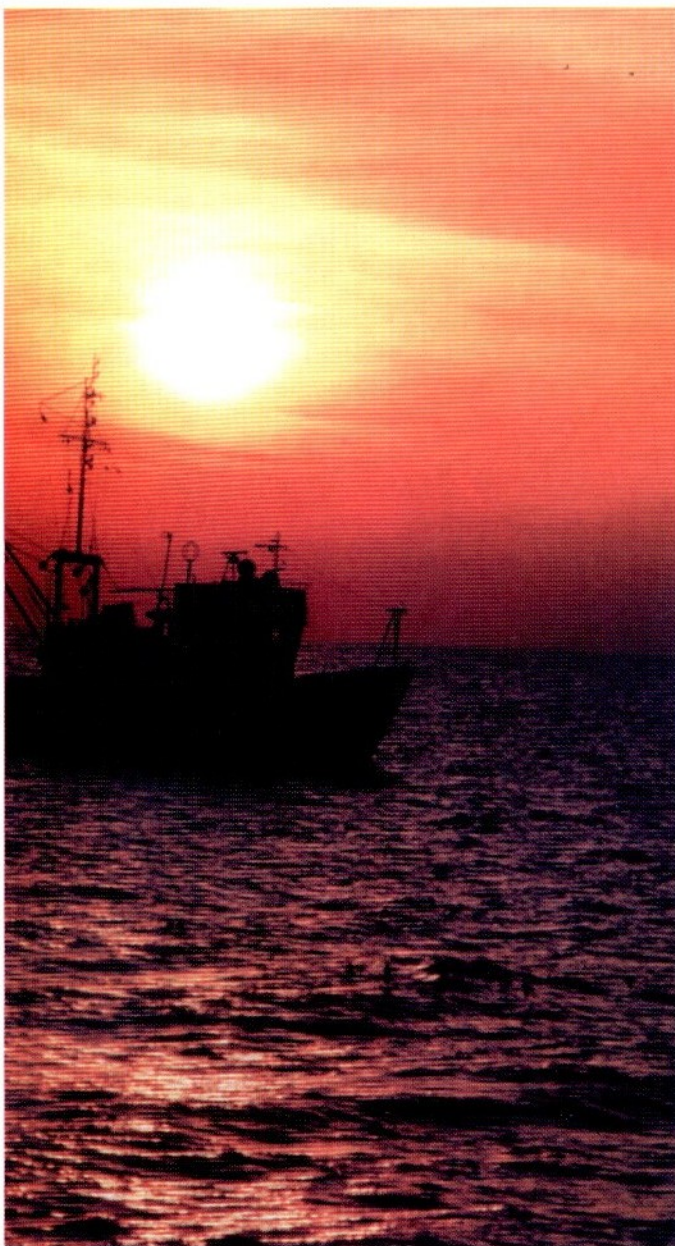




ПРОМЫСЛОВЫЙ ФЛОТ: ВОЗРОЖДЕНИЕ ИЛИ САМОВЫЖИВАНИЕ?

Э.О. Егоров – зав. отделом



Юбилей — это всегда повод вспомнить прошлое, оценить сегодняшнее и подумать о будущем. Развитие промыслового флота было, есть и, хочется верить, будет главным делом нашего института. Это целый комплекс вопросов, но остановиться хочется на тех из них, которые входят в компетенцию одного из главных подразделений института — отдела перспективы развития флота.

Наверное, нет нужды рассказывать, как жила отраслевая наука в последние годы. Но для нас основной проблемой был даже не постоянный вопрос: быть или не быть финансированию на очередной год? Ликвидация отделений института в Клайпеде и Николаеве привела к необходимости взять на себя выполнявшиеся там работы, связанные с малотоннажным промысловым и техническим флотом, и это при сокращении кадров в головном институте. И что хуже всего, был разрушен существовавший десятилетиями механизм управления процессами

развития флота, и разработки института в этом направлении не имели применения. Было ясно, что основные причины этих негативных явлений лежат за пределами отрасли. Поэтому не будем винить во всем ее руководителей: они «играли как могли», в рамках общих правил.

