информационный морской журнал
www.KORABEL.RU
честно о судостроении
Июль
2020
№ 2 (48)

КМЗ
ПРОФ КАТЕРА

КАТЕРА
специального назначения

SAPPHIRE BOATS

Патрульный разъездной катер проекта 04190 ПК1200 САПФИР

ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ

СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

реклама

AOOSK.RU

Судоремонтный Завод

238520, Калининградская область,
г. Балтийск, ул. Русская Набережная, 2
Телефон: 7 (401)452 -81-55, факс: 3-19-85,
Эл.почта: srf33@mail.ru, веб-сайт: 33срз.рф

Врио генерального директора
АО «33 СРЗ» Касьянов О.В.

«В судоремонте нет шаблона действий» – интервью с новым руководителем 33-го СРЗ

Беседовала
Юлия Хазиева

Врио генерального директора АО «33 СРЗ» Касьянов О.В.

На 33-м судоремонтном заводе назначен новый генеральный директор. Мы побеседовали с Олегом Касьяновым, чтобы узнать – как изменится предприятие с приходом нового главы.

– Олег Вячеславович, расскажите, в каком направлении сейчас работает завод? Какую деятельность ставите в приоритет?

– В этом году, 14 июня завод отметил 75-ю годовщину со дня основания. Могу сказать, что предприятие демонстрирует успешность в решении приоритетных задач, поставленных ОСК, по диверсификации производства, сокращению издержек и повышению операционной эффективности за счет автоматизации производства.

На данный момент продолжается работа по исполнению гособоронзаказа, внедрена система проектного управления, институты бережливого производства и производственной системы, усовершенствованы подходы к формированию документации в сфере закупки, реализованы основополагающие принципы банковского сопровождения, сформированы новые производственные участки существенно расширяющие компетенцию предприятия.

– При нашей последней беседе с Ильей Самариным, предыдущим руководителем, мы много говорили о том, как на предприятии внедряют различные современные технологии и методы. Как сейчас с этим дела?

– Инженерные службы завода продолжают работать над повышением технологического уровня судоремонтного производства. Так, наши специалисты в рамках реализации одного из проектов развития производственной системы общей корпоративной стратегии ОСК, предложили и осуществили принципиально новый метод химической очистки теплообменных аппаратов, позволяющий качественно и достаточно быстро осуществлять процедуру. Метод основан на динамичной прокачке по замкнутому циклу полостей ТА современными моющими растворами насосом-элиминейтором.

Кроме того, завод продолжает совершенствовать функциональное наполнение ERP-системы. Сегодня программа реализуется в виде набора интегрированных компонентов, автоматизирующих такие функции, как финансовый и бухгалтерский учет, функционально-стоимостный анализ, управление персоналом, управление запасами, управление техническим обслуживанием, производственное планирование, управление производством, управление проектами, управление качеством.

А менее месяца назад завод презентовал работу нового участка плазменной резки. Высокопроизводительная роботизированная портальная установка позволяет раскроить заготовки металла сложной формы и произвести раскрой труб за секунды.

– Как новый руководитель, какие вы обозначили планы по развитию завода?

– Считаю, что проблема эффективности судоремонта заключается в зависимости судоремонтных заводов от заказчика и неопределенности объемов выполняемых работ на долгосрочную перспективу. Вместе с тем при осуществлении своей деятельности мы в полной мере отдаем отчет в том, что приоритетная и основная задача завода – качественное выполнение заданий гособоронзаказа. Соответственно, основными направлениями деятельности предприятия станут развитие производственных мощностей и принципиальное изменение мотивационной модели персонала, исходя из перевода перспективных планов и стратегии развития в форму конкретных показателей оперативного управления и оценки их достижения.

– Расскажите немного о себе, о своем опыте работы с отраслью.

– В судоремонте я более семи лет, и для меня это была абсолютно новая сфера и компетенция, которую пришлось в кратчайшие сроки не только освоить, но и научиться управлять. Это направление значительно отличается от других видов промышленности, в том числе и от судостроения, где можно просчитать энергозатраты, сырье, материалы и комплектующие, необходимое техническое оснащение, субподрядные работы и поставки, стоимость проекта и сроки его осуществления и так далее. В судоремонте все вышеназванные расчеты и планирование более затруднительны, так как предстоящие работы малоизвестны по объемам и номенклатуре. Судоремонтные работы обусловлены жесткой технологической цепочкой и необходимостью высокой организации труда, незамедлительным решением возникающих проблем, своевременными поставками оборудования и материалов. Наверное, вот эта непредсказуемость отрасли меня увлекла, здесь нет шаблона действий, и каждый шаг уникален ⚓

YOUR PROPULSION EXPERTS

SCHOTTEL

ДВИЖЕНИЕ С SCHOTTEL

Более 50 сухогрузных судов серийных проектов RSD 59 и RSD 32M оборудованы винторулевыми колонками (ВРК) и туннельными подруливающими устройствами (ТПУ) SCHOTTEL. Для данных судов современные ВРК SCHOTTEL являются высокоэффективным пропульсивным комплексом, обеспечивая при этом максимальную маневренность.

Основанная в 1921 году группа компаний SCHOTTEL – это независимое семейное предприятие, которое сегодня является одним из ведущих мировых производителей высококачественных пропульсивных систем для судов всех типов и размеров. Около 100 офисов продаж и сервисных станций обеспечивают доступность клиентам по всему миру.

эл.адрес представительства **russia@schottel.com**

www.schottel.com

Сухогрузное судно «Навис-1»
2x ВРК SCHOTTEL SRP 340 FP (1200 кВт каждая)
1x ТПУ SCHOTTEL STT 170 FP (230 кВт)

реклама

информационный морской журнал
www.KORABEL.RU
честно о судостроении

№2 (48) ИЮЛЬ 2020

Свидетельство о регистрации
ПИ № ТУ 78 - 01077
от 13 марта 2012 года.

УЧРЕДИТЕЛЬ
ИП Н. Н. Ивакин
Тел. многоканальный:
+7 (812) 458-44-52

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Николай Ивакин
Тел.: +7 (812) 963-72-83
nikivakin@korabel.ru

ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР
Ренарт Фасхутдинов

КОРРЕСПОНДЕНТЫ:
Кирилл Воловик
Олег Гненной
Олег Кулешов
Юлия Хазиева

ОТДЕЛ ПРОДАЖ:
Алена Попова
Ольга Шанявская
Алена Мачатова
Тел.: **+7 (812) 912-03-73**

ДИЗАЙН И ВЕРСТКА:
ИП В. В. Голубев
vgolubev@gmail.com

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЯ:
198035, Санкт-Петербург
Межевой кан., 4, офис 136

ОТПЕЧАТАНО В ТИПОГРАФИИ:
«АКЦЕНТ», Санкт-Петербург,
Б. Сампсониевский пр-т., 60и

ПОДПИСАНО В ПЕЧАТЬ
13 июля 2020 года

Ответственность
за содержание рекламных
материалов редакция не несет

ТИРАЖ **1 500 экз.**

При перепечатке
опубликованных материалов
ссылка на журнал обязательна

СУДОСТРОЕНИЕ

ОСК в условиях пандемии

СТР. 8

СТР. **6** СЛОВО РЕДАКТОРА

СТР. **16** СУДОХОДСТВО
СОВЕЩАНИЕ С ПУТИНЫМ: СЕМЬ ГЛАВНЫХ МЕР ПОДДЕРЖКИ РОССИЙСКОГО СУДОХОДСТВА

СТР. **20** РЫБОЛОВСТВО
ЗАЧЕМ НАМ ИНВЕСТКВОТЫ? ВЗГЛЯД НА РЫБНЫЙ ПРОМЫСЕЛ В СТОЛЕТНЕМ МАСШТАБЕ

СТР. **28** РЫБОЛОВСТВО
ВРЕМЯ ПЕРВЫХ. ВПЕЧАТЛЕНИЯ РЫБАКОВ ОТ РОССИЙСКОГО НОВОСТРОЯ

СТР. **33** РЫБОЛОВСТВО
BJORDAL RUS ПОМОЖЕТ СДЕЛАТЬ РОССИЙСКИЙ ПРОМЫСЛОВЫЙ ФЛОТ ЛУЧШИМ В МИРЕ

СТР. **34** РЫБОЛОВСТВО
ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ЖДЕТ СУПЕРТРАУЛЕРЫ И НОВЕЙШИЕ КРАБОЛОВЫ

СТР. **36** РЫБОЛОВСТВО
«ПЕЛЛА» ПРОДОЛЖАЕТ СТРОИТЬ КРАБОЛОВЫ

СТР. **38** ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ
СОСТАВЯТ ЛИ РОССИЙСКИЕ ВРК КОНКУРЕНЦИЮ AZIPOD И ПРОЧИМ PODAM?

СТР. **44** ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ
ЧТО ТАКОЕ СОВРЕМЕННЫЙ КИТАЙСКИЙ ДИЗЕЛЬ?

СТР. **50** ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ
ЧЕГО СТОИТ ЖДАТЬ ОТ РОССИЙСКОГО ДИЗЕЛЕСТРОЕНИЯ? ИЛИ ПОЧЕМУ НЕ СРАБАТЫВАЮТ ПРОГРАММЫ ЕГО РАЗВИТИЯ

СТР. **53** ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ
ФЛОТУ В ПОМОЩЬ: НАДЕЖНЫЕ ДИЗЕЛИ С ВОЛЖСКИХ БЕРЕГОВ

СТР. **54** СУДОХОДСТВО
«МЫ – ВОРОТА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ»

СТР. **58** СУДОХОДСТВО
«РЕЗКОЕ ПАДЕНИЕ НЕФТИ – ХУДШЕЕ, ЧТО ВОЗМОЖНО В БУНКЕРОВКЕ»

ИНТЕРВЬЮ «БЕЗ ГАЛСТУКОВ»

«По нашим проектам построили уже 376 судов»

СТР. 66

СТР. 76 ИНТЕРВЬЮ «БЕЗ ГАЛСТУКОВ»
«СРЕДНЕСРОЧНЫЕ ЦЕЛИ – СВОЯ ВЕРФЬ В РОССИИ»

СТР. 80 ИНТЕРВЬЮ «БЕЗ ГАЛСТУКОВ»
«ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПО КРАБОЛОВАМ ВЫРАСТЕТ ВДВОЕ ИЛИ ДАЖЕ БОЛЬШЕ!»

СТР. 88 СУДОСТРОЕНИЕ
АСТРАХАНСКИЕ ВЕРФИ ЗАПУСКАЮТ СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОСТОЙКОЙ ПЛАТФОРМЫ

СТР. 90 СУДОСТРОЕНИЕ
КИНГИСЕППСКИЙ МАШЗАВОД СТРОИТ МАЛОМЕРНЫЙ ФЛОТ

СТР. 92 ВМФ
АПЛ «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР»: ИСТОРИЯ РОЖДЕНИЯ САМОГО СОВРЕМЕННОГО ПОДВОДНОГО РАКЕТОНОСЦА

СТР. 96 ПРОЕКТИРОВАНИЕ
МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ МОДУЛЬНЫЕ ПЛАТФОРМЫ ОТКРЫВАЮТ ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ И ИЗЫСКАТЕЛЬСКИХ РАБОТ

СТР. 98 ПРОЕКТИРОВАНИЕ
ПРОЕКТ 50103 – ОСНОВА СОВРЕМЕННЫХ ПРИЧАЛЬНЫХ СИСТЕМ

СТР. 100 КАДРЫ
КТО КУДА. ЗНАКОМИМСЯ С НОВЫМИ ГЛАВАМИ ВЕРФЕЙ СЕВЕРО-ЗАПАДА

СТР. 102 КАДРЫ
СУДОВЕРФЬ «ЗВЕЗДА»: СТАНЬ ЧАСТЬЮ КОМАНДЫ МЕЧТЫ!

СТР. 104 КАДРЫ
КАПИТАН, ХУДОЖНИК И ЧЕЛОВЕК С БОЛЬШОЙ БУКВЫ

СТР. 108 КАДРЫ
«МЫ НЕ РАБОТАЕМ ВХОЛОСТУЮ»

КАДРЫ

Каких будущих работников хотят верфи и КБ России

СТР. 112

СТР. 117 ОБОРУДОВАНИЕ
CLEMCO: ИДЕАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ПО ЛУЧШЕЙ ЦЕНЕ

СТР. 118 ОБОРУДОВАНИЕ
«КРАСНЫЙ ГИДРОПРЕСС»: ИСПЫТАНИЯ НА ЛЮБОЙ ВКУС

СТР. 119 ОБОРУДОВАНИЕ
«СУДОВАЯ МЕБЕЛЬ – 2020»: О ЦИФРОВИЗАЦИИ И НЕ ТОЛЬКО

СТР. 120 ОБОРУДОВАНИЕ
АО «НПП «САЛЮТ»: ДИВЕРСИФИКАЦИЯ И РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ КАК ОДИН ИЗ ПУТЕЙ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

СТР. 122 МАТЕРИАЛЫ
ПЛАСТИКОВЫЕ ТРУБЫ ДЛЯ СУДОВЫХ СИСТЕМ

СТР. 124 СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ @KORABEL.RU
ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ «ЭКОВОЛЬТ»: ПРОГУЛКА ПОД ШУМ ВОЛН И ВЕТРА

СТР. 126 ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ
РОССИЙСКОМУ ВОЕННО-МОРСКОМУ ФЛОТУ – ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ДВИЖИТЕЛИ

Половина года уже минула, а впечатление такое, что 2020-й еще и не начинался. Я сужу, конечно же, с информационной точки зрения, ведь реально все затаились. Спуски и передачи судов заказчикам, за редким исключением, проходят без торжеств и зрителей, конференции «переехали» в интернет, выставки переносятся на следующий, 2021 год. Вместе с тем, это добавляет интриги, ведь две самые представительные в Европе выставки SMM в Гамбурге и «Нева» в Санкт-Петербурге впервые будут проведены в один год. Первая в феврале, а вторая в сентябре. Посмотрим, как будет развиваться борьба за персональный состав этих форумов, ведь участие сразу в двух таких мероприятиях дело накладное и трудоемкое, но, с другой стороны, отсутствие на любом из них для лидеров судостроительного рынка – это репутационные потери. Пожелаем успехов отечественной команде организаторов «Невы-2021» в этой схватке.

При этом нельзя забывать и о Seafood Expo Russia 2021, которая запланирована на начало июля следующего года. Ведь эта выставка становится все более актуальна для судостроителей. Начавшись как ярмарка производителей рыбной продукции, она постепенно превратилась в место, где рыбаки и строители судов стали реально встречаться и разговаривать. А те сдвиги во взаимоотношениях, которые произошли в последние годы в силу начала работы программ «Квоты под киль», позволяют с уверенностью говорить, что эти связи надолго. И уже не чувствуется, что это противоестественные отношения, хотя начиналось с большого скептицизма со стороны рыбаков. Теперь диалог заказчика и поставщика уже похож на совместную работу, совместный поиск оптимальных решений при возникновении трудностей. За это, поверьте, руководители верфей очень благодарны своим новым заказчикам. А рыбаки реально поняли, что и с отечественных предприятий можно получать новые современные суда. Об этом читайте в нашем журнале.

Информационные мероприятия начала этого года, как отметил я выше, особого оптимизма не добавляют, а вот судостроительная жизнь идет своим чередом. Военные корабли строятся и ремонтируются, рыбопромысловые суда и краболовы закладываются в небывалом для российских верфей объеме, суда «река-море» передаются заказчику своевременно, и их появление уже давно не является каким-то достижением – просто обыденность, технический флот тоже исправно пополняется. Это хорошо. Более того, появляются и экзотические суда. Онежский ССЗ совместно с «Морской техникой» передали заказчику два гибридных рабочих катера, в Санкт-Петербурге спущен первый отечественный полностью электрический пассажирский катамаран «Эковольт» спроектированный и построенный «НПК «Морсвязьавтоматика», на дальневосточной

Траулер проекта СТ-192 «Механик Маслак» / Фото: «Корабел.ру»

«Звезде» приступили к строительству атомного ледокола «Лидер».

Пока, к сожалению, не состоялась премьера года. Обещанный к навигации-2020 речной круизный лайнер «Мустай Карим» до сих пор публике не предъявлен. Более того, информация о нем с «Красного Сормова» не поступает. А жизненный опыт подсказывает, что если что-то из разрекламированного делается втихаря, значит реальное состояние дел совершенно не соответствует заявленному. В принципе, ничего неожиданного в этом нет. Я неоднократно писал, что при его создании неизбежно придется столкнуться с массой проблем, о которых организаторы в начале пути и не подозревали. Ведь такое судно в России строится впервые, оборудование на нем – либо незнакомое судостроителям, либо и вовсе вновь разработанное, причем впервые для поставщика. Такие суда – совсем не рядовые сухогрузы или танкеры. Построить корпус, установить общесудовое оборудование и трубопроводы – это в лучшем случае половина дела, а скорее, одна треть. Самое затратное по времени – организация пассажирской зоны. И это не столько интерьеры, хотя они тоже не подарок, сколько обеспечение кондиционирования и вентиляции с их наладкой, работа ресторана с его кухней (не путать с камбузом личного состава!), работа пассажирских лифтов и многое другое, о чем в традиционном судостроении никто и не задумывается. Однако я уверен, что профессионалы «Красного Сормова» разгрызут и этот «орешек» и в очередной раз покажут свое мастерство. ⚓

С уважением, **Николай Ивакин**, главный редактор

ХОЛДИНГ
КАБЕЛЬНЫЙ АЛЬЯНС

УГМК ОМК

КАБЕЛИ судовые

Кабели по конструкции, техническим характеристикам, методам контроля и эксплуатационным свойствам соответствуют международным стандартам МЭК 60092-350, МЭК 60092-353, «Правилам классификации и постройки морских судов», «Правилам Российского Речного Регистра»

ДЛЯ ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

ДЛЯ ВОЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ

ДЛЯ НЕФТЯНОЙ ОТРАСЛИ

- от -40 °С до 45 °С
диапазон температур эксплуатации

- не более 85 °С
длительно допустимая температура нагрева жил кабелей при эксплуатации

- кабели стойки к воздействию солнечной радиации, морской воды, к периодическому воздействию смазочных масел и дизельного топлива

- 5 лет
гарантийный срок эксплуатации

Кабели судовые повышенной пожаробезопасности с изоляцией из сшитого полиэтилена, в оболочке из полимерной композиции, не содержащей галогенов ТУ 16.К01-56-2007
СПвПнг-HF, СПвПЭнг-HF

Кабели судовые повышенной пожаробезопасности в оболочке из безгалогенного термореактивного негорючего компаунда ТУ 16.К01-56-2007
КГСРТнг-HF, КГСРТЭнг-HF

Кабели судовые повышенной пожаробезопасности ТУ 16.К01-56-2007
КСНРТ, КСНРТЭ, КГСНРТ, КГСНРТЭ, КСРТнг, КСРТЭнг, КГСРТнг, КГСРТЭнг

ЧЕСТНАЯ ПОЗИЦИЯ

8-800-7000-100 | hkaeholdcable.com www.holdcable.com

ОСК в условиях пандемии: «Речи о пересмотре договоров пока не идет»

Ответы на больные вопросы о текущей работе предприятий дал нам глава Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов

Беседовал **Николай Ивакин,**
главный редактор «Корабел.ру»

Наша судостроительная промышленность (да и любая другая промышленность в той или иной степени) все время живет от одного кризиса к другому. То ломаются производственные цепочки в девяностых, то гремят финансовые шторма в нулевых, то санкции вводятся, то рубль падает.

Нынешней весной пришла новая напасть – коронавирус и серьезные ограничительные меры, которые вынуждены были вводить предприятия. Часть из них просто прекратила работу на энное время, часть пересмотрела кадровую политику, часть сосредоточилась на выполнении неотложных стратегических заказов.

Чем живет, как борется и что предлагает в условиях пандемии Объединенная судостроительная корпорация – это вопрос, который интересует сейчас очень многих. Мы решили обратиться прямо к первоисточнику. Предлагаем нашим читателям интервью с президентом ОСК Алексеем Рахмановым. Сразу оговоримся, что беседа состоялась в конце апреля, в самый разгар каратинных мер.

Глава ОСК Алексей Рахманов / Фото: «Корабел.ру»

– Какова сейчас ситуация на предприятиях отрасли? Какие предприятия работают? Какие работают частично? Есть ли единые стандарты для предприятий корпорации по организации деятельности в нерабочие дни, объявленные 230-м указом президента от 2 апреля?

– В соответствии с указом президента и распоряжениями правительства на всех предприятиях ОСК с 30 марта был введен режим нерабочих дней и максимально оперативно были приняты все меры по противодействию распространения коронавирусной инфекции и обеспечению безопасности коллективов: санитарно-гигиенические мероприятия, исключение скопления людей, проведение тестирования везде, где это физически и технически возможно. В то же время, учитывая наличие у нас непрерывных производств и неотложных заказов, а также включение большинства наших предприятий в список системообразующих, был составлен рабочий график, максимально отражающий реалии сегодняшнего дня.

Естественно, что в этот период к работе в «офлайн-режиме» на предприятиях ОСК не будут привлекаться люди старше 65 лет, беременные женщины, а также сотрудники, имеющие определенные хронические заболевания. Большая часть работников, непосредственно участвующих в технологических процессах, необходимых для функционирования предприятий, приступили к выполнению своих обязанностей. Часть персонала, не задействованная в производственном процессе, переведена на удаленный режим работы или в режим нерабочих дней.

На текущий момент *(конец апреля. – **Прим. ред.**)* доля работающих на производстве составляет примерно 60% от среднесписочной численности по корпорации. Где-то цифра выше, где-то ниже. Это касается как предприятий, выполняющих гособоронзаказ, так и тех, кто работает по гражданским проектам.

Безусловно, выработаны единые подходы к организации деятельности наших предприятий в текущей ситуации. Они доведены до коллег соответствующим документом, который при этом может пересматриваться с учетом конструктивной обратной связи из регионов, поскольку везде есть своя специфика. В головной ОСК максимально оперативно разработан и 10 апреля введен новый стандарт системы менеджмента качества «Обеспечение безопасной деятельности АО «ОСК», в том числе санитарно-гигиенической безопасности в целях противодействия распространению новой коронавирусной инфекции (COVID-19)». Более того, я два раза в неделю по ВКС провожу расширенное заседание оперативного штаба с участием менеджмента ОСК и директоров всех наших ключевых заводов и КБ, на котором обсуждаются абсолютно все аспекты текущей ситуации.

– Насколько критично для предприятий введение такого режима работы? Как это повлияет на сдаточную программу? Как на экономическое положение? Из каких источников будет оплачиваться это время работникам, не задействованным в этот период на рабочих местах, особенно это касается рабочих-сдельщиков? Есть ли единый подход к решению этих вопросов в рамках корпорации? Или каждый директор принимает решение в меру своего представления о прекрасном? Есть ли возможность и желание у корпорации финансово помогать предприятиям в решении возникающих вопросов?

– Подчеркну, что все взаимоотношения с работниками предприятий, находящимися непосредственно на производстве, а также на удаленном режиме работы или на самоизоляции, оформлены в рамках Трудового кодекса и в соответствии с разъяснениями Минтруда. Безусловно, эти режимы оказывают влияние на повседневную деятельность предприятий корпорации. В каком объеме – детально сможем оценить позже, после подведения итогов первого полугодия. При этом специфику предприятий, как и специфику регионов, никто не отменял – не случайно и президент указал губернаторам на необходимость действовать в соответствии с обстановкой на местах и с учетом возможности/невозможности корректировки рабочего графика. Поэтому и у нас подход будет дифференцированным.

Что касается всех волнующего вопроса зарплат – время нахождения работников на режиме нерабочих дней будет оплачиваться из фонда оплаты труда, запланированного в бюджетах предприятий на 2020 год. Корпорацией разработан единый подход к правилам оплаты труда различных категорий работников в данный период. Этот подход согласован с отраслевыми федеральными профсоюзными организациями и направлен на все предприятия корпорации обязательными указаниями еще в начале апреля. В соответствии с этим подходом рабочие-сдельщики на режиме нерабочих дней должны оплачиваться в размере оклада/месячной тарифной ставки и установленных трудовым договором надбавок и доплат, но в совокупности не менее 2/3 средней заработной платы работника.

– Понятно, что силами предприятий и даже корпорации все проблемы решить не удастся. Потребуется и вмешательство государства. С какими предложениями ОСК обратилась или собирается обратиться в правительство? Есть ли шанс на корректировку договоров в связи с тем, что годовой фонд рабочего времени уменьшился на заметную величину, около 8%? Как ведут себя в этом вопросе заказчики – ВМФ, рыбаки, судоходные компании? Ведь их планы тоже должны быть гармонизированы с реальными сроками получения новых кораблей и судов.

– Начну с конца. Что касается заказчиков, то предметной речи о пересмотре договоров пока не идет. Хотя практически везде отдельным пунктом контракта предусмотрена возможность корректировки при форс-мажоре. Серьезных сдвигов сроков в части наших обязательств мы также не ожидаем на текущий момент, хотя понятно, что нынешняя ситуация не может совсем не оказать влияние на сдаточную программу. Тем более, что есть понятные карантинные ограничения для работы подрядных организаций на наших площадках, в том числе приезда пусконаладчиков от иностранных производителей. Такие вопросы есть, но мы стараемся их так или иначе решать.

По первой части вопросов, конечно, здесь вы правы, без помощи государства отечественной промышленности будет очень трудно справиться с последствиями разразившейся пандемии. Мы уже сформулировали свои предложения, которые направлены в правительство. Наши инициативы были также рассмотрены на недавнем заседании бюро правления Союза машиностроителей России под председательством Сергея Викторовича Чемезова, по итогам которого будет направлено письмо руководству страны.

Из основных могу упомянуть: увеличение авансирования государственных контрактов в рамках ГОЗ до 80%, освобождение предприятий от

На Выборгском СЗ / Фото: «Корабел.ру»

уплаты штрафов, пеней, неустоек за срыв сроков поставки продукции в рамках ГОЗ, ВТС и продукции гражданского назначения, снижение налоговой нагрузки, предоставление каникул по лизинговым и кредитным платежам. Актуальными для судовладельцев будут такие меры, как докапитализация лизинговых программ, а также предоставление возможности использования лизинга для получения дополнительных квот на добычу (вылов) водных биологических ресурсов.

Это, конечно, не весь список предложений, и здесь важно отметить, что примерно половина всех изложенных нами мер направлена на обеспечение ликвидности экономики, доступности денежных ресурсов. И главный вопрос здесь к Центральному банку. Возможно, настало время именно сейчас пойти на снижение ключевой ставки до минимального уровня – пусть это будет хотя бы три процента, хотя есть рациональное зерно и в предложениях ее обнулить. Дешевые и длинные деньги не только раскроют потенциал экономики, но и позволят нам, да и всем предпринимателям, раздвинуть горизонт планирования своего бизнеса и перезапустят деловую активность. Также считаю, что импортозамещение требует со стороны государства реальной, а не номинальной поддержки. А мы зачастую остаемся один на один с валом импорта и нежеланием конечных потребителей брать на себя риск использования отечественных конкурентных изделий.

И, наверное, крайнее на текущий момент – в общих предложениях, на мой взгляд, одним из приоритетных является пакет мер по субсидированию потерь предприятий от нерабочего периода, расходов на оплату труда, приобретение СИЗов и содержание эпидемиологической инфраструктуры.

– Все проблемы предприятий корпорации сейчас присущи и коллегам – поставщикам комплектации. Как поведут себя верфи уже как заказчики в вопросах корректировки договоров? Есть ли позиция ОСК по этому вопросу?

– Естественно, возникший форс-мажор касается не только нас, но и внесет свои коррективы в планы наших поставщиков. Нам уже поступают уведомления о форс-мажоре от некоторых из них, и здесь мы работаем по каждому случаю индивидуально. Но именно потому, что это касается всех без исключе-

ИНГОССТРАХ

Время для жизни

www.ingos.ru

Страхование морских рисков

8 495 234 36 19
8 495 234 36 20
marine@ingos.ru

СПАО «Ингосстрах». Лицензии ЦБ РФ без ограничения срока действия на осуществление страхования СИ № 0928, СЛ № 0928, ОС № 0928-03, ОС № 0928-04, ОС № 0928-05 и на осуществление перестрахования ПС № 0928, выданные 23.09.2015, ОС № 0928-02, выданная 28.09.2016. Реклама.

ния, уверен, нам удастся найти взаимопонимание и оптимальные решения. При этом важно, чтобы под соусом форс-мажора комплектаторы не пытались скрыть недостатки в организации производства и собственные упущения.

Отмечу, что все производители судового комплектующего оборудования с длительным циклом изготовления – крупные отечественные машиностроительные предприятия и в условиях «карантина» продолжают работу в прежних объемах (практически все предприятия входят в перечень системообразующих предприятий Российской Федерации). Имеются незначительные корректировки производственных планов предприятий, производящих наукоемкую продукцию (РЭВ, навигация и пр.), однако при среднем сроке изготовления данных видов оборудования в 12-18 месяцев отставание в 4-6 недель будет по большей части скомпенсировано мероприятиями в период финальной сборки изделий и проведения испытаний.

При этом благодаря реализуемым с 2014 года мероприятиям по импортозамещению в военном кораблестроении возникшая ситуация практически не оказывает влияния на поставки судового комплектующего оборудования для исполнения государственного оборонного заказа. Такого же эффекта пытаемся достичь и в гражданском судостроении.

