

НИИ И НИПИ – ВАЖНЕЙШИЙ ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ



В МАЕ ЭТОГО ГОДА «ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ, ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИЙ И КОНСТРУКТОРСКО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ МОРСКОГО ФЛОТА» (ОАО «ДНИИМФ») ОТМЕЧАЕТ СВОЕ 90-ЛЕТИЕ. ЗА ЭТИ ГОДЫ ИНСТИТУТ ПРОШЕЛ ВМЕСТЕ СО СТРАНОЙ НЕПРОСТОЙ, НО НАСЫЩЕННЫЙ И ДОСТОЙНЫЙ ПУТЬ, СТАВ ВЕДУЩИМ ПРОЕКТНЫМ ИНСТИТУТОМ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ. И, НЕСМОТРЯ НА СНИЖЕНИЕ РОЛИ НАУКИ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ, ПЕРЕЖИВАЮЩЕЙ ОДИН ЗА ДРУГИМ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ КРИЗИСЫ И ВМЕСТЕ С ТЕМ КРИЗИСЫ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ, ДНИИМФ СЕГОДНЯ УДЕРЖИВАЕТСЯ НА ПЛАВУ, ОСТАЕТСЯ ОДНИМ ИЗ НЕМНОГИХ ОТРАСЛЕВЫХ НИИ, СПОСОБНЫХ КАЧЕСТВЕННО РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА, РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК И ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ.

Я.Н. СЕМЕНИХИН, К.Э.Н., ПРОФЕССОР, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «ДНИИМФ»

ИЗ ИСТОРИИ ДНИИМФ

Российский Дальний Восток начал активно развиваться немногим более 150 лет назад, а 90 лет назад был образован наш институт, который стал одним из первых научных предприятий Дальнего Востока. В те далекие 20-е годы прошлого столетия руководство молодого советского государства правильно оценило важность организации отраслевых научных и проектных учреждений, ставших одним из ключевых инструментов развития регионов.

Тогда на Дальнем Востоке требовалось восстанавливать и строить морские порты, поэтому в 1926 году было образовано Управление портовых изысканий на дальневосточном побережье Тихого океана (УПИТО), куда вошла небольшая группа изыскателей и проектировщиков, приступивших к работе в Приморье, на Сахалине и Камчатке. Это событие и стало рождением настоящего Дальневосточного научно-исследовательского, проектно-изыскательского и конструкторско-технологического института морского флота (ДНИИМФ).

С тех пор институт постоянно расширялся, не раз меняя название, и постепенно стал ведущим проектным институтом в области морского транспорта на Дальнем Востоке.

Важной вехой в его судьбе стал 1987 год. Тогда в Минморфлоте СССР, руководимом профессионалами с исключительным государственным мышлением, родилась идея реформирования системы отраслевых проектных и научных организаций. Суть ее заключалась в создании условий для тесного взаимодействия науки и проектирования, а также в укрупнении подведомственных институтов. Планировалось создание сети опорных научных и проектных центров в каждом морском бассейне (Балтика, Черное и Каспийское моря, Тихий океан).

Новая система состояла из ДНИИМФ (Дальний Восток), ЮЖНИИМФ (Черное море), ЦНИИМФ с филиалом в Мурманске и Ленморниипроекта (оба на Балтике), Союзморниипроекта (Москва), который, помимо прочего, должен был выполнять координирующую роль. Стоит

отметить, что по-настоящему цельным объединением получилось только у нас на Дальнем Востоке, где объединили Дальморниипроект (филиал Союзморниипроекта), филиал ЦНИИМФа, ДВ ЦПКБ и лабораторию коммерческой информации ДВВИМУ им. адмирала Г.И.Невельского (вот почему у ДНИИМФ такое длинное название).

Таким образом, система была создана и начала работать. Перед ДНИИМФом были поставлены задачи по проработке перспектив развития Дальневосточного бассейна, по выполнению заданий в рамках общесоюзных и отраслевых программ ускорения научно-технического прогресса, включая проектно-изыскательские работы для самых разных объектов на Дальнем Востоке и в восточных районах Арктики.