Вспомним недавнее прошлое. В СССР был построен один из самых мощных в мире промысловый флот, ежегодно пополнявшийся десятками новых судов. Может быть, они не всегда были самыми совершенными, а их число все-таки отставало от потребностей отрасли; крупносерийность строительства часто приводила к необходимости сразу после сдачи судна проводить его модернизацию или переоборудование, приспособляя к особенностям промысловой работы конкретного судовладельца, а создание судна, сопровождавшееся согласованием в десятках различных организаций, растягивалось на годы. Можно ли было создать лучшие суда? Наверное, хотя и трудно: были свои ограничения, правила «игры». Тем, кто определял пути развития флота, участвовал в создании новых судов, как и всем, кто делает сложное дело, можно задним числом предъявить немало претензий. Кроме одной: развитие отрасли и ее флота не могли идти вне рамок определенной идеологии-стратегии, нацеленной на заданный результат и учитывавшей возможности страны для его достижения.

Только сравнение разработанной стратегии и фактических изменений, происходящих с флотом, может дать объективную оценку его развития, определить, много или мало построено судов, правильно ли идет процесс, если строятся суда под один-два объекта лова.

Разработка прогноза развития флота заключается в ответе на несколько «простых» вопросов: каковы возможности существующего флота; каких и сколько нужно построить судов, чтобы обеспечить решение поставленной задачи; какие финансовые ресурсы, организационные мероприятия и правовые акты необходимы для этого? А далее следует процесс создания судна, и в этом отношении опыт прошлого тоже представляет немалый интерес. Давайте вспомним, как решались эти проблемы в прошлом, и подумаем, что можно взять полезного в сегодняшний день.

Задачи флота по вылову и выпуску продукции определялись планами развития отрасли. Все помнят пятилетние планы развития и прогнозные планы, разрабатывавшиеся на несколько пятилеток вперед. Их разработку вели головные организации отрасли, осуществлявшие научно-техническое руководство и координацию работ — каждая по своему направлению. На практике это означало, что если, к примеру, ВНИЭРХ разрабатывал план развития отрасли на какую-то пятилетку, то в этой работе принимали участие также ВНИРО, Гипрорыбфлот и другие организации; при этом каждая знала, что именно и когда она должна разработать и кому передать. Почему этот принцип не может быть использован сейчас? Почему, выполняя практически взаимосвязанные работы, каждый институт в одиночку доказывает их необходимость, определяет их содержание и сроки? Хорошая сама по себе идея конкурсного распределения НИР и ПКР явно не применима к работам прогнозного характера, для выполнения которых кроме желания необходимо иметь знания, опыт и обширную базу данных.

К слову сказать, было бы неплохо использовать из практики прошлого такую форму координации работ отраслевых НИИ и КБ, как комплексные целевые программы (КЦП), разрабатывавшиеся

для решения конкретных проблем освоения определенных объектов промысла, создания новых типов судов и их комплектующего оборудования. В настоящее время едва ли не единственной формой общения специалистов различных организаций и судовладельцев являются выставки «Ирибпром». А ведь прежде проводились отраслевые совещания по проблемам флота, конференции СЭВ, практиковались другие формы коллективного поиска оптимальных решений и обмена информацией. Возрождение этих или введение каких-то новых форм деловых контактов специалистов пошли бы только на пользу флоту отрасли.

ЧТО МОЖЕТ СУЩЕСТВУЮЩИЙ ФЛОТ?

Необходимое для разработки перспектив развития флота определение промысловых возможностей действующего флота в условиях плановой экономики не представляло больших сложностей, хотя и было достаточно трудоемким. Главным было правильно спрогнозировать расстановку судов по районам и объектам промысла, из множества известных вариантов выбрать оптимальный, который определял бы возможное изъятие каждого объекта промысла, загрузку судов, выпуск продукции и т.д. Следовать этой технологии, казалось бы, целесообразно и сегодня, но...

В 1999 г. Гипрорыбфлотом была разработана и принята на отраслевом совещании в Южно-Сахалинске с участием Первого заместителя Председателя Правительства РФ Концепция развития промыслового флота до 2015 г. В ней зафиксированы расчетные данные по прогнозируемому вылову существующим добывающим флотом с учетом предполагаемой задержки его списания и дефицита мощностей, который необходимо компенсировать вводом новых судов, без чего невозможно обеспечить запланированный на 2005–2015 гг. общий объем изъятия водных биоресурсов. Концепцией были определены также типы перспективных судов и их количество.

