***В.М. Блинов***

*Историк атомного ледокольного флота, член Союза писателей России (Мурманск)*

vladimir.blinov.53@mail.ru

**История формирования в Российской Арктике единой системы государственного управления ледокольно-транспортным флотом на примере ФГУП «Атомфлот» Государственной корпорации «Росатом»**

Становление и развитие уникального в мире предприятия по эксплуатации и техническому обслуживанию гражданского атомного флота России отразило в себе достижения страны на протяжении более чем полувека. Время строительства первого в мире атомного ледокола «Ленин» органично вошло в период послевоенного научно-технического развития Советского Союза, отмеченного такими выдающимися достижениями мирового уровня как полёт человека в космическое пространство, создание первой атомной электростанции в городе Обнинске под Москвой и многими другими. Вместе с тем формирование самого предприятия «Атомфлот» наглядно отразило своеобразие и даже превратности социально-политического реформирования страны в конце прошлого и начале нынешнего века.

Уже проектирование и строительство первого атомохода гражданского назначения поставило неизбежные вопросы, касающиеся организационных форм его дальнейшей эксплуатации в условиях Арктики. Первый их них – кому передать атомный ледокол для дальнейшей эксплуатации, иначе говоря, где рациональнее эксплуатировать ледокол: на предприятии атомной отрасли или морской транспортной. Советское правительство остановило свой выбор на Мурманском морском пароходстве, тогда одном из самых больших в Советской Арктике, которое на протяжении многих лет эксплуатировало обычные ледоколы и под их проводкой во льдах обеспечивало грузоперевозки, во многом своими же транспортными судами. Вместе с тем уже на стадии строительства первого атомного ледокола требовалось тщательно учитывать специфику эксплуатации ядерной энергетической установки. Министерством морского флота и Морским регистром СССР была создана группа по надзору за проектированием и строительством судов со специальными двигателями. Эта группа входила в структуру Мурманского морского пароходства, но функционировала на Адмиралтейском судостроительном заводе в Ленинграде, что позволяло оперативно решать возникавшие технические вопросы при сооружении первого атомного ледокола. На это подразделение пароходства также возлагались функции Морского Регистра, государственной структуры контроля за сооружением судов. Временами это приводило к определённым противоречиям во взаимоотношениях руководящих структур в силу их различной ведомственной принадлежности и своеобразия решаемых ими задач, а также применяемых подходов в контрольной деятельности.

Возникали противоречия уже на стадии формирования экипажа ледокола из-за специфики его атомной энергетической установки. В его составе появилось два технических руководителя: главный инженер-механик, отвечавший в целом за техническую эксплуатацию атомохода, и главный инженер реакторного отсека, своеобразного сердца всего энергетического комплекса корабля. Все это привело к столкновению позиций руководителей. Первый руководствовался задачами надежной и безаварийной эксплуатации судна как объекта мореплавания, второй упирал на исключительную важность безопасной эксплуатации атомной установки как технического объекта, созданного в береговых условиях, на эту должность и приглашён был специалист атомной энергетики, никогда не работавший в море. Для разрешения конфликта интересов двух начальников потребовалось участие академика А.П.Александрова, осуществлявшего руководившего проектом создания первого атомного ледокола. Дальнейший процесс эксплуатации атомохода привел к тому, что единоначалие, характерное для флота, живущего по морскому Уставу, восторжествовало, и должность главного инженера реакторного отсека была упразднена.

