

Летучий голландец по имени Дарья

02.11.2007

Вот уже девять лет у причала Петропавловского морского рыбного порта ржавеет траулер Дарья Печерская, который ни дня не был на промысле. Как же получилось, что новенький пароход, которому бы работать и работать, оказался никому не нужен и превратился в развалину?

Начнем с того, как СРТМ-К Дарья Печерская появился на свет.

Вспоминает генеральный директор ЗАО Северный промысел Александр Сидоренко: В 1997 г. президент Ассоциации малочисленных народов Севера Корякского автономного округа Александр Легинов и я решили организовать дело, которое бы обеспечило коренным жителям хоть какой-то доход и рабочие места. Тогда кроме нас об этом никто не думал. Сошлись на том, что надо бы приобрести рыболовные суда. Но как, на что? И вот появилась идея – простая и гениальная: заказать строительство судов на Украине в счет ее долгов перед Россией. Затем, по плану Сидоренко, получив эти суда, ЗАО Северный промысел за счет их производственной деятельности рассчитывается с Министерством финансов РФ. Россия выигрывала по всем пунктам. Ведь украинские долги все равно лежали мертвым грузом. А так можно было и отечественному предприятию помочь, а затем и живые деньги получить. 5 апреля 1997 г. Сидоренко свои соображения изложил в письме, которое направил в Минфин России. Администрация Корякского автономного округа и Государственный комитет по рыболовству РФ также поддержали инициативу ЗАО Северный промысел и ходатайствовали перед Правительством и Минфином России о постройке трех рыболовных судов на Украине для ЗАО Северный промысел. В Минфине эту идею поддержали и ответили ЗАО Северный промысел, что для постройки рыболовных судов надо представить необходимые документы от предприятия. И дело пошло. Хотя Сидоренко пришлось приложить еще немало усилий. После согласований с министерствами финансов Украины и России ЗАО Северный промысел получило разрешение заключить договор с АО Завод Ленинская Кузница (Киев) на постройку судов для этого предприятия. Пока шло строительство, Сидоренко почти все время находился на Украине, участвовал в планерках судостроителей, в общем, держал руку на пульсе. 15 сентября 1997 г. Минфин направил в правительство проект соответствующего соглашения между Россией и Украиной. Оговаривался также порядок расчета между Минфином и Северным промыслом. 26 декабря 1997 г. Правительство России и кабинет министров Украины подписали соглашение о взаиморасчетах при поставке Украиной рыбопромысловых судов. Украинская сторона обязалась построить и обеспечить поставку России трех средних рыболовных траулеров общей стоимостью 12,5 млн долл. для ЗАО Северный промысел. Когда дело было близко к завершению, кроме Сидоренко на новенькие траулеры вдруг объявились и другие претенденты – и в Корякии, и в Москве. По словам Сидоренко, в администрации округа и в Госкомрыболовстве ему стали предлагать разные авантурные варианты. Когда он от них отказался, у него возникли проблемы с Государственным комитетом по рыболовству. Комитет не дал разрешения поднять российских флаг на построенных судах. А без этого они не могли покинуть украинский причал. По мнению Сидоренко, умысел был такой: суда не уйдут с Украины, а за их стоянку на Украине надо будет ЗАО Северный промысел платить большие штрафы. Этим можно будет воспользоваться комитету по рыболовству. Когда председателя комитета Дементьева посадили, на его место пришел генерал ФСБ Ермаков. Процесс вроде сдвинулся с мертвой точки. Пока Ермаков работал в комитете, Сидоренко, получив в марте 1999 г. временное свидетельство, успел перегнать одно из судов Дарья Печерская на Камчатку – за счет предприятия. Оставил главного инженера в Петропавловске, чтобы тот оформлял судно в рыбном порту. А сам улетел в Москву за временным свидетельством о праве плавания под флагом РФ для остальных двух судов. Но к тому времени Ермакова поменяли на Наздратенко. И дело опять заглохло. После того, как Сидоренко не пошел на авантюру, которую ему предложил комитет по рыболовству, в Петропавловском рыбном порту ЗАО Северные промыслы отказывали в регистрации Дарьи Печерской. Комитет на письма и просьбы Сидоренко о регистрации судна в Петропавловском рыбном порту перестал реагировать. В то же самое время из комитета в правительство шли письма о том, что на Украине стоят без дела суда, построенные для России, за стоянку накопились штрафы. Но ни слова о том, по чьей вине они там стояли. По логике комитета по рыболовству, получалось, что вина – на ЗАО Северный промысел. Значит, он – плохой хозяин. Хотя это было не так. Тогда же при Госкомрыболовстве возникло ФГУП Национальные рыбные ресурсы. Сидоренко так и не нашел внятного объяснения тому, по какому праву все три судна были переданы в распоряжение этого ФГУП. По словам Сидоренко, судно Дарья Печерская зарегистрировано без всяких регистровых документов (они находятся только у ЗАО Северный промысел) в Государственном судовом реестре Петропавловского морского рыбного порта 30 июля 2002 г. как государственная собственность, которая на праве хозяйственного ведения находится у ФГУП Национальные рыбные ресурсы. Два других судна – Михаил Порошенко и Лида Зыкова – комитет по рыболовству перегнал в Мурманск. Их переименовали в Пинро-1 и Пинро-2 и также закрепили за Национальными рыбными ресурсами без всяких регистровых документов. ЗАО Северный промысел осталось без судов, но с долгами – ведь пришлось брать кредиты для перегона Дарьи Печерской (зарплата экипажу, топливо и т. д.) И вот уже 10 лет – никакого выхода из этого тупика. Предприятие давно не работает, существует только на бумаге с нулевым балансом. Люди временно устроились на работу кто куда, надеясь, что рыболовные суда вернут Северному промыслу. Сидоренко завалил жалобами и заявлениями милицию и прокуратуру. Писал в МВД и в Генпрокуратуру. Подавал иски в арбитражные суды. Но везде получал один ответ: суда построены за государственный счет, и государство вправе передать их кому хочет. Но с этим делом надо еще разбираться и разбираться. Определить, какой урон нанесен нашему государству и кто должен работать на этих судах – московское ФГУП или Корякия. Это абсурд, – говорит Сидоренко. – Выходит, Правительство России и Минфин обратились к ЗАО Северный промысел, которое находится где-то в Корякии в селе Тилички, и лично ко мне с просьбой быть куратором в постройке рыболовных судов для ФГУП Национальные рыбные ресурсы. Хотя я не инженер-судостроитель. С какой радости мне этим делом было заниматься, если суда строились не для нашего предприятия? Я считаю, что они предназначались нам, чтобы на них работали жители Корякии, а не московская фирма. Идея о постройке судов на Украине в счет ее долгов принадлежит Сидоренко, всю организаторскую работу по строительству он взвалил на себя, принял суда по приемным актам для своего предприятия, одно судно перегнал на Камчатку за свой счет, а теперь не имеет к этой истории никакого отношения. Если же правоохранительные органы так пекутся о государственных интересах, то им следует знать, что государство тоже пострадало в результате этой махинации. ФГУП Национальные рыбные ресурсы, получив судно