Однако признаюсь, что отсроченный отрицательный эффект от «карантина» плюс общего ухудшения макроэкономической ситуации еще предстоит оценить.

– Есть ли шанс каким-либо образом компенсировать предприятиям удорожание импортных комплектующих и материалов вследствие изменения курса рубля? Делается ли что-либо в этом направлении?

– Этот вопрос тоже анализируется. Одно из наших предложений в адрес правительства – предоставление субсидий предприятиям с целью компенсации убытков, связанных с существенным изменением макроэкономических факторов, включая убытки от падения курса национальной валюты. В противном случае, эти дополнительные затраты закономерно лягут на плечи заказчиков. Есть и еще одна инициатива – предоставление налоговых льгот компаниям, которые осуществляют замену иностранного оборудования на аналогичное оборудование российского производства. При этом отмечу, что та программа импортозамещения, которая реализовывалась в корпорации в последние годы, и была направлена на то, чтобы максимально снизить в том числе валютные риски в случае резких курсовых колебаний. В свете нынешних событий очевидно, что это правильный курс.

– Алексей Львович, вирус вирусом, но традиционно уже в апреле должна была начаться пассажирская навигация. Что, по вашей информации, будет с ней в этом году? Сроки ее начала меняются?

– Совершено очевидно, что меняются. Власти Санкт-Петербурга уже заявили, что пассажирская навигация в городе начнется не раньше, чем будут отменены ограничительные меры, введенные из-за распространения коронавирусной инфекции. Круизные компании также сдвигают свои графики. Знаю, что, например, коллеги из «Водохода» сейчас отложили начало навигации на июнь *(к моменту выхода журнала навигация уже возобновлена. – **Прим. ред.**)*. Возможны и другие отсрочки. Пассажирские перевозки обязательно начнутся, но произойдет это позже. Все же нужно в первую очередь позаботиться о здоровье наших граждан. При этом грузовая навигация уже открыта, и даже прогнозируется рост интенсивности грузоперевозок по итогам этого года.

Завод «Адмиралтейские верфи» / Фото: «Корабел.ру»

– Что могут предложить судостроители с учетом урока, который всем преподнес коронавирус, какие решения и технологии для пассажирских судов, чтобы в будущем максимально обезопасить туристов?

– Случай с лайнером Diamond Princess все смогли наблюдать, что называется, в прямом эфире. Огромные современные корабли, перевозящие по сути население небольшого города, становятся в условиях эпидемии крайне опасным местом. К тому же, их боятся принимать порты – чтобы не способствовать заражению на берегу.

Для того, чтобы избежать подобного в будущем, требуется предусмотреть изменение конструкции систем вентиляции и кондиционирования судов. Учесть встроенные системы дезинфекции и обеззараживания.

Как следствие, требуется пересмотреть взгляды на отделку внутренних помещений: в ней должны использоваться материалы, способные без потери качества проходить санитарную обработку.

К тому же, чтобы лайнеры не превращались не по своей воле в плавучие госпитали, нужно задуматься о конструктивных решениях, которые бы позволили создать на судне достаточное количество изоляторов, в которых могли бы содержаться заболевшие. А также пересмотреть технические возможности проводить при необходимости эвакуацию больных. Это могут быть специальные катера, самоходные капсулы, вертолеты или что-то еще.

– Насколько актуально применение госпитальных, медицинских судов в аналогичных ситуациях? Есть ли у ОСК подобные проекты?

– Мы знаем, что США задействовали свои госпитальные суда – к примеру, для помощи пострадавшему Нью-Йорку. И это действительно вариант, как можно увеличить ресурсы медицинской системы города или региона – в кратчайшие сроки. На строительство и оборудование новой больницы потребуются месяцы, госпитальное судно окажется в нужной точке (конечно, при условии, что к ней есть доступ по водным путям) гораздо раньше.

В прошлом году мы представили проект небольшого гражданского судна «Соталия» – оно имеет серьезный потенциал стать базой для производства широкого спектра моделей (от пассажирского катера до медицинского надводного пункта, с помощью которого появится возможность оказывать помощь вдоль берегов удаленных регионов).

Модульность и простота конструкции позволяют вести серийное производство таких судов за полгода. А возможность выхода на необорудованный берег, малая осадка и, конечно, цена – очевидные выигрышные стороны «Соталии».

Но удаленными регионами возможности госпитальных судов не исчерпываются. В принципе такое судно можно было бы задействовать и в Москве – например, в качестве мобильного медицинского кабинета/фельдшерского пункта. Судно, в отличие от поликлиники, может быть изолированно, а значит, позволяет свести к минимуму контакты больных и специального медицинского персонала – с пациентами других профилей.

– Вы не раз говорили, что судостроительные технологии способны перенести многие инфраструктурные объекты на воду. Как вы считаете, нынешняя ситуация будет способствовать таким решениям или наоборот? Какие инфраструктурные объекты было бы логично перенести на воду – с учетом появившегося опыта?

– Мы стали свидетелями того, как уязвимы мегаполисы и их ключевые транспортные объекты: порты, аэродромы, вокзалы. Располагайся они на воде, было бы гораздо проще контролировать перемещения людей, проще организовать или – в случае опасной ситуации – перекрыть к ним доступ.

Собственно, аэропорты на воде давно уже не новость: международный аэропорт Осака-Кансай обслуживает в Японии территорию, в которую входят в том числе туристические города Киото и Нара, на воде располагается и международный аэропорт Гонконга. Проекты плавающих аэропортов созданы для Нью-Йорка и Лондона. Раньше предполагалось, что они должны решить вопрос перегруженности транспортной системы. Теперь мы видим, что у них могут быть и другие плюсы.

Подобные решения подходят и для территорий, где есть опасность подтопления. Капитальные сооружения с использованием судостроительных технологий не зависят от несущей способности почвы. Они могут быть как плавучими, так и полупогруженными.

Мы начали в этом году финансово-экономические расчеты, которые бы дали понимание стоимости тех или иных конструкций, сооружений. Надеюсь, что полученный за время эпидемии опыт убедит наших заказчиков в необходимости обратить на них внимание.

– Получит ли, на ваш взгляд, дополнительный толчок технология безэкипажного судоходства?

– Убежден, что да. Мы определенно получили лишнее подтверждение необходимости скорейшими темпами двигаться в этом направлении. Все увидели, что требуется развитая, по возможности автоматизированная инфраструктура доставки. Но даже для доставки еды нужен курьер, а для доставки груза по морю или реке – при использовании безэкипажного

судна – нет. Такими судами можно управлять дистанционно и не подвергать опасности человеческие жизни, например, в условиях сложной эпидемиологической обстановки.

Мы и так уделяли большое внимание развитию направления безэкипажного судовождения, строили и строим роботов для исследования океанских глубин или подводной (подледной) добычи. Теперь эти направления могут стать еще более востребованными.

Вообще, безэкипажность в широком смысле – ключевое направление в развитии судостроения ближайшего будущего.

В Европе уже используют систему IBS (Integrated Bridge System), которая позволяет экипажу управлять кораблем, грузовыми операциями, безопасностью и охраной. В том числе — дистанционно.

Международная морская организация (ИМО) с 2018 года внедряет стандарты удаленной навигации в качестве обязательных для морского коммерческого флота, а также для входа в порты.

Нам нельзя отставать. И мы, в частности, изучаем возможность нового формата ориентирования – не только по звездам, а также возможность корабля управлять самим собой – самому швартоваться, разгружаться и так далее.

Убежден, что еще совсем немного (и нынешние события этому еще больше поспособствуют), и возникнет новая специальность – дистанционный экипаж судна. Кстати, его капитану уже не придется покидать корабль последним ⚓

Стенд ОСК на выставке

Республика Татарстан, г. Зеленодольск, ул. Заводская, 5
тел./факс: +7-843-712-13-80 www.awzd.ru info@awzd.ru

Адриа Винч Зеленодольск

ПРОИЗВОДСТВО ПАЛУБНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

- ЯКОРНО-ШВАРТОВНЫЕ И ШВАРТОВНЫЕ ЛЕБЕДКИ
- ЯКОРНО-ШВАРТОВНЫЕ И ШВАРТОВНЫЕ ШПИЛИ
- ОКЕАНОГРАФИЧЕСКИЕ ЛЕБЕДКИ
- ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ЛЕБЕДКИ
- РЫБОПРОМЫСЛОВЫЕ ЛЕБЕДКИ

реклама

Совещание с Путиным: семь главных мер поддержки российского судоходства

Ренарт Фасхутдинов

В самый разгар майских праздников, пока вся страна еще гадала, продлит президент карантин или нет, в резиденции Владимира Путина в Ново-Огареве прошло видеосовещание, посвященное ситуации в транспортной отрасли. В том числе и в особенно нас волнующем сегменте – судоходстве. Ситуация эта, как вы понимаете, оптимизма сейчас не внушает, поскольку оказалась особенно уязвимой к коронавирусу. Пассажирские перевозки рухнули на дно глубокой пропасти, круизные вообще ушли в ноль, грузовые выдержали удар, но тоже значительно просели.

Видеосовещание в резиденции Владимира Путина в Ново-Огареве / Фото: пресс-служба Президента РФ

Компаниям, занятым в этом бизнесе, стоит крепко посочувствовать, так как сейчас решается вопрос о том, кто из них удержится на рынке, а кто, не справившись с форс-мажором планетарного масштаба, просто уйдет в историю. Если, конечно, государство не подставит им плечо. Собственно, возможные и уже введенные меры поддержки стали основным содержанием прошедшего совещания.

ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ЧУЖИХ ПОРТОВ

Частично тема судоходства прозвучала уже во вступительном слове Владимира Путина. Он счел нужным особо остановиться на морских портах.

Констатировав очевидное снижение загрузки линий, президент намекнул, что на повестку дня вновь выходит импортозамещение. У нас есть и прекрасно развиваются все последние годы (мы неоднократно писали об этом на нашем портале) свои морские порты. Как раз в прошлом году с изрядным запасом был пробит психологический потолок в миллиард тонн совокупного грузооборота. Мощности с каждым годом укрепляются, и это значит, что особой необходимости обеспечивать загрузкой иностранные порты, в первую очередь прибалтийские, в ущерб своим собственным, у нас нет.

«Наши портовые мощности вполне конкурентоспособны по сравнению с зарубежными. Сейчас

есть реальная возможность ускорить маневр грузовыми потоками в пользу собственных портов. Естественно, сделать это так, чтобы было выгодно и транспортному бизнесу, и нашим компаниям-производителям, экспортерам», – отметил глава государства. И сразу дал задание перевозчикам – предложить эффективные логистические модели, которые смогут поддержать, стимулировать экспорт, в том числе продукции с высокой добавленной стоимостью.

Что касается судоходства по внутренним водным путям, которое почему-то не попало в первоначальный перечень наиболее пострадавших отраслей, то в их защиту на совещании высказался министр транспорта Евгений Дитрих. Он сообщил, что решил включить соответствующие судоходные компании в этот перечень и сейчас идет уже доработка и согласование деталей.

ПРОБЛЕМА НА ПРОБЛЕМЕ

А наиболее полно текущие проблемы судоходной отрасли обозначил Роман Троценко, руководитель корпорации AEON, советник президента госкомпании «Роснефть». Причем не только проблемы, но и те меры, которые могли бы, если не решить их, то как минимум облегчить их тяжесть.

Первым слабым местом транспортной отрасли в нынешних условиях он назвал раннее реагирование на угрозу и долгий период восстановления. Уже в начале марта стал резко падать пассажиропоток, тогда как у остальных отраслей был лаг еще примерно в месяц – до введения нерабочих дней и режима самоизоляции по всей стране. А возвращение на круги своя займет долгий период. Роман Троценко счел возможным обозначить срок в два года.

Морской порт «Санкт-Петербург» / Фото: «Корабел.ру»

Второй опасный момент – это большой объем денег, который постоянно должен быть задействован в судоходной отрасли (и, как мы понимаем, в связанном с ней судостроении тоже). Суда у операторов очень часто «висят» в различных лизинговых схемах, соответственно постоянно требуют выплаты каких-то траншей и процентов. Если не получается сразу отбивать затраты перевозками, само их содержание превращается в огромную финансовую нагрузку.

При этом у судоходных компаний нет возможности сокращать свои издержки при снижении пассажиропотока. Сколько бы клиентов ни пользовалось их услугами, количество судов, количество экипажей и количество портовых работников остается неизменным.

И, наконец, один из самых болезненных моментов – это четкая завязанность выручки на сезон навигации. Именно в предстоящие теплые месяцы для судоходных компаний должно, по идее, было бы настать самое горячее время. Условно говоря, тот же парад Победы можно было перенести хоть на осень, а понадобилось бы – и на зиму, но отложить навигацию на полгода не получится при всем желании. Если фирмы не заработают своих денег этим летом, то год будет фактически потерян впустую. Следующие деньги придут максимум в марте 2021-го.

ЧЕТЫРЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ

Ну а теперь переходим к главному – тем шагам, которые могут принести отечественному судоходству хоть какое-то облегчение и надежду на светлое будущее. Какие меры конкретно предлагаются? Чтобы не играть в «глухой телефон», сразу предоставим слово Роману Троценко:

«Первая – это принятие решения о предоставления прямого субсидирования расходов на фонд оплаты труда и содержание имущественного комплекса судоходных компаний в этот период, то есть до весны следующего года. Общий объем платежей по ФОТ вместе с ЕСН и с лизингом составит 4,7 миллиарда рублей. Выделить эти деньги дополнительно Минтрансу для распределения между судоходными компаниями, попавшими в тяжелейшую ситуацию.

Вторая – предприятия транспорта друг с другом связаны в цепочку, и неплатеж судоходной компании порту приводит в конце концов к неплатежам за ремонтную деятельность, за поставку ЗИП. И важным является формирование устойчивых цепочек платежа. Предлагается внедрить систему выдачи государственных гарантий, когда каждое предприятие знает лимит собственных государственных га-

рантий, которые устанавливаются отраслевым министерством исходя из физических объемов перевозок пассажиров, скажем, в 2019 году. И при необходимости предприятие может обратиться за этим лимитом, лимит регистрируется в казначействе, и по этому лимиту получить коммерческий кредит в коммерческом банке. Это решает две проблемы. Проблема первая – это снижение ставок заимствования, поскольку это будет уже риск на уровне суверенного. А вторая проблема – коммерческие банки смогут кредитовать предприятия даже в условиях недостаточности капитала.

*(Такие госгарантии Троценко предлагает ввести на период не менее трех лет, после чего государство сможет забрать акции тех компаний, что не сумеют вовремя рассчитаться. – **Прим. ред.**)*

Третья мера – <…> это лизинг с фиксированной ставкой, эквивалентной ставкой ныне действующим с учетом субсидирования. То есть компания заключает с лизинговой компанией контракт, по которому она знает ставку лизинга на весь период строительства и эксплуатации объекта. И это касается не только судов, а вообще транспортного машиностроения. Для того чтобы данный инструмент заработал, необходимо докапитализировать лизинговые компании и прекратить использование инструмента субсидирования ставок для вновь заключенных контрактов. Подчеркиваю, что средства на докапитализацию лизинговых компаний – это средства возвратные, и они не являются расходными обязательствами бюджета. То есть, единожды выделенные, они могут работать годами и закрывать десятки и сотни лизинговых контрактов.

И последнее, четвертое предложение: российское круизное судоходство осуществляет экспорт услуг, и предлагается полностью освободить путевки на круизных судах, речных и морских, продаваемые иностранным туристам, от налога на добавленную стоимость. Это поддержит въездной туризм в период его восстановления, который мы ожидаем в 2021–2022 годах».

И ЕЩЕ ТРИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Но это еще не все. На видеосовещании присутствовал еще один значимый игрок рынка – председатель совета директоров компании «Водоход» Виктор Олерский, хорошо известный коллегам как экс-руководитель Росморречфлота. У него, как у человека, максимально погруженного в специфику судоходной отрасли, возникли свои предложения по поводу ее поддержки.

В первую очередь он назвал досрочное начало действия электронных виз. Напомним, что предполагалось запустить этот проект с начала 2021 года. Но то, что в обычных условиях было бы воспринято как возможность не спеша подготовиться к началу действия этой меры, сейчас ощущается как пустая трата драгоценного времени. Виктор Олерский счел разумным перенести эту дату на полгода назад – на 1 июля 2020 года *(на момент подготовки этого материала решение еще не было принято. – **Прим. ред.**)*. Это, конечно, не означает, что именно в середине лета в Россию хлынут толпы туристов, такое просто нереально. Но это как минимум даст возможность потенциальным иностранным путешественникам уверенно себя чувствовать и загодя начать выбирать маршруты по российским рекам.

Виктор Олерский, «Нева-2017» / Фото: «Корабел.ру»

Еще одна идея – поправки в Налоговый кодекс, позволяющие судоходным компаниям претендовать на возмещение НДС по факту использования бункерного топлива, а не по факту его закупки.

– Вот смотрите: мы купили сейчас топливо уже на этот год, эта навигация не состоится. Естественно, мы будем использовать в следующем году. Таким образом, мы можем возместить акциз только, наверное, осенью следующего года. Для нас это такой существенный кассовый разрыв, – пояснил свою позицию Олерский.

И еще одна мера, озвученная им: своевременная выдача субсидий по договорам лизинга. Речь идет о том, что в прошлом году части компаний государство не смогло вовремя обеспечить возврат субсидий, несмотря на их участие в госпрограммах. Причиной стал пиковый объем текущего новостроя. В итоге деньги были возмещены в ряде случаев с полугодовой задержкой.

– Мы просили бы с учетом сегодняшней сложившейся ситуации, чтобы правительство аккуратно следило за достаточностью средств для субсидирования судостроения. Это действительно вселит уверенность настоящих и будущих заказчиков, что можно и нужно строить суда на российских верфях, – резюмировал представитель «Водохода» ⚓

«БФК-ПРОЕКТ» — отечественный разработчик систем пожаротушения тонкораспыленной водой высокого давления и аварийно-спасательных систем серии «АТЛАС». Поставляемая компанией система пожаротушения «АТЛАС-АКВА» может применяться на кораблях ВМФ, подводных лодках, судах обеспечения, коммерческих, пассажирских судах и оффшорных платформах.

реклама

БФК-ПРОЕКТ

196128, г. Санкт-Петербург, Витебский пр., д. 11

+7 (812) 641-41-04 info@bfkp.ru www.bfkp.ru

Зачем нам инвестквоты? Взгляд на рыбный промысел в столетнем масштабе

Ренарт Фасхутдинов

Десятки рыболовных судов строятся сейчас на российских верфях – через жесткую притирку, финансовые проблемы, преодоление недопониманий... А зачем это все вообще нам нужно? Изучаем ситуацию с высоты птичьего полета.

Траулер «Ленинец» / Фото «Корабел.ру»

Этот год для российского рыбного промысла отмечен особым событием. До своего заказчика добрались первые два траулера, построенные на российской верфи в рамках масштабной государственной программы инвестиционных квот. Речь идет о судах под названиями «Ленинец» и «Командор» проекта SK-3101R, которые сошли со стапелей Прибалтийского завода «Янтарь» по заказу «Рыболовецкого колхоза им. Ленина». Путь им пришлось проделать неблизкий – от Калининграда до Петропавловска-Камчатского. А скоро, до конца 2020-го, их примеру последует и завершающий серию траулер «Ударник»…

Вообще, сам по себе и этот заказ, и его реализация, и впечатления, полученные как коллективом «Янтаря», так и дальневосточным рыбколхозом, вполне себе тянут на отдельный материал. Но во-первых, в наших предыдущих статьях и интервью мы не раз касались этой темы. А во-вторых, сегодня мы хотели бы подняться на более глобальный уро-

Траулер «Баренцево море» / Фото: «Корабел.ру»

вень, бросив взгляд сверху на всю историю с инвестквотами.

ДЕСЯТКИ ЗАЛОЖЕННЫХ КИЛЕЙ

Три «янтарных» траулера – это только первые ласточки. Сейчас на отечественных заводах на разных стадиях строительства находятся уже десятки новых промысловых судов, предназначенных для лова в российских водах. Под них выделены квоты, распределены субсидии, проведена огромная подготовительная работа. Некоторым заводам пришлось специально под эти задачи модернизировать оборудование и проводить доукомплектацию штата.

На начало текущего года, по данным Минпромторга и Росрыболовства, главных инициаторов всего этого процесса, на наших предприятиях были размещены заказы на 67 единиц промысловых судов. Большая их часть уже запущена в реализацию, еще 18 штук – ждут своей очереди, существуя пока только в виде наименований на бумаге. Количество заводов, задействованных в программе инвестквот, пошло на второй десяток.

Мало того, у этой программы уже появилось два продолжения. Как вы прекрасно знаете, сейчас дан старт столь же массовому строительству судов-краболовов. Из разных уголков России в последние недели то и дело приходят новости о закладке краболовов – причем сразу пачками! На одном только Находкинском судоремонтном заводе на днях заложили кили восьми судов, предназначенных для компаний «Антей» и «ТРК». А до того на «Красном Сормове» было заложено пять краболовов в один день.

Второе продолжение – это субсидирование средне- и малотоннажного флота. Вопрос был непростой, долго обсуждался, но в итоге государство нашло возможность гарантировать заказчикам возврат до 30% понесенных затрат при условии, что новое судно будет построено на российском заводе. Под эти цели планируется выделить на первом этапе порядка 500 млн рублей, а позднее довести эту сумму до миллиарда в год. Представители малого и среднего рыболовного бизнеса по понятным причинам крайне тщательно выбирают проекты, поэтому пока лавины новостей о закладках СРТ и МРТ не наблюдается. Но все впереди.

Масштабы загрузки примерно понятны. Но когда затевается целая серия программ подобного размаха, трудно ожидать, что все и сразу пойдет гладко. Проблем тоже предостаточно – это знает всякий, кто хоть немного следит за происходящим.

ЖЕСТКАЯ ПРИТИРКА

Рыбаки столкнулись с необходимостью подписывать контракты с более растянутыми, чем они привыкли, сроками исполнения заказов. Да и эти-то сроки зачастую не выдерживаются.

У верфей свои трудности, связанные с отсутствием опыта строительства траулеров в обозримом прошлом. Компетенции в этой сфере приходится нарабатывать практически с нуля, и это при том, что рыболовные суда по уровню сложности в современном мире находятся явно в топе. На них необходимо ставить современные орудия лова, дорогие рыбофабрики, особым образом оборудовать трюмы и т.д.

К чести всех участников процесса – как рыбаков, так и корабелов, – резких высказываний в адрес друг друга они себе не позволяют, всегда выдерживают уважительный тон. Но первые попытки со сто-

Фото с церемонии закладки краболова на «Восточной верфи» / Фото: Администрация Приморского края

Международный рыбопромышленный форум - 2018 / Фото: «Корабел.ру»

роны верфей пересмотреть суммы, указанные в изначальных контрактах, уже наметились – затраты по итогу оказываются выше предполагавшихся.

С другой стороны, рыбаки – это не госзаказчик, они бьются за каждую копейку, на что собственно имеют полное право. И это не облегчает процесс взаимодействия с ними для заводов, прежде целиком ориентированных на Минобороны. В военных заказах, напомним, пересмотр стартовой цены контракта обычно встречает понимание. С гражданским клиентом ситуация иная.

Если говорить о только начавшемся строительстве краболовов, там уже проглядывает свой комплекс проблем. В первую очередь, он связан с размещением заказов на ряде дальневосточных предприятий, давно не строивших суда либо делавших это в штучном режиме. Скепсиса среди рыбаков в ходе обсуждения программы по краболовам было немало, так что теперь заводам предстоит приложить максимум сил, чтобы доказать безосновательность всех претензий.

Когда окидываешь взглядом всю эту картину, возникает вопрос – а насколько вообще нужна была такая программа со всеми ее подводными камнями, жесткой притиркой, финансовыми претензиями, срываемыми сроками и бешеной тратой нервных клеток гендиректоров, инженеров, экономистов, юристов всех заинтересованных сторон?

Для того, чтобы дать четкий ответ, придется сначала набросать исторический фон – так будут лучше понятны контуры той ситуации на рыболовном фронте, что сложилась к сегодняшнему дню.

МОГУЧИЙ СОВЕТСКИЙ ФЛОТ

Если отмотать ленту времени на сто лет назад, то мы попадем как раз в первые годы советской власти. Страна только-только начинает восстанавливаться после мирового побоища, двух революций, гражданской войны и интервенции. Кстати, на это наложилась еще и пандемия «испанки», имевшая куда более грозные последствия, чем нынешний разгул «короны». Но это так, небольшой штришок.

Что касается состояния отечественного промысла в те годы, то сведения об этом остались разрозненные. Известно, что в 1921 году флот молодого советского государства насчитывал 5253 единицы. При этом самоходным было всего 391 судно, остальное же количество составляли парусно-гребные суда (по данным, приведенным в книге Анатолия Мандрика «История рыбной промышленности россий-

Передовые решения для защиты от коррозии!

ООО «ПК «КУРС» – разработчик и производитель антикоррозионных материалов «Вектор» и «Магистраль» (свидетельство о признании Российского речного регистра №091389) для защиты подводной, надводной части корпусов, надстроек, палуб и т.п.

Предлагаемые составы полностью адаптированы к условиям эксплуатации речных судов:

- постоянному или периодическому контакту с водой;
- повышенному абразивному износу подводной части корпуса;
- периоду зимней стоянки с неоднократным переходом температур через ноль.

Основными преимуществами наших материалов являются:

- значительная толерантность к состоянию защищаемой поверхности (третья степень очистки по ГОСТУ 9.402-2004 или St2 по ISO 8501-1), что обеспечивает возможность ее подготовки силами экипажа теплохода с применением ручного механизированного инструмента;
- по сравнению с импортными составами стоимость защиты квадратного метра поверхности значительно ниже при равных заявленных сроках службы;
- простота нанесения, допускающая ручное окрашивание;
- пониженное даже по сравнению с европейскими нормами содержание растворителя (для мастик «Вектор») или его полное отсутствие (для композиции «Магистраль»), обеспечивающее достаточную комфортность и безопасность при проведении окрасочных работ.

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ

- Подводные части корпуса судна
- Надстройки
- Палубы (восстановление палубных покрытий и грунтование металлических палуб перед нанесением финишного покрытия)
- Фекальные емкости

Материалы ООО «ПК «Курс» успешно прошли испытания в следующих организациях:

- ОАО «ЦКБ «Монолит»
- ОАО «ПО «Севмаш»
- ОАО «Концерн «МПО – Гидроприбор»
- ИТЦ, филиал ОАО «Трест Гидромонтаж»

Покрытия **«Вектор»** и **«Магистраль»** успешно применяются на объектах Московского речного пароходства и частных судовладельцев с 2002 года.

Предлагаемые к применению покрытия обеспечивают эффективную антикоррозионную защиту металлоконструкций судна в период между слипованиями (5 лет) и позволяют избежать дорогостоящих работ по их замене. По результатам эксплуатации получены положительные отзывы.

ВЕКТОР АНТИКОР КУРС
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС

107023, г. Москва,
ул. Буженинова, д. 16,
оф. 501

+7 (800) 333-06-42
+7 (495) 988-06-08
+7 (492) 354-11-72
info@vektorantikor.ru
www.vektorantikor.ru
www.kurs-ship.ru

реклама

Добывающие суда рыбной промышленности СССР

Характеристики	1961	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Всего	11 367	11 537	13 841	13 327	12 093	11 532	11 213
Плавконсервзаводы	0	0	4	3	3	3	0
Большие консервнорыболовные траулеры	0	0	0	0	0	0	9
Плавбазы	2	0	0	0	0	0	0
Тунцеловные базы	0	0	0	2	2	2	2
Китобойные суда	75	96	91	88	88	88	88
Большие морозильные рыболовные траулеры	57	158	188	219	260	298	320
Большие рыболовные траулеры	0	2	1	1	0	0	0
Рыболовные траулеры типа «Тропик»	0	60	77	76	76	75	70
Рыболовные траулеры типа «Рыбак»	0	0	0	0	0	0	2
Рыболовные траулеры типа «Атлантик»	0	0	0	20	44	63	83
Рыболовные траулеры дизельные	24	13	12	12	14	15	16
Рыболовные траулеры на жидком топливе	61	107	105	108	107	112	111
Рыболовные траулеры на твердом топливе	192	106	97	85	69	56	50
Средние рыболовные траулеры рефрижераторные типа «Океан», мощностью 540 л.с.	142	131	131	131	134	138	138
Средние рыболовные траулеры рефрижераторные типа «Бологое», мощностью 400 л.с.	136	184	188	187	186	185	180
Малые рыболовные траулеры рефрижераторные	0	2	9	15	25	30	38
Средние рыболовные траулеры рефрижераторные	0	48	81	115	140	162	186
Средние рыболовные траулеры без рефрнжерации трюмов мощностью 300-400 л.с.	829	798	784	762	726	673	605
Малые рыболовные траулеры мощностью 225 л.с.	327	230	215	196	166	171	122

Таблица из работы «Советский рыболовный флот и внешняя политика СССР в 1960–1970-е гг.»), Янышев и Нестерова

ского Дальнего Востока (1927 – 1940 гг.)»). Общий объем вылова достигал почти 270 тыс. тонн.

Надо учитывать, что эти показатели не включают в себя тихоокеанский рыболовный флот, который на тот момент юридически принадлежал другому государству – Дальневосточной республике. В состав СССР республика вошла только в 1922-м.