После ввода атомного ледокола «Ленин» в эксплуатацию и прибытия его в Мурманск задачу устранения недоделок и технического обслуживания первые годы обеспечивала Мурманская база Адмиралтейского завода, для которого были выделены производственные площади на северной окраине Мурманска у мыса Пинагорий в Кольском заливе. Было очевидно, что это временная схема, требовалось создать местное специализированное ремонтно-технологическое предприятие гражданского атомного флота. С 1 июня 1968 г. база, подчинявшаяся Адмиралтейскому заводу, была ликвидирована, вся материальная часть передана на баланс Мурманского морского пароходства. Новое его подразделение получило наименование База-92. Хотя путь к этому решению был непростым, рассматривались варианты обслуживания атомного ледокола на заводе по ремонту атомных подводных лодок в Северодвинске, где «Ленин» в конце 1960-х гг. проходил реконструкцию, связанную с заменой ядерной энергетической установки, либо на заводе по ремонту военно-морского флота «Нерпа» в поселке Вьюжный Мурманской области. Тогда доминировала точка зрения, что строительство отдельного предприятия для обслуживания одного атомного ледокола не оправдано из-за больших капитальных вложений. Только после принятия решения правительства о строительстве серии атомных ледоколов второго поколения типа «Арктика» вопрос о создании самостоятельного предприятия по их обслуживанию в Мурманске был решён окончательно. Полной административно-хозяйственной самостоятельности оно не имело, поскольку вошло в число подразделений Мурманского морского пароходства, которому передали в эксплуатацию атомный ледокол «Ленин». На тот период это было оптимальное решение, учитывая, что в ведении пароходства было большинство мурманских предприятий морского транспорта, включая торговый порт, судоремонтный завод, штаб морских операций, Торгмортранс и другие.

Во второй половине 80-х гг. в стране наметились кардинальные социальные-экономические перемены с упором на разукрупнение и хозяйственную самостоятельность отдельных предприятий. Переход Базы-92 на хозяйственный расчёт и самофинансирование произошел в 1988 г., вместе с самостоятельностью База-92 получила новое название – ремонтно-технологическое предприятие атомного флота – РТП «Атомфлот». Но при этом стало ощутимее сказываться то обстоятельство, что сам атомный ледокольный флот находился в управлении пароходства, а инфраструктура его обслуживания функционировала самостоятельно.

С крушением Советского Союза процессы разукрупнения хозяйствующих субъектов только набирали обороты, подстегиваемые переходом государственной собственности в различные формы частного владения и управления. Эти перемены не обошли и само Мурманское морское пароходство, акционирование которого произошло в 1993 г. К этому моменту времени формирование гражданского атомного ледокольного флота страны почти завершилось. В его составе было восемь атомных ледоколов трёх поколений и транспортное судно с ядерным реактором – атомный лихтеровоз «Севморпуть». Второй составляющей были суда атомного технологического обслуживания, особое подразделение, призванное обеспечить задачи специфического обслуживания атомоходов. Среди них – обеспечение операций по перезарядке ядерным топливом реакторов атомных ледоколов, хранение свежего и отработавшего ядерного топлива, жидких и твердых радиоактивных отходов, участие в обеспечении операций по вывозу отработавшего ядерного топлива с военно-морских баз Северного флота через РТП «Атомфлот» на комбинат «Маяк» в Челябинской области. Возникла во многом уникальная ситуация: в полном хозяйственном ведении сформировавшегося Открытого акционерного общества «Мурманское морское пароходство» оставались атомные ледоколы, государственная собственность, согласно законодательству не подлежавшая приватизации. В результате реформ не становились проще и взаимоотношения пароходства с РТП «Атомфлот», они переводились на договорную основу при техническом обслуживании атомоходов, что порождало новые проблемы. Специализированное на уникальном техническом обслуживании атомного флота предприятие было не в состоянии перепрофилироваться, чтобы получить дополнительные судоремонтные и иные заказы для получения доходов, а объемов работы по атомному флоту, предлагавшихся пароходством, для нормального финансового обеспечения РТП «Атомфлот» теперь не хватало.

Впрочем, и у руководства самого пароходства с момента разделения имевшихся основных производственных фондов головной боли только прибавлялось. Кризис, разразившийся в стране вследствие неэффективных экономических реформ 90-х гг., привел к урезанию объемов государственного финансирования на обеспечение деятельности гражданского атомного флота и инфраструктуры его обслуживания. Доходы, получаемые от эксплуатации транспортного флота компании, согласно новому ее статусу, должны были распределяться в интересах новых собственников имущества, самого трудового коллектива, но в него входили не только работники транспортного флота, но и атомного, не подлежавшего приватизации. На тот момент разделить коллектив по производственной принадлежности моряков к частному и государственному флоту было все равно что резать по живому, ведь пароходство изначально создавалось и долгие годы функционировало как единое ледокольно-транспортное предприятие.