Возможности существующего флота зависят от того, каким будет определен предельный срок эксплуатации судов. Чем он меньше, тем большее число судов необходимо списать, тем меньше будет суммарный вылов и тем больше потребуется вводить в эксплуатацию судов новостроя. Были рассмотрены три варианта: списание судов по достижении ими нормативного срока службы; при продлении срока эксплуатации на экономически обоснованный срок (5–7 лет) и эксплуатация судов до их физического износа — примерно двойной нормативный срок службы. Результаты этих расчетов приведены на рисунке.

Даже при задержке списания судов до максимально возможного срока в 2005 г. дефицит производственных мощностей флота по добыче составит около 600 тыс. т. Этот вариант не был принят, так как массовая эксплуатация старых судов потребует существенных затрат на их ремонт.

С другой стороны, ограничение срока службы судов до экономически обоснованного представляется нереальным с точки зрения возможности до 2005 г. построить флот, имеющий промысловый потенциал почти в 1200 тыс. т. С учетом этих соображений в качестве расчетного варианта был выбран дефицит промыслового потенциала на 2005 г. 970 тыс. т, а на 2010 г. — 2735 тыс. т с выходом к этому времени на сроки службы судов в пределах экономически обоснованного продления. Конечно, за пять неполных лет построить несколько сотен судов, покрыв дефицит в 970 тыс. т, крайне сложно, тем более что действенных мер со стороны государства для решения этой проблемы не предпринимается. Но, с другой стороны, минимум в 650 тыс. т надо строить, или не будет обеспечено запланированное на этот год изъятие водных биоресурсов в объеме 4650 тыс. т. Будучи одним из авторов этой Концепции, не утверждаю, что в ней нет недостатков. Но раз она принята, то должна служить «руководством к действию».

В 2000 г. в «Комсомольской правде» было опубликовано интервью руководителя отрасли Ю. Синельника под заголовком «Судов хватит — была бы рыба». Не надо пояснять, что за год не было построено и сотой доли необходимого числа судов. Беда не в том, что у Юрия Петровича был свой взгляд на проблему, а в том, что в отрасли нет единого мнения по поводу прогнозной оценки состояния и возможностей флота, а отсюда — и отсутствие единства во взглядах на развитие флота.

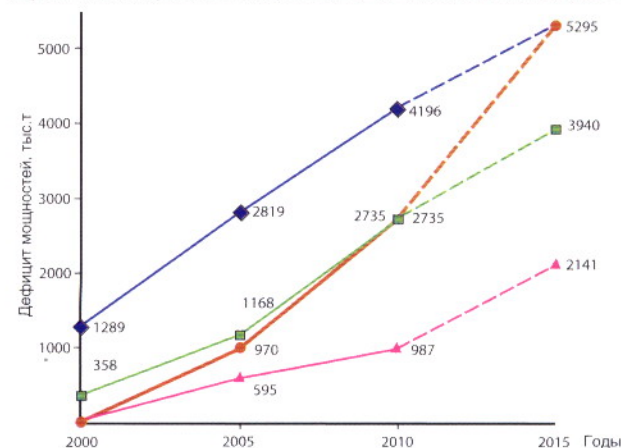
КАКИХ И СКОЛЬКО НУЖНО НОВЫХ СУДОВ?

При разработке прогнозов развития флота этот вопрос является, пожалуй, самым важным и сложным. Ответ на него практически определяет стратегию развития флота.

Обратимся к опыту прошлого. Пятилетние планы строительства судов являлись результатом трудоемких многовариантных расчетов, выполнявшихся Гипрорыбфлотом с целью поиска оптимального варианта, когда прогнозируемый состав судов новостроя обеспечивал необходимый объем изъятия водных биоресурсов при минимуме финансовых затрат и заданном уровне рентабельности работы.

Если отрасль представляет собой единый механизм, в котором каждая деталь может и должна работать в тесной связи с другими, в ней нет места никаким самопроизвольным процессам, как, например, ситуация с созданием судов для работы на треске и пикше в СВА. Промысловые возможности существующего флота в несколько раз превосходят ОДУ этих объектов. В то же время практически все новые суда, которые проектируются или планируются к созданию в России и за границей для судовладельцев Северного и Западного бассейнов, предназначены для трески. Такая же ситуация с судами для промысла краба и минтая в СЗТО. В чем же здесь проявляется стратегия развития флота отрасли? Или ее нет совсем, или ставка делается на «саморегулирование процесса» в условиях рыночной экономики. Пока можно констатировать, что «саморегулирование» не очень заметно.

