово-экономических обоснований инвестиционных проектов, отраслевых нормативно-правовых документов, стандартизации и метрологии, технологий обработки рыбы и других гидробионтов, эпидемиологической безопасности рыбной продукции.

На ближайшую перспективу планируются следующие основные направления деятельности института:

1. Исследование состояния и определение путей развития флота отечественного рыбохозяйственного комплекса;
2. Нормативно-правовое обеспечение деятельности морских рыбных портов России;
3. Разработка организационных предпосылок и технических средств снижения эксплуатационных затрат судов федеральной собственности;
4. Разработка нормативных и руководящих документов в области безопасности мореплавания, ведения промысла и технической эксплуатации судов в соответствии с действующим законодательством;
5. Развитие и совершенствование технического, организационного и информационного обеспечения рыбной отрасли в области радиосвязи, электрорадионавигации и промышленной гидроакустики;
6. Обеспечение интересов промыслового флота России при разработке международных документов, на сессиях комитетов и подкомитетов Международной Морской Организации (ИМО) и др.;
7. Разработка и внедрение государственной системы надзора за маломерными судами промыслового флота России, не поднадзорными Российскому Морскому Регистру судоходства и Российскому Речному регистру;
8. Создание технологий переработки гидробионтов и ресурсосберегающего производства рыбопродуктов. Выпуск рыбных консервов специального назначения (для космонавтов);

9. Разработка программ восстановления и развития рыбопромышленного комплекса Северо-Западного региона Российской Федерации;

10. Создание информационных технологий и сферы услуг для обеспечения государственного управления биоресурсами;

11. Проектно-изыскательские работы в области архитектурного проектирования, строительства промышленных и других объектов рыбного хозяйства России.

Наши специалисты занимаются вопросами межгосударственной и отраслевой стандартизации рыбоконсервной продук-

ции, а также санитарно-микробиологического контроля производства и реализации пищевой продукции из рыбы и других объектов промысла.

Включение в состав института АО «Проектрибхоз» расширило перечень его функциональных возможностей.

Таким образом, ныне Гипрорыбфлот выполняет научно-исследовательские и проектно-конструкторские работы как по флотской, так и береговой тематике, связанной с обеспечением работы флота, что способствует комплексному решению отраслевых проблем.