Полвека спустя, в 1971 году картина уже радикально иная. Если брать только крупнотоннажные траулеры, то их было 320 штук. Средних рыболовных траулеров – 1109 корпусов, причем около половины из них обладали рефрижераторными трюмами. Добавим сюда 88 китобойных судов (все данные приводятся в работе Янышева и Нестеровой «Советский рыболовный флот и внешняя политика СССР в 1960 – 1970-е гг.»). Плюс приличное количество малых рыболовных траулеров.

Годовой объем вылова перевалил за 8 млн тонн. Наиболее активно промысел велся в Атлантическом океане. Данных именно на 1971 год нам найти не удалось, но по 1970-му картина следующая: на Атлантику приходится 3,8 млн тонн (из них 1,5 млн выловлено в Северо-Восточной Атлантике), на Тихий океан – 2,4 млн тонн, на Арктику и Антарктику – 439 тыс. тонн, наименее освоенным был Индийский океан – всего 47 тыс. тонн, плюс к этому еще порядка миллиона тонн рыбы поставили внутренние водоемы СССР.

Освоению Мирового океана предшествовали научно-исследовательские и поисковые экспедиции, проведенные Министерством рыбной промышленности и другими заинтересованными советскими ведомствами, основная часть которых пришлась на период с 1967 по 1971 гг. В результате отечественные рыбаки не блуждали бесцельно по океанским водам, а четко шли в места наиболее экономически эффективного лова.

С целым рядом стран успешно велись переговоры о сотрудничестве, инвестициях в строительство перерабатывающих заводов, о создании совместных компаний, о расширении услуг, оказываемых в разных портах советским судам. К концу 1971 года агентские и шипчандлерские контракты были подписаны с компаниями в 26 государствах.

Именно в этот период отечественный рыболовный флот растет стремительными темпами. Заказы на строительство новых судов массово размещаются не только в странах СЭВ, но и на капиталистических верфях (забегая вперед, скажем, что к 1990 году траулеры нам строили два десятка зарубежных заводов, расположенных в Дании, Польше, ФРГ, ГДР, Швеции, Голландии, Англии, Японии, Франции, Финляндии).

МЕТМАШ®
БОРСКИЙ ЗАВОД МЕТАЛЛУРГИИ И МАШИНОСТРОЕНИЯ

Отдел продаж:
(83159) 2-55-02,
2-55-07, 2-55-04,
2-55-03
sales@metmash.com
www.metmash.com

Профессионально от литья до готовой детали

ИЗГОТОВИМ:

- Якоря массой до 15 000 кг (Холла), Матросова, ПДС, ПДС-балансированные
- Гребные винты
- Гребные и промежуточные валы, баллеры
- Муфты зубчатые
- Клюзы, роульсы, полумуфты
- Автоматические сцепные устройства
- Гидроцилиндры
- СЗД к земснарядам, портальным, плавучим кранам, брашпилю БЗР
- Продукцию по чертежам заказчиков

реклама

Количество выловленной рыбы на душу населения достигает немыслимых показателей. Стоила она дешево, продавалась везде и деликатесом уже практически перестала считаться – по мясным изделиям страна тосковала, но мечтать о рыбе тогда никому в голову не приходило. К конкретным цифрам мы вернемся чуть позже, когда пойдет речь о потреблении и доступности рыбной продукции.

НИСХОДЯЩАЯ КРИВАЯ

А пока перескочим вперед еще на тридцать лет и посмотрим, что происходило в последние годы существования Советского Союза и в первые десятилетия после его распада.

Данные по 1989 году показывают нам, что общее число советских промысловых судов составляло 3318 единиц, включая 517 баз и транспортов. Для сравнения – в распоряжении американских коллег в этот период было 3207 судов. Уже с 1990 года начинается вывод отечественного рыболовного флота Западного бассейна из Южной Атлантики в Северную. По сведениям, приведенным в исследовании Евгения Васильева «От разрушения рыбной отрасли к ее возрождению», квот в новых местах лова хватало всего на 15% от производственных мощностей выводимых судов.

Итогом стало массовое сокращение западного дивизиона российского промыслового флота. В 1990-е годы его количество снизилось с 415 до 194 единиц. В том числе из 90 больших траулеров осталось 42, а из 100 средних – 47. Но в целом, все девяностые годы общее количество рыболовецких судов в России ненамного отличалось от советского уровня – чуть больше трех тысяч. Эти масштабы стали серьезно таять уже в нулевые годы по мере списания стареющих корпусов. К 2007 году число добывающих судов упало до 2448 единиц. При этом четыре пятых от их количества, по данным Васильева, вышло за пределы нормативного срока эксплуатации.

В десятые годы ситуация усугубилась. Приведем статистику, собранную в диссертации 2011 года Марии Дьячковой «Пути повышения конкурентоспособности рыбопромышленного комплекса».

«Основную массу (около 90 %) промыслового флота отрасли составляют суда, построенные по проектам 60-80-х годов. По своим технико-эксплуатационным характеристикам они не могут полностью отвечать требованиям сегодняшнего дня. Возрастную структуру флота характеризуют следующие цифры. Суда возрастом до 5 лет составляют только 4,6 %, 6-10 лет – 16,9 %, 11-15 лет – 20,4 %, 16-20 лет – 20,2 % и более 20 лет – 37,9 %. Наиболее устаревший флот – обрабатывающий, 70,3 % его судов необходимо заменить, в том числе 51,5 % плавбаз, 85,4 % производственных рефрижераторов. В составе вспомогательного флота более 60 % судов превысили нормативный срок службы. Наиболее «молодым» можно считать транспортный флот, но и здесь 45,7 % судов должны быть списаны».

На Международном рыбопромышленном форуме / Фото: «Корабел.ру»

А теперь представьте масштабы назревшей потребности в обновлении флота – замене, по большому счету, подлежат уже не десятки, а сотни единиц.

Но может быть, нашим рыбакам теперь и не требуется таких огромных армад? Все-таки и населения у нас стало меньше, и мясом, пусть и по большей части птичьим, полки магазинов забиты. Что ж, давайте рассмотрим и этот аспект – насколько нам вообще нужны рекорды в объемах вылова?

В ГРАНИЦАХ МЕДИЦИНСКОЙ НОРМЫ

Помните, в детстве нам часто говорили – ешь рыбу, в ней фосфор? На самом деле одним фосфором набор крайне полезных элементов и минералов в рыбном мясе не исчерпывается. Там есть цинк, кальций и железо, селен и йод, а еще витамины A, D и B. Плюс жизненно необходимые человеку аминокислоты, включая лизин и метионин.

«Многие виды рыб, особенно жирные, содержат длинноцепочечные жирные кислоты омега-3, которые способствуют физическому и умственному развитию, особенно в течение первых 1000 дней жизни ребенка», – подчеркивается в докладе ООН о рыболовной отрасли за 2016 год.

Так что, решая задачу по снабжению своего населения доступным источником белков, СССР заодно укреплял здоровье граждан. На пике расцвета рыбного промысла в год добывалось порядка 11 млн тонн рыбы. И это было первое место в мире.

В 1980-е годы потребление рыбной продукции по стране составляло 18,2 кг на душу населения. А по РСФСР была зафиксирована отметка в 21,3 кг.

Медленное снижение объемов вылова наметилось в 1987 году, совпав с общим экономическим кризисом, в который погружалась страна. К 1990 году эта планка опустилась ниже 10 млн тонн, а уже со следующего года пошло обвальное падение – 6,9 млн. В 2003 году российские рыбаки добыли 3,3 млн тонн рыбы – откат произошел до уровня конца 1950-х годов.

Среднедушевое потребление упало до запредельно низкой отметки в 11 кг на человека. Напомним, что минимальная физиологическая норма потребления мяса рыбы, по данным Академии медицинских наук РФ, составляет 15,6 кг в год на человека. А рекомендуемый показатель достигает 22 кг в год на человека.

Перелом произошел на рубеже нулевых и десятых годов. Чтобы долго не расписывать все цифры, приведем график:

Потребление рыбы и рыбной продукции (в живом весе) на душу населения

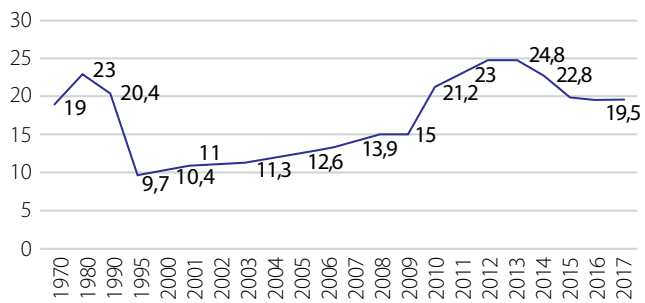


График из работы «Особенности развития рыбопромышленной отрасли России», Л. Ужахова, Д. Вакорин

Из него видно, что Россия не только повторила рекордный советский показатель, но и с лихвой перекрыла его. Новый этап падения наблюдается с 2014 года, и он связан со снижением покупательской способности россиян. Скачки курса доллара разогнали инфляцию, кошельки наших соотечественников отощали, и рыба стала залеживаться на прилавках.

Но даже в ситуации текущего экономического и политического кризиса уровень потребления держится на вполне достойной отметке. Рыбный рацион уже вполне прочно прописался в меню многих наших граждан, и кардинально его урезать даже в нынешней ситуации готовы далеко не все. Проще говоря, люди жалуются на дороговизну, но все равно не отказывают себе в удовольствии прикупить форели, допустим, раз в месяц. В среднем, конечно.

«ОНИ СОШЛИСЬ, ВОЛНА И КАМЕНЬ…»

Давайте резюмируем. На сегодня мы имеем сформировавшийся и довольно устойчивый внутренний рынок потребления рыбной продукции, находящийся как раз в границах медицинской нормы. Наш рыболовный флот полностью его обеспечивает, давая при этом возможность зарабатывать целой отрасли.

Но при этом уровень износа промысловых судов не то, что подошел к критической отметке, но массово превысил ее. Законы бизнеса диктуют рыбопромышленникам необходимость замены, так что тем или иным способом этот процесс в любом случае будет происходить.

Да, купить или построить новое судно – влетает в копеечку. И когда есть возможность потянуть с заменой, рыбаки обычно не спешат. Вот только чем дальше, тем меньше будет такой возможности. Либо ты вкладываешься сейчас в обновление своего флота, либо в не очень отдаленной перспективе просто уходишь с рынка.

Первые приметы нового времени появились еще до всяких инвестквот. Российские рыбаки начали обшаривать иностранные верфи на предмет приемлемых расценок на новые траулеры. И первые заказы уже потекли за рубеж тоненьким ручейком – в Хорватию, например, где охотно построили для мурманских рыбаков сразу три траулера: «Альферас», «Альмак» и «Мирах». Или в Турцию, где знаменитая верфь Tersan заключила с Ненецким рыбколхозсоюзом контракт, результатом которого стал траулер «Печора».

И даже сейчас, когда российские верфи просто бьются за заказы на траулеры и краболовы, часть промысловых судов все равно строится за кордоном – в той же Турции. Потому что там проще, быстрее и дешевле, говорят рыбаки.

И в этих условиях инвестквоты превращаются в единственный механизм, который перенаправляет финансовые потоки, льющиеся из рыбацких резервов, с зарубежных заводов на отечественные. Верфи обретают долгожданную загрузку, рыбаки получают скидку на новый флот. И с какими бы проблемами ни сталкивались сейчас или в ближайшем будущем все участвующие стороны, фразы о том, что инвестквоты – это благо, звучать не перестанут.

Вот когда средний возраст добывающих судов отодвинется на приемлемое расстояние от опасной границы, ситуация начнет меняться, и желание находить точки соприкосновения с корабелами у рыбаков станет пропорционально уменьшаться. К этому времени, по идее, российским заводам придется либо научиться находить иностранных заказчиков из рыбной отрасли, либо еще сильнее расширить номенклатуру гражданской продукции. Но в любом случае приобретенный опыт будет им крайне полезен ⚓

Время первых. Впечатления рыбаков от российского новостроя

Беседовала **Наталья Сычева,**
специально для «Корабел.ру»

Ну что ж, два новых траулера из трех заказанных уже официально включены в состав флотилии «Рыболовецкого колхоза имени Ленина». «Ленинец» уже даже начал промысел, «Командор» скоро последует его примеру, осталось только произвести настройку тралового комплекса. Что касается «Ударника», финального судна в этой небольшой серии, то он пока находится в Калининграде, но уже в этом году отправится на Камчатку. Как только он будет торжественно сдан заказчику, завод «Янтарь» можно будет окончательно поздравить с успешным выполнением контракта, заключенного в рамках программы инвестквот.

Мы очень ждем этого знакового момента – ведь «Янтарь» с дальневосточными рыбаками оказались первопроходцами в этой масштабной госпрограмме. Сегодня в нашем журнале публикуем эксклюзивное интервью с главой «Рыболовецкого колхоза им. Ленина» Сергеем Тарусовым.

– Сергей Борисович, оправдал ли новострой ожидания и вложения рыбаков?

– «Ленинец» работает у нас уже с февраля, поймал больше 3000 тонн. В целом мы довольны работой судна, качеством постройки. Можно сказать, оно даже более чем оправдало наши ожидания. Очень удачно сегодня работает на трале, в ближайшее время подготовим его под промысел на снюрреводе. А уже во второй половине августа планируем отправить судно на лов сельди, иваси, причем работать «Ленинец» будет кошельковым неводом. Где-то в сентябре, я думаю, сможем оценить и эти результаты.

Наш третий пароход – «Ударник» – пока еще в Калининграде. Он полностью готов, ждем пусконаладочных работ. Эти работы должны осуществлять иностранные специалисты, то есть мы должны принять судно непосредственно у них, но, как известно, в связи с пандемией иностранные граждане были вынуждены покинуть страну.

А так – пароход с апреля готов. Я надеюсь, что в июне специалисты все-таки смогут подъехать *(интервью было взято в начале июня. – **Прим. ред.**)*, а дальнейшая программа нам уже ясна: по ходовым испытаниям, по приемке оборудования, механизмов, узлов. Поэтому все-таки надеюсь, что в конце июня мы пароход примем, поднимем государственный флаг и будем делать переход домой Северным морским путем. То есть где-то в первое декаде – середине августа пароход прибудет в Петропавловск-Камчатский и в сентябре уже приступит к ведению промысла.

Траулер «Ленинец» / Фото: ПСЗ «Янтарь»

Как раз к этому времени мы подготовим и береговую фабрику, которую запускаем также по проекту инвестиционных квот. Пока по ней мы испытываем аналогичные сложности с пусконаладочными работами. Так как оборудование у нас полностью исландское, запуск должны производить иностранные специалисты.

– Стоит пояснить, что для зарубежных специалистов – наладчиков оборудования правительство

Передача заказчику траулера «Ленинец» / Фото: «Корабел.ру»

Передача заказчику траулера «Ленинец» / Фото: «Корабел.ру»

РФ предусмотрело особый режим, открыв для них границу (изменения внесены распоряжением Правительства РФ от 29.04.2020 № 1170-р). Список таких лиц должен направить в ФСБ федеральный орган исполнительной власти, в сфере ведения которого находится организация – заказчик оборудования иностранного производства.

– Да. Мы уже подали данные и в Росрыболовство, и в Минвостокразвития, чтобы организовать приезд иностранных специалистов.

– Ваш второй новострой, «Командор», на промысел еще не выходил?

– Также ждем приезда специалистов, которые запустят траловый комплекс.

Это норвежский траловый комплекс, полностью аналогичен тому, который стоит на «Ленинце». Но по контракту пароход после постройки прибывает в порт приписки, и уже после этого приезжают

специалисты и настраивают траловый комплекс (системы автоматики) непосредственно в районе промысла. Так что «Командор» пока также в ожидании.

– Расскажите о работе с «Янтарем» – к судостроителям по срокам вопросов не возникало, укладывались в график?

– Вопрос был больше в проектанте, потому что строительство и проектирование судна шли практически параллельно. Это была ошибка, которую мы допустили в самом начале, потому что не имели достаточного опыта в строительстве. И зачастую проектант нас подводил: документы поступали на завод с опозданием. А объем документации довольно-таки большой. Так что все эти задержки в основном происходили по причине проектанта. *(Проектантом выступала норвежская компания Skipskompetanse – **Прим. корр.**)*. Судостроители свою работу выполняли, старались. Были какие-то проблемы, но серьезных задержек они не вызывали.

Траулер «Ленинец» в Петропавловске-Камчатском / Фото @feto_atofuga

Траулер «Командор» в порту Петропавловск-Камчатский

Потом, уже на этапе окончания строительства мы столкнулись с тем, что ряд иностранных специалистов ввиду санкций отказался приезжать. Поэтому пришлось на ходу производить их замену – приезжали уже другие компании.

Так что и с санкциями мы тоже столкнулись.

– Действительно, как-то так сложилось, что за время строительства произошло слишком много непредвиденного…

– Да на самом деле из любой ситуации есть выход, только для этого нужно время.

А так, сам завод «Янтарь» нам помог из этой санкционной ситуации выйти: нашли замену норвежской компании, которая отказалась приезжать, – приехали другие.

– А как показало себя судно на ходовых, промысловых испытаниях?

– Все показатели, указанные в техзадании, были выполнены. То есть по скорости, ходовым качествам замечаний не было.

– То есть не возникало таких ситуаций, как с новыми БАТМами (проекта 1288 типа «Пулковский меридиан»), которые в конце 1980-х гг. начали прибывать на Камчатку? Тогда рыбакам приходилось направлять свои замечания конструкторам для совершенствования модели, а что-то прямо на промысле доделывать, адаптировать.

– Вы знаете, у нас таких моментов, на которые можно было бы сослаться, практически нет. Пароход полностью готов к работе и буквально с первых дней начал показывать хорошие результаты. Первый же улов у «Ленинца» был больше 200 тонн.

Поэтому, как я говорил, пароход более чем оправдал наши ожидания. Мы довольны и качеством работы, и самим судном. И экипаж доволен: хорошие условия для труда и отдыха.

– Можно сказать, что эксплуатация на промысле полностью оправдала затраты на строительство?

BELUGA

HEAVY LIFT & TOWAGE

Водим, словно за руку, суда и корабли.

- Буксировка судов и перевозка негабаритных грузов (в том числе на понтонах)
- Ходим по рекам России и морям всего Мирового океана
- Собственный буксирный флот и обширный парк понтонов

ООО «БЕЛУГА ХЭВИ ЛИФТ ЭНД ТОУДЖ»

192012, Санкт-Петербург, пр. Обуховской обороны,
дом 112, корп. 2 литер 3, офис 813
тел. (812) 607-68-70, e-mail: BHLT@beluga-projects.com

реклама

– Да, оценку я объективно могу поставить «4+», это однозначно. Какие-то есть нюансы, но они никоим образом не сказываются на работе судна и уловах.

– Эти новые суда заменяют устаревшие во флоте вашей компании?

– Да, одно судно заменяет два старых, по всем показателям – и по производительности, и по эффективности. Мы сразу списали два судна, как только пришел «Ленинец».

– Тем более, вы полностью участвовали в процессе проектирования и строительства судна – то есть можно сказать, что вы изначально создавали для себя рабочий инструмент.

– И построили, я считаю, очень успешно. Есть чем гордиться и чему радоваться.

Самое главное, что результат есть, и он положительный и для предприятия, и для экипажа, для людей. Пароход высокоэффективный, комфортный. Можно сказать, что это судно по-настоящему нового поколения.

– Каковы объемы инвестиций в строительство судов?

– В строительство трех судов мы вложили 4,5 млрд рублей. Хотя цена уже изменилась, стала выше. Но суда хорошие, конечно, этих денег они стоят.

– Как я понимаю, вы совершено не жалеете затраченных сил и финансов?

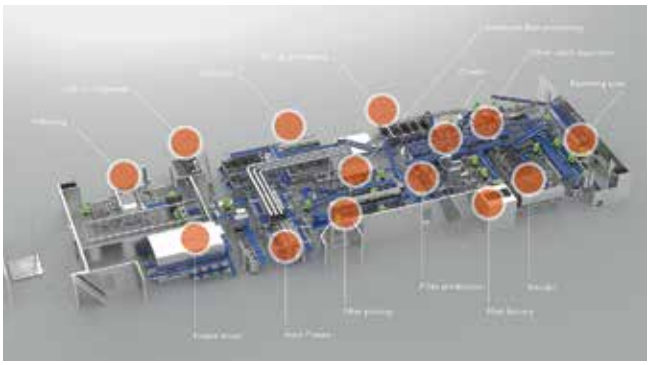
– На каких-то этапах у меня, конечно, возникали сомнения: действительно были непростые ситуации, разные рабочие моменты. Сейчас это уже вспоминается, конечно, иначе – обычно все плохое забывается. Я благодарен и заводу, и директору – Ефимову Эдуарду Александровичу *(в конце июня 2020 года врио генерального директора завода "Янтарь" стал Илья Самарин. – **Прим. ред.**)*. Во многих отношениях именно благодаря его настойчивости и опыту эти проекты были завершены и что самое главное – завершены успешно. Немало было злопыхателей, которые говорили, что в России строить нельзя. Но опыт, сама жизнь показали – они были неправы. В России умеют строить хорошие суда ⚓

Траулер-сейнер «Ленинец» / Фото: ПСЗ «Янтарь»

Bjordal RUS поможет сделать российский промысловый флот лучшим в мире

Андрей Маслов,
руководитель проекта Bjordal RUS

В последние годы в мировом рыбном промысле все меньше ценятся огромные рыболовные армады, бороздящие океанские воды. Сейчас рыбаки предпочитают крупнотоннажные супертраулеры с повышенной автономностью хода, оснащенные современным оборудованием чуть ли не в стиле космических кораблей. И чем более автоматизированы на нем процессы, тем лучше. Несколько таких великанов, выходя в море, могут полностью закрыть весь объем предоставленных добывающей компании квот.



И речь ведь идет не только о вылове. На борту новейших траулеров обычно размещаются передовые фабрики по переработке рыбного сырья, зачастую столь глубокого уровня, что на берег в итоге отправляется не просто безголовая тушка, а уже практически готовый продукт, в крайнем случае, полуфабрикат.

Например, современный супертраулер с длиной 118 метров благодаря инновационной судовой фабрике выпускает до 20 наименований продукции с высокой добавленной стоимостью. Филе различных видов рыб, рыбную муку, рыбный фарш, рыбные палочки, компоненты для медицинской и фармацевтической продукции.

Исландские рыбопромышленники в 2001 году зарабатывали 1,5$ на одном килограмме добытой рыбы, используя до 40% полезной части туловища, а в 2019 году их заработок составил уже 12$ на 1 кг рыбы с использованием 95% туловища.

Крупнейшие российские судовладельцы идут по тому же пути, заказывая новые суда. Причем в ближайшее время процент таких современных траулеров в отечественном рыболовном флоте заметно вырастет. По разным оценкам замены уже сейчас требуют от 80 до 95% рыболовных судов, и процесс их замены стихийно стартовал еще в нулевые годы. На качественно иной уровень ситуацию вывела госпрограмма инвестквот, инициатором которой стали Минпромторг и Росрыболовство. Она без преувеличения может быть названа самой амбициозной и масштабной в глобальной индустрии по добыче морепродукции.

Меры поддержки рыбаков оказались столь существенными, что на отечественные верфи хлынул целый поток заказов. По последним данным, в рамках инвестквот законтрактовано строительство 67 судов, и эта цифра неизбежно будет расти.

Планируется, что к 2030 году промысловый флот России будет самым современным и эффективным в мире! В данной программе обкатываются наиболее передовые технологии по проектированию и производству сверхсовременных рыболовецких судов. Да, 99% это норвежские, исландские, голландские и датские проекты. Тем не менее, все процессы по адаптации РКД проходят через российские КБ, позволяя им нарабатывать собственные компетенции.

Кронштадтский морской завод и компания PE Bjordal AS, предвидя, что ситуация будет развиваться в таком направлении, в 2017 году запустили совместный российско-норвежский проект под рабочим названием Bjordal RUS.

Сегодня это единственный в России проект по разработке, производству и монтажу инновационных фабрик для переработки морепродуктов. Его цель – удовлетворить растущий спрос со стороны российских заказчиков и получить передовые компетенции на производственной площадке Кронштадтского морского завода.

К маю 2020 года технологическое оснащение производственных мощностей цеха для металлообработки достигло порядка 70% от запланированного. Уже сейчас в рамках совместного производства проектируем и производим судовые фабрики для переработки морепродуктов, а также отдельные элементы, включая конвейеры, транспортеры, принимающие емкости, разделочные столы и другие изделия из нержавеющей стали. Заказчиками выступают крупнейшие добывающие компании по рыбе, крабу и креветке: «СЗРК», ГК «Антей», «РРПК», «Норебо», «НБАМР», «Рыболовецкий колхоз им. Ленина», ГК «Доброфлот» и др. Кстати, в минувшем мае мы поставили оборудование для краболова, строящегося по заказу ГК «Антей».

В перспективе по запросу Росрыболовства планируем принять участие в программе развития добычи и глубокой переработки криля в Антарктике. Наш норвежский партнер – компания PE Bjordal AS – один из немногих в мире обладает компетенцией поставки «под ключ» судовой фабрики глубокой переработки криля, получая изделия с высокой добавленной стоимостью как для пищевой, так и для фармацевтической и косметической промышленности ⚓

г. Кронштадт, ул. Петровская, д. 2
Телефон: **+7 (812) 435-21-01**
Факс: **+7 (812) 435-20-00**
URL: **www.kmolz.ru**

Дальний Восток ждет супертраулеры и новейшие краболовы

Ренарт Фасхутдинов

Тема строительства рыболовных судов в рамках масштабной программы инвестквот уже несколько лет остается предельно актуальной как для рыбопромысловой, так и для судостроительной отрасли.

Наш журнал, как прекрасно знают постоянные читатели, чем дальше, тем больше углубляется в эту тематику, рассказывая о тех проектах новых траулеров и краболовов, которые строятся на отечественных верфях для нужд российских рыбаков. Целый ряд таких материалов вы встретите и в номере, что держите в руках прямо сейчас.

Вкратце напомним смысл самой идеи инвестквот – у наших рыбаков, работающих в водах Северного Ледовитого и Тихого океанов, давно назрела потребность в обновлении флота. Причем им необходимы не просто аналоги советских БМРТ, а современные мощные траулеры с самой передовой «начинкой».

Новая система распределения квот через инвестиционные контракты дала им возможность разместить заказы не за границей, а на отечественных верфях, обеспечив загрузкой и прибылью наших корабелов. В результате на сегодняшний день количество законтрактованных траулеров по стране исчисляется уже десятками. А им вдогонку идут заказы на целые серии краболовов.

В целом, по итогам программы ожидается обновление около 65% мощности рыбопромыслового флота в Северном бассейне и 25 – 30% – на Дальнем Востоке. Такое обновление для российского рыболовного флота – острая необходимость: средний возраст промысловых судов превышает сегодня четверть века.

Это была преамбула. А теперь давайте перейдем к конкретике и посмотрим, как именно работает программа, на примере одного из самых активных ее участников – «Русской Рыбопромышленной Компании».

ДЕСЯТОК СУПЕРТРАУЛЕРОВ

«РРПК» вовлеклась в процесс по максимуму, заказав петербургскому предприятию «Адмиралтейские верфи» большую серию рыболовных траулеров проекта СТ-192. Корректнее даже назвать их супертраулерами, потому что это огромные суда почти 110 метров в длину, оснащенные передовой рыбофабрикой для безотходной переработки рыбной продукции прямо на борту. В строительство десяти судов РРПК инвестирует более 65 миллиардов рублей.

Проект СТ-192 обладает следующими характеристиками:

ДЛИНА НАИБОЛЬШАЯ, м	**108,2**
ДЛИНА МЕЖДУ ПЕРПЕНДИКУЛЯРАМИ, м	**99,8**
ШИРИНА, м	**21**
ВЫСОТА БОРТА ДО ГЛАВНОЙ ПАЛУБЫ, м	**8,1**
ДЕДВЕЙТ, т	**5333**
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (В ГРУЗУ), т	**11 873**
ОСАДКА, м	**8,35**
ГЛАВНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ (1),	**8120 кВт/ 750 об./мин.**
ЭКИПАЖ, ВКЛЮЧАЯ ПЕРСОНАЛ РЫБОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕГО КОМПЛЕКСА, чел.	**139**
СКОРОСТЬ, узлов	**15**
ЛЕДОВЫЙ КЛАСС	**ICE 1A Super**

Основное назначение судна: добыча пелагических и придонно-пелагических пород рыбы, а также производство замороженной в море продукции в том числе сурими, с полным циклом обработки улова непосредственно на борту судна.

Закладка первого супертраулера, получившего название «Владимир Вдовиченко», состоялась в январе 2019 года.

На церемонии много говорилось о его уникальных особенностях. В частности, журналистам

сообщили подробности о траловых лебедках с системой рекуперации энергии, которыми оснастят судно. Это помогает снизить расход топлива. Экономить топливо позволит и энергетическая установка, работающая на плавающей частоте. В целом, на судах обеспечивается максимально доступный на текущий момент уровень энергоэффективности и экологичности. Это позволит добиться того, что выбросы CO_2 на тонну добытой рыбы будут снижены в два раза по сравнению с показателями судов, используемых сегодня.

На сегодняшний день «Адмиралтейские верфи» уже успели спустить на воду не только «Владимира Вдовиченко», но и следующий за ним траулер – «Механик Маслак». Всего таких судов по заказу «РРПК» отечественные корабелы построят десять единиц.