ДНИИМФ стал головным институтом отрасли на Дальнем Востоке, специализируясь на таких направлениях деятельности, как организация завоза грузов в восточный сектор Арктики и выгрузка на необорудованный берег сухих и наливных грузов, технических



РЕКОНСТРУКЦИЯ ЦЕНТРА УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ СУДОВ НА ПОЛУОСТРОВЕ НАЗИМОВА ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

средств для рейдовых работ, вопросы сейсмостойкости гидротехнических сооружений, технологий перевозки лесных грузов. Кроме того, институт выполнял функции генерального проектировщика по изыскательским работам, проектированию новых, реконструкции и техническому перевооружению существующих предприятий морского транспорта в Дальневосточном регионе.

Институт имел тесные рабочие контакты с Минморфлотом СССР и отраслевыми организациями на Дальнем Востоке, его специалисты совместно обсуждали проблемы отрасли и искали пути их решения — тогда интерес министерства к проблемам региона и желание эти проблемы решать были высоки и неподдельны.

ПРИШЛИ ДРУГИЕ ВРЕМЕНА

Все изменилось в начале 90-х годов с распадом СССР и с началом экономических реформ в новой России. Сложности перехода к рыночным отношениям, акционирования и приватизации в те годы испытали многие..., но не все пережили. Поменялись не только правовые формы организаций и их взаимосвязи — поменялась вся система управления.

И, как показывает практика, в отношении науки и проектирования —

не в лучшую сторону: мы видели, как потребность в науке и отраслевых исследованиях постепенно исчезала. Решения по развитию отрасли стали приниматься без предварительного изучения существующих проблем. Исчез системный государственный подход, а «ручное управление» сделалось неотъемлемой частью функционирования экономики и стало применяться повсеместно.

Например, недавно на совещании очень высокого уровня обсуждался тонкий с профессиональной точки зрения вопрос специализации портов Приморья. Очевидно, что специализация портов — это желаемый и важный результат их развития, это задача долгосрочной транспортной политики, разумного территориального планирования, создания необходимых условий для перераспределения грузопотоков и т.д. Но при этом, к сожалению, никто из высокопоставленных чиновников не задумался и не отметил, что в Транспортной стратегии РФ эта цель не прописана должным образом, и для решения этого вопроса не сделано практически ничего. На наш взгляд, вопрос специализации в первую очередь надо решать в отношении портов всей страны, оценив для начала их возможности и учтя накопленный мировой опыт, а уже потом говорить о

специализации портов отдельно взятого региона.

В новых экономических условиях у многих представителей федеральных органов исполнительной власти «сложилось убеждение», что доверять отраслевым научно-исследовательским разработки можно только иностранным консалтинговым компаниям. При этом их не беспокоит, что персонал таких компаний хоть и имеет высокий уровень образованности — не является носителем национального стратегического мышления, не обладает местным видением и опытом работы в местных условиях, а то и вообще опытом работы в определенном сегменте, не знает отраслевой специфики и т.д.

Удивительно, но эти фирмы, работая с Минпромторгом, Минатомом, Минвостокразвития России и другими министерствами и ведомствами, берутся фактически за любые разработки в любой отрасли! (Ни один российский институт не имеет «столь широкой» специализации). Этим компаниям поручают и решение вопросов стратегического развития, как, например, было с работой по определению концептуальных основ и стратегических приоритетов социально-экономического развития Дальнего Востока.