Дарья Печерская в свое распоряжение, бросило его на произвол судьбы. Траулер стоимостью 3,5 млн долл. ржавеет у причала рыбного порта с 1999 г. без работы и всякой охраны. Он полностью разграблен. С него унесли все, что можно было унести. Это судно уже нельзя эксплуатировать. Его ремонт потребует огромных денег. А эта бессмысленная стоянка оплачивается за счет государственных средств. ЗАО Северный промысел и Ассоциация малочисленных народов Севера Корякского округа – единственные, кому еще не безразлична судьба судна. Сидоренко обращался в прокуратуру области с просьбой расследовать факты хищения составных частей и оборудования СРТМ Дарья Печерская. Благодаря ему уголовное дело все-таки было возбуждено. Следствие начали, потом приостановили, потом возобновили. Но виновных так и не нашли. Хотя виновные есть и они известны. Странно получается. Прокуроры и милиционеры на все жалобы Сидоренко отвечают, что судно передано государством в распоряжение Нацрыбресурсов на законных основаниях. Но за разграбление судна и соответствующие убытки государству Нацрыбресурсы никакой ответственности не несут. Сидоренко вот уже на протяжении нескольких лет приходит к месту стоянки Дарьи Печерской и с тоской наблюдает за тем, как новенький пароход приходит в негодность. И нам не дали работать, и сами не работают, – говорит он. – Пройдет еще немного времени, его просто спишут на гвозди. Государственные средства и труд украинских судостроителей выброшены на ветер.

Алексей Зорькин
www.kamvesti.ru