«Спуск супертраулеров для «Русской рыбопромышленной компании» – наглядное доказательство действенности стимулирующих мер, предусмотренных программой инвестквот, а также сегодняшних возможностей и успешного будущего отечественного гражданского судостроения, – отметил генеральный директор «РРПК» Виктор Литвиненко. – Очень важно, что российское судостроение получило мощный импульс к долгосрочному развитию. Впервые за долгое время российские верфи обеспечены заказами на несколько лет вперед».

Плюс еще один траулер того же проекта для российских рыбаков в прошлом году спустила на воду турецкая верфь Tersan, расположенная в городе Ялова. Он был окрещен «Владимиром Лимановым».

Одиннадцать современных супертраулеров откроют для компании новые возможности для производства продукции с высокой добавленной стоимостью, а значит более эффективно осваивать выделенные квоты.

К тому же, существенно повысится безопасность промысла, не говоря уже об уровне комфорта, которым будут обеспечены рыбаки. Их ждут достойные условия проживания в каютах, кинотеатр, спортзал и другие удобства, необходимые в долгом плавании.

И ДЕСЯТОК КРАБОЛОВОВ

Как мы уже упоминали, успешный старт госпрограммы инвестквот позволил правительству перейти и к поддержке строительства краболовных судов. Те, кто следит за новостями, в курсе, что сейчас на целом ряде верфей друг за другом происходят церемонии закладок новейших краболовов. Причем сразу большими сериями.

Одно из самых свежих событий в этом ряду – закладка первого краболова по проекту CCa 5712LS на Онежском судоремонтно-судостроительном заводе. Значимость события, которому не помешала пандемия, подчеркивалась выбором его даты – торжественное мероприятие было проведено 8 июня, в день столетия республики Карелия.

Заказчиком выступила дальневосточная ГК «Русский краб», связанная с «Русской рыбопромышленной компанией». Онежане построят для рыбаков семь судов по этому проекту. Еще на три краболова заказ достался «Окской судоверфи».

Разработчиком проекта выступает российское конструкторское бюро голландской компании Damen.

Основные характеристики судна:

ДЛИНА НАИБОЛЬШАЯ, м	**57,7**
ДЛИНА МЕЖДУ ПЕРПЕНДИКУЛЯРАМИ, м	**55,5**
ШИРИНА НАИБОЛЬШАЯ, м	**12,6**
КОЛИЧЕСТВО ГЛАВНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ	**1**
МОЩНОСТЬ ГЛАВНОГО ДВИГАТЕЛЯ, кВт	**1620**
ВМЕСТИМОСТЬ ВАЛОВАЯ (ОКОЛО)	**1300 GT**
СКОРОСТЬ ПРИ ОСАДКЕ ПО ЛГВЛ, ПРИ МОЩНОСТИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ УСТАНОВКИ 85%, узлов	**12,3**

Суда для лова и перевозки живого краба будут иметь объем RSW-танков – 640 куб. м, вместимость по живому крабу – 120 тонн.

Суда-процессоры оснастят фабриками по выпуску сыромороженой и варено-мороженой продукции из краба производительностью до 15 тонн в сутки.

«Каждое новое построенное судно будет как минимум в два раза эффективнее и производительнее текущих, – сказал директор ГК «Русский краб» Дмитрий Трубников на церемонии закладки судов. – Сегодня мы вместе открываем программу обновления флота компании «Русский краб» ⚓

«Пелла» продолжает строить краболовы

Беседовала
Юлия Хазиева

Весной 2020 года на Ленинградском судостроительном заводе «Пелла» состоялась закладка двух судов для добычи краба проекта 03070. Новые краболовы стали очередными заказами, которые верфь строит для отечественных рыбаков в рамках государственной программы инвестиционных квот. Об особенностях проекта, ходе строительства и работе в условиях пандемии рассказывает начальник отдела маркетинга Антон Антоненко.

– Антон Николаевич, для кого строятся новые суда-краболовы?

– Строительство двух судов для добычи краба проекта 03070 ведется по заказу дальневосточной промысловой компании «Островной-Краб» из Сахалинской области. В октябре 2019 года компания стала победителем аукциона по двум лотам на добычу краба в Дальневосточном бассейне и теперь, в соответствии с законодательством, для получения квот строит два судна-краболова. В качестве завода-строителя было выбрано ОАО «Пелла».

Официальная закладка этих судов состоялась 27 мая 2020 года. На данный момент у этих краболовов нет имен, только заводские строительные номера – 404 и 405. Важно, что за пару недель до этого события верфь передала заказчику краболов «Русь» – головное судно проекта 03070, построенное для дальневосточной компании «Антей». Строительство велось также в рамках госпрограммы инвестиционных квот или, как ее еще называют, «квоты под киль». «Русь» стала первым судном, переданным заказчику в рамках данной программы, и первым краболовом, построенным на территории страны.

Головной краболов проекта 03070 «Русь»

– Что представляет собой судно проекта 03070?

– Проект 03070 был разработан конструкторским отделом нашего завода на базе судна ярусного способа лова проекта PL475. Головное судно в 2016 году было передано одной из крупнейших норвежских промысловых компаний. Ярусолов показал хорошую мореходность и высокие промысловые результаты, что было отмечено заказчиком и послужило стимулом для дальнейшего развития проекта.

Краболов проекта 03070 представляет собой среднетоннажное промысловое судно длиной 50,5 м, шириной 12,5 м, осадкой 6,7 м и валовой вместимостью чуть более 1200 тонн. Автономность по запасам топлива составляет не менее 30 суток, мощность главного двигателя – 1200 кВт, скорость хода – около 12 узлов. Экипаж насчитывает 28 человек.

Судно оснащено подруливающим устройством насосного типа Pump Jet, которое обеспечивает возможность движения судна со скоростью до трех узлов даже при выключенном главном двигателе и, по сути, является резервным движителем.

Краболов проекта 03070 предназначен для специализированного донного лова различных видов краба с помощью конусных ловушек «японского» типа. Выловленная продукция сортируется, перегружается в решетчатые корзины и транспортируется в живом виде в охлажденной морской воде. Для этого используются девять специальных термоизолированных цистерн (RSW-танков) общей вместимостью 461 куб. м, что позволяет перевозить одновременно не менее 100 тонн живого краба.

– Для добычи каких видов краба будут использоваться строящиеся суда?

– По условиям аукциона, заказчик получит доли квот на добычу краба-стригуна, опилио, камчатского краба, синего краба и равношипного краба. В качестве района промысла предполагаются Северо-Охотоморская, Западно-Камчатская, Камчатско-Курильская и Северо-Курильская зоны Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна.

– Насколько строящиеся суда-краболовы соответствуют данному району?

– В полной мере. Судно для добычи краба проекта 03070 имеет ледовый класс Ice2, что позволяет передвигаться в разреженном льду неарктических морей. К тому же, наш головной краболов «Русь» будет работать как раз на Дальнем Востоке.

– Как показало себя головное судно «Русь»?

– На данный момент можно говорить только о результатах ходовых испытаний. Во время их проведения все

системы отработали штатно. По словам заказчика, судно показало управляемость, остойчивость и маневренность на высоком уровне.

В настоящее время «Русь» находится в Баренцевом море, где в ближайшие дни начнутся промысловые испытания. В ходе этих испытаний можно будет оценить мореходные качества судна в условиях северных морей, пройдут проверку промысловые системы и система жизнеобеспечения краба. На «Руси», по просьбе заказчика, были использованы три холодильных машины большой мощности и эжектор для забора воды с глубины 200 метров. В результате в кработанках постоянно находится вода привычного для краба химического состава температурой 2 градуса выше нуля.

В случае выявления каких-либо замечаний в работе систем и механизмов они будут устранены и учтены на последующих судах серии, в том числе и на двух корпусах, строящихся для сахалинских рыбаков.

– Как продвигается строительство этих судов?

– По второму и третьему краболовам строительство идет с опережением графика. С момента заключения контракта в декабре 2019 года ведется активное формирование корпусов под заводскими строительными номерами 404 и 405. Примерно в то же время началась кампания по закупке судового комплектующего оборудования.

Несмотря на то, что, согласно условиям программы инвестквот, суда-краболовы должны быть переданы компании-инвестору в течение пяти лет, значительное опережение графика отвечает интересам заказчика. Для получения квот рыбакам нужно не только заплатить немалую аукционную цену (за два лота свыше 10 млрд рублей), но и предъявить регуляторам введенные в эксплуатацию суда. Поэтому чем быстрее мы сдадим эти краболовы, тем быстрее они начнут приносить прибыль и отрабатывать затраты заказчика.

– Как пандемия коронавируса повлияла на строительство новых краболовов?

– Будучи системообразующим предприятием Ленинградской области, завод «Пелла» не прекращал свою работу в самый тяжелый период – с марта по май 2020 года. При этом, естественно, на предприятии были приняты необходимые меры безопасности в соответствии с указаниями Роспотребнадзора. В частности, были введены правила по перемещению на территории завода и взаимодействию между сотрудниками, закуплены антисептики и средства индивидуальной защиты персонала.

Еще одним новым фактором, появившимся в результате пандемии, стал фактический запрет на въезд специалистов иностранных компаний, являющихся поставщиками оборудования. Согласно условиям контрактов, присутствие представителей производителей оборудования необходимо на этапах шеф-монтажных и пусконаладочных работ. Эта проблема оказала некоторое влияние на строительство промысловых судов на мощностях завода «Пелла», однако судов-краболовов она практически не коснулась.

– Планируется ли продолжение серии проекта 03070?

– Не раскрывая коммерческой тайны, могу сказать, что наличие сданного головного судна и строящихся корпусов проекта 03070 способствуют росту заинтересованности со стороны потенциальных заказчиков. Мы уверены, что наши краболовы докажут свою высокую эффективность в процессе эксплуатации.

К тому же, проект 03070 рассматривается нами как единая платформа для создания рыбопромысловых судов различных типов. Конструкторским отделом завода «Пелла» разработана целая линейка новых судов. Это и краболов-процессор проекта 03074, и сейнер-снюрревод проекта 03072, и ярусолов с бортовой выборкой проекта 03073. Уверен, что эти проекты также в скором времени найдут своих заказчиков. Разработанная проектная документация, налаженные отношения с поставщиками оборудования и опыт верфи позволят реализовать эти проекты «в металле» ⚓

Корпуса краболовов зав. №№ 404, 405

Корпуса краболовов зав. №№ 404, 405

ПЕЛЛА
СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

187330, Россия, Ленинградская область, Кировский район, г. Отрадное, ул. Центральная, 4
Телефон: **+7 812 336-40-66**
Факс: **+7 81362 401-82**
E-mail: **pellaship@gmail.com**

Составят ли российские ВРК конкуренцию AZIPOD и прочим PODам?

Олег Гненной

Почему российские судостроители отдают предпочтение импортным винторулевым колонкам и что мешает отечественным компаниям развиваться в этом сегменте судостроения? Попробуем разобраться.

Фото: АО «ОСК»

Идея совмещения рулевого управления и пропульсии в одном устройстве родилась давно, однако активное коммерческое внедрение винторулевых колонок (ВРК) началось незадолго до наступления нового тысячелетия. Интерес вызвали решения под ключ, которые собирались и испытывались на предприятиях по производству колонок. Это существенно сокращало время монтажа ВРК на верфи, а широкий спектр стандартных каталожных исполнений уменьшал стоимость проекта. Прибавьте к этому разработку документации на движительный комплекс поставщиком ВРК, а не проектантом судна, сокращение времени поставки готового решения и получите все слагаемые роста популярности винторулевых колонок.

Решение с ВРК увеличивает маневренность судна, позволяет уйти от громоздких валолиний, освобождает дополнительное пространство, дает возможность агрегатной замены колонки в случае поломки. Судостроение – крайне консервативная отрасль, но прогресс приходит и сюда. Постоянно повышаются требования к экологичности, экономичности, ремонтопригодности и универсальности судов, это и стимулирует спрос на винторулевые колонки.

Они довольно часто используются на судах ледового класса – буксирах и судах снабжения, где требуется точность позиционирования и хорошие ма-

невровые качества. Особенность применения ВРК на судах двойного назначения (DAT, DAS) обусловлена тем, что при попадании в ледовые торосы судно движется кормой вперед за счет разворота ВРК: винтами снизу размывая, а порой и фрезеруя лед, обеспечивая себе канал для прохода. Судно ледового класса с ВРК зачастую может обходится без ледокольной проводки. Этим объясняется повышенный интерес к винторулевым колонкам в такой северной стране, как Россия. Однако следует отметить, что ледоколы, особенно атомные, строятся с традиционными валолиниями.

КРИЗИС КАК СТИМУЛ

Первым в России интерес к производству мощных винторулевых колонок проявил Центр судоремонта «Звездочка». Обратить внимание на новую технологию компанию заставил мировой экономический кризис 2008 года. «Звездочка» оказалась перед выбором – ждать, когда кризис закончится, и надеяться на восстановление заказов на винты либо искать новые ниши. Выбор был сделан в пользу сложной продукции, включающей кроме механических компонентов автоматику, гидравлические и электрические системы. «Звездочка» решила начать производство винторулевых колонок и подруливающих устройств (ПУ).

Предприятие к этому периоду занимало лидирующие позиции в стране по выпуску гребных винтов ледового класса, более 90% продукции отправлялось на экспорт. По оценкам специалистов, на долю «Звездочки» в 2008 году приходилось почти 7% мирового рынка гребных винтов в стоимостном выражении.

Производителей винторулевых колонок мощностью более мегаватта в России в тот период не было. Западные компании утверждали, что на развитие нового направления «Звездочке» потребуются десятки лет и отказывали в сотрудничестве. В 2010 году после ряда неудач компании удалось подписать лицензионный договор с Flowserve Flow Solution. На первом этапе он предполагал сборку ВРК и ПУ из зарубежных компонентов, в дальнейшем основная масса деталей и узлов винторулевых колонок должна была производиться в России.

В рамках проекта с Flowserve в нашу страну было поставлено четыре винторулевых колонки мощностью по 5 МВт каждая и четыре подруливающих устройства по 1 МВт. «Центр пропульсивных систем», созданный в 2011 году на базе «ЦС «Звездочка», НПО «Винт» и опытного завода «Вега», получил опыт взаимодействия с проектантом, верфью, поставщиками смежных систем – дизелистами, производителем ИСУ ТС и др. Были отработаны вопросы адаптации иностранных технологий под российские промышленные стандарты. В 2014 г. из-за санкций сотрудничество было свернуто.

Однако продолжилась работа над созданием опытных образцов отечественных винторулевых колонок мощностью 2,5, 3,5 и 9 МВт. В процессе отработки технологий приходилось сотни раз корректировать чертежи для каждого изделия. Затягивали процесс и производственные проблемы, только из-за неисправимых дефектов и неточной геометрии неоднократно переделывалось литье стальных деталей.

Колонки разных мощностей кардинально отличались друг от друга не только массогабаритными характеристиками, но конструкцией и комплектующими. Решая задачу максимального использования российской компонентной базы, для каждого проекта выполняли по несколько опытно-конструкторских работ. К сегодняшнему дню «Центр пропульсивных систем» самостоятельно спроектировал и поставил на российские верфи 6 винторулевых колонок мощностью 2,5 МВт и 4 ВРК мощностью 4,5 МВт для строящихся судов.

Планировалось оснастить винторулевыми колонками НПО «Винт» ледоколы проекта 21180М, однако из-за отсутствия требуемых решений класса Icebreaker предпочтение было отдано продукции Steerprop. По словам Алексея Рахманова, колонки ДРК 1200 «Центра пропульсивных систем» с начала 2021 года будут устанавливаться «Красным Сормово» на сухогрузные суда проекта RSD59.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ВРК

«Центр пропульсивных систем» сосредоточился на производстве винторулевых колонок механического типа. В диапазоне мощности до 8 МВт они конкурируют с электрическими ВРК. При дальнейшем увеличении мощности габариты механических ВРК растут быстрее, поэтому винторулевые колонки с электродвигателем в гондоле становятся экономически более привлекательными.

В сегменте электрических ВРК мировое лидерство принадлежит компании ABB, конкурировать с ней пытаются Siemens, Alstom и General Electric. Последняя в начале 2017 года договорилась с «Роснефтью» о сотрудничестве в разработке, сертификации и производстве винторулевых колонок мощностью до 15 МВт. Российская компания получала серьезного технологического партнера для создания ВРК, американская – прекрасную возможность протестировать свои наработки в условиях Арктики. В конце 2019 года на территории судоверфи «Звезда» был запущен «Завод ВРК Сапфир», задача которого – производство колонок для крупнотоннажных судов и газовозов ледового класса.

Еще один проект создания электрической ВРК взялась реализовать компания «Русэлпром – Морские системы». В 2010 году ее пытались привлечь к созданию двигателя электрической колонки для «Звездочки», однако тогда готового решения не нашлось.

В 2018 году было объявлено о работах по созданию электрической винторулевой колонки ледового класса Arc 5 мощностью 6,5 МВт. Год спустя главный конструктор компании «Русэлпром – Морские системы» Александр Кащенков заявил, что по расчетам колонка «выигрывает по габаритам у ABB, а ее пропульсивные тяговые характеристики сопоставимы с европейскими».

КАКОЙ ЗУБ ТОЧИМ

Промышленная группа «КОНАР» получила известность как изготовитель механических компонентов для винторулевых колонок различных компаний. В 2019 году сертификат Российского морского регистра судоходства был выдан механической ВРК ледового класса Arc4 мощностью 2,5 МВт, спроектированной ООО «Механика-Р». Компания в настоящее время является членом промышленной группы «КОНАР».

Сообщается, что уровень локализации колонки составляет 95%, импортируются лишь подшипники и уплотнение гребного вала. ВРК отличает оригинальная конструкция на базе эксцентрико-циклоидального зубчатого зацепления и гидропривода поворота прямого действия. Винторулевые колонки «Механики-Р» установлены на третий буксир проекта 23470 Ярославского судостроительного завода «Капитан Найден». В дальнейшем ими оснастят еще два судна серии. На первом и втором буксирах устанавливались ВРК «ЦС «Звездочка».

Решения как на базе классического эвольвентного зацепления для зубчатых колес, так и эксцентриково-циклоидального предлагает петербургская компания «Судовые движительные комплексы» (СДК). По словам начальника конструкторского бюро СДК Артема Положего, второй вариант позволяет передать больший крутящий момент при меньшем диаметре колеса и получить расширенный диапазон передаточных чисел.

ГЛОБАЛЬНОЕ БУДУЩЕЕ

Сегодня российские компании могут предложить рынку довольно широкий спектр ВРК, однако, большинство из них находятся на стадии опытных образцов. Еще один минус – стоимость продукции. Отсутствие серийного производства оборачивается ростом цены на 10-15% по сравнению с ВРК зару-

Фото: wikipedia

ПК МС

СОВРЕМЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

ГОСТ ISO 9001-2015

ROSS.RU.31184.04ЖНС0

ПРОИЗВОДСТВО СУДОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ

- СУДОВАЯ АРМАТУРА СИСТЕМ ВЕНТИЛЯЦИИ И КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ
- КРЫШКИ ВЕНТИЛЯЦИОННЫЕ ВОДОГАЗОНЕПРОНИЦАЕМЫЕ
- СУДОВАЯ АРМАТУРА (ПРИВОДЫ ВАЛИКОВЫЕ УПРАВЛЕНИЯ АРМАТУРОЙ, ШПИГАТЫ, КОРОБКИ ГРЯЗЕВЫЕ, ВТУЛКИ ПАЛУБНЫЕ, ПРОТЕКТОРЫ, ФОНАРИ СМОТРОВЫЕ, СТАКАНЫ ПЕРЕБОРОЧНЫЕ, ФЛАНЦЫ, ПРИВАРЫШИ)
- САЛЬНИКИ ДЛЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ КАБЕЛЕЙ И ПРОВОДОВ

188508, РОССИЯ,
ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ,
ЛОМОНОСОВСКИЙ РАЙОН,
ЮЖНАЯ ЧАСТЬ
ПРОМЗОНЫ ГОРЕЛОВО,
КВАРТАЛ 2, ДОМ 31
+7 (812) 305-20-47
INFO@PK-MS.RU
PK-MS.RU

реклама

KORABEL.RU

бежных компаний, выпускающих в год сотни единиц продукции. Правда, в сегменте больших мощностей разница в цене нивелируется, а иногда наши мощные ВРК даже оказываются дешевле. Вопрос развития производства ВРК в России упирается и в то, кто готов сегодня нести риски по возможным срывам сроков сдачи заказов.

Помочь отечественным производителям, по их собственному мнению, может поэтапное импортозамещение. 719-е постановление Минпромторга предполагает, что при строительстве судов за государственный счет приоритет следует отдавать российским ВРК даже с учетом их более высокой цены. Со временем количество должно перерасти в качество.

Можно вспомнить, что проект создания первых винторулевых колонок с электродвигателем в гондоле в конце 80-х годов прошлого столетия начинался с инициативы Финского национального совета по судоходству. Правительство выделило средства разработчикам. Затем ВРК устанавливали на суда, построенные с помощью бюджета Финляндии.

НИКОЛАЙ ИВАКИН, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР «КОРАБЕЛ.РУ»

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Этот вопрос возник еще несколько лет назад, когда «Корабел.ру» посчитал количество грузовых судов смешанного района плавания, построенных в России за период с 2000-го по 2015 год. Выяснилось, что за это время на наших верфях создано более 300 единиц самоходных судов, в среднем по 20 в год, и я в своей редакторской колонке поинтересовался: «Почему на эти проекты устанавливаются импортные винторулевые колонки? Неужели такого количества потенциальных заказчиков мало, чтобы наши специалисты задумались о необходимости налаживания производства ВРК в России?»

Тем более что сами по себе эти устройства хотя и не просты, но вовсе не являются каким-то откровением для того же НПО «Винт», с продукцией которого впервые столкнулся еще в конце 70-х годов прошлого века на проекте 1840. Там был установлен вспомогательный движительно-рулевой комплекс на основе откидных колонок. И потом не раз встречался с такими изделиями, правда, применяемыми на кораблях ВМФ, в основном подводных.

И вот теперь, когда постановлением правительства предписано применение этих устройств, произведенных в России, при строительстве судов на отечественных верфях, выясняется, что отечественных ВРК просто нет. За бюджетные деньги в рамках госпрограмм ведутся какие-то работы, но о выходе на рынок речи пока не идет.

Рассказывают о создании неких механизмов, выполняющих функцию винторулевого комплекса. При этом ни слова не говорится о создании сервисного обслуживания, о механизме стимулирования судовладельцев, решившихся на установку на своем коммерческом судне непроверенного оборудования без истории и имени. Какому вменяемому бизнесмену придет в голову ставить оборудование, которое и в России неизвестно, как обслужить, не говоря уж, не дай бог, об аварийном ремонте где-нибудь в Индонезии или Норвегии? И это при том, что колонки иностранных производителей обслужить в кратчайшие сроки смогут везде, да и их ресурсный потенциал хорошо известен. Зачем этому вменяемому судовладельцу строить за свой счет стенд для отработки отечественных ВРК? И нести риски по своим коммерческим контрактам?

Может быть, если уж взялись за создание собственного оборудования, что, конечно же, хорошо, дело вести по-взрослому? Изготовить и установить эту технику на судах, принадлежащих государству, отработать ее, получить хороший результат, и уж тогда продвигать на коммерческий рынок. Почему на государственные суда? Да потому, что только бюджету по силам нести такие затраты. Или за государственный счет застраховать все риски, связанные с применением нового оборудования. И я осознанно пишу «оборудования», так как это касается не только ВРК ⚓

САМОЕ БЕЗОПАСНОЕ И ЭФФЕКТИВНОЕ ДОКОВАНИЕ

Заботитесь о безопасности, эффективности и экономичности обслуживания и ремонта судов?

При использовании Syncrolift® для безопасного передвижения и подъема судов, а также транспортных систем вы сможете увеличить производительность, благодаря максимально эффективному использованию рабочего пространства.

Система FastDocking™, применяемая на судостроительной верфи, обеспечивает высокую эффективность работ. С ее помощью вы сможете эффективно и быстро выполнять докование.

SYNCROLIFT®

SYNCROLIFT AS I info@syncrolift.com | www.syncrolift.com

ЦСТ «ТрансЛифтТехника» официальное представительство Syncrolift® в России

сайт: www.cst-tlt.ru e-mail: info@cst-tlt.ru

реклама

Что такое современный китайский дизель?

Беседовал **Олег Гненной**

Руководитель отдела продаж судовой техники Weichai рассказал «Корабел.ру», какие ограничения на сбыт двигателей накладывают лицензионные соглашения, как организованы продажи дизелей в России и что принесло китайцам присоединение Baudouin.

Штаб-квартира и производственная база Weichai в китайском Вэйфане / Фото: Weichai Power

Weichai Power входит в тройку ведущих китайских производителей среднеоборотных судовых двигателей, на долю которых приходится почти 2/3 национального рынка. Компания также выпускает высокооборотные дизели. Руководитель отдела продаж судовой техники Weichai Бянь Чжуан объяснил «Корабел.ру», какие ограничения на сбыт двигателей накладывают лицензионные соглашения, как организованы продажи дизелей в России и что принесло китайцам присоединение Baudouin.

Бянь Чжуан, глава отдела продаж судовой техники Weichai / Фото: Weichai Power

– Какие виды морской техники и оборудования составляют сегодня производственную программу компании?

– Weichai Power изготавливает двигатели и дизель-генераторы, включая среднеоборотную и

высокооборотную продукцию. При наличии запросов потребителей мы готовы поставлять комплекты пропульсивного оборудования и электросистем. Профессиональная команда Weichai Power включает более 30 тысяч инженеров, мы имеем многолетний опыт успешного сотрудничества с производителями реверс-редукторов и гребных винтов (ВРШ и ВФШ).

Weichai готова представить оптимальную комплексную пропульсивную систему для судна, которая будет соответствовать условиям использования, районам эксплуатации, гидрогеографическим характеристикам и другим специальным требованиям заказчика. Подчеркну, мы не только изготавливаем и продаем двигатели, мы являемся поставщиками полного решения гребной системы судна.

– Знаменитый авиаконструктор А.С. Яковлев отмечал, что выпуск в 20–30-е годы прошлого века двигателей по иностранным лицензиям помог быстрому развитию советской авиации: «Использовав на первых порах в качестве образцов заграничные двигатели, наши конструкторы вскоре создали вполне оригинальные собственные конструкции», а заводы «хорошо оснастились технически и приобрели богатый опыт». Похожим путем развивается и китайское дизелестроение?

– Соглашусь с вами. Аналогичный путь мы начали в прошлом веке, в 1980-х годах Weichai привлекла технологии Steyr и начала изготовление двигателей серии WD615. Базируясь на этом и вложив большие инвестиции, мы освоили новую продукцию – WD10 и WD12. Одновременно Weichai вела поиск других путей развития.

К концу прошлого века началось производство двигателей серии 226B с немецкой Deutz. Совместная работа с Deutz дала хороший производственный опыт и обучила команду инженеров. Сегодня Weichai разрабатывает двигатели самостоятельно, и не буду отрицать, что компания получила богатый опыт и знания, сотрудничая с зарубежными заводами. Weichai имеет более 10 исследовательских центров и 30 тысяч инженеров в шести странах мира.

По мнению специалистов Weichai, двигатель WD10 отличает чрезвычайно высокая надежность / Фото: Weichai Power

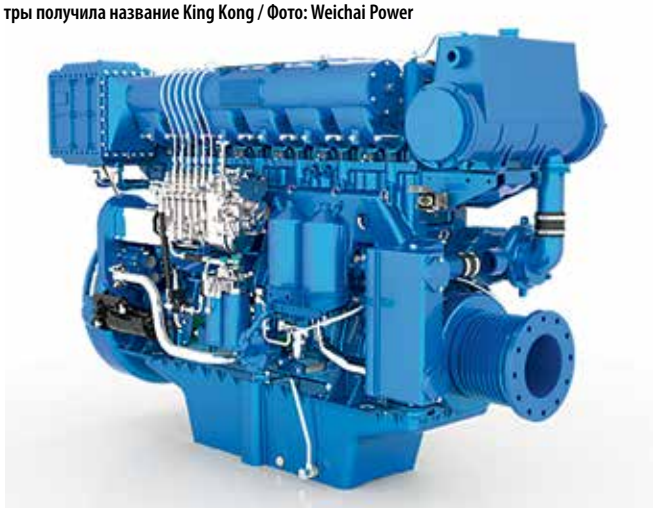
– В 2008 году ваша дочерняя структура Chandong Juli подписала первое соглашение с MAN Diesel о выпуске двух серий четырехтактных дизелей. Какие лицензионные двигатели MAN вы производите сегодня?

– Сегодня мы изготовляем по лицензии MAN четырехтактные двигатели серий 16/24, 21/31, 23/30, 27/38, 28/32, 32/40.

– Примером удачной самостоятельной разработки Weichai Power называют новое поколение среднеоборотных двигателей WHM 6160. Чем оно интересно?

– Дизельный двигатель серии WHM160 — это новое поколение двигателей, сконструированных Weichai на базе 60-летнего опыта исследований и разработок. При его создании использовались передовые китайские и зарубежные технологии. По сравнению с предыдущей линейкой улучшены такие показатели, как мощность, ресурс, расход топлива и масла, другие характеристики. Сейчас эта модель очень успешно продается.