>>



РАБОЧИЙ ПРОЕКТ ПРИЧАЛОВ №3-4 ОАО «ВМТП» ДЛЯ ПРИЕМА ГРУЗОВЫХ СУДОВ



РЕКОНСТРУКЦИЯ ПЕРЕГРУЗОЧНОГО КОМПЛЕКСА НА ТЕРРИТОРИИ ПРИЧАЛОВ №14-15 ОАО «ВМТП»



РЕКОНСТРУКЦИЯ НЕФТЕПЕРСА ОАО «РН-НАХОДКАНЕФТЕПРОДУКТ»



СТРОИТЕЛЬСТВО ПРИЧАЛА ДЛЯ ОТГРУЗКИ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ И ДЛИННОМЕРНЫХ ГРУЗОВ В ПОРТУ ПРИГОРОДНОЕ (САХАЛИН)

В то же время в соседнем с нами Китае государственным учреждениям запрещено заказывать работы иностранным консалтинговым компаниям, несмотря на то что в КНР расположены их филиалы. И в этом китайцев можно понять, ведь не все исследования могут быть открытыми, особенно когда речь идет о национальных задачах.

ПРОГНОЗЫ — «В ДЕСЯТКУ», ИССЛЕДОВАНИЯ — «В КОРЗИНУ»

Вопросы стратегического развития транспортной отрасли, которые постоянно обсуждаются в стенах института, — одно из важных направлений деятельности ДНИИМФ. Дискуссии по данным вопросам, как правило, происходят с представителями крупного дальневосточного бизнеса, со специалистами из других проектных институтов. Иногда в них участвуют иностранные специалисты из институтов KOTI, KMI (Республика Корея), ERINA (Япония), китайских учреждений, с которыми институт давно поддерживает партнерские отношения.

И надо отметить, что у нас нет значительных разногласий в понимании проблем и перспектив развития транспорта в Северо-Восточной Азии. Чего нельзя сказать о наших федеральных чиновниках и руководителях ряда госкомпаний.

Так, еще в 2005 году мы прогнозировали рост объемов перевозки угля на экспорт в страны АТР, превышающий возможности российских портов и железной дороги, и предлагали согласовывать планы развития железных дорог на подходах к портам и строительство новых терминалов. Нас не слышали ни в ДВЖД — филиале РЖД, ни в Минтрансе. И только когда ситуация стала очевидной, когда новый угольный перегрузочный комплекс компании «Дальтрансуголь» в порту Ванино не смог реализовать свою проектную мощность, о проблеме заговорили на самом высоком уровне.

Но и сегодня мы наблюдаем отставание роста провозной способности железных дорог от мощностей строящихся и проектируемых терминалов в дальневосточных портах, несмотря на значительные средства, выделяемые

из федерального бюджета на решение этой задачи.

В конце 2011 года мы сдали Минтрансу России работу «Концепция развития транспортного узла Восточный — Находка», в которой приняли участие несколько отраслевых институтов. Концепция предусматривала создание в порту Восточный контейнерного хаба для обработки растущих внешнеторговых и транзитных грузопотоков, что соответствовало Транспортной стратегии РФ, в которой прямо говорилось о необходимости создания такого хаба.

Все научные и деловые круги стран АТР признавали важность и правильность данного решения. Но уже через два месяца после сдачи Концепции свободные земли в бухте Врангеля были переданы компании «Сумма» для строительства угольных терминалов.

Строительство это уже давно ведется, и порт Восточный превращается в один большой угольный порт. А вопрос о том, где и как создавать контейнерный хаб, больше не поднимается. Получается, что Транспортная стратегия РФ была ошибочной?

Нами также было высказано предложение о создании территории опережающего социально-экономического развития и строительства на ней нового контейнерного порта в районе бухты Суходол в Приморском крае. Эту идею на словах поддержали все. Но формировать и утверждать Генеральный план территории, чтобы разместить там будущие портовые комплексы, не стали. Вопрос остался нерешенным. А после того как обозначенную территорию отдали под строительство угольного терминала компании СДС, говорить о размещении других мощностей в бухте Суходол будет уже сложно.

О необходимости создания транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», включенных в Транспортную стратегию РФ, более чем за 15 лет написано так много, что повторять нет необходимости. ДНИИМФ особенно много выполнил исследований по этим коридорам, в том числе совместно с учеными других стран, в рамках Расширенной Туманганской Инициативы.