Только очень наивные люди могут надеяться, что рынок сам обеспечит сбалансированное развитие флота и рациональное использование его потенциала. Нельзя всерьез рассчитывать, что судовладельцы, решая задачу самовывживания или получения максимальной прибыли, как-то, сами того не подозревая, решат задачи отрасли и государства. Значит, необходимо, чтобы хотя бы в этот переходный период государство, защищая интересы каждого жите-



Дефицит флота:

- ◆ при использовании судов, находящихся в пределах нормативных сроков службы;
- при использовании судов, находящихся в пределах нормативных сроков службы, и судов, рекомендуемых к максимальному продлению их эксплуатации сверх нормативных сроков;
- ▲ при использовании судов, находящихся в пределах нормативных сроков службы, и судов, рекомендуемых к максимальному продлению их эксплуатации сверх нормативных сроков;
- принятый в расчет



ля России и используя для этого любые, не выходящие за рамки закона средства, влияло на развитие флота и его использование.

Флот — основа рыбной отрасли. Эта, наверное, наиболее часто употребляемая фраза в разговорах о промысловом флоте. Настало время обратиться к ее сути и ответить на вопрос: можно ли говорить о развитии отрасли и ее управляемости, если не осуществляется управление процессами развития флота? А управление начинается с наличия стратегии развития отрасли и ее главной составляющей — флота, в рамках которой каждый судовладелец может найти для себя «свободное» место и построить судно, не опасаясь, что, построив, он не найдет ему применения.

Отсутствие в отрасли общего взгляда на проблемы развития флота приводит к тому, что периодически возникают (и умирают) разные, не связанные между собой идеи: то строить только малый флот (дешево!), то заниматься только прибрежным промыслом, то идти в удаленные районы и т.п. Результаты разработки Концепции свидетельствуют, что обеспечение заданных объемов добычи возможно только при одновременном и сбалансированном развитии промысла во всех зонах рыболовства, в том числе в удаленных районах и иностранных экономических зонах. Известно, что суммарная величина возможного вылова во всех доступных для флота России районах Мирового океана оценивается в 5,6–6 млн т, то есть сопоставима с запланированной на 2005–2010 гг. величиной общего вылова 4,6–5 млн т. Наличие Концепции позволяет определить, какие направления развития флота могут «поднять» сами судовладельцы, а где (и какая именно) требуется помощь государства.

Наличие разработанной стратегии развития флота не может само по себе обеспечить его пополнение, если нет «совокупности средств и приемов для достижения намеченной цели» — так определяет С.И. Ожегов смысл слова «тактика». В нашем случае речь идет о тех рычагах управления, с помощью которых можно запустить механизм реализации положений Концепции и влиять на ход процесса.

МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННОГО ВЛИЯНИЯ

Принятие Концепции развития промыслового флота было за последние годы, наверное, единственным положительным моментом, однако никаких серьезных шагов по реализации ее положений сделано не было. Правда, в 2000 г. Гипрорыбфлот разработал Программу строительства добывающих судов до 2005 г. Но ее судьба окажется аналогичной судьбе программы «Рыба-2000», по которой из намеченных 260 судов построено только 17), если не будет обеспечена реализация той части Концепции, где перечислены меры правового, организационного и экономического характера. Речь идет о мероприятиях по привлечению средств на строительство судов, их льготному налогообложению, дополнительных мерах по снижению себестоимости продукции и т.д. Только финансовая поддержка со стороны государства даст возможность развиваться флоту. Найти средства на флот на приемлемых для судовладельцев условиях у нас в стране, по-видимому, нельзя, а значит, есть два варианта: или иностранные кредиты со всеми негативными последствиями, лизинговые и бербоут-чартерные суда, или помощь государства (хотя бы в виде «стартового капитала»; один из вариантов его использования — создание государственной лизинговой компании).

Правовой аспект участия государства в развитии флота — наиболее важный и сложный. Создается впечатление, что государство, потянув возможность выделять средства на строительство флота и влиять на техническую политику, проводимую в отрасли, основное внимание уделяет задаче распределения сырьевых ресурсов, решить которую невозможно без увязки с вопросами развития и использования флота.

