

## **Тем не менее «Петропавловская судовой верфь» становится кладбищем кораблей**

**Плавучему доку № 4, получившему пробоину во время сентябрьского циклона, наконец обеспечена безопасная стоянка. Об этом сообщил заместитель председателя правительства Камчатского края, министр специальных программ и по делам казачества Сергей Хабаров.**

«На минувших выходных был завершён очередной этап аварийно-спасательных работ, – сообщил Хабаров, – они проводятся с середины сентября. Благодаря усилиям специалистов камчатского филиала спасательной службы Росморречфлота, плавучий док перешвартован к причалу Петропавловской судоремонтной верфи в бухте Раковой. Проведен значительный объём работ по обследованию поврежденного корпуса и механизмов».

Напомним, четвертый плавучий док принадлежал ОАО «Петропавловская судовой верфь». В результате банкротства предприятия судно оказалось в залоге у «Россельхозбанка». Проблему с обеспечением стоянки плавдока собственники не могли решить несколько лет. В марте 2014 года под воду ушел технический понтон, стоявший неподалеку от четвертого дока на территории судоремонтного предприятия. Во время крушения никто не пострадал. Людей на понтоне не было, там лишь хранилось ненужное в данный момент для работы в доке оборудование.

Очевидцы (работники судовой верфи) рассказывают, что участь понтона была предрешена. Дырявая и ржавая коробка не утонула раньше только потому, что стояла на льду. Когда во время оттепели лед подтаял, уже ничто не могло спасти понтон. То, что посудина с наступлением весны уйдет на дно Авачинской бухты, ни для кого не было секретом. Когда потеплело, плавсредство своей массой продавило лед, опрокинулось и утонуло, оборвав при этом проложенный по нему кабель электропитания с берега.

Прекратить несение вахты в четвертом плавдоке было нельзя. Во-первых, следовало обеспечивать жизнедеятельность сложного сооружения, каковым является док. Во-вторых, и это, пожалуй, главная причина, выход на вахту являлся единственным для рабочих способом хоть немного поправить свое материальное положение. Они не получали зарплату с июля 2013 года, а за каждую смену руководство предприятия

неофициально выдавало на руки по пять тысяч рублей. Работники ОАО «Петропавловская судовой верфь», трудившиеся в доке, на разные лады задавали один и тот же вопрос: будет ли выход из критической ситуации? И если да, то какой и когда?

**ОАО «Петропавловская судовой верфь» – банкрот. Что дальше?** Причалы, портовые сооружения, да и сами три дока находятся в залоге у ОАО «Россельхозбанк». По сути дела, он является их владельцем. Доки должны проходить плановые осмотры, ремонты, непрерывно технически обслуживаться и, главное, они могут представлять угрозу для жизни людей и безопасности мореплавания. Если, не дай бог, при сильном северо-восточном ветре и шторме плавучий док оторвало бы от причальной стенки, его могло бы навалить на стоящие неподалеку суда.

Такая опасность отнюдь не выглядит гипотетической. Уже сейчас в доке находиться жутко. В отсеках освещение практически нулевое. Трапы дышат на ладан. Так происходит уже не первый год. Несколько лет назад один человек здесь разбил голову, другой споткнулся и сломал ключицу. Рабочие откровенно говорят, что док держится на честном слове. В таком техническом состоянии он может протянуть только до первого шторма.

После того как ситуация была доведена до критической, краевые власти были вынуждены реагировать для предотвращения чрезвычайной ситуации техногенного характера. Между тем в апреле 2014 года предприниматель Алексей Усов, которому принадлежал контрольный пакет акций «Петропавловской судовой верфи», был приговорен к двум годам лишения свободы в колонии-поселении. Такой приговор ему вынес суд за незаконно полученные кредиты в «Россельхозбанке».

«В 2009 году Алексей Усов обратился в «Россельхозбанк» за кредитом. Он предоставил сведения о якобы благополучном финансовом состоянии компании, которая уже была на грани банкротства. Банк выдал ему 100 миллионов рублей, которые так и не были возвращены. С учетом процентов сумма увеличилась до 139 миллионов рублей», – рассказала журналистам старший помощник прокурора края Лариса Шунина.

