На днях правительство Российской Федерации вынесло на обсуждение общественности проект постановления, касающегося формулы строительства судов-краболовов, для так называемых «квот под киль».

Сейчас эту формулу существенно усложнили еще одной социальной добавкой «где ловим, там и строим».

Это означает, что компании, которые добывают краба на Дальнем Востоке там же и должны строить суда-краболовы.

Ожидается, что на дальневосточные судостроительные заводы прольются потоки финансового ливня в размере 60 млрд рублей.

Правда, непонятно, из какого расчета исходили в правительстве, когда озвучили эту цифру.

Допустим, принцип «где ловим, там и строим» будет принят правительством и рыболовецким сообществом, но готовы ли сами судостроительные предприятия Дальнего Востока исполнить заказы добытчиков краба?

На Дальнем Востоке на сегодняшний день насчитывается 5 судостроительных заводов: Хабаровский судостроительный завод (Хабаровск), Амурский судостроительный завод (Комсомольск-на-Амуре), Ливадийский ремонтно-судостроительный завод (Находка), Восточная верфь (Владивосток), судостроительный завод в городе Большой Камень (Приморский край).

Не секрет, что отечественное судостроение для заказчиков как ноющая зубная боль.

Самое главное – не выдерживаются сроки строительства и сдачи построенного судна в эксплуатацию.

Даже в советское время на судоверфях не хватало рабочих кадров, откуда им взяться теперь? Отток жителей с Дальнего Востока продолжается, и в первую очередь уезжают высококвалифицированные рабочие кадры, которые могут неплохо обустроиться на большой земле.

За годы перестройки была основательно подорвана учебная база для подготовки специалистов судостроительной области. Вчерашние выпускники школ не хотят получать рабочие профессии.

Недавно рекрутинговое агентство по подбору кадров – EXE – опубликовало любопытные результаты опроса, в котором молодые люди назвали самые «постыдные», с их точки зрения, профессии.

На четвертом месте по непопулярности оказались рабочие профессии.

Опрошенные респонденты считают «на заводе быдло пашет».

Как в этой ситуации правительство РФ собирается пополнить ряды сварщиков, слесарей, электриков, радиомехаников и т.п.?

Уверен, во первых, нужно резко повысить заработную плату работникам судостроительных компаний. Во-вторых – обеспечить их жильем. В третьих – создать комфортную среду для проживания.

Сегодня наши дальневосточные судоверфи с трудом справляются с военными заказами, что уж говорить о гражданских судах.

Отдельной проблемой гипотетическим заказчикам видится качество нашего судостроения и стоимость как строительства, так и последующего ремонта построенных судов.

Добытчикам краба проще отказаться от «квот под киль» и просто купить крабовые квоты на аукционе, для того чтобы строить и ремонтировать свои суда в странах, где делают это быстрее, лучше и дешевле.

Если программа по принципу «квоты под киль» не оправдала себя, то почему правительство вдруг решило, что дополнивший и усложнивший программу принцип «где ловим, там и строим» сдвинет дело с мертвой точки?

Вот что по этому поводу сказал полномочный представитель Президента РФ в ДФО, заместитель председателя правительства России Юрий Трутнев: «Мы рассмотрели, какие меры надо принять для того, чтобы суда строились на Дальнем Востоке.

Верфи у нас есть. Но, к сожалению, для строительства рыболовецких судов они по ряду причин не используются. Это не соответствует приоритетам развития Дальнего Востока».

К сожалению, Юрий Петрович не стал расшифровывать, что это за «ряд причин». Полагаю, что эти причины вряд ли отличаются от тех, которые изложены выше.

Поэтому принцип «где ловим, там и строим» будет работать только в умах горстки федеральных чиновников, его придумавших.

Вячеслав Скалацкий