Нашими специалистами определено, что при оптимальном распределении квот, например, минтая между судами на каждой тонне сырья может быть получена дополнительная прибыль в 150–200

долл. США. То же касается новых судов: чем лучше судно, тем ниже себестоимость продукции и выше прибыль, а от нее зависят отчисления в бюджет и интерес государства к использованию флота.

Еще лет пять тому назад специалисты института высказывали предложение о распределении промышленных квот под конкретные суда с учетом экономической эффективности их работы на котируемом объекте. Абсолютно ясно, что **только в жесткой связке «флот + котируемое» можно сегодня решать проблемы и флота, и рационального и экономически эффективного использования сырьевых ресурсов.**

Система отаивания приоритета судам с хорошими технико-экономическими характеристиками при распределении квот позволила бы влиять на техническую политику судовладельцев: поощрялись бы те, кто за счет использования судов новостроя или модернизации имеющихся и объединения в производственный комплекс своего флота и береговых обрабатывающих предприятий получает с каждой добытой тонны сырья максимальную прибыль. Такая практика позволила бы сократить пополнение флота за счет покупки старых зарубежных судов.

В 2000 г. Гипрорыбфлотом разработан проект Положения о государственной регламентации приобретения и аренды судов. Смысл его в том, что любое судно, создаваемое судовладельцем с участием государства (частичное финансирование, гарантии под кредит и на выделение федеральных сырьевых ресурсов и т.д.), должно проходить государственную экспертизу. При этом проверяются как финансовая сторона проекта, так и рациональность и эффективность использования выделяемых сырьевых ресурсов. В настоящее время такую экспертизу институт проводит по поручениям Госкомрыболовства РФ, и Положение только устанавливает права и обязанности участвующих в этой процедуре сторон.

СОЗДАНИЕ СОВРЕМЕННОГО СУДНА — ДЕЛО ПРОФЕССИОНАЛОВ

Что нужно, чтобы создать судно? Качественный проект, современное комплектующее оборудование, хорошо зарекомендовавшая себя верфь-строитель. Внешне все выглядит так просто, что за заказ на постройку судна берутся все кому не лень.

Для того чтобы оценить сложность создания судна, вспомним, как это делалось лет 15–20 назад. Можно смело утверждать, что вероятность создания плохо зарекомендовавшего себя в последующей эксплуатации судна в те годы была сведена к минимуму и что общая технология строительства судов должна быть сохранена в интересах и конкретного судовладельца, и рыбной отрасли, и проектантов с судостроителями.

Создание судна начиналось с разработки Гипрорыбфлотом технических требований на его проектирование. Наверное, это была самая ответственная стадия. Главная задача состояла в поиске оптимального соотношения основных технико-эксплуатационных характеристик, которое обеспечивало бы наилучший экономический результат работы судна в предполагаемых условиях. К концу восьмидесятых годов для этих целей институтом совместно с Калининградским техническим институтом (ныне КГТУ) была разработана программа для ЭВМ, которая позволяла находить оптимальное решение на основе многовариантных расчетов с варьированием любых основных характеристик судна и имитацией его эксплуатации. Тот, кто знаком с этими расчетами, знает, как иногда меняется результат от незначительного изменения грузовместимости трюмов, производительности линий рыбцефа или вместимости цистерн предварительного охлаждения, что говорит о необходимости тщательно выбирать характеристики судна.

Эффект проводившейся в те годы объемной и многосторонней экспертизы проекта на всех стадиях его разработки налицо: был по-



ля России и используя для этого любые, не выходящие за рамки закона средства, влияло на развитие флота и его использование.

Флот — основа рыбной отрасли. Эта, наверное, наиболее часто употребляемая фраза в разговорах о промысловом флоте. Настало время обратиться к ее сути и ответить на вопрос: можно ли говорить о развитии отрасли и ее управляемости, если не осуществляется управление процессами развития флота? А управление начинается с наличия стратегии развития отрасли и ее главной составляющей — флота, в рамках которой каждый судовладелец может найти для себя «свободное» место и построить судно, не опасаясь, что, построив, он не найдет ему применения.