В азиатских странах новая линейка среднеоборотных двигателей WHM160 за высокие технические параметры получила название King Kong / Фото: Weichai Power



– Что можете сказать о других собственных разработках – высокооборотных WP4, WP6, WP12, M26, среднеоборотных – 160-й и 170-й сериях?

– Weichai обладает двигателями полного спектра мощности. Высокоскоростные двигатели мощно-

стью от 18 кВт до 4000 кВт, среднеоборотные – от 160 кВт до 10 000 кВт. WP4, WP6, WD10, WD12, WP12, M26 – высокоскоростные моторы, их следует использовать на малых судах и в качестве пропульсивного, стояночного ДГ и аварийного ДГ, серии 160 и 170 – среднескоростные двигатели, больше используются в качестве пропульсивных.

– Кстати, почему 170-я серия относится к среднеоборотным двигателям, если имеет частоту вращения 1000-1500?

– 170-ю серию отнесли к среднескоростным двигателям, потому что в начале проектирования и процесса освоения она развивала только 1000 об./мин. Сейчас компания модифицировала серию. Теперь двигатели способны достигать 1500 об./мин. и развивать мощность 820 л.с. (для 6-цилиндрового исполнения) и 1000 л.с. (для 8-цилиндрового).

– Что стоит выделить из относительно недавних новинок WH20, W28, WP7, WP13?

– WH20 и WH28 – среднеоборотные платформы с новейшей технологией, разработанной Weichai совместно с немецкой компанией FEW. Мощность одного цилиндра двигателя WH20 составляет более 220 кВт, это очень легкий двигатель, он полностью соответствует по своему уровню продукции мирового класса. Мощность одного цилиндра WH28 может достигать 450 кВт при оборотах 800 об./мин. Между этими двумя моделями располагается еще продукт WH25. Максимальная мощность 6-цилиндрового двигателя составляет 2000 кВт (при 1000 об./мин.).

WP7 и WP13 имеют высокоскоростные версии Common-Rail и могут использоваться на скоростных катерах и пассажирских судах. Эти двигатели характеризуются большой мощностью, низкой вибрацией и низким уровнем шума.

В азиатских странах новая линейка среднеоборотных двигателей WHM160 за высокие технические параметры получила название King Kong / Фото: Weichai Power

– Заметным этапом развития дизельного сегмента Weichai стало приобретение во время экономического кризиса 2009 года Baudouin Moteurs. Французская компания затем серьезно расширила свой портфель продуктов, сбытовую сеть и в десятки раз увеличила выручку, а что эта сделка дала Weichai?

– Приобретение французской компании Baudouin было нашей первой зарубежной сделкой такого рода. Мы фокусировались на приобретении опыта международного сотрудничества и управлении зарубежными активами в будущем.

Сотрудничество принесло пользу обеим сторонам. Weichai и Baudouin могут делиться технологиями и рынками, каждая компания расширяет ассортимент своей продукции и быстро развивается.

– Сколько судовых двигателей Weichai производит в год?

– По объем продаж мы занимаем на рынке Китая первое место. В год мы производим более 14 000 судовых двигателей, 30% из них для зарубежных рынков. Суда, на которых установлены наши двигатели и ДГ, можно встретить по всему миру. Кроме Российской Федерации, наши судовые двигатели, ДГ и АДГ высоко востребованы в США, Корее, Японии и Юго-Восточной Азии. Наша продукция обладает почти всеми сертификатами СТО регистров, входящих в МАКО, например, ABS, RS, LR, DNV GL, BV, KR, RINA, NK, CCS.

– Какие ограничения на продажу двигателей обычно накладывает лицензионное соглашение?

– Во-первых, требуется указывать на изделиях оригинальную марку MAN; во-вторых, производство и продажи должны осуществляться строго в рамках лицензии, а также необходимо предоставлять лицензиату информацию о каждом проданном двигателе. Детали двигателя должны проходить проверку в компании, выдавшей лицензию, либо закупаться у нее.

– Насколько лицензионный двигатель может отличаться от оригинального?

– В целом оригинальные и выпущенные по лицензии двигатели ничем не отличаются. Они одинаковы по техническим аспектам и чертежам, используется один и тот же процесс контроля производства и качества. Некритические части двигателей, произведенных по лицензии, допускается приобретать на заводе по соседству. Перед покупкой необходимо получить разрешение у лицензиата.

– Используются ли в ваших двигателях иностранные компоненты, производите ли вы комплек-

УЗЭМИК

ПРОДУКЦИЯ, КОТОРАЯ СПАСАЕТ!

Не пользуйтесь случайными предметами!

- Плоты спасательные морские, речные, яхтенные
- Плоты спасательные авиационные
- Трапы надувные, авиационные
- Гидротермокостюмы ГТК-А
- Система газонаполнения СГНП
- Гидростат УРГ
- Трапы надувные
- Пневмокаркасные боксы и сооружения
- Специзделия

Сервисное обслуживание на территории РФ и стран ближнего и дальнего зарубежья

Военная приемка продукции

450006, г. Уфа, ул. Пархоменко, 156

Адрес производства:
452680, г. Нефтекамск, ул. Магистральная, 2

8 (347) 223-14-89
282-05-12

www.uzemik.ru

commotdel@uzemik.ru

реклама

тующие самостоятельно или покупаете у других китайских компаний?

– В некоторых двигателях мы используем большое количество покупных деталей, таких как топливные системы Bosch и Woodward, втулки коленвала и шатуна, поршни и т.д. Многие ключевые комплектующие изготавливаем самостоятельно, например, корпус двигателя, головку цилиндра, шатун. Часть аксессуаров (болты, трубы, стартеры, нагнетатели и т.д.) мы приобретаем у китайских компаний.

– Какой процент дохода компании тратится на R&D?

– Weichai придает большое значение исследованиям, разработкам новых технологий и контролю качества продукции. Каждый год мы вкладываем много средств в эти направления. В 2019 году доходы Weichai Power составили 174,36 млрд юаней, чистая прибыль – 9,2 млрд, а инвестиции в R&D 5,2 млрд. Причем речь здесь идет только о показателях Weichai Power, а не Weichai Group в целом.

– Какова политика компании в вопросах контроля качества двигателей?

– Компания придает большое внимание бренду и качеству продукции. Прежде всего, все купленные детали проходят строгие процессы проверки. Каждый производственный процесс фиксируется компьютером и подписывается оператором. Все двигатели перед упаковкой проходят заводские испытания в течение не менее двух часов. В России мы располагаем большим количеством сервисных станций, которые в случае необходимости помогут быстро решить проблемы.

Председатель и генеральный директор Weichai Power Тан Сьюгуан знакомит министра науки и технологий Китая Ван Чжигана с новейшими разработками компании / Фото: Weichai Power

– Какие двигатели можно встретить на Alibaba – настоящие заводские с гарантией и сертификатами?

– У Weichai есть официальные дистрибьюторы в СНГ. Мы не рекомендуем закупать двигатели на Alibaba, поскольку сложно определить, какие двигатели являются оригинальными и соответствуют требованиям российских заказчиков и Регистра.

– Как организован сбыт двигателей и дизель-генераторов в России?

– Weichai создали официальную торговую организацию в Российской Федерации и контролируют набор профессиональных техников и сервисного персонала для обслуживания клиентов, который проводят дистрибьюторы. Мы ежегодно организуем обучение для этого технического и сервисного персонала и выдаем им сертификаты. Компания имеет большой штат технического и торгового персонала для работы с любыми вопросами клиентов.

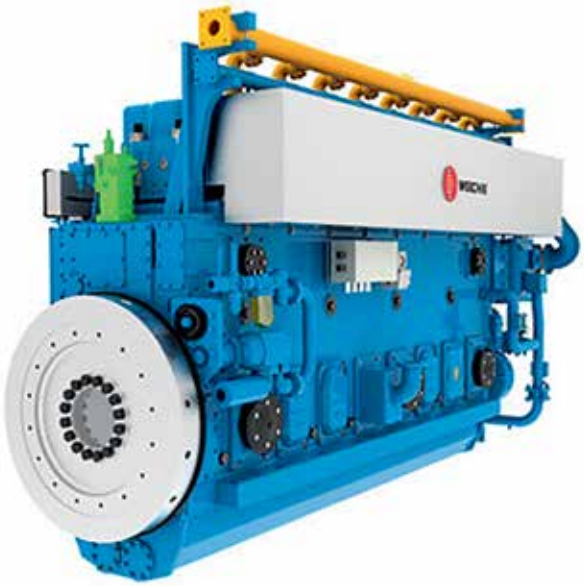
– В нашей стране двигатели Weichai зачастую используют для замены немецких и советских дизелей, выпуск которых прекращен. Какими нормативами регулируется выпуск ваших двигателей, поставляемых в Россию?

– Мы не ведем политику, нацеленную на определенные машины. Тем не менее, мы производим двигатели в соответствии с конкретными потребностями каждого клиента. И считаем, что удовлетворение индивидуальных и разнообразных потребностей покупателя – это путь развития для рынка.

– Как осуществляется обратная связь с российскими клиентами? Как вы работает с рекламациями?

– Клиенты могут обратиться с вопросами к нашим дистрибьюторам или техническому обслуживающему персоналу различными путями. Мы ищем эффективные методы продвижения, и в то же время наши продукты завоевали высокую репутацию благодаря надежному качеству и своевременному обслуживанию. Рынок доверяет нашей продукции.

– Председатель и генеральный директор Weichai Power Тан Сьюгуан в конце прошлого года отметил, что мир в одночасье не перейдет на новую энергию, но компании должны создавать для этого технологический задел. В области автотранспорта Weichai активно развивает альтернативные технологии – открывает фабрику по выпуску водородных топливных элементов для автобусов, вместе с Westport Fuel Systems создает газовые двигатели высокой эффективности. Ведутся ли разработки в области альтернативных видов топлива в сегменте судовых двигателей?



Двухтопливный двигатель WHM6170 (LNG+Diesel) производства Weichai / Фото: Weichai Power

– Weichai уже имеет готовые судовые двигатели для природного газа (LNG и CNG). С 2017 года в Китае оборудовано нашими газопоршневыми двигателями более 200 судов.

– Как вы оцениваете перспективы аммиака в качестве судового топлива, в последнее время он стал очень модным?

– Использование аммиака в качестве топлива в двигателях в настоящее время является новой технологией, которая поможет снизить уровень выбросов, как и применение природного газа. Но аммиачные двигатели еще не настолько развиты, как газопоршневые. Weichai изучает новые технологии, но для использования их на практике потребуется время и исследования.

– В 2019 году открылся завод «МАЗ – Вейчай» под Минском мощностью 20 тысяч автомобильных дизелей в год. В 2020-м должно начаться производство судовых и железнодорожных дизелей на площадке «Тутаев» в Ярославской области в рамках проекта ПАО «КамАЗ» и Weichai. Планируются ли еще какие-то проекты в СНГ, связанные с судостроением?

– У КНР и РФ глубокие дружественные отношения, и мы стараемся открыть более широкие сотрудничества с российскими партнерами. Мы готовы не только поставлять хорошие продукты нашим клиентам, мы также желаем осуществлять производство высокотехнологичных и высококачественных продуктов в РФ ⚓

Беседовал **Олег Гненной**

Чего стоит ждать от российского дизелестроения?

Или Почему не срабатывают программы его развития

Рынок судовых двигателей в России имеет два условных полюса. На одном выпускают дизели и считают, что наш флот должен ходить на отечественных силовых установках. Антиподы утверждают, что российское двигателестроение мертво, и продвигают иностранные бренды. Оценить истинное положение дел мы попросили авторитетного эксперта Валерия Рыжова, более полувека прослужившего дизелестроению и создавшего ряд выдающихся силовых установок.

– В проекте стратегии развития судостроения Минпромторг признал состояние дел с отечественными двигателями критическим. За десять с лишним лет проблему не решили ни миллиарды федеральной целевой программы, ни создание координационного совета по развитию отрасли, ни попытка внедрения механизма специнвестконтрактов. Что мешает компаниям завершить так давно начатые проекты?

– Предприятия, которые участвовали в реализации программы «Национальная технологическая база», пошли разными путями. Несмотря на ограничения, установленные Минпромторгом, только ОАО «Коломенский завод» и АО «Пензадизельмаш» самостоятельно проектировали и изготавливали двигатели, хотя и с использованием ряда зарубежных комплектующих. Остальные заказали проекты у инжиниринговых центров FEV Motorentechnik (Германия) и AVL (Австрия), а изготовление двигателей велось в основном в Германии. Производственные базы российских предприятий не позволяют изготовить такие двигатели.

Справедливости ради стоит сказать, что и коломенский, и пензенский заводы не могут изготовить опытные двигатели полностью из отечественных комплектующих из-за технологической отсталости предприятий, которые их поставляют. Причина банальна. Никто из владельцев не хочет или не может вкладывать средства в развитие производства, поскольку нет четкой стратегии развития отраслей, использующих дизельные двигатели. В такой ситуации сложно выстроить план развития дизелестроительного предприятия.

В.А. Рыжов, д.т.н., заслуженный конструктор РФ, лауреат Премии правительства в области науки и техники, лауреат международной премии АССАД им. А. Швецова. С 2001 по 2017 гг. - главный конструктор по машиностроению ОАО «Коломенский завод». С 2017 г. - заведующий кафедрой ДВС Коломенского института (филиала) Московского политехнического университета.

– Коломенский завод в рамках программы «Национальная технологическая база» создал образцы двух дизельных двигателей новых платформ Д300 и Д500. Прошла информация об испытаниях моделей для тепловозов и АЭС, затем наступило за-

тишье. На каком этапе находится сейчас проект морского 16СД500 и каковы его перспективы?

– Было выпущено три опытных образца 12ЛДГ300, 12ЛДГ500, 20ЭДГ500 мощностью, соответственно, 2700, 4420 и 7500 кВт и одноцилиндровая установка 1Д500 для исследовательских работ. Работы велись активно до тех пор, пока не закончилось государственное финансирование. Затем зазвучали вопросы топ-менеджеров: «А сколько еще денег нужно, куда все это девать, как ставить на производство, не лучше ли модернизировать серийную продукцию» и т.д.

ОСК и РЖД тоже заняли странную позицию, особенно железнодорожники. Начались дебаты о том, какие нужны тепловозы и дизели для них. Непонятно, зачем РЖД истратили уйму денег на газотепловозы, которые имеют КПД 22% и стоят втрое дороже. Стали закупать дизели GEVO12 производства американской фирмы GE. Это несмотря на то, что ТЗ, например, на дизель 12ЛДГ500 было разработано и утверждено именно РЖД, а правительство провозгласило программу импортозамещения.

ВМФ остро нуждается в дизелях мощностью 4420 – 7500 кВт, поэтому Коломенский завод получил госзаказ на двигатель 16СД500 мощностью 5820 кВт (8000 л. с.), пошло государственное финансирование, и сразу все сдвинулось с места. В настоящее время опытный образец такого двигателя проходит стендовые испытания на заводе. Статус испытаний – предъявительские. Они идут уже больше года.

– Насколько исполнена остальная часть программы по созданию линеек среднеоборотных и высокооборотных двигателей для морских, железнодорожных и энергетических применений? И критичен ли импорт комплектующих?

– Считаю, что ни один российский дизелестроительный завод не в состоянии построить сегодня двигатель из одних отечественных деталей и узлов. Это было возможно только в советское время. Наш Коломенский завод поставлял дизели в 38 стран мира. Я имею в виду мощные дизели – для кораблей и локомотивов высокого международного уровня.

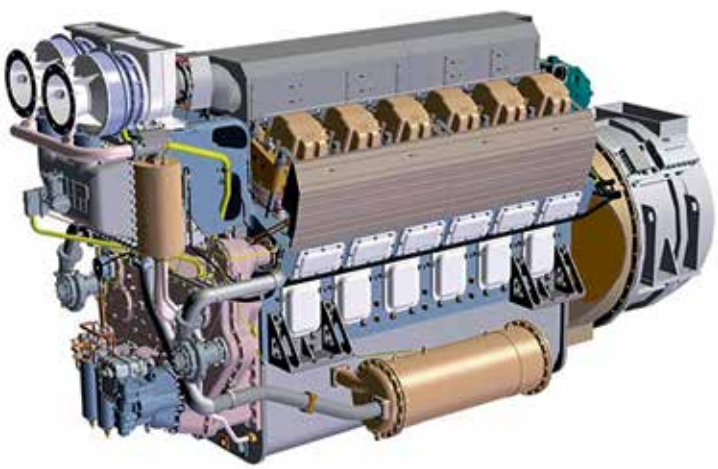
Исключение сегодня составляют дизель-генераторы 30ДГ и 28ДГ Коломенского завода для НАПЛ проектов 636 и 677. Эти ДГ полностью сделаны у нас с использованием генераторов завода «Электросила». При этом уровень разработок мы можем обеспечить очень высокий, а в ряде случаев – выше, чем наши западные конкуренты. Очень многие защищенные патентами технические решения не внедрены у нас из-за отсталой производственной базы. Мы можем делать на высоком техническом уровне лишь отдельные элементы.

– Создание дизеля – сложнейшая комплексная задача, однако у нас возникают проблемы с, казалось бы, более простыми вещами – производством поршневых колец, редукторов, литья, турбокомпрессоров, топливной аппаратуры…

– Компоненты, о которых вы говорите, далеко не такие простые. Для их изготовления требуются технологии высочайшего уровня. Поршневые кольца должны обеспечивать специальную эпюру радиальных давлений и иметь сложный бочкообразный профиль с хромокерамическим покрытием. Для производства топливной аппаратуры требуются прецизионные станки и шлифовальные круги, обеспечивающие самый высокий класс точности по геометрии и качеству поверхности.

Ни станков таких, ни инструментов в России никто не производит. Их можно купить, например, в Японии или Швеции за очень большие деньги, но владельцы предприятий зачастую таких средств не имеют, к тому же действуют санкции. Или другой пример. При форсировании современного двигателя по рабочему процессу давление в цилиндрах может достигать 20 – 25 МПа, резко возрастают нагрузки на шатунные подшипники. Чтобы обеспечить нужный ресурс при таких нагрузках, требуются подшипники скольжения уровня Tian, Sputer или Rilen Lager, которые в России никто не выпускает.

Конечно, в случае чрезвычайных обстоятельств мы упремся и сделаем дизель из отечественных комплектующих, но он будет сильно уступать своим западным конкурентам по всем параметрам. И я сомневаюсь в нашей возможности изготовления



Дизель-генератор 12ЛДГ500 (12ЧН26,5/31) двойного применения с регистровой управляемой системой турбонаддува, электронной системой топливоподачи импульсного действия, прифланцованным генератором переменного тока и инверторным запуском. Мощность 4420 кВт, номинальная частота вращения 1000 мин-1. Электронная управляющая система установлена на корпусе генератора. Разработчик и изготовитель ОАО «Коломенский завод». Главный конструктор д.т.н. В.А. Рыжов. Изготовлен и испытан опытный образец / Иллюстрация предоставлена Валерием Рыжовым

коленчатого вала для двигателя, например, мощностью 7500 кВт. У нас таких станков нет.

– Поставщики западных силовых установок упирают на их надежность, более высокие характеристики, экономические показатели, говорят, что российские судовладельцы должны самостоятельно делать выбор. Действительно, как заставить предпринимателя купить более дорогое или ненадежное изделие?

– Если вы помните, Минпромторг не так давно отдал предпочтение фирмам MAN, Wartsila и MTU. Коломенский завод тогда тендер проиграл. Результат – из-за санкций корабли не достроены, фирмы от поставки отказались. Я участвовал в обсуждении результатов тендера. Министр г-н Мантуров заявил, что фирма MAN предложила более низкие цены, чем Коломенский завод, на что я заметил, что мы возвратим государству 42% выделенных средств в виде налогов и проект в итоге обойдется стране дешевле. Реакции не последовало.

Когда-то я изучал в Мурманске результаты эксплуатации двигателей фирм MAN и Wartsila. Отзывы хорошие, но отказы есть, и не так уж мало. Я не могу говорить за все дизелестроение, но коломенские двигатели всегда были на уровне. И кто сказал, что наши дизели дороже? Это вовсе не так. РЖД открыто закупают двигатели GEVO12 производства США. Лично занимался анализом результатов их эксплуатации в депо Иваново. Установлено, что эксплуатационный расход топлива у них хуже, чем у коломенских дизелей 1А-9ДГ исп. 3 и 18-9ДГ исп. 2, а надежность на уровне нашего дизеля 2А-9ДГ исп. 2 тепловозов ТЭП70БС. Цена этого дизеля 34,5 млн руб. против примерно 20 млн руб. у коломенских дизелей, ресурс до капитального ремонта 50 тыс. часов против 60 тыс. у наших дизелей.

Заявления зарубежных фирм о том, что дизели у них отличные – обычные маркетинговые рыночные приемы, это не всегда так. Несколько лет назад РЖД закупили дизели у германской фирмы MTU, выпускающей очень неплохие двигатели. Эксплуатация их в составе тепловоза показала, что эксплуатационный расход топлива хуже коломенских, а стоимость периодического технического обслуживания в разы выше. Кстати, в Германии на железных дорогах до сих пор эксплуатируются 150 коломенских дизелей. Отзывы немцев очень хорошие. Увы, нет пророка в своем Отечестве. Вместо того, чтобы совместно и дружно исправлять ситуацию, менеджеры нового поколения напрочь игнорируют мнения ведущих специалистов.

– Китай по тоннажу построенных за последние шесть лет кораблей вышел на первое место в мире. Китайские компании производят большое количество лицензионных турбин и дизелей и реализуют собственные проекты…

– А что же мы хотим? Китай по экономике сегодня вторая страна мира! Там никто не заявляет о дизелестроении как об устаревшей отрасли. Мне неплохо известно дизелестроение Китая. Я беседовал на эту тему с китайскими специалистами, которые нам что-то предлагали, и со специалистами австрийской инжиниринговой фирмы AVL, которые помогают Китаю создавать новые ДВС. Общеизвестно, что китайские специалисты очень часто создают копии известных брэндов и раскручивают их как свои. При таком подходе не обязательно создавать полную копию, можно скопировать наиболее важные составляющие. Китайцы и коломенский тепловозный дизель купили у монгольских железных дорог для изучения конструкции. Его наши специалисты видели, когда были в Китае.

Оценка следующая. Китай сегодня предлагает все, что угодно, но техника эта зачастую обеспечивает далеко не лучшие показатели и привлекает наших менеджеров дешевизной. Во всяком случае коломенским дизелям китайские сильно уступают. Другое дело, что их промышленность обеспечивает широкий диапазон по мощности. Специалисты AVL отметили более высокую квалификацию наших ученых и инженеров и очень большую старательность и самоотдачу китайских специалистов, стремящихся достичь высоких результатов ⚓

Двигатель 16СД500 (16ЧН26,5/31) судовой с управляемой системой турбонаддува и электронной системой топливоподачи импульсного действия во время стендовых испытаний. Мощность 5882 кВт. Номинальная частота вращения 1000 мин-1. Главные конструкторы: д.т.н. В.А. Рыжов и к.т.н. В.В. Печенин / Иллюстрация предоставлена Валерием Рыжовым

Флоту в помощь: надежные дизели с волжских берегов

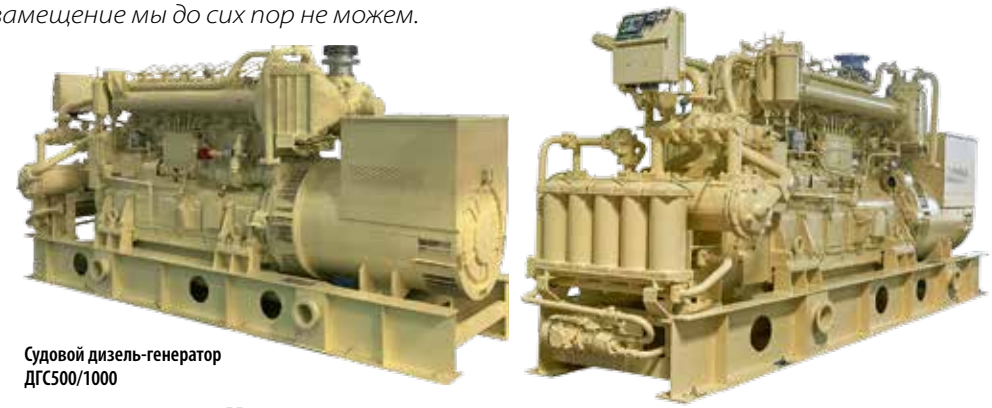
Беседовал **Ренарт Фасхутдинов**

Время сейчас неспокойное, перед Россией стоит немало вызовов, и не последнее место среди них занимает насущная необходимость обеспечить гражданский и военный российский флот надежными двигателями. Российское двигателестроение в последние годы находится в топе самых горячих тем – и, что скрывать, обсуждают его чаще всего в негативном ключе. Мол, коллективный Запад уже пять лет как ввел санкции, а произвести нормальное импортозамещение мы до сих пор не можем.

Так вот, в реальности это неверно. Не будем сейчас касаться вопроса газотурбинных агрегатов или высокооборотных двигателей, хотя там тоже далеко не все так печально, как пытаются представить. Затронем пока тему среднеоборотных машин. В России есть судовое энергетическое оборудование достойного качества и практически полностью отечественного производства, которое вполне может закрыть потребности военного комплекса в сегменте среднеоборотных силовых установок.

Выпускает эту линейку предприятие «Волжский дизель имени Маминых». В нее входят судовые агрегаты и электростанции на базе дизельных, газопоршневых и двухтопливных двигателей собственного производства мощностью от 300 до 1200 кВт. Можно просто сделать заказ, провести с заводским КБ доработку под конкретное судно или конкретный корабль и получить надежную машину. Причем в любом требуемом количестве, поскольку завод располагает возможностями нарастить производство и не зависит в этом плане от зарубежных поставок.

К сожалению, рамки журнальной статьи ограничены, поэтому рассказать все подробности просто не хватит места. Но мы попросили генерального директора «Волжского дизеля» Анатолия Пяткова ответить на наиболее актуальные вопросы.



Судовой дизель-генератор ДГС500/1000

– Чем линейка двигателей вашего предприятия может быть интересна военному заказчику?

– Все агрегаты уже себя успешно зарекомендовали. У нас широкая клиентская база, нас уже знают на рынке, заказчики регулярно пишут нам, что агрегаты работают без нареканий, полностью соответствуют техническим характеристикам, а при правильной эксплуатации могут даже превосходить их. Наши агрегаты высокоресурсные, надежные, безотказные и экономичные. Они не требуют специального обучения персонала, как часто бывает с иностранной техникой. Они неприхотливы к качеству смазочного масла и топлива, что крайне важно не только для армии, но и для судовладельцев, базирующихся в отдаленных районах. Я думаю, что именно такие военному заказчику и нужны. Кроме того, предприятие лицензировано и в настоящее время успешно участвует в исполнении заданий государственного оборонного заказа.

– Ваши агрегаты полностью отечественные?

– Наша продукция имеет заключение Минпромторга о российском происхождении товара. Комплектующие тоже отечественные, из них порядка 90-95% выпускается на нашем заводе.

– А что с сервисом и доступностью ЗИПа?

– Мы всегда готовы поставлять запчасти, комплектующие и расходные материалы, причем готовы обеспечить все в кратчайшие сроки, чтобы не было простоев. Ведем полное сопровождение, включая пусконаладочные работы и все ремонты по гарантийным обязательствам.

– А есть ли какие-то предложения в сегменте малой энергетики?

– Да, конечно. Мы плотно работаем с теми отраслями, где необходимо обеспечивать инфраструктуру надежным, бесперебойным источником электроэнергии. Наши электростанции могут использоваться и в качестве основного, и в качестве резервного источника питания. Поставляем, например, газовые и дизельные высоковольтные энергокомплексы в блок-контейнерном исполнении для генерации электроэнергии на объектах, которые находятся на удалении от стационарных электросетей. Можем заранее полностью собрать на заводе готовую электростанцию, укомплектованную системами, и в рабочем состоянии отправить заказчику. На запуск ее в конкретной точке потребуется самое минимальное время ⚓

ВОЛЖСКИЙ ДИЗЕЛЬ имени Маминых
АО ВОЛГОДИЗЕЛЬМАШ

413850, Россия,
Саратовская область, г. Балаково,
ул. Коммунистическая, д. 124
Телефон: **+7 (8453) 46-45-08**
Справочная служба: **8-800-550-37-73**
Факс: **+7 (8453) 35-84-97**
E-mail: **info@vdm-plant.ru**
URL: **www.vdm-plant.ru**

«Мы – ворота Северного морского пути»

Беседовал **Ренарт Фасхутдинов**

Сегодня у нас в гостях генеральный директор АО «Корпорация развития Камчатского края» Юлия Харитонова. У руля корпорации она встала в ноябре прошлого года. Мы беседуем с ней о тех больших инфраструктурных проектах, связанных с Северным морским путем, которые сейчас реализуются на полуострове.

Юлия Харитонова / Фото: АО «Корпорация развития Камчатского края»

С «Корпорацией развития Камчатского края» наша редакция хорошо знакома – мы регулярно проводим интервью с ее руководством, берем комментарии, рассказываем о важных и интересных проектах, в которых она участвует. Благодаря этому, один из самых отдаленных от Москвы и Санкт-Петербурга регионов России не остается без читательского внимания. И это правильно, поскольку Камчатка напрямую связана с морской отраслью, с судоходством, рыболовством, логистикой.