Уголовное дело против экс-руководителя ОАО «Петропавловская судовой верфь» было возбуждено по первой части статьи 176 УК РФ «Незаконное получение кредита». Его расследовало региональное управление ФСБ. Городской суд приговорил 35-летнего

бывшего генерального директора Усова к двум годам колонии-поселения. В августе 2012 году транспортной прокуратурой было возбуждено еще одно уголовное дело против Усова – по факту невыплаты зарплаты работникам ОАО «Петропавловская судовой верфь». Полгода спустя, после обжалования приговора суда в апелляционной инстанции краевого суда, приговор был смягчен. В итоге Усов получил тот же срок, но условно.

Между тем 18 июля 2016 года судья арбитражного суда Камчатского края Ксения Иванушкина, рассмотрев в открытом судебном заседании отчет временного управляющего ОАО «Петропавловская судовой верфь» Олега Москаленко, по заявлению уполномоченного органа Федеральной налоговой службы признала ОАО «Петропавловская судовой верфь» несостоятельным (банкротом). Более того, с компании судебным вердиктом было взыскано в доход федерального бюджета 6 000 рублей государственной пошлины. Процедура наблюдения была прекращена. В отношении предприятия-должника открыто конкурсное производство сроком на шесть месяцев.

Из представленного в материалах дела отчета временного управляющего от 8 июля прошлого года следует, что финансовое состояние должника неудовлетворительное, восстановление его платежеспособности невозможно, имущества должника достаточно для покрытия судебных расходов, расходов на выплату вознаграждения арбитражному управляющему. За время проведения процедуры наблюдения временным управляющим были подготовлены и направлены запросы в различные организации и государственные учреждения о предоставлении информации о наличии и местонахождении имущества судовой верфи.

После этого, в начале 2016 года, камчатский краевой суд обязал ОАО «Петропавловская судовой верфь» поднять из акватории Авачинской губы затонувшее судно «Плавдок-03», которое затонуло у причала в конце января. «Проверкой установлено, что 28 января 2016 года в результате непринятия судовладельцем мер по обеспечению безопасной стоянки морского судна у причала № 7 на территории ОАО «Петропавловская судовой верфь» затонул «Плавдок-03», принадлежащий на праве собственности указанному судоремонтному предприятию», – сообщили в Камчатской транспортной прокуратуре.

В ведомстве отметили, что затопленное судно является источником засорения акватории. В водную среду, в частности, попадают невыработанные остатки судового топлива. В связи с этим прокуратура вышла с иском в суд. Инстанция сегодня его поддержала. ОАО «Петропавловская судовой верфь» обязали поднять

затонувшее морское судно «Плавдок-03» из акватории Авачинской губы.

За последнее время возле злополучного дока затонули уже два ржавых и дырявых понтона, которые зимой держались на поверхности лишь потому, что стояли на крепком льду. А в 2013 году на территории агонизирующего предприятия ушли на дно, как минимум, два рыболовных судна.

Первым у третьего причала судовой верфи погиб сейнер «Тунец», принадлежащий ООО «Пымта». Кстати, владельцем этой фирмы также является Алексей Усов. А затем та же участь у причала № 4 ремонтной набережной постигла МРС-225-01, которым владеет индивидуальный предприниматель Ирина Зверева. Последний случай особенно показателен. Авария произошла после того, как экипаж малого сейнера покинул судно из-за задержки зарплаты. Вахту никто не нес более десяти дней. Неудивительно, что беспризорное судно отправилось на дно.

Петропавловский городской суд по искам транспортной прокуратуры обязал владельцев организовать подъем утонувших сейнеров. Ведь в соответствии с Водным кодексом РФ «сброс в водные объекты и захоронение в них отходов производства и потребления, в том числе выведенных из эксплуатации судов и иных плавучих средств (их частей и механизмов), запрещаются». А согласно статье 210 Гражданского кодекса РФ, собственник несет бремя содержания принадлежащего ему имущества. Но денег на извлечение никому уже не нужных судов из пучины у судовладельца нет.

Ржавяющие годами корпуса затонувших судов отравляют акваторию. В воду попадают соли тяжелых металлов. Но наибольшую опасность представляют собой льяльные воды. Это мертвый запас топлива, который содержится в цистернах, механизмах и топливных магистралях.

А что же Усов? Незаконно полученный кредит почти на 150 миллионов рублей – хорошее утешение молодому проходимцу?

**Дмитрий ЧЕРНОВ**