Наступила полоса самых трудных лет в современной истории Мурманского пароходства. Права на приватизацию атомного, а также дизель-электрического ледокольного флота оно не получило, руководство страны резонно считало, что флот этот должен оставаться государственным и быть ориентированным прежде всего на решение стратегических задач в Арктике, а не коммерческих. А вот как найти в этой ситуации оптимальную форму управления им, это во многом зависело от пароходства. В сентябре 1994 года здесь была сформирована оперативная группа по разработке, защите и внедрению проекта создания единого предприятия, обеспечивающего эксплуатацию, ремонт и развитие ледокольного флота для обеспечения государственных нужд в Арктике. Это предприятие должно было соединить воедино атомные ледоколы, суда атомно-технологического обслуживания, тренажерный центр атомного флота и РТП «Атомфлот». В результате проделанной работы в 1995 г. было упразднено Специальное техническое управление по эксплуатации и ремонту судов с АЭУ и АТО и на его основе создано Управление атомного флота Мурманского морского пароходства. А сам атомный флот оставался в федеральной собственности и был передан пароходству в хозяйственное ведение (оперативное управление). Впрочем, очередная реорганизация не принесла желаемых результатов, поскольку финансовое положение атомного флота оставалось в критическом состоянии, иначе и не могло быть в ситуации всеобщего экономического кризиса, охватившего страну. Как метко заметил стоявший тогда у руля Атомфлота Вячеслав Владимирович Рукша, атомный ледокольный флот лакмусова бумажка российской государственности, когда положение последнего устойчиво, флот уверенно держится наплаву и приносит доходы, если же состояние дел в государстве кризисное, в тяжелом положении оказывается и сам этот флот.

Поиск оптимальных форм управления государственным флотом продолжался. В 1997 г. была создана рабочая группа по подготовке концепции реорганизации ледокольного флота, которую возглавил технический директор атомного флота В.В. Рукша, нов состав ее вошел и директор РТП «Атомфлот» А.К. Синяев. В короткий срок группа подготовила материалы по правовым, организационным и экономическим аспектам создания в пароходстве единого ледокольно-транспортного комплекса на базе ОАО ММП и РТП «Атомфлот». Между тем, в средствах массовой информации развернулась целая дискуссионная кампания, в фокусе которой был вопрос о возможности отделения атомных ледоколов от пароходства и передаче их на ремонтно-технологическое предприятие «Атомфлот». При этом никто не брал в расчёт, что его экономическое положение было неустойчивым, если не сказать критическим и передавать в такие руки уникальный, стратегический для России по своему назначению флот было просто опасно – это могло обернуться его потерей. 27 ноября 1997 г. в Москве состоялось заседание совета Службы морского флота Министерства транспорта Российской Федерации, обсудившее вопрос совершенствования структуры управления ледокольным флотом России. По рекомендации Министерства бухгалтерия пароходства ввела разделительный баланс приватизированного имущества транспортного флота и имущества ледокольного флота, принадлежащего на праве собственности Российской Федерации, что положительно сказалось на дальнейшем выстраивании отношений государства и пароходства в части управления Атомфлотом. Сначала появился договор о доверительном управлении ледокольным флотом в ведении Мурманского пароходства на три года, который в дальнейшем государство продлило на десять лет.

На фоне этих событий в стране развернулась борьба крупных бизнес-элит, причастных к освоению колоссальных природных богатств Арктики, прежде всего, нефти и газа. Составляющей частью этой борьбы было установление контроля за транспортными потоками в арктических морях. Так родились идеи создания Банка реконструкции и развития Арктики и российского акционерного общества «Северный морской путь». По сути за этими инициативами скрывалось стремление лишить государство контроля за транспортными потоками в Арктике, а это было равносильно утрате стратегической политики страны в управлении развитием её перспективных регионов.