– Юлия Юрьевна, в последние годы тема Северного морского пути и необходимости его максимального развития обсуждается очень бурно. Однако насчет участия в этом развитии Камчатского края в разговорах экспертов улавливается некое сомнение. Больше говорят про Сабетту, про Архангельск и про Мурманск. А тема Камчатки всплывает разве что в связи с «Новатэком». Почему, как вы думаете?

– Могу сказать, что Камчатка начинает осваивать арктический вектор, хотя еще недавно федеральные и региональные экспертные сообщества активно оспаривали саму возможность и целесообразность ее участия в развитии высокоширотной логистики. Инвестиционные проекты, которые предусматривали создание на территории полуострова инфраструктурных комплексов, нацеленных на развитие Северного морского пути, они считали бесперспективными.

Не исключено, что скептическое отношение к возможному участию Камчатки в развитии СМП объяснялось негативными прогнозами в целом по потенциалу полярной логистики. Еще три – четыре года назад с различных трибун раздавались утверждения, что усилия государства и бизнеса на этом поприще непродуктивны, коммерческое использование Севморпути невозможно, а кто-то вообще считал полярную логистику атавизмом советского периода без всякой надежды на возрождение в обозримой перспективе.

Сегодня всем очевидно, что Северный морской путь развивается, к нему растет интерес как отечественных, так и зарубежных транспортных и судоходных компаний. В минувшем году при плановых показателях в 26 миллионов тонн по СМП перевезено 31,5 миллиона тонн различных грузов.

Участие Камчатки в развитии инфраструктуры Северного морского пути, интеграцию края в выполнение указаний президента РФ о превращении СМП в международную транспортную артерию планетарного значения исполняющий обязанности губернатора края Владимир Солодов включил в число приоритетных задач, которые региону предстоит решать в обозримой перспективе.

Вид на порт Петропавловска и выход в океан / Фото: Дарья Слабука

Я даже процитирую вам слова, сказанные главой региона в связи с этим: «Мы – это ворота Северного морского пути, а СМП – это стратегическая ставка Российской Федерации. Поэтому развитие портовой деятельности, логистики – это очевидная экономическая ниша, которую мы должны занимать».

– В декабре на форуме «Арктика: настоящее и будущее» мы с интересом слушали выступление вице-премьера правительства Камчатского края Юрия Зубаря, где он упоминал про идею «ледовых шаттлов». Можете рассказать, что это и как это будет работать?

– Речь идет о челночном принципе коммерческих перевозок по Северному морскому пути, который был сформулирован при участии правительства края и «Корпорации развития Камчатки». Кстати, идея эта также поначалу встретила непонимание.

Концепция предполагает использование на полярном участке пути судов усиленного ледового класса, которые затем, на восточных и западных оконечностях трассы в незамерзающих акваториях, передают груз флоту, предназначенному для плавания в умеренных и тропических водах. Такая схема позволяет перевозчикам решать, как минимум, три серьезные проблемы. Она дает возможность обходиться без ледокольного сопровождения, значительно удешевляет высокоширотную логистику, позволяет перейти при достаточном количестве судов класса Arc 7 к круглогодичной навигации.

Восточное побережье Камчатки имеет несколько удобных гаваней, пригодных к созданию в них транзитных терминалов по переработке контейнерных и других видов грузов. Незамерзающие акватории северо-западной части Тихого океана простираются до 60-го градуса северной широты.

Следует также учитывать, что рядом с Камчаткой проходят международные судоходные линии, связывающие порты Северной Америки и Азии. Значительная часть грузов, перевозимых по ним, имеет транзитный характер и предназначена для европейских портов. Есть основания надеяться, что они уже в ближайшей перспективе смогут транспортироваться по Северному морскому пути, в большинстве случаев – после перегруза на Камчатке.

Концепцию челночных перевозок, еще до того, как экспертное и научное сообщества признали ее жизнеспособность, сумел оценить бизнес. Понимание перспектив развития Северного морского пути и роли в этом процессе Камчатки, а также сформированные регионом привлекательные условия ведения предпринимательской деятельности, обусловили почти одновременное формирование на территории края нескольких инфраструктурных проектов в сфере логистики.

– Например?

– Например, ООО «Терминал Сероглазка», дочерняя компания рыбопромышленного холдинга «NOREBO». Общество с ограниченной ответственностью, имеющее статус резидента порто-франко, создает на берегу Авачинской губы комплекс для обслуживания рыбопромысловых судов, организации перевалки рефрижераторных и сухих контейнерных грузов, в том числе следующих Северным морским путем.

Компания уже получила определенный опыт использования полярной логистики. Правда, конструктивной частью этой практики представляется только работа «Сероглазки» с атомным лихтеровозом «Севморпуть» осенью минувшего года. Терминал обеспечил загрузку судна камчатскими морепродуктами для их транспортировки в Санкт-Петербург.

(В ходе этого рейса на «Севморпуть» было загружено 204 сорокафутовых контейнера с рыбой. Переход из Петропавловска-Камчатского до Санкт-Петербурга занял 14 суток, сообщил нам капитан лихтеровоза во время нашей встречи с ним в январе 2020 года. – ***Прим. ред.****)*

Ожидается, что в текущем году состоится несколько таких рейсов. С той лишь разницей, что для сокращения транспортного плеча и повышения рентабельности портом доставки камчатских морепродуктов станет Мурманск.

О планировании таких рейсов рассказал заместитель директора дирекции – директор департамента развития Северного морского пути и прибрежных территорий дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко: «В настоящее время работаем над тем, чтобы эту линию «раскатать». Для этого рассматриваем возможность аренды других судов-контейнеровозов. Предварительные расчеты показывают эффективность использования двух контейнеровозов вместимостью по 400 сорокафутовых рефрижераторных контейнера. К сожалению, перевозка из Камчатки в Санкт-Петербург удлиняет маршрут. Поэтому мы хотели бы организовать перегрузку рефгрузов в Мурманске».

Говоря о камчатских инвестиционных проектах, ориентированных на Северный морской путь, нельзя обойти вниманием комплекс по хранению и складированию нефтепродуктов ООО «МС-Бункер». Завершение реализации инвестиционного проекта планируется в текущем году. Основным направлением работы предприятия станет обеспечение бункеровки топливом судов, оперирующих в Арктике.

– Я, честно говоря, жду, когда вы перейдете к рассказу о проекте, который реализует «Новатэк». Он сейчас больше всего на слуху…

– Да, терминал по перевалке сжиженного природного газа в бухте Бечевинской, который намерено построить ПАО «Новатэк», на сегодня является самым масштабным камчатским проектом, связанным с Северным морским путем. На акваториях комплекса в полном соответствии с предложенной Камчаткой схемой чартерных перевозок СПГ будет перегружаться с танкеров-газовозов ледового класса на танкеры, предназначенные для плавания в умеренных и тропических широтах.

Завершение первой очереди строительства запланировано на конец 2022 года. Федеральным бюджетом изысканы средства для создания морской инфраструктуры комплекса. Она включает в себя подходный канал и систему обеспечения безопасности судоходства.

Частный бизнес берет на себя создание двух плавучих хранилищ СПГ (FSRU – по международной классификации), рейдовые места стоянки танкеров-газовозов с якорно-швартовочным раскреплением и ряда береговых построек. Общий объем инвестиций в основной капитал проекта превышает 80 миллиардов рублей, из которых более 66,8 миллиарда – частные средства, в том числе компаний из Китая, Франции и Японии. При выходе на проектную мощность объем переработки газа составит почти 22 миллиона тонн СПГ в год. Рабочие места получат около 200 человек. Ожидается, что налоговые поступления в бюджеты всех уровней к началу 2028 года превысят 24,5 миллиарда рублей.

Точные сроки начала строительства не назывались, но ПАО «Новатэк» выражает готовность приступить к созданию терминала в ближайшее время.

– Насколько сокращает сроки доставки СПГ для компании пользование этим маршрутом?

– Перевозки прошлого года ознаменовались рекордным прохождением ледового участка Севморпути. Танкер «Владимир Русанов», направлявшийся из Сабетты в Китай, преодолел СМП за шесть суток. А весь маршрут судна составил 16 дней – более чем в два раза быстрее по сравнению с переходом через Суэцкий канал и Малаккский пролив. Выгодность северной логистики очевидна.

При этом газодобывающая компания наращивает поставки СПГ по Северному морскому пути в западном и восточном направлениям. По официальному сообщению компании, только в третьем квартале 2019 года 15 танкерных партий СПГ, произведенного на Ямале, проследовали в Азиатско-Тихоокеанский регион. А рынок российского сжиженного природного газа там все время расширяется. К его традиционным получателям в минувшем году прибавилась Бангладеш.

Требуется добавить, что создание терминалов на востоке и западе СМП позволит танкерам класса Arc7 перевозить СПГ по Северному морскому пути в течение всего года. В ближайших планах компании использование 15 газовозов усиленного ледового класса с последующим увеличением их числа до 67.

Проект ПАО «Новатэк» интересен еще и тем, что он предусматривает обеспечение энергетического комплекса Камчатки газом, который планируют доставлять из бухты Бечевинской в Авачинскую губу специально построенным для этих целей танкером водоизмещением 5 тысяч тонн.

– Есть еще какие-нибудь потенциальные проекты в этой сфере, которые могут быть реализованы на Камчатке?

– Да, есть проект компании из Ленинградской области, который может оказаться еще более масштабным в случае успешной реализации. Деловая инициатива ООО «Приморский универсально-перегрузочный комплекс» предусматривает строительство трех контейнерных терминалов, нацеленных на обработку контейнерных грузов, перевозимых по Северному морскому пути – на берегу Финского залива, в Мурманске и на Камчатке. Их эксплуатация

с использованием схемы челночных перевозок на судах класса Arc7 должна в перспективе обеспечить круглогодичную навигацию по СМП.

Проект дорогостоящий. Инвестиции только в создание терминала на Камчатке по предварительным оценкам составят около миллиарда долларов. «Корпорация развития Камчатки» ведет сопровождение этого проекта. В апреле минувшего года в Санкт-Петербурге, на площадке Международного арктического форума состоялось подписание между КРКК и Приморским универсально-перегрузочным комплексом соглашения о сотрудничестве в рамках реализации Камчатского контейнерного терминала Северного морского пути.

О другом перспективном проекте, ориентированным на развитие Северного морского пути, рассказал в недавнем интервью заместитель министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков:

«Кольский полуостров и Камчатка рассматриваются в качестве возможных хабов для функционирования международной контейнерной линии по Северному морскому пути. Буквально на днях с коллегами из Росатома обсуждали перспективы развития данного проекта <…>. Теперь в работе порядка шести-семи точек <…>. Нужно сделать глубокий экономический анализ, подготовить имитационную модель, которая позволит определить, в каких именно точках целесообразно строить хабы, чтобы северный маршрут мог соперничать с южным. Предварительные оценки будут готовы до конца текущего года, тогда же будет принято решение по хабам. Помимо Лиинахамари и Петропавловска-Камчатского рассматривается Мурманск, а также порты Сахалина и Приморского края».

«Ямал СПГ» / Фото: «Новатэк»

Очевидно, что Камчатка в силу своего более северного положения занимает в этом ряду приоритетное место. Эксплуатация судов класса Arc7 целесообразна только в полярных водах, и логистика тем выгоднее, чем меньше транспортное плечо от ледовых полей до незамерзающих акваторий. Иная ситуация делает концепцию челночных перевозок непродуктивной.

– Проектов много, все интересные. Что их реализация даст нашему сырьевому и логистическому бизнесу, примерно понятно. А если говорить о самом Камчатском крае и местном населении, в чем видите их выгоду?

– Полуострову и его жителям это даст новые направления развития с колоссальным позитивным потенциалом. Недавно в Финансовом университете при правительстве РФ прошел круглый стол, за которым собрались многие ведущие эксперты страны. Они пришли к выводу, что уже в ближайшее пятилетие Камчатке следует «готовиться к тому потоку инвестиций, который может в корне поменять систему хозяйствования края, на сегодняшний день основанную на добыче морских биоресурсов и развитии сферы туризма. При сохранении этих тенденций (рост инвестиций в эти секторы идет энергично, Камчатка наращивает инвестиционный потенциал), уже в 2025 – 2030 годах экономика края может переориентироваться на логистику, хранение грузов и т.д.».

Выводы федеральных экспертов совпадают с прогнозными оценками аналитиков корпорации, с планами развития края, сверстанными правительством региона. Камчатка в добавление к географическим и навигационным преимуществам, которые создала для нее природа, сумела сформировать организационные, правовые и экономические условия для интеграции в стратегические планы освоения Арктики и развития Северного морского пути.

Перефразируя гениальные строки Владимира Владимировича Маяковского, скажу так: «Я славлю Камчатку, которая есть, но трижды, которая будет…» Это очень точно отражает сегодняшнюю социально-экономическую ситуацию на Камчатке, сумевшей подготовиться к старту грандиозных преобразований. Связаны они, в том числе, с интенсификацией развития Северного морского пути и в целом российской Арктики ⚓

«Резкое падение нефти – худшее, что возможно в бункеровке»

Сегодня у нас в гостях Валерий Самойлов – один из тех, кто стоял у истоков современного российского бункеровочного бизнеса, налаживая его в постперестроечное время в рамках компании «Лукойл»

Беседовал **Ренарт Фасхутдинов**

Валерий Самойлов / Фото из архива собеседника

Бункеровочный бизнес – один из самых информационно закрытых в судоходной отрасли. Мы неоднократно обращались с предложениями об интервью к отечественным лидерам этого рынка, но пока отклика не получили.

Однако интерес читателей к теме бункеровки только нарастает, тем более, что в последнее время произошел ряд событий, которые неизбежно должны внести свои коррективы в отрасль. Это и ограничения по содержанию серы в судовом топливе, и падение цен на нефть, например. В общем, поговорить есть о чем.

Сегодня у нас в гостях Валерий Самойлов – один из тех, кто стоял у истоков современного российского бункеровочного бизнеса, налаживая его в постперестроечное время в рамках компании «Лукойл».

– Валерий Александрович, расскажите немного о себе. Мы знаем, что вы плотно связаны с бункеровочным бизнесом. Как вы попали в эту отрасль, чем занимались, каких результатов добились?

– Так сложилось, что в 38 лет я вышел на военную пенсию по оргштатным мероприятиям – в девяностые годы, когда все рушилось. Перед увольнением я дежурил на командном пункте штаба Балтийского флота и заметил, что военные танкеры «Лена», «Ельня» и «Олекма», с которых бункеровали корабли ВМФ в морях и океанах, простаивают и нуждаются в ремонте. Эта мысль постоянно меня одолевала, но не было возможности применить ее на практике на «гражданке», где шаг за шагом мне пришлось все постигать сначала.

Однако карьера развивалась стремительно, и вот я уже управляю небольшим предприятием «Серебряный океан» по поставкам свежемороженой рыбы в города Золотого кольца и тесно связан с рыбаками. Затем руководил многофункциональным флотом крупной рыболовной компании. А в итоге оказался в нефтяной компании «Лукойл», где финансовые возможности позволяли развивать бункерный бизнес и работать с моими же бывшими рыбаками.

Долго уговаривать руководство не пришлось, и мы в конце 1990-х вышли в Атлантический океан с танкером «Олекма» – на борту 3000 тонн флотского мазута для главных двигателей рыболовных судов типа БАТМ и 250 тонн дизтоплива для вспомогательных двигателей этих судов. Все это в рамках предприятия «Лукойл-Калининграднефтепродукт», которое имело на тот момент шесть автозаправочных станций и небольшой рынок сбыта мазута М-100 для котельных.

В «Лукойле» никто не занимался бункеровками, кроме нас, даже знаменитая питерская «Лукойл-Нева», которая затем станет «Лукойл-бункером», а ныне известна как «Лукойл-МаринБункер». Ни «Роснефть-бункера», ни «Газпромнефть Марин Бункера» еще не было. То есть я – один из родоначальников бункерного бизнеса нефтяной компании «Лукойл». Этот бизнес мы на основе моего опыта создали в Москве и далее во всех значимых портах.

Успехи были ошеломляющие, особенно по факту прибыли на одной тонне – если в портовой бункеровке считалось 10-15 долларов на тонне хорошим по-

казателем, то у нас это было 40-50 долларов на одной тонне, а бывало что и больше. Мои кураторы сообщили об этом наверх, и мне пришлось делать доклад о наших успехах самому Вагиту Алекперову, президенту компании.

С моим уходом из «Лукойла» к океанским и морским бункеровкам там более не возвращались. Был неудачный опыт «Лукойл Италия» по бункеровкам рыбаков в районе Лас-Пальмаса, но что-то не просчитали. Это сложный бизнес – топ-менеджмент: надо просчитать весь добывающий рыбу флот. Необходимо понимать, что танкеры должны подходить в тот момент, когда рыболовное судно поймало рыбу, заморозило ее, упаковало в гофротару и готово передать на борт транспортного рефрижератора. Только после этого, судно может принять топливо с танкера-бункеровщика…

Я, конечно, могу перезапустить этот сложнейший бизнес, но пока предложений не поступает. «Роснефть-бункер», ни «Газпромнефть Марин Бункер» тоже так и ограничились портовыми бункеровками – в океаны и моря не вышли…

– А какие компании сейчас делают погоду в бункеровочном бизнесе на морских просторах и в портах?

– В портах и прибрежных водах доминируют наши бункеровщики – это обычно бункеровки дизелем. Бункеровки мазутной группы ИФО делают в основном бункеровщики «Лукойл-МаринБункер», «Газпром Марин Бункер» и «Роснефть-бункер». А вот на морских и океанских просторах – там преобладают иностранные бункерные компании, такие как «Dan Bunkering».

– Почему все-таки, как вы думаете, наши бункеровщики не пытаются или не могут потеснить иностранцев в океане?

– Все решают денежные знаки. При их наличии, а это зависит, прежде всего, от банковской системы страны с минимальными процентными ставками, можно позволить себе даже отсрочки платежей.

То есть, к примеру, датчане купили на заводе топливо, привезли его на портовую нефтебазу в Орхус, налили в свой танкер-бункеровщик и отправили на рейд Торсхавна – это Фарерские острова, где производится перегрузка пойманной рыбы на транспорты. С момента бункеровки они вдобавок дают отсрочку до месяца, а некоторые мои датские воспитанники еще и рыбу меняют. Это огромные деньги.

Мои шведские друзья все время критикуют своих соседей датчан, мол, такие-сякие – крутят бизнес из ничего. Просто завидуют расторопности датчан. Возьмите ныне знаменитый датский Maersk. Откуда он взялся? Из денег. Сначала появилось одно судно, затем несколько – и пошло поехало. Сейчас они и нефть

В порту

добывают. Но «фишка» – контейнеровозы. И все хотят с ними дружить, особенно бункеровщики.

Откуда у меня такие точные данные по мощности необходимых насосов в 1000 тонн в час для бункеровки контейнеровоза дедвейтом 100 000 тонн? Правильно: от них. А могу ли я, при наличии денежных знаков, составить конкуренцию датчанам? Вполне. И уже делал это.

Моя «фишка» – НДС. Я поставлял топливо на промысел с НДС, а это 20%! Для этого мне необходимо было выстроить всю цепочку: добыл нефть с НДС, переработал в нефтепродукты с НДС, привез в порт с НДС, российский танкер доставил с НДС – все с НДС, и это надо доказывать налоговикам и таможенникам. При одинаковой цене поставки топлива рыболовной компании у нас и иностранцев рыбак возьмет у нас с НДС – это понятно… Так что потеснить иностранцев можно, но осторожно.

– А каким образом регулируются или координируются взаимоотношения бункеровочных компаний? Существуют ли какие-то соглашения о разделе рынка или товарищеские правила ведения честной борьбы?

– Здесь просто конкуренция. И кто на рынке давно и хорошо себя показал по качеству поставляемого топлива, не сорвал договоренности по срокам и условиям бункеровки, особенно в море, обеспечил бизнес своими танкерами-бункеровщиками, тот и побеждает. Надо также иметь много денег, ведь топливо дорогое и с нефтеперерабатывающими заводами надо успевать рассчитываться.

Координация существует, и есть взаимообмен данными о нечистоплотных покупателях – такие тоже есть, кто вовремя не рассчитывается за поставленное топливо. Есть международные форумы бункеровщиков, где обсуждаются все проблемы.

– Когда заходит речь о рыбопромысловом или пассажирском флоте, постоянно всплывает вопрос среднего возраста и состояния судов. Известно, что траулеры и теплоходы у нас достаточно старенькие и сильно изношенные. А как с этим обстоит дело у бункеровочной отрасли?

– У бункеровочной отрасли аналогичная ситуация – средний возраст судов 15 лет. Практически все танкера-бункеровщики – бывшие в употреблении. Моим вообще было по 30 лет, но все исправно работали. Пока льгот никаких нет, в отличие от рыбаков. Вероятно, расчет на то, что выживут самые богатые компании…

Кстати, в свое время Михаил Ходорковский планировал создать в «ЮКОСе» бункерный бизнес, но немного не успел – я их консультировал в знаменитом высотном здании в Москве в только что созданном ими департаменте морского и речного транспорта…

– Вопрос, вытекающий из предыдущего. Где и каким образом суда приобретаются или модернизируются, если это требуется? С какими отечественными судоремонтными и судостроительными заводами идет работа в этом плане?

– Танкеры-бункеровщики в основном приобретаются в Европе и Турции – много купили у датчан от бывшей бункерной компании O.W. Bunker, когда она рухнула. На речных просторах России – это отечественные танкера типа «река-море». Правда, один из таких, с названием «Инженер Шлем», года три работал у меня в Калининграде на перевозках.

С ремонтом или модернизацией проблем нет – все наши судостроительные и судоремонтные заводы на Балтике способны отремонтировать купленное судно и модернизировать его под цели бункеровки, к примеру, с установлением флекс-блендера для производства мазута ИФО-180-380 на базе смешения нашего мазута М-100 и СМТ (судовое маловязкое топливо). Я так модернизировал шведский битумовоз «РЕДО» в танкер-бункеровщик.

Кстати, здесь опять отличились датчане. Именно они разработали флекс-блендер, и я четко знал, у кого купить. В Калининград приехали два инженера для просчета проекта установки – просто внутри танкера или на его палубе. После того, как все поняли, что внутри из-за стесненности не получится, был прислан контейнер-автомат, где был полный комплект оборудования, включая лабораторию. И все автоматизировано – нажимаешь кнопки и получаешь всю линейку судового мазута ИФО от ИФО-30 до ИФО-380. Плюс, они установили специальный робот-манипулятор для подачи шланга с танкера-бункеровщика на судно-потребитель. Вот такие они, эти датчане.

– Любой флот должен развиваться, искать оптимальные и эффективные решения, адаптировать новейшие достижения конструкторской мысли. Есть ли современные проекты бункеровщиков и чем они отличаются от предыдущих?

– Наши отечественные конструкторские бюро в силах разработать любой судовой проект. Особых отличий от типового танкера и танкера-бункеровщика нет. Нужны отдельные элементы. К примеру, сегрегации – их должно быть не менее трех: одна – под принимаемое топливо, вторая – под второе принимаемое топливо, третья – под получаемое при смешении предыдущих двух. Но это в зависимости от конструкции судна и флекс-блендера – можно вообще выдавать через шланг к потребителю, к примеру под заказ ИФО-240, готовый продукт.

Но тут же вопрос с лабораторией – в флекс-блендере контейнерного типа она есть своя, а тут надо рассчитывать на честность поставщика или нанимать независимого сюрвейера. Или такая конструкция тан-

Sauer Compressors

L3vante WP 320–460 L Marine

Every ship should have one.

Трехступенчатые компрессоры Sauer с воздушным охлаждением – стандарт для международного судостроения.

320 – 460 m³/h @ 30 bar

German engineering since 1884.

Sauer Compressors CIS/Moscow
www.sauercompressors.com/ru
info@sauercompressors.ru

реклама

ООО «АЗДА»
Разработчик и производитель:
- судовых вспомогательных, аварийных дизель-генераторов, судовых вспомогательных модулей мощностью от 16 до 450 кВт и судовых дизель-редукторных агрегатов мощностью от 75 до 625 л.с., изготовленных по техническим условиям, одобренным Российским Речным Регистром.
- судовых вспомогательных и аварийных дизель-генераторов мощностью от 16 до 100 кВт на базе дизельных двигателей Минского моторного завода, изготовленных по техническим условиям, одобренным Российским морским регистром судоходства.
- систем автоматики для судовых установок, изготовленных по техническим условиям, одобренным Российским Речным Регистром и Российским морским регистром судоходства.

Тел.:+7 (3852) 50-35-82,
50-35-81, 50-29-31
www.altzda.ru kom@altzda.ru

АЗДА
ООО «Алтайский Завод Дизельных Агрегатов»
ЭНЕРГИЯ НАШЕГО ДЕЛА

кера-бункеровщика: иметь пять сегрегаций под прием/выдачу готовых нефтепродуктов в ассортименте, к примеру, готовый заводской эко-мазут с серой до 0,1%, дизтопливо, судовое маловязкое топливо и ИФО-500, ИФО-700 для крупных контейнеровозов…

– Каким оборудованием сейчас оснащаются бункеровочные суда? Что ставится в обязательном порядке? Что и для каких целей желательно «навешивать» в качестве дополнения?

– Оснащение современных бункеровщиков может быть самым разнообразным. Но надо понимать, под кого работаешь. К примеру, контейнеровоз дедвейтом 100 000 тонн требует скорость передачи мазута с танкера-бункеровщика 1000 тонн/час в объеме 10 000 тонн – ни один российский бункеровщик не имеет возможности выполнить эти условия. Как-то на рейде Балтийска одна уважаемая крупная компания таки бункеровала такой контейнеровоз. Я посчитал по времени бункеровки – насос давал максимум до 150 т/час – терпеливый был капитан контейнеровоза…

Что касается обязательных мероприятий, они действуют уже давно, к примеру, наличие двойного корпуса танкера.

– В последнее время цена на нефть на мировых рынках сильно упала, что не могло не затронуть и бункеровку. Насколько сильным был этот удар, по вашим оценкам, и как компании на него отреагируют?

– Резкое снижение цены нефти, а следовательно, и цены нефтепродуктов в бункеровочном сегменте, это самое худшее, что может быть у бункеровщиков. Представьте, вы закупили мазут по 100 долларов за одну тонну, десять дней ушло на доставку с завода, слив на нефтебазу и налив на танкер. Если ваш объем продажи 50 000 тонн в месяц и цена упала в два раза – это очень больно воспринимать. Убытки колоссальные, и только по итогам года их можно «размазать» в общей прибыли.

Я так «попал» в Атлантическом океане, но у меня широко был распространен бартер «топливо – рыба», и вместо денег за топливо на холодильниках лежала рыба. Я «законсервировал» цены на рыбу и затем синхронно с другими поднял. В итоге, не понес убытков, чего не скажешь про всех остальных бункеровщиков.

– Сейчас значительно ужесточаются экологические требования, вводятся ограничения МАРПОЛ. Как это сказалось на отрасли и что ожидается в ближнесрочной перспективе?

– Это происходит уже давно и постоянно. В последние годы все крупные компании предприняли

Бункеровка / Фото: ПАО «Совкомфлот»

Танкер «Академик Пашин» / Фото: «Корабел.ру»

соответствующие действия по экологическому составу топлива. В 2015 году вступили в силу очередные ограничения на содержание серы в топливах, используемых судами, действующими в Балтийском и Северном морях, – не более 0,1%. К примеру, «Газпромнефть марин бункер» с 2015 года ввела на рынок Северо-Западного региона топливо марки RMD-80 0,1%, полностью соответствующее этим экологическим требованиям. Так же поступили и другие.

Все, что произойдет в ближайшей перспективе по дальнейшему ужесточению экологических требований к бункерному топливу, никого не пугает и будет синхронно отрабатываться ведущими бункерными компаниями России.

Автодизель-сервис-Центр

ГЛАВНЫЕ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ
СУДОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ
на базе российских дизелей ЯМЗ

Мощность от 60 до 580 кВт

- ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ИЗГОТОВЛЕНИЕ
- ПОСТАВКА
- КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ
- ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ С СЕРТИФИКАТОМ РРР

- надежность
- экономичность
- ремонтопригодность
- простота технического обслуживания

ЯРОСЛАВЛЬ www.sudomotor-yar.ru
Тел.: 8 800 700-45-18 Тел./факс: +7 (4852) 60-00-30
info@sudomotor-yar.ru | wtimashev@rambler.ru

реклама

У нас новый не только логотип :)

рапс

судовая мебель.рф

«НИМБУС СПБ». Порт Санкт-Петербург / Фото: «Корабел.ру»

– Раз уж мы затронули экологическую тематику, расскажите, как обеспечивается безопасность при перегрузке топлива? Какие современные решения применяются? Что происходит, если возникает аварийная ситуация (по пунктам — реакция и действия капитана и руководства компании)? Кто и по какой схеме оплачивает расходы на ликвидацию загрязнений?

– К сожалению, материальная часть изнашивается, и прорывы шлангов или поломки стыковочных узлов возможны, а следовательно периодически происходит загрязнение акватории бункеровки судов.

Кто за это отвечает? За все всегда отвечает капитан танкера-бункеровщика. Он ведь может и просто столкнуться с другим судном, нарушив МППСС-72 – международные правила предупреждения столкновений судов в море. Если это частная компания, то несет ответственность и нанявший капитана генеральный директор.