Отсутствие в отрасли общего взгляда на проблемы развития флота приводит к тому, что периодически возникают (и умирают) разные, не связанные между собой идеи: то строить только малый флот (дешево!), то заниматься только прибрежным промыслом, то идти в удаленные районы и т.п. Результаты разработки Концепции свидетельствуют, что обеспечение заданных объемов добычи возможно только при одновременном и сбалансированном развитии промысла во всех зонах рыболовства, в том числе в удаленных районах и иностранных экономических зонах. Известно, что суммарная величина возможного вылова во всех доступных для флота России районах Мирового океана оценивается в 5,6–6 млн т, то есть сопоставима с запланированной на 2005–2010 гг. величиной общего вылова 4,6–5 млн т. Наличие Концепции позволяет определить, какие направления развития флота могут «поднять» сами судовладельцы, а где (и какая именно) требуется помощь государства.

Наличие разработанной стратегии развития флота не может само по себе обеспечить его пополнение, если нет «совокупности средств и приемов для достижения намеченной цели» — так определяет С.И. Ожегов смысл слова «тактика». В нашем случае речь идет о тех рычагах управления, с помощью которых можно запустить механизм реализации положений Концепции и влиять на ход процесса.

МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННОГО ВЛИЯНИЯ

Принятие Концепции развития промыслового флота было за последние годы, наверное, единственным положительным моментом, однако никаких серьезных шагов по реализации ее положений сделано не было. Правда, в 2000 г. Гипрорыбфлот разработал Программу строительства добывающих судов до 2005 г. Но ее судьба окажется аналогичной судьбе программы «Рыба-2000», по которой из намеченных 260 судов построено только 17), если не будет обеспечена реализация той части Концепции, где перечислены меры правового, организационного и экономического характера. Речь идет о мероприятиях по привлечению средств на строительство судов, их льготному налогообложению, дополнительных мерах по снижению себестоимости продукции и т.д. Только финансовая поддержка со стороны государства даст возможность развиваться флоту. Найти средства на флот на приемлемых для судовладельцев условиях у нас в стране, по-видимому, нельзя, а значит, есть два варианта: или иностранные кредиты со всеми негативными последствиями, лизинговые и бербоут-чартерные суда, или помощь государства (хотя бы в виде «стартового капитала»; один из вариантов его использования — создание государственной лизинговой компании).

Правовой аспект участия государства в развитии флота — наиболее важный и сложный. Создается впечатление, что государство, потянув возможность выделять средства на строительство флота и влиять на техническую политику, проводимую в отрасли, основное внимание уделяет задаче распределения сырьевых ресурсов, решить которую невозможно без увязки с вопросами развития и использования флота.

Нашими специалистами определено, что при оптимальном распределении квот, например, минтая между судами на каждой тонне сырья может быть получена дополнительная прибыль в 150–200

долл. США. То же касается новых судов: чем лучше судно, тем ниже себестоимость продукции и выше прибыль, а от нее зависят отчисления в бюджет и интерес государства к использованию флота.

Еще лет пять тому назад специалисты института высказывали предложение о распределении промышленных квот под конкретные суда с учетом экономической эффективности их работы на котируемом объекте. Абсолютно ясно, что **только в жесткой связке «флот + котируемое» можно сегодня решать проблемы и флота, и рационального и экономически эффективного использования сырьевых ресурсов.**

Система отаивания приоритета судам с хорошими технико-экономическими характеристиками при распределении квот позволила бы влиять на техническую политику судовладельцев: поощрялись бы те, кто за счет использования судов новостроя или модернизации имеющихся и объединения в производственный комплекс своего флота и береговых обрабатывающих предприятий получает с каждой добытой тонны сырья максимальную прибыль. Такая практика позволила бы сократить пополнение флота за счет покупки старых зарубежных судов.

В 2000 г. Гипрорыбфлотом разработан проект Положения о государственной регламентации приобретения и аренды судов. Смысл его в том, что любое судно, создаваемое судовладельцем с участием государства (частичное финансирование, гарантии под кредит и на выделение федеральных сырьевых ресурсов и т.д.), должно проходить государственную экспертизу. При этом проверяются как финансовая сторона проекта, так и рациональность и эффективность использования выделяемых сырьевых ресурсов. В настоящее время такую экспертизу институт проводит по поручениям Госкомрыболовства РФ, и Положение только устанавливает права и обязанности участвующих в этой процедуре сторон.

СОЗДАНИЕ СОВРЕМЕННОГО СУДНА — ДЕЛО ПРОФЕССИОНАЛОВ

Что нужно, чтобы создать судно? Качественный проект, современное комплектующее оборудование, хорошо зарекомендовавшая себя верфь-строитель. Внешне все выглядит так просто, что за заказ на постройку судна берутся все кому не лень.