Попытки выработать приемлемые схемы управления атомным ледокольным флотом на этом не закончились. В июле 2003 года в Мурманске на борту атомного ледокола «Таймыр» состоялось заседание комитета по транспорту Ассоциации «Северо-Запад». Это формирование было создано для защиты интересов местных властных элит, как противовеса системе управления развитием регионов из федерального центра. Естественно, что участники заседания отстаивали позицию, что предпочтительнее управление атомфлотом, осуществляемое на местном уровне, где решаются все повседневные вопросы эксплуатации ледоколов. Это был своеобразный ответ на предложение создать ФГУП по управлению атомоходами, выдвинутое ранее рабочей группой, включавшей в себя представителей трёх министерств Российской Федерации – транспорта, экономического развития и имущества. Данная идея была включена в проект «Концепции развития Северного морского пути». Итог в данном споре подвел в сентябре 2003 г. на втором морском форуме России первый заместитель министра транспорта РФ - руководитель службы «Роскомфлот» Вячеслав Рукша. Он подчеркнул: «….доверительное управление подходит для стабильной ситуации. Если стоят задачи динамичного развития – надо использовать другие формы управления ледокольным флотом». И на вопрос журналистов «Какая форма управления предпочтительна для Минтранса?» ответил: «Для нас это ФГУП. Но это не значит, что она не может быть изменена на другую».

Ко всем описанным выше попыткам изменить существовавшую форму управления атомным ледокольным флотом надо еще добавить проверки деятельности Мурманского пароходства, неоднократно проводившиеся Счётной палатой России в первой половине 2000-х гг. Результаты их разительно отличались. Если поначалу выводы Счётной палаты относительно эффективности существовавшей системы управления атомным флотом со стороны пароходства были отрицательными, то в конечном счёте аудиторы той же палаты признали отсутствие нанесения ущерба государственному имуществу и нарушения условий договора доверительного управления. Положительным моментом этих проверок было то, что в результате межведомственная комиссия, созданная при Минтрансе России, приняла решение сохранить существующий порядок доверительного управления ледокольным флотом до 2008 г.

Срок действия договора доверительного управления федеральным имуществом, каким являются атомные ледоколы, истек 27 августа 2008 г.. В соответствии с российским законодательством флот, до сих сохраняющий свою уникальность в мире, был возвращён законному собственнику – Росимуществу и затем передан в хозяйственное ведение ФГУП «Атомфлот», предприятия, вошедшего в состав Государственной корпорации «Росатом». В совместном заявлении ОАО «Мурманское морское пароходство» и ФГУП «Атомфлот», принятом вдень передачи флота, было подчеркнуто: «стороны выражают удовлетворение проделанной совместной работой, в ходе которой обеспечены согласованные действия на основе сотрудничества и взаимных консультаций». В заявлении также подчеркивалось, что «были осуществлены необходимые совместные действия, гарантирующие соблюдение принципов ядерной и радиационной безопасности, защиты окружающей среды от радиационной опасности, для чего была проведена соответствующая подготовительная работа, организован плановый переход работников плавсостава судов с ядерной энергетической установкой и судов атомного технологического обслуживания на работу к новому оператору – ФГУП «Атомфлот».

С момента рождения первого в мире атомного ледокола «Ленин» и до формирования мощного, самодостаточного во всех компонентах эксплуатации и технического обслуживания атомного ледокольного флота России пройден сложный, временами противоречивый путь развития, получивший сегодня свое логическое завершение. Государственная собственность, какой являлся этот уникальный флот на протяжении всей своей истории, возвращена в систему государственного управления. Недавно предпринят следующий шаг в совершенствовании всей системы транспортных перевозок в Российской Арктике. Государственная корпорация «Росатом», высоко зарекомендовавшая себя в деле решения трудных и ответственных хозяйственно-экономических задач развития Российской Федерации, по решению правительства наделена правами регулирования транспортной деятельности на главной арктической трассе страны. Как заявил заместитель генерального директора госкорпорации «Росатом» - директор дирекции Северного морского пути В.В. Рукша, на неё «будут возложены функции реализации государственной политики и стратегии развития СМП, взаимодействия с регионами и органами власти, управление проектами развития (в том числе инфраструктуры), целеполагание и контроль достижения ключевыхпоказателей деятельности предприятий, реализация государственных функций и услуг. В ведении дирекции останется управление атомным ледокольным флотом, содержание иподдержание существующей инфраструктуры».

Новый этап освоения Российского Севера характеризуется выходом отечественных грузов, прежде всего нефти и газа, добытых на арктических месторождениях, на глобальный экономический рынок. Этот шаг будет способствовать повышению роли нашей страны в системе международного разделения труда с вытекающими отсюда преимуществами для ее дальнейшего развития. Как видим, одной из ключевых опор успеха в этом многофакторном процессе был и остаётся атомный ледокольный флот.