К сожалению, Минтранс России так и не смог «запустить» в действие данные коридоры, длина которых на российской территории составляет всего 320 и 70 км соответственно. Сейчас за дело взялось Минвостокразвития России под научным сопровождением одной из тех самых пресловутых «иностранных консалтинговых компаний». Мы с интересом ждем результата, чтобы сравнить, чем будут отличаться их предложения от наших и на сколько дороже это обойдется государству...

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ВОЗМОЖНОСТИ ДНИИМФ

Что касается других важных направлений деятельности ДНИИМФ, то одним из них всегда было конструкторское обеспечение судостроения и судоремонта на Дальнем Востоке. В советское время в институте работало более 200 конструкторов, которые обеспечивали решение задач отрасли в этой области. Но реформы 90-х уничтожили большую часть дальневосточных заводов, а российский торговый флот сократился до 1800 судов всех типов и назначений. Соответственно, снизилась и потребность в конструкторских работах. Последние баржи мы проектировали для строительства вантовых мостов к самиту АТЭС-2012 во Владивостоке.

Деградация оставшихся судоремонтных заводов и сокращение работоспособного флота под российским флагом сегодня продолжается. В то же время в городе Большой Камень, что напротив Владивостока через Ус-



ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВАНИНСКОГО БАЛКЕРНОГО ТЕРМИНАЛА

сурийский залив, уже третий год идет строительство «суперверфи», предназначенной для постройки супертанкеров, супергазовозов и морских буровых платформ. Не беремся предсказывать будущее этого предприятия, в которое вкладываются десятки миллиардов рублей из бюджета, и его конкурентоспособность.

Зато возникает вопрос — а где будут строиться и ремонтироваться обычные транспортные и рыбопромысловые суда, служебно-вспомогательный и портовый флот для Дальнего Востока? Суперверфь для этого не нужна. И, поскольку ни одно ведомство в нашей стране этой проблемой всерьез не занимается, сложно сказать, как в таких условиях возрождать и развивать отечественное конструкторское направление в судостроении.

В те же советские времена было принято решение — создать в нашем институте отдел проектирования объектов гражданского строительства для обеспечения жильем работников морского транспорта. И такое проектное направление в ДНИИМФе появилось, став впоследствии одним из ведущих. С тех пор институт проектирует не только жилые дома, но и общественные здания, базы отдыха, реставрирует памятники архитектуры, храмы и т.д. За 25 лет было спроектировано и построено множество объектов, которые сегодня служат украшением дальневосточных городов.

Это важное, интересное и перспективное направление в настоящее время связано с новыми технологиями в строительстве и IT-технологиями, которые быстрыми темпами развиваются в мире. Сейчас мы решаем задачу перехода на так называемое сквозное проектирование на базе 3D-моделирования с использованием со-

временных программных продуктов. Ставка здесь делается в основном на молодых специалистов, которые готовы решать такие задачи совместно с опытными кадрами, но и зрелые специалисты не отстают от технологических нововведений.

Еще одним важным направлением деятельности института мы считаем обслуживание морского транспорта в портах и обеспечение перевозок различных типов грузов. Сегодня по поручению Российского морского регистра судоходства наши лаборатории проверяют навалочные грузы на предмет их безопасной перевозки на судах в соответствии с требованиями конвенций ИМО, теплотехнические лаборатории оценивают качество топлива, масла и воды на морских судах. Все это большое хозяйство требует постоянного внимания, проведения аккредитаций и получения сертификатов, обучения персонала, обновления лабораторной базы и т.д. Именно здесь в каждодневной работе проявляется высокий профессионализм наших сотрудников и приобретается бесценный опыт, именно здесь мы вынуждены выдерживать высокую конкуренцию со стороны иностранных компаний, чьи лаборатории выполняют подавляющую часть лабораторных исследований грузов и топлива в российских морских портах.

В канун юбилея ДНИИМФа мы не подводим итоги его работы за 90 лет, может быть, потому, что находимся в пути, в постоянном поиске и развитии. Знаем, что институтом сделано многое, но еще больше предстоит сделать. Мы стараемся не терять оптимизма и верим, что время все расставит на свои места. Главное — мы хотим быть полезны нашей стране и ее морской отрасли. ■