Для того чтобы оценить сложность создания судна, вспомним, как это делалось лет 15–20 назад. Можно смело утверждать, что вероятность создания плохо зарекомендовавшего себя в последующей эксплуатации судна в те годы была сведена к минимуму и что общая технология строительства судов должна быть сохранена в интересах и конкретного судовладельца, и рыбной отрасли, и проектантов с судостроителями.

Создание судна начиналось с разработки Гипрорыбфлотом технических требований на его проектирование. Наверное, это была самая ответственная стадия. Главная задача состояла в поиске оптимального соотношения основных технико-эксплуатационных характеристик, которое обеспечивало бы наилучший экономический результат работы судна в предполагаемых условиях. К концу восьмидесятых годов для этих целей институтом совместно с Калининградским техническим институтом (ныне КГТУ) была разработана программа для ЭВМ, которая позволяла находить оптимальное решение на основе многовариантных расчетов с варьированием любых основных характеристик судна и имитацией его эксплуатации. Тот, кто знаком с этими расчетами, знает, как иногда меняется результат от незначительного изменения грузоподъемности трюмов, производительности линий рыбцефа или вместимости цистерн предварительного охлаждения, что говорит о необходимости тщательно выбирать характеристики судна.

Эффект проводившейся в те годы объемной и многосторонней экспертизы проекта на всех стадиях его разработки налицо: был по-



строен достаточно совершенный промысловый флот, который до сегодняшнего дня обеспечивает функционирование отрасли.

Не имея опыта выполнения заказов на постройку судов, многие судовладельцы полагаются сегодня на проектантов. Хорошо, если это КБ «Восток» или «Шхуна» (г. Киев), создавшие чуть ли не весь отечественный промысловый флот. Но даже у них нет опыта проведения обширных предпроектных исследований, так как проекты разрабатывались ими на базе технических требований на проектирование. Сегодня чаще всего судовладельцу предлагается не оптимальный вариант, а тот проект, который был разработан проектантом в инициативном порядке ранее и по своим характеристикам близок к пожеланиям заказчика.

Примеров неудачных проектных решений судов, пополнивших флот в последние годы, много, иногда именно они являются причиной того, что суда работают хуже, чем предполагалось, и не окупаются. Проводя экспертизу бизнес-планов и проектной документации судов новостроя, чаще всего сталкиваешься с несоответствием между заложенными в бизнес-план производственными показателями работы судна и его техническими возможностями. Как правило, это завышенные относительно тягово-скоростных характеристик судна выловы, недостаточная численность производственного персонала, заниженная цена постройки судна, нерациональный выбор состава и мощности СЭУ и другие недостатки. И все это является проблемой только конкретного судовладельца, если он не обеспечивается под свое судно федеральными сырьевыми ресурсами, которые при этом перестают приносить доход государству.

Принятие указанного выше Положения о государственной регламентации приобретения судов позволит не только решить вопрос, подходит предлагаемое судно для решения той или иной задачи или нет. Проведение экспертизы поможет определить слабые места в проекте, при устранении которых будет повышена конкурентоспособность судна при получении квот, государство получит дополнительный доход в бюджет, а проектант и верфь — новых заказчиков.

Промысловому флоту нужны новые суда — это общепризнано. Нужно заниматься развитием и управлением флота — с этим, создается впечатление, согласны не все. Но возможности для этого в отрасли, хотя и небольшие, есть. Надо только объединить интересы, усилия и возможности тех, кто занимается флотом и использованием сырьевых биоресурсов. Эти проблемы достойны не меньшего внимания, чем вопросы квотирования, информатики или безопасности мореплавания. Времени на то, чтобы вывести флот из кризисного состояния, с каждым днем становится все меньше.

В связи с юбилейной датой нужно было бы упомянуть тех людей, которые работали над созданием промыслового флота. Их очень много! Были среди них главные конструкторы, определявшие техническую политику в отрасли, были просто отличные специалисты, без труда которых не реализовались бы никакие идеи. Я надеюсь, они не обидятся, что здесь не перечислены их фамилии. Сегодня, мне кажется, лучшей памятью о них и их делах будет продолжение того, чему они отдали годы своей жизни: создание, а точнее, возрождение рыбного промыслового флота.