Но! В штате любой судоходной компании есть человек, отвечающий за безопасность мореплавания. Он проходит специальную подготовку, имеет статус заместителя генерального директора по безопасности мореплавания и отвечает за организацию.

До начала бункеровки должны быть выставлены боновые заграждения на случай разлива нефтепродуктов и так далее. Соответственно, если случается нефтеразлив и своими силами не справиться, подключают портовые власти и МЧС в зависимости от ситуации – производится локализация, нейтрализация и сбор нефтепродуктов. Но штраф неминуем, и платить будет виновник аварии.

– Что вы думаете о тенденциях перевода судов на СПГ-топливо? Насколько это перспективно? Какие сложности в связи с этим возникают?

– СПГ-бункеровки – это самые экологические бункеровки. Это наша перспектива, к которой уже переходят суда Европы, имеющие главные двигатели, работающие на СПГ. По моим данным, только Объединенная судостроительная корпорация построит три судна бункеровщика СПГ.

Какие могут быть сложности? Все упирается в технологию, а она, похоже, пока иностранная. Вот в этом сложности. Вообще же, надо понимать, что в Санкт-Петербурге и Финском заливе, плюс рейд Балтийска, потребуется примерно 2,5 миллионов тонн СПГ в год уже к 2025 году. Надо всем напрячься, невзирая на коронавирус… ⚓

Ростовское ЦПКБ
СТАПЕЛЬ

АО «РЦПКБ «Стапель»
344116,
г. Ростов-на-Дону,
ул. 2-я Володарского,
76/23а, офис 301
Телефоны:
+7 (863) 306-02-10,
+7 (863) 244-93-51.
Факс:
+7 (863) 244-43-80
e-mail:
info@stapel.ru

www.stapel.ru

ПРОЕКТИРОВАНИЕ ФЛОТА

- Проекты новых судов морского, речного и смешанного «река-море» типов;
- Проекты реконструкции и модернизации судов;
- Разработка эксплуатационной судовой документации;
- Торсиографирование и виброакустика судовых установок.

RDB 66.65 несамоходный дизельный земснаряд с гидравлическим и фрезерным рыхлением

Рабочий разъездной морской катер «Водич». Проект **RDB 49.04**

ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ИЗГОТОВЛЕНИЕ СНО

- Буи и вехи летние морские, речные и озерные (светящие и несветящие);
- Буи ледовые светящие и несветящие для различных климатических условий;
- Бакены, рейдовые и швартовные бочки;
- Береговые навигационные знаки типовых и индивидуальных проектов;
- Грунтоуборочные эжекторы: «ЭУ-100», «ЭУ-150», «ЭУ-300».

реклама

FURUNO

Твердотельные РЛС X - и S - диапазона
для улучшенного обнаружения целей и простоты в обслуживании

НОВИНКА
для 3-см диапазона

для 10-см диапазона

RADAR

- Снижение эксплуатационных расходов и затрат на техническое обслуживание
  Нет потребности в замене магнетрона
- Четкие изображения и низкий уровень помех
  Благодаря точным эхограммам пользователи получают ясную картину области вокруг судна, включая слабые эхосигналы от небольших судов
- Безвентиляторный приемопередатчик значительно снижает затраты на техническое обслуживание

НОВИНКА

Твердотельная РЛС 3-см диапазона
Модель: FAR-2x28-NXT
Твердотельная РЛС 10-см диапазона
Модель: FAR-2x38S-NXT

www.furuno.ru
ООО «ФУРУНО ЕВРУС»
Санкт-Петербург,
Воскресенская набережная
д. 12А

«По нашим проектам построили уже 376 судов»

Этого человека без преувеличения знает вся наша отрасль. Можно было бы сейчас перечислить массу его регалий, снабдить его цветистыми эпитетами. Но нам кажется, что достаточно просто сказать – в гостях у «Корабел.ру» генеральный директор «Морского инженерного бюро» Геннадий Егоров.

Беседовала
Виктория Корабеловна,
Подготовил
Ренарт Фасхутдинов

– Геннадий Вячеславович, давайте начнем с рассказа о том, где вы выросли, учились. Что вас связывало в детстве с морем?

– Мой отец – капитан I ранга, так что с морем у меня простые взаимоотношения. Я видел боевые корабли с раннего детства и не просто видел, а и гулял по ним, сопровождая отца, когда они стояли в базе. Это было на Тихоокеанском флоте, Авачинская губа, есть там такое место, которое сейчас называется Вилючинск. Тогда оно называлось Петропавловск-Камчатский-50. Там стояли и атомные подводные лодки, которых называли «золотыми рыбками», и эсминцы…

– Какое первое впечатление от первого судна, на котором вы побывали вместе с папой?

– Мне было шесть лет, и больше всего запомнился спор с командиром эсминца о количестве труб у него на борту. Потом выяснилось, что мы говорили о разных трубах. Я – о трубах торпедных аппаратов, а он – о дымовых трубах. Спор был очень серьезным. Я перед этим прочитал про матроса Маркина, который был комиссаром Волжской флотилии. Там описывалось, как во время Гражданской войны с Балтфлота перебросили миноносцы для войны с белыми. А у миноносцев все было ясно: если он трехтрубный – то у него три торпедных аппарата, если пять труб – то пять торпедных аппаратов. Естественно, в моем представлении на современных эсминцах должно быть точно так же. Был очень серьезный спор с командиром. Потом стало ясно путем осмотра, что обе стороны правы.

– Хорошо, давайте теперь сразу перенесемся в вашу юность. Что вы оканчивали, какое первое место работы у вас было?

– У меня все просто, я никогда из судостроения и судоходства не уходил вообще. Как поступил на кораблестроительный факультет Одесского института инженерного морского флота в 1983 году, так с тех пор в этой отрасли. Учился реально очень хорошо. Была принципиальная фишка: не получать ни одной

Геннадий Егоров / Фото: «Корабел.ру»

четверки. Это при том, что я вообще на занятия не ходил. Мне со второго курса не хотелось тратить время на формальные занятия, и я работал на кафедрах – сначала на теории корабля, а потом на строительной механике корабля. Было чем заниматься, поэтому сессию сдавал через два месяца после начала семестра, а дальше можно было спокойно работать.

Кафедра строительной механики корабля была очень активна в плане хоздоговорных научных работ. Я стал ответственным исполнителем, будучи студентом четвертого курса. При этом были подчиненные – штатные сотрудники. Мой учитель, профес-

сор Козляков, давал такие возможности тем людям, которые могут потянуть. Если можешь, бери на себя хоздоговорную тему и вперед! Причем свобода была по советским временам просто фантастическая: я, будучи студентом, выезжал в пароходства и общался с ответственными товарищами, вплоть до главного инженера. А это для тех лет очень круто. Представляете, студенту поехать куда-нибудь в Новороссийск, в одно из крупнейших советских пароходств по тоннажу, и пообщаться там с самим Леонидом Константиновичем Крыштыным, тогдашним главным инженером НМП!

Мы делом были заняты полезным, не фантастикой какой-то, не «надуванием пузырьков», ничего подобного. Основная тема была связана с программным обеспечением для судов, тогда это очень бурно развивалось. Я сделал один из первых в Союзе программных комплексов по расчету грузового плана, остойчивости, прочности и борьбе за живучесть грузовых судов «Ship.03-06». С широчайшей номенклатурой функций, включая оптимизацию загрузки и балластировки, и для множества типов судов – балкеры, танкеры, нефтенавалочники, лихтеровозы, контейнеровозы, сухогрузы, супертяжеловозы. Если я не ошибаюсь, было более 200 продаж этого комплекса.

Если вам интересно, то, например, первый в Одессе персональный компьютер современного типа был у меня. Он назывался «Комодор PC20». Я думаю, что подавляющее большинство людей просто даже не представляют, что это такое. Это была машина IBM PC с 88-м процессором. Была добыта контрабандой, потому что действовали ограничительные требования КОКОМ по запрету поставок современной вычислительной техники в Советский Союз. Привезли моряки с одного из судов Черноморского морского пароходства, это был контейнеровоз типа «Герои Панфиловцы» «Александр Огнивцев»… Взяли во время ремонта в Греции.

– Хорошо, а теперь еще один прыжок во времени. Перенесемся в первые годы существования вашего бюро. Когда оно было создано?

– 23 марта 1995 года зарегистрировано. Но первые работы были начаты еще в 1991 году. Тогда мне стало понятно, что продавать расчетные программы, а к тому времени мы вместе с Борисом Станковым разработали целый набор программ по расчету прочности корпусов судов для КБ, – это, конечно, хорошо, но лучше не «корову» продавать, а «молоко» – результаты этих расчетов.

Бюро занималось в те годы реклассификациями, повышением грузоподъемности, реновациями… За девяностые годы мы обеспечили выход в море почти 1500 судов. В том числе, тех самых «Волго-Балтов», которые всуе упоминаются сейчас многими товарищами. Очень много чего было сделано, но, в основном, это были расчетные работы, не проектные в сегодняшнем понимании. Мы вообще тогда даже представить себе не могли, что будем проектировать. Вот уже сейчас такие работы со старым флотом мы не приветствуем. Считаем, что сегодня нужно заниматься новым флотом, строить новые суда. Просто в 90-е годы реальная экономика не позволяла частному судовладельцу думать о таких вещах. Они даже представить себе не могли, что они будут зани-

Волго-Балт 246 / Фото: «Корабел.ру»

маться новостроем. Тогда это было в принципе недостижимо. Что-то на уровне полета на Марс во времена Циолковского… Знать, конечно, знали – и все… Кроме того, для 1995 года «Волго-Балт» 1982 года постройки был вполне новым и вполне неизношенным. А вот через 25 лет оценка качественно иная – это уже очень старые суда.

– С тех пор вы спроектировали очень много судов. А какое можете назвать вашим любимым?

– Хороший вопрос. У меня много любимых судов. По нашим 108 проектам построили на сегодня уже 376 судов. Там есть что посмотреть. Во-первых, я очень люблю наше первое серьезное судно – танкер типа «Армада». Это очень красивые суда, очень эффективные. Именно с них начался новый век в судостроении «река-море» плавания. Там было заложено сразу много важных решений, которые до сих пор реально работают. Во-вторых, сильно недооценен, с точки зрения внешнего вида, наш MPSV12. Общественность их почти не заметила.

Если же говорить с точки зрения смысловой нагрузки, то, безусловно, лидерами являются сверхполные суда, потому что в них наиболее ярко сосредоточены те принципы, которые меня всегда увлекали, а именно – реальная экономика. Красиво – некрасиво, хорошо – плохо, нравится – не нравится, это все неважно. Главное, будет деньги зарабатывать или не будет. Цель – помочь нашему заказчику зарабатывать. Как только теряется экономика в судостроении, судостроение очень быстро превращается в странную конструкцию, которая абсолютно непрогнозируема и неуправляема. Если некий бесконечный источник денег заканчивается, автоматически судостроение «вне экономики» тоже закончится.

– Недавно в очередной раз судно, спроектированное вашим КБ, попало в список лучших судов мира по версии британских инженеров. Речь идет о проекте RSD32M. Для вас насколько такие почести важны и интересны? Что чувствуете, когда такое происходит?

– Важно то, что Британское общество корабельных инженеров это делает не за деньги. У нас общественность считает, что все рейтинги и прочее достигается тем, что пришел-заплатил-получил, но это не так. Перечнем Significant Ships RINA занимаются эксперты. Им нужно видеть что-то такое, за что следует признать судно одним из самых интересных из полусотни судов, построенных в мире. Это достаточно сложно. Для нас, конечно, это важно, потому что отражает международное признание. Вы задумайтесь, суда по нашим проектам 11 раз попадали туда. Вы много найдете коллег, которые скажут подобное?

Сухогруз «Пола Ярослава»

– Ведете ли вы статистику, какие именно проекты «МИБа» наиболее востребованы на российских реках? И почему именно они?

– RSD59, RST27M и иже с ними. Они лучшие для клиента по экономике. И пока никто их не смог даже повторить с теми же параметрами. Ни китайцы, ни турки…

– А как вообще «МИБу» удалось занять свое нынешнее очень прочное, если не сказать, доминирующее положение на рынке? Какие факторы сыграли роль?

– Внимательнее посмотрите на статистику. Наши в среднем 20 судов в год мы «выдаем» уже реально давно. Но это в основном нормальные коммерческие суда. Мы просто работаем. И не для доминирования на рынке. Просто вовсе не мы их придумываем, мы внимательно слушаем наших заказчиков и совершенно искренне пытаемся реализовать их идеи. Мы благодарны за то, что нас учат наши заказчики.

А вообще, я уже говорил, что «Морское инженерное бюро» выросло в 90-е годы вместе с нашими частными клиентами. «Вместе» – это именно вместе, практически в «одной песочнице». Вы мне сейчас просто скажите название одного из тех сотен судов, с которыми мы работали, – и я вам расскажу его историю, его состояние.

– Какой самый младший возраст ваших сотрудников, именно проектантов?

– В нашем бюро люди начинают работать очень рано. Как правило, студенты к нам попадают на третьих-четвертых курсах. Так что, примерно вот такой младший возраст. Вся питерская бригада – из

студентов «Корабелки», например. Они просто пришли студентами, в прошлом году защитились. Кстати, молодцы, практически у всех красные дипломы.

Почему берем третий-четвертый курсы? Это общая схема, отработанная еще в начале 2000-х годов. Просто под наши требования очень плохо подходят готовые специалисты. Не потому что они плохие, не дай бог, не подумайте. Но у нас совсем другие взгляды на жизнь, очень сильно отличающиеся от окружающих. У нас не будет такого, чтобы человек сидел всю жизнь на одной системе. Как, например, механик, который занимается топливной системой и больше с нее не сходит. Это нерационально с точки зрения использования кадров. Потому что человек будет идеально знаком со всеми деталями этой системы, но он не будет знать в целом судно. Это не минус, это просто другое видение. Узкая специализация, которая была принята в советских КБ, коммерчески не оправдана. Она просто не подходит и на Западе давно не применяется. Это некое представление о той жизни, которой уже нет (конечно, речь идет о гражданских заказах, в рамках реального финансирования).

– Да, мы знаем, что «МИБ» очень тесно дружит с «Корабелкой». А как вы в целом оцениваете качество сегодняшних студентов? Что вообще думаете по поводу отраслевого образования?

– Вообще-то не только с «Корабелкой», но и с «Макаровкой», и с ВГУВТом, и с РУТом. Дети есть дети. Их надо не просто учить, а учить предметно, в тесной связи с реальностью. Им нужны и общие знания, причем как можно шире, и опытные наставники в практическом отношении. Чем раньше они начнут работать, тем быстрее станут специалистами. Явно не хватает современной информации. О новых судах, новых идеях. Я сталкивался с курсовыми на базе проектов 60-х годов, например. В любом случае, кадры действительно решают все. Отраслевое образование требует всесторонней поддержки.

– Есть ли какое-то КБ в России, которое вы бы отметили за хороший уровень?

– Конечно. И не одно. Я очень уважаю Илью Щербакова, «Петробалт»; Петра Ежова, «Си Тех»; Алексея Клепикова, ГЦКБ. Или взять «Волго-Каспийское ПКБ» – эти те люди, с которыми мы уже много лет вместе работаем.

Я с большим уважением отношусь к «Вымпелу». Вячеслав Валентинович смог совершить в сложные годы практически невероятное дело – сохранить организацию, ее уровень, преемственность специалистов. Мы с ними очень серьезно и эффективно работаем. Общение идет на уровне специалистов, и там все хорошо. Не надо никаких выстраивать сложных «переписок», тогда все запускается спокойно. И кстати, это не весь перечень работающих бюро. Есть «Стапель», «ФОРСС» и другие коллеги.

Главное, что при всем при этом нас мало. Вот это действительно проблема.

– Как вы считаете, на каком уровне российские КБ, по сравнению с европейскими?

– Смотрите сами. КБ очень быстро переориентируются на тот рынок, на который они работают. Тот же «Петробалт» начинал работать с Португалией, а потом переключился на Россию. О чем это говорит? О том, что вопрос не в КБ. Это все иллюзии, что все беды российского судостроения в отсталости проектантов. Вы пойдите на Tersan, современную турецкую верфь, и увидите большую разницу. Они забиты разнообразной работой, очень сложными проектами, и у людей все получается. Вот вам и ответ. А посмотрите, какая истерика начинается, когда напрямую приходят иностранные проекты на русский завод! Иноземные проектанты прекрасно работают и с китайцами, и с турками, а попадают к нам – и сразу у всех проблемы.

– Сейчас многие КБ открывают свои площадки и пытаются сами что-то строить. Вы планируете что-то в этом роде?

– Это мое мнение, но, наверное, каждый должен делать свое дело. В России гражданское судостроение – это хобби, это не бизнес. Заработка там очень мало, он очень рискованный; рынок, как говорится, волатильный, прыгает туда-сюда. Вот вы заключили контракт в рублях, курс прыгнул, и вы конкретно попали. И что вы думаете, если вы заключили контракт по 44-му ФЗ, вам кто-то чем-то поможет? Нет. Именно это меня всегда настораживает в отечественном судостроении.

Поэтому моя позиция очень простая – я бы поостерегся заниматься производством. Точно так же мне говорили: почему ты не открыл судоходную компанию, ты же все знаешь? Такой вопрос мне постоянно задается, наверное, с конца 90-х. Честный ответ: опасаюсь. Объявит кто-то запрет на вывоз семечек и сои – все, сразу ставки фрахтовые на сухогрузах упали ниже «плинтуса». Как отрабатывать кредиты, как планировать ремонты, как планировать новое судостроение? А уж нефтеналивной сегмент – это вообще отдельная тема, это чистая политика, там нет случайных людей.

– Как вы относитесь к программе «квоты под киль»? Вот ваше личное мнение?

– Это вопрос, который существенно шире моих представлений. Я всего лишь инженер. Для судостроения это очень хорошо. Смотрите, сколько

тем пошло, сколько заводов, о которых вы никогда не слышали, стали строить краболовы. Дай бог всем здоровья, люди на что-то рассчитывают, может, все будет хорошо и все получится. Государство создало инструмент, который действительно помог такой отрасли, как судостроение, получить очень приличное количество заказов.

Был бы я, например, владельцем рыбопромысловой компании, у меня были бы иные подходы и взгляды. Было бы проще купить, скажем, в Турции построенное судно, которое будет дешевле, чем в России, и делать будет все то же самое.

То есть «квоты под кили», как мне кажется, с точки зрения рыбопромыслового бизнеса, это не очень хорошо, а с точки зрения судостроения – это очень хорошо. Все зависит от того, чем ты занимаешься.

Хотя и для судостроителей я вижу очень большие риски, потому что заказы взять – это одно, а вот построить – это несколько другое. Дальше, скорее всего, будет много историй, которые могут омрачить красоту и изящество этой идеи.

– Глобальный вопрос – за чем стоит будущее судового проектирования?

– Следовать рынку. Тянуть рынок куда-то – это не наше дело. Нужно просто видеть тенденции. Обратите внимание, мы проектируем очень разные типы судов. Почему? Потому что мы просто видим, что надо вот такое судно, надо вот такое. Если создавать концепты, которые никому не нужны, то мы закончим новыми «автономными карбоновыми катамаранами на солнечной энергии», которые не будут покупать. Это я не по отношению к конкретному названному продукту говорю, ничего подобного. Я говорю про бизнес, понимаете? Создавать концепт в отрыве от клиента, не видя рынок, это всегда очень плохо. Можно даже создать великолепный продукт, но не продать его, и это очень часто происходит.

– Бывает ли в вашем бюро такая ситуация, что вы сами что-то проектируете, а потом ищете заказчика? Или такого вообще не бывает?

– Такое иногда бывает, но это все равно базируется на наших представлениях о рынке. Не на теоретических взглядах. Если бы мы, например, предложили RSD59 в 1995 году, то его встретили бы улыбками, потому что ни у кого таких денег просто не было. И тогда бы это судно не пошло. Не потому, что оно хорошее или плохое, а потому что просто не было на него денег. Или, например, увлекаются у нас сейчас пассажирскими судами с высокими скоростями. Очень хорошо, но ведь рентабельность этих судов известна, там большие проблемы. Это вопрос экономики. Если экономика не связана с жизнью и нет тех же дотаций, то и судно не пойдет. А вот решается вопрос с дотациями в эксплуатации – и новые «крылатые» полетели.

У нас, в принципе, наверное, 8 из 10 проектов все равно строятся. Даже если они создавались в рамках федеральной программы по развитию гражданской и морской техники. Тот же PV300, он же не с неба упал, он был тогда сделан в рамках этих взглядов.

К чему я это говорю? К тому, что даже когда у тебя есть возможность за счет неких источников финансирования создавать впрок какие-то идеи, концепты, проекты, то даже в этой ситуации нужно делать это во взаимосвязи с реальным заказчиком. Если нет такой взаимосвязи и ты создаешь судно из своих личных представлений, о нем все забудут. Ты сам забудешь через полгода.

– Как вы считаете, PV300 после того, как его введут в эксплуатацию, как-то изменит само видение круизов и круизных теплоходов? Пойдет ли он дальше в массы?

– Давайте говорить не столько о PV300 или о PV300VD, сколько о подходах. Подходы в чем меняются? В том, что в действительности сегодняшний круиз строится на судах в районе четырех звезд, с плюсом. Это, в первую очередь, достаточно большие комфортабельные каюты, которые соответствуют тому, что есть в современной гостинице. По сути, это и есть самоходная гостиница.

Рассказы про звезды – это отдельная история, потому что каюты, например, действительно пя-

Круизный лайнер «Мустай Карим» / Фото: «ВодоходЪ»

VIKING
LIFE-SAVING EQUIPMENT

Спасательный гидротермокостюм из нейлона с покрытием PU PS5002 СТО РМРС категории Winterization (-50)

Современная модель отличается повышенной прочностью и дает увеличенный срок защиты на 6 часов, а также имеется встроенный плавучий элемент, так что вы можете пользоваться костюмом без спасательного жилета.

На модели PS5002 имеется расстегивающаяся от шеи молния, благодаря которой костюм легко надевается и снимается. Имеет встроенный плавучий элемент, ремень для подъема, соединительный линь. Поставляется со свистком, а также с аварийным огнем поиска, утвержденным SOLAS. Кроме того, в этом костюме имеются эластичные подтяжки для регулировки длины, и он продается в вакуумной упаковке.

188508, Ленинградская область,
Ломоносовский район,
Производственная зона «Горелово»,
ул. Поннсе, д. 4, стр. 1

+7 (812) 493-59-24
www.viking-life.com
viking-ru@viking-life.com

СИТИ
www.citi-izol.ru
info@tech-izol.ru
г. Санкт-Петербург, Богатырский пр., д. 18, корп. 1, оф. 217
тел.: +7 (812) 677-71-04, 677-71-05

- Теплоизоляция судовых помещений, рефрижераторных трюмов, провизионных камер, трубопроводов и оборудования методами напыления и заливки ППУ.
- Различные комплектующие изделия для монтажа изоляции:

Самоклеящиеся алюминиевые и стеклотканиевые ленты

Системы крепления (приварные и самоклеющиеся штифты, клипсы, оборудование для сварки)

Различные системы скожуховки, покровного слоя изолированных элементов.

Мы поставляем весь ассортимент продукции «ТехноНиколь», PAROC и Armaflex для изоляции корпусных конструкций (тепловая изоляция помещений, противопожарная изоляция для машинных отделений, переборок класса А-30 и А-60), систем энергетических установок, газовыхлопных систем, высокотемпературной изоляции в судостроении и судоремонте.

Для экономии Вашего времени есть возможность оперативной отгрузки материала с нашего склада. Все материалы отвечают требованиям Российского морского регистра судоходства, Речного регистра судоходства и классификационных обществ, правил и резолюции IMO и Marine Equipment Directive.

реклама

тизвездочные и, наверное, сами рестораны в районе пяти звезд, но в принципе на речном судне нельзя воссоздать все гостиничные условия и функции. Мы не можем белье менять каждый день, это нереально. Это пример, одна из бытовых подробностей, которых много. Я как-то хотел написать статью о составляющих «звезд» на речных круизных судах и гостиницах, но времени пока не хватает.

Поэтому именно высококомфортабельные суда будут очень востребованы. Просто это испытанный путь во всем мире. Все им идут, и мы идем. Строить PV300, PV300VD, PV09, PV150 тоже будут, но единицами, поскольку они очень дорогие. Этот вопрос, безусловно, требует поддержки, потому что сами наши клиенты не потянут такие затраты. Тем более, в условиях, когда мы сейчас теряем год из-за коронавируса. Мы реально проваливаем этот год. Нашим ведущим речным круизным туроператорам, я не буду их называть, действительно нужна государственная поддержка.

– Да, мы с ними встречаемся, они в ужасном состоянии, очень нервничают.

– Их нужно спасать, потому что это гордость страны, это очень большие профессиональные коллективы. Я просто много чего знаю. Я знаю, что у многих средств осталось на месяц. Они же сейчас не выйдут в круиз, будут стоять. Этот вопрос, безусловно, требует решения. Круизную отрасль нужно просто спасти.

Надеюсь, что через какое-то время все «устаканится». Начнут снова возвращаться все программы, которые мы обсуждаем. Скорее всего, в первую очередь мы будем заниматься тем, чем мы занимались раньше: модернизацией, конверсией существующего круизного флота. Вспомните, как сделаны «Виктория», «Александр Грин», «Мстислав Ростропович», «Викинги».

Строительство нового требует новых ресурсов.

Петербургский офис «Морского инженерного бюро» / Фото: ООО «Морское инженерное бюро»

– Вы регулярно готовите прекрасные и очень подробные аналитические статьи о состоянии отечественного флота, в том числе и для нашего издания. Наверняка у вас сложилось свое видение того, какие главные проблемы имеет отрасль на сегодня…

– «Расшить» узкие места на реке. Налоговая нагрузка на судовое топливо. Устранить неравноправную конкуренцию с РЖД. Продолжать поддерживать лизинг.

– И соответственно, хотелось бы услышать ваше мнение о том, какие меры было бы правильно предпринять.

– Два низконапорных гидроузла на лимитирующих участках. Возврат акциза с дизельного топлива, применяемого на судах. Не забывать про лизинговые компании.

– Сегодня в отрасли есть несколько достаточно любопытных направлений в развитии флота. Например, применение водорода на судах и безэкипажный флот. Как вы думаете, насколько это жизнеспособные направления? Имеют ли они перспективное развитие в России? Если да, то когда, по вашему мнению, мы увидим первые подобные суда на наших реках и морях?

– Метанол, топливные элементы, в перспективе аммиак. Это по-настоящему «зеленые» направления развития.

Электроходы на батареях с зарядкой от береговой сети. Для зоны канала им. Москвы – весьма привлекательное решение, в связи с наличием собственной электроэнергии, особенно в ночное время.

Работы по автономизации судов идут. Например, этим занимается судоходная компания «Пола» на базе сухогруза RSD59. «Макаровка» готовит два полигона для отработки действий автономных судов.

Когда все это будет в «реале»? Сложно сказать. Особенно в условиях экономического кризиса.

– Видите ли вы возможность использовать СПГ в качестве топлива на реках и можно ли на этом построить длительную концепцию развития флота?

– На море и на реке – это разные вопросы.

На море – это происходит в тех зонах, где есть серьезные ограничения по выбросам и где, по сути, в противном случае надо работать не на мазуте, а на

ПРОИЗВЕДЕНО В РОССИИ!

ЧИЛЛЕРЫ

ФАНКОЙЛЫ

КОМПЛЕКТУЮЩИЕ

Standarte

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР:

SIDE-POWER

Kabola Heating systems
Thetford Marine (Tecma)
Gianneschi pumps and blowers
Selmar Water Treatment systems

141401, Россия,
Московская область,
г. Химки, ул. Спортивная,
д. 34а
Тел.: +7 (495) 575-67-23
Факс: +7 (495) 575-39-77
info@standarte.ru
www.standarte.ru

реклама

АППАРАТДИЗЕЛЬ

Компания «АППАРАТДИЗЕЛЬ» с 1990 года занимается производством и импортом/экспортом оборудования запасных частей для агрегатов на базе отечественных и зарубежных дизелей.

Основное направление – детали и узлы дизелей размерности 36/45, 25/34, 23/30, 18/22, Wartsila, Jinan, Weichai, DENO , а также выпуск поднадзорных Регистру поршневых пальцев и втулок ВГШ, в том числе дизелей серии NVD, Skoda и других.

Продукция предназначена для речного и морского флотов, а также для дизельной энергетики. Кроме того, компания производит СЗЧ различного уровня сложности – от прокладок до масляных, водяных и топливных насосов.

Предлагаем услуги по металлообработке.

г. Нижний Новгород, пр. Ленина, д. 30/7, оф. 21
(831) 277-87-49, 245-13-50, 251-93-84
odv@apparatdiesel.ru skype odvapparatdiesel

www.apparatdiesel.ru

ПРОИЗВОДСТВО ПАЛУБНОГО ОБОРУДОВАНИЯ И ДЕЛЬНЫХ ВЕЩЕЙ

* Крышки судовых световых люков
* Крышки судовых сходных люков
* Головки соединительные пожарные
* Фонари смотровые с плоскими стеклами
* Крышки вентиляционные водогазонепроницаемые прямоугольные
* Иллюминаторы судовые круглые, прямоугольные
* Головки вентиляционные с поплавком и защитной сеткой
* Устройства для крепления и отдачи корневого конца якорной цепи (УКЦ)
* Стопоры фрикционные якорных устройств
*Крепеж и запчасти к палубному оборудованию

ООО "ВЕЛЕС"

346506 Ростовская область г. Шахты, ул. Неглинская 2А,
ООО «ВЕЛЕС» tel.: 8(8636)20-01-20
e-mail: velessh@yandex.ru e-mail: info@vlssh.ru https://vlssh.ru

Спуск на воду сухогруза «Пола Харита» / Фото: Объединенная судостроительная корпорация

дизельном топливе. Посмотрите блестящий пример «Совкомфлота» – «зеленая» серия крупнотоннажных арктических нефтеналивных танкеров. Плюс – газовозы, которые работают на том, что перевозят. Плюс – паромы, особенно норвежские.

А вот на реке не так. Практически десять лет ведущие судовладельцы судов «река-море» прорабатывают запуск их в постройку в версии газоходов. Не было инфраструктуры. Но это далеко не все проблемы. Соотношение цен СПГ / дизельное топливо составляет (даже с учетом выигрыша в теплотворной способности) 0,7 – 0,9 от стоимости ДТ (нижняя граница при бункеровке с автопоездов, а верхняя – с помощью танк-контейнеров).

Соответственно, при удельной (по отношению к ДТ) цене на мазут с 3,5% серы примерно 0,57 (предположим для мазута с уменьшенным до 0,5% содержанием серы в будущем 0,8) и при увеличении строительной стоимости судна-газохода по сравнению с аналогом, работающим на тяжелом топливе, на 10-15% – фактически плюс 2-2,5 млн долларов к сегодняшней цене. С уменьшением дедвейта примерно на 200 – 220 тонн, уменьшением длины и объема грузовых трюмов экономического смысла в строительстве, например, грузовых судов-газоходов смешанного «река-море» плавания – нет.

Нам кажется более эффективным запуск на реке крупнотоннажных судов на метаноле, который, точно так же, как и СПГ, является продуктом переработки природного газа. Двигатели те же, но сам продукт дешевле, проще при бункеровке (это просто технический спирт) и более понятен экипажам. Правда, употреблять его внутрь не надо, но это другой вопрос.

И, конечно, малые суда для местных линий в больших городах – электроходы на батареях с зарядкой от береговой сети.

– Что вы скажете, когда встретите Алексея Львовича Рахманова?

– Пожелаю здоровья, в первую очередь! Кстати, я делаю это всегда и совершенно искренне ⚓

ПАЛУБНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ЯКОРНО-ШВАРТОВНЫЕ ИЗДЕЛИЯ

ЛЕНТРАНС

СУДОВОЕ И ПОРТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

+7 (812) 648 00 85
omts1@lentrans.com
маринэкспо.рф
Санкт-Петербург, Кронштадт, ул. Петровская 2, лит "Я"

- БРАШПИЛИ
- ЯКОРНЫЕ ШПИЛИ
- ШВАРТОВНЫЕ ШПИЛИ
- ЛЕБЕДКИ ВСЕХ ТИПОВ
- ЯКОРЯ И ЯКОРНЫЕ ЦЕПИ
- КНЕХТЫ, КЛЮЗЫ, РОУЛЬСЫ

реклама

ПКФ «ФАТОМ»

414028, Россия, Астрахань, Адмирала Нахимова, 70А
Тел.: (8512) 30-57-76, 30-58-72, 30-58-71; факс: (8512) 30-57-74
ftm@fatom.ru www.fatom.ru

ООО ПКФ «Фатом» производит широкий спектр судовых распределительных устройств как типовых, так и изготавливаемых на заказ для использования на судах морского и речного флота, а также на морских буровых платформах.

- Главные распределительные щиты (ГРЩ)
- Аварийные распределительные щиты (АРЩ)
- Зарядно-разрядные щиты (ЗРЩ)
- Щиты питания с берега (ЩПБ)
- Вторичные распределительные щиты
- Пульты управления судном (ПУС)
- Другие специализированные щиты для распределения электроэнергии, управления и сигнализации.

Также ООО ПКФ «Фатом» изготавливает магнитные пускатели до 250А

Для сборки судовых распределительных устройств используются комплектующие мировых брендов, таких как Schneider Electric, ABB, DEIF, SELCO, RITTAL и отечественных производителей судовых электрокоммутационных устройств.

Процесс изготовления ЭРУ включает в себя разработку проектной документации, согласование в инспекциях Морского или Речного Регистров, собственно изготовление оборудования, проведение приемо-сдаточных испытаний и получение сертификатов Регистра на эти продукты. По договоренности с заказчиком мы производим монтаж оборудования на объекте, проводим пусконаладочные работы, швартовные и ходовые испытания.

Вся продукция сертифицирована на соответствие требования технического регламента таможенного союза (ТР ТС). Распределительные щиты и магнитные пускатели допущены МО РФ к установке на судах ВМФ РФ. Система менеджмента качества предприятия сертифицирована на соответствие международного стандарта ИСО 9001:2015.

«Среднесрочные цели – своя верфь в России»

С «Морской Техникой» у нашей редакции давние дружеские отношения. Учитывая разнонаправленность компании, мы к ним обращаемся по самым разным насущным вопросам отрасли. На этот раз мы пообщались с исполнительным директором Денисом Клеминым «без галстуков» и послушали его собственную историю в морской отрасли, поговорили обо всех подразделениях ГК «МТ» и узнали о том, чего не хватает компании, чтобы стать предприятием полного цикла.

Беседовала
Виктория Корабеловна,
Подготовила
Юлия Хазиева

– Расскажите, как вы попали в морскую отрасль?

– В морскую отрасль я попал совершенно случайно. Я родился в Пензе, закончил Российский государственный педагогический университет имени А.И. Герцена, факультет иностранных языков. По первой специальности я учитель иностранных языков – английского и немецкого. Возможно, именно эти навыки заинтересовали собственника «Морской техники», когда в 2005 году он пригласил меня на работу. В «МТ» начинал с должности менеджера по продажам. Сейчас работаю исполнительным директором и отвечаю за морское бизнес-направление компании – за закупки, продажи, сервис и управление проектами. «Морская Техника» остается моим первым и единственным работодателем на сегодняшний момент.

– Какой была ваша первая продажа?

– Мой первый заказ был по поставке арматуры на «Уральский завод «Зенит». Понадобилось около недели, чтобы его получить, ведя переговоры с заказчиком по телефону. Потом была моя первая командировка, куда я отправился в качестве представителя.

– Как дальше продвигался карьерный путь?

– Спустя несколько лет меня перевели на должность ведущего менеджера по продажам. Еще через какое-то время я занял должность начальника отдела. В 2010 году мы решили открыть офис в Москве, и я переехал с семьей, чтобы открыть представительство. Почти не выезжая из Москвы, три-четыре года работал с федеральными заказчиками, нарабатывал связи. А потом было принято решение о назначении на должность исполнительного директора. Теперь у меня плавающий график, я стараюсь делить время пополам, потому что наш трудовой коллектив, основная его масса, все-таки в Санкт-Петербурге, а семья в Москве. Поэтому приходится выкручиваться.

Денис Клемин / Фото: ГК «Морская Техника»

– Расскажите про «Морскую технику». Получается, вы 15 лет уже в компании. С чего все начиналось?

– Мы начинали с поставок запасных частей и снабжения на двигатели в Санкт-Петербурге. Потом начали работать с Каспийским морским пароходством, которое стало нашим первым крупным заказчиком. На волне начала поставок ГМССБ *(глобальная морская система связи при бедствии – **прим. ред.**)* открыли радионаправление и стали крупным дилером FURUNO. И далее уже пошли поставки другого оборудования для ретрофита и судостроения. Безусловно, самым крупным среди наших поставщиков был концерн MAN. Сейчас у

нас представлено 15-16 брендов иностранных производителей, которые мы поставляем в России. Мы можем построить судно, по большому счету, взяв за основу только свои бренды.

– У «МТ» много направлений. Расскажите, что сейчас основное и что выделяете на сегодняшний день?

– У нас есть КБ, которое занимается разработками. Мы первая в России компания, которая самостоятельно разработала и спустила катер на электродвижении. Ваша редакция как раз была на его спуске на Онежском заводе. Идейным вдохновителем проекта выступало ФГУП «Росморпорт», им отдельное спасибо за высокое доверие, которое нам оказали. Надеюсь, что мы их не подвели, катер получился отличным.

У нас есть своя судоходная компания, мы являемся судовладельцами. Не так давно «МТ» приняли в Российскую палату судоходства. На сегодняшний день в Турции заложено два сухогруза класса «река-море». Сам проект называется «Камилла», назвали в честь дочери Абдула *(генеральный директор ГК «Морская Техника» – **Прим. ред.**)* После успешных испытаний будем готовы проект этого судна предложить на российский рынок.

Оба судна пока строим для себя. Есть определенные заказчики, которые готовые разместить заказ в нашем супервайзинге в Турции, после того как мы докажем тактико-технические характеристики судов.

Также продолжаем работу по собственным пакетным поставкам оборудования для судостроительных заводов, заключая с ними контракты, разделяя тем самым ответственность перед конечным заказчиком за своевременную сдачу судна.

Кроме того, на своей производственной площадке наши специалисты осуществляют сборку судовых дизель-генераторов для ретрофит-проектов и новостроя.

– Сколько сейчас человек работает в «Морской технике»?

– В «Морской технике» работает около 300 человек. Головной офис находится в Санкт-Петербурге, есть офис в Москве и офис-представительство в Стамбуле.

– Что из себя представляет отделение «МТ» в Турции?

– В Турции у нас арендована верфь в городе Тузле, на которой мы строим два сухогруза, как я уже сказал, для себя и переоборудуем три судна для другого российского заказчика – суда проекта PSV, которые мы переделываем в краболовы. Там мы ведем весь инжиниринг, занимаемся обеспечением работ, так как в Турции принято все отдавать на аутсорсинг. И здесь мы уже набили себе руку, понимаем, как управлять разными командами людей. Там у нас есть и собственный проектный офис, который в ежедневном режиме этим занимается. Очень сложная, но интересная работа.

На спуске катера «Виктор Воротыло» проекта ST23WIM-H / Фото: «Корабел.ру»

– Как у вас строится работа в условиях сегодняшней пандемии?

– Работаем отлично, сотрудников обучили необходимым интернет-технологиям, общаемся через Zoom-конференции и ведем переговоры с заказчиками. Работа не остановилась, она просто ушла в несколько другую плоскость. В общем, заключаем контракты, поставляем оборудование.

Конкуренты уходят с рынка, чему мы не можем не радоваться, так как можем их замещать. У нас не остановился партнерский завод в Испании, поэтому мы продолжаем производство насосного оборудования, которое тоже идет на местный рынок, в том числе на заводы ОСК. Так что, надеюсь, что мы можем долю рынка в этом сегменте даже увеличить.

– А что вы производите самостоятельно?

– У нас есть свое производство судовых насосов в Санкт-Петербурге, совместное с компанией «Аско Пампс» – производителем насосов с более чем столетней историей. И, благодаря поддержке ОСК и лично ее

президента Рахманова, мы получаем заказы на этом рынке. Оборудование поставляем на «Северную верфь», на Онежский ССЗ, «Красное Сормово», завод «Лотос». И, конечно, на Выборгский завод – это один из первых якорных наших заказчиков, который в нас поверил, поддержал. Рынок сбыта насосов российского производства очень широкий, несмотря на то что остаются те, кто продолжает использовать иностранную продукцию.

– Работаете на экспорт?

– Да, мы развиваемся в этом направлении. Одним из наших заказчиков является «Уральский завод «Зенит» в Казахстане, они очень довольны и качеством, и сроком, и той ценовой политикой, которую мы ведем.

Также на экспорт идут газовые электростанции, которые мы собираем с партнерами. Но здесь мы выступаем в качестве одного из участников, партнеры поставляют в Италию, Словакию, Словению, Китай.

– Сегодня мы много говорим про новые суда для рыбаков. Принимаете участие в этих проектах?

– Да, у нас много успешных проектов, которые реализуются в рамках строительства рыбопромысловых судов, в том числе для «Северо-западного рыбопромышленного консорциума», который заложил несколько своих судов на Выборгском заводе и на «Красном Сормове».

– Вы продолжаете работы по модернизации флота?

– Мы не то, что продолжаем работать, я считаю, что мы стали самыми большими профессионалами в этой стране по модернизации флота. Например, суда на подводных крыльях кроме нас никто не модернизировал, а у «МТ» сейчас счет идет уже на десятки – около 50. Мы переустанавливали на СПК двигатели MAN для разных заказчиков, что позволяло им экономить средства компании, топливо, затраты на масло. Это, естественно, дало преимущество и пассажирам, потому что двигатели более тихие, без вибрации, меньше расход топлива и масла, больше моторесурс.

– Теперь о глобальном. Как вы в компании видите отечественное судостроение?

– Мы видим, что в последние несколько лет в наше судостроение, наконец, стали вливаться деньги от государства. Думаю, что этому рады все участники рынка. Это и судоходные компании, и судостроительные предприятия, и КБ. И пошел огромный подъем всей отрасли. Заводы получили заказы; соответственно, такие компании, как наша, стали получать доход.

Мы присматриваем сейчас себе площадку в России, чтобы заниматься судостроением, – это единственное, чего нам не хватает, чтобы стать предприятием полного цикла. Мы можем возить оборудование, можем проектировать и было бы неплохо, если бы мы начали еще и строить. Это та цель, к которой мы идем. Я думаю, что сейчас, с учетом некого кризиса, будет снижение стоимости судостроительных активов. Возможно, кому-то понадобится избавляться от непрофильных судостроительных предприятий. Мы были бы готовы рассмотреть возможность приобрести их.

Катер «Виктор Воротыло» проекта ST23WIM-H / Фото: «Корабел.ру»

Сборка судовых дизель-генераторов

– Интересна работа конструкторского отдела...

– В КБ на постоянной основе сейчас работает десять человек. Мы стараемся нанимать людей на определенный фронт работ, а не содержать их в штате. Но

в случае необходимости, если будет какой-то большой проект, мы готовы нанимать. Вообще, людей мы просматриваем постоянно, и это тоже одна из уникальных возможностей сейчас, когда во многих компаниях начинается сокращение персонала, сокращение зарплат. Мы рассматриваем это для себя как прекрасную возможность пополнить свою команду профессионалами и готовы рассматривать резюме, если у кого-то есть интерес. У нас есть вакансии и для специалистов КБ, и для менеджеров по закупкам, по продажам, и для сервисных инженеров. Так как компания большая, сфера деятельности широкая.

– Есть какой-то проект, участием в котором вы особенно гордитесь?

– Я очень горжусь тем, что мы являемся поставщиками оборудования на PV300. Это знаковые суда для современного пассажирского флота люксового класса, которые никогда не строились ни в России, ни в Советском Союзе. Мы прошли очень большой конкурсный отбор, чтобы представлять на них свое оборудование.

Также наше оборудование установлено на всех последних проектах ледоколов Балтийского и Выборгского заводов, в том числе на всех трех новых судах проекта 22220, а также на дизель-электрических ледоколах «Андрей Вилькицкий» и «Александр Санников».

– А если говорить не про новострой?

– Я бы предпочел акцентировать внимание все-таки на современных судах. Но, если говорить про именитые суда, то упомяну самые известные парусные суда в России – «Седов» и «Крузенштерн». Мы меняли там дизель-генераторы, очень давно, где-то в 2007-2008 годах. Но это тоже знаковые проекты, где было интересно принимать участие.

– «Морская Техника» входит в панель поставщиков от ОСК. Как вам это удалось?

– Это произошло около трех лет назад, и нам пришлось пройти очень большой и долгий путь. Там очень высокие требования по качеству, по степени надежности компании, по финансовой стабильности. Мы ежегодно проходим аккредитацию ОСК. Мы этим очень гордимся и готовы участвовать в локализации и дальше.

– Какие у «Морской техники» есть планы на ближайшие пять лет?

– Среднесрочные цели – это своя верфь в России. Это продолжение развития судостроения в Турции. Это привлечение заказчиков из-за рубежа, потому что мы считаем, что в состоянии производить тот продукт, который может заинтересовать наших европейских и азиатских партнеров. То есть ориентируемся на экспорт продукции из России.

Плюс недавно я прошел обучение по программе EMBA в Antwerp Management School, в том числе в составе нашей группы посетил Массачусетский технологический университет (MIT) для прохождения курсов, посвященных логистике, управлению цепочками поставок и операционному менеджменту. Это важный опыт для нашей компании, поскольку мы смогли изнутри взглянуть на методы и технологии, которые применяли ведущие зарубежные предприятия и корпорации. Например, сейчас рассматриваем идею внедрения технологии блокчейна на нашем предприятии, чтобы в дальнейшем мы не только могли осуществлять трансфер каких-то прогрессивных методов иностранных компаний на российский рынок, но и имели возможность в перспективе стать участником международного рынка.

– При встрече с Алексеем Львовичем Рахмановым что бы вы ему сказали?

– Я бы поблагодарил Алексея Львовича за тот вклад, который он внес в отечественное судостроение и за те идеи, которые вносит, а именно – панель поставщиков. Это, я считаю, одно из самых правильных направлений, которое ОСК сейчас выбрало. Это хороший отбор надежных партнеров, которые никогда не подведут и которые вкладываются в локализацию производства в России. Еще раз повторю про нашу историю с компанией «Аско», куда мы вложили большие деньги в создание испытательных стендов, в получение необходимых лицензий, разрешений. И мы надеемся на некий преференс и получение заказов. Ведь теперь мы являемся отечественным производителем насосов со всеми лучшими практиками западных технологий. То есть осуществляем трансфер технологий оттуда сюда, в Россию, в надежде на то, что нас заметят и дадут нам «зеленый свет» на поставки ⚓

«Эффективность по краболовам вырастет вдвое или даже больше!»

Редко когда руководитель большой компании говорит прямо, резко и откровенно о больных вещах. Здесь как раз такой случай. Исполнительный директор «СЗРК» Сергей Несветов жестко высказался по поводу финансирования заводов, распределения квот и половинчатых решений государства.

Беседовала
Виктория Корабеловна,
подготовил
Ренарт Фасхутдинов

Церемония закладки краболовных судов / Фото: ОАО «Красное Сормово» Завод»

– Сергей Владимирович, давайте с вами познакомимся вначале как с человеком, потом уже про сотрудников поговорим. Расскажите о себе, где вы родились и что вас в детстве связывало с морской отраслью?

– Я родился в поселке Росляково, это недалеко от Мурманска. Мне кажется, любого человека, родившегося в таком месте, с морем что-то связывает. У меня, например, все родственники работали на судоремонтном заводе. Оба деда, мой отец, дядя там работали. И сам я сначала хотел связывать судьбу с морем, оканчивать мореходку. Но жизнь распорядилась так, что я окончил Минский радиотехнический институт в Белоруссии, как раз на том временном рубеже, когда делилась на части единая страна. Я поступил в 1988 году, а в 1991-м оказалось, что учусь уже за границей. Вот такое было «веселое» время.

Работать я начинал в энергетической компании «Колэнерго», которая занималась электростанциями в Мурманском регионе. После этого понял, что компьютерная техника – это не мое. Требует определенных интересов, определенного склада. И пошел по линии экономики – получил экономическое образование, затем бизнес-образование в открытом университете Великобритании. В итоге жизнь привела меня в группу компаний «СЗРК».

– А в качестве кого вы начали работать именно в этой компании?

– В этой компании я начал работать в качестве зама по экономике. Это было в Мурманске, почти десять лет назад.

– Хорошо, тогда перейдем уже к самому «СЗРК». Сколько строится сейчас на российских верфях ваших потенциальных судов?

– Некоторые из них уже абсолютно реальны, а некоторые действительно пока потенциальны. В конце мая у нас было заложено сразу пять килей краболовных судов. Эта новость была, в том числе у вас на сайте, вы об этом знаете. Эти суда будут строиться в ближайшие пять лет в рамках программы аукционных крабовых квот.

У нас также есть контракт с Выборгским судостроительным заводом на строительство четырех траулеров, это рыбопромысловые суда, в рамках программы инвестквот, или так называемых квот под киль. Они строятся одной из компаний нашей группы, «Архангельским траловым флотом», которому, кстати, в июле этого года исполняется сто лет. По причинам отмены всех массовых мероприятий, связанной с коронавирусом, широкого праздника не получится, будем отмечать в дистанционном режиме. Тем не менее, это первая рыбопромысловая компания Советского Союза, новой эры.

– Поздравляем!

– Спасибо! Первое судно уже готово на 85%. Мы очень рассчитываем, что в конце этого года мы его сможем получить, хотя коронавирус неожиданно испортил планы. Кроме того, мы уже построили краболовное судно, правда, в Турции. В феврале мы его

приняли, уже две недели работает на промысле. По сути, сейчас для этого судна важны не количественные показатели, а в большей степени отладка всех механизмов. Как ребенка нужно научить ходить, так и судно нужно научить работать. Но в целом мы довольны, получился хороший проект. Мы специально строили его там, с целью какие-то технические решения идеи реализовать в железе, обкатать на головном судне, чтобы российскому заводу было проще.

– Его можно считать головным, несмотря на то что оно строится в другой стране?

– Если говорить корректно, то, наверное, все-таки нет, потому что у каждого завода есть своя технология, есть нюансы строительства. И хотя основное оборудование останется таким же, вспомогательное будет отличаться. Поэтому в полной мере головным оно не является. Но то, что это значительно облегчит жизнь и нам, и заводу, – бесспорно.

И у нас еще есть три проекта конвертации судов снабжения в краболовы. Они тоже делаются в Турции. Это, скорее, переделка старого. Сложный проект. Как оказалось, старое переделывать ничуть не проще, чем строить новое, а в некоторых местах даже тяжелее. Тем не менее, все это тоже входит в инвестпрограмму. У нас большая инвестпрограмма, порядка полумиллиарда долларов на сегодняшний день.

– Вы сразу предполагали такое масштабное участие или аппетит пришел «во время еды»?

– Мы бы в любом случае это делали. У нас даже были подписаны контракты с Выборгским заводом на строительство десять краболовных судов, но по результатам крабовых аукционов десять новых судов превратились в пять.

– Вы работаете с российскими КБ. Насколько они конкурентны, по вашему мнению?

– На всех наших проектах работает одно конструкторское бюро – это «МИБ-Санкт-Петербург». Я считаю, что это абсолютно разумно, потому что среди наших КБ, как и среди наших заводов, не было компаний, которые имели бы опыт строительства и

Фото: «Корабел.ру»

проектирования промысловых судов. На этапе обсуждения инвестиционных квот были горячие споры о том, смогут заводы построить или не смогут. Мы слышали много шапкозакидательских заявлений о том, что это ерунда, мы строим военные суда и поэтому ваши-то построим легко. А оказалось, что нет.

Та же сама ситуация и с КБ. Я могу сказать, что сегодня, когда мы делаем с «МИБом», по сути, четвертый проект, оно находится уже на совершенно другом уровне с точки зрения понимания того, какими должны быть рыболовные суда и краболовные суда во всех нюансах. КБ с подобным опытом уже могут разрабатывать проекты для рыбаков и успешно их реализовывать. Не нужно изобретать велосипед, нужно просто учиться у тех компаний, которые прошли большой путь. Можно учиться и на своих ошибках, но это дорого и долго, на чужих – гораздо быстрее. У нас талантливые люди, у нас нормальные компании, хорошие мозги.

– Появятся ли теперь у наших КБ перспективы потеснить в этом плане тех же норвежцев или исландцев? Хотя бы на нашем собственном поле?

– Шансы, безусловно, появятся, у «МИБа» они уже есть. Искренне желаю коллегам этими шансами грамотно воспользоваться!

– А как выбирались проекты судов? Вы ставили какие-то конкретные задачи, смотрели на какие-то прототипы?

– Конечно, прототипы смотрели. Дело в том, что сколько компаний, столько и мнений о том, каким должно быть идеальное судно. Поэтому в рыбопромышленной отрасли, на мой взгляд, невозможны истории с большими сериями. Если только это не в рамках одной компании. Поэтому то, что мы строили, отражает именно наше представление о том, какое должно быть судно, представление наших специалистов.

– Скажите, вот вы строите и в России, и за рубежом. Когда начинали строить в России, чего больше всего опасались и что в итоге приятно удивило?

– Я могу сказать, что все наши опасения полностью реализовались. Мы опасались двух вещей. Первое – что нет компетенций, и это сильно затруднит и общение, и строительство. Второе – финансовое состояние Выборгского завода. И то, и другое мы в полной мере получили, начиная от проектирования, заканчивая строительством. Могу сказать, что у нас на «рыбаках», на головном судне, колоссальный объем переделок. В основном из-за того, что не было опыта. Завод искренне пытался сделать лучше, опираясь на свой профессиональный бэкграунд, а после приходилось переделывать.

Но на сегодняшний день нас очень беспокоит критическое финансовое состояние верфи. Завод не может работать в полную силу, потому что у него нет оборотных средств, не на что нанимать подрядчиков, не на что оплачивать накладные расходы, платить за коммунальные платежи. Мы вынуждены его авансировать. То есть не только занимаемся проблемами строительства судов, но еще и вместе с заводом решаем его финансовые проблемы. Я отвечаю за свои слова. Могу сказать, что если мы, те, кто работает с Выборгом, не будем платить деньги вперед, не по графику, как у нас оговорено, а вперед, то завод просто остановится.

Ситуация мне кажется странной, потому что в качестве бенефициара завода выступает государство. Государство организовало программу инвестквот. Государство пригласило нас в ней участвовать,

Церемония спуска на воду траулера «Баренцево море» проекта KMT01 / Фото: «Корабел.ру»

за наши деньги. Мы с этим согласились. И сейчас получается, что нормативные документы составлены так, что хоть и есть две стороны в контракте, но ответственность за все несет одна сторона, то есть мы. И за несдачу судов по любым причинам, даже от нас не зависящим, страдаем все равно мы. Это первый странный момент. А второй – то, что государство как бенефициар завода должно было обеспечить условия для того, чтобы он выполнил эти работы, проявил свои лучшие качества. Сегодня завод не может этого сделать, просто нет денег.

Я считаю, что это не вина предприятия, они не могут решить эту проблему, это дело государства. Вариант только один – это докапитализация завода на сумму не менее 6 млрд руб. Сейчас, к сожалению, госорганы предлагают половинчатые решения: пролонгирование либо реструктуризацию кредитов, снижение процентной ставки. Но послушайте, если у завода сегодня нет денег, а есть кредиты, то на сколько лет бы вы их ни растягивали, денег все равно не прибавится. Если не хотите докапитализировать завод, тогда нужно списать долги, обнулить обязательства и дать верфи нормально работать. Потому что сегодня значительная часть денег, которую мы платим, идет не на строительство судна. Она уходит прямо в банк или кредиторам. И мы четко понимаем, что тех денег, которые мы заплатим, на строительство судов не хватит. Соответственно, вопрос: как же завод будет достраивать эти суда? Хорошо, первое достроим за счет второго, второе за счет третьего. А дальше как?

– Это называется строительная пирамида.

– Так и есть. А вот за счет чего мы достроим четвертый траулер – я пока не знаю. Ответа на этот вопрос нет. Очень надеюсь, что государственные мужи в высоких кабинетах эту проблему увидят и меры примут.

– Скажите, сложно ли управлять целым рядом компаний?

– Очень легко. Нужно просто найти правильных людей и не мешать им работать.

– Хороший совет.

– У нас очень хорошая команда и в Мурманске, и в Архангельске, и здесь, в Санкт-Петербурге. Это большие профессионалы. Люди, в общем, непростые, но профессионалы и не могут быть простыми. Так что работа идет, компания развивается.

– Сейчас такая ситуация, когда многие работают на «удаленке». Как ваш холдинг с этим справляется? Какие-то плюсы для себя от удаленной работы вы смогли почерпнуть?

– Плюсов для компании я не вижу. Здесь есть плюсы для людей, по крайней мере, в Санкт-Петербурге – им не нужно тратить время на поездку до офиса и обратно. Но работа полностью на «удаленке» для нас совершенно точно неприемлема, живое общение никто не сможет заменить, даже посредством Zoom, Skype и прочих технических новшеств. Любое крепкое выражение, переданное посредством «Скайпа», утрачивает как минимум половину своего эмоционального потенциала. А рыбопромышленная компания, где не ругаются матом, обречена, в ней нет энергии. Хотя, надо сказать, что определенные специалисты, как оказалось, на «удаленке» работают лучше.

– А как выбирались компании внутри консорциума, которым будут строиться рыбаки?

– Тут и выбирать особо не надо было, «Архангельский тралфлот» – старейшая рыбопромышленная компания России, сто лет в этом году отпразднуем. Большая часть исторических квот также закреплена за «АТФом». Так что выбор не был трудным.

Траулер «Баренцево море» / Фото: «Корабел.ру»

– Насколько остра конкурентная борьба в рыбном бизнесе? Судя по отголоскам, долетающим в СМИ, рыбопромышленники часто имеют полярные взгляды и весьма жестко их отстаивают.

– К нам применима концепция лидерства по издержкам. Она заключается в том, чтобы более эффективно выловить те водные биоресурсы, которые есть у компании. Поскольку их объемы ограничены, то идет битва за эффективность, а не за количество. Есть конкуренция на товарных рынках, куда мы выходим со своей продукцией. Здесь выигрывает тот, кто может предложить качественный продукт по конкурентной цене, а лидерство по издержкам позволяет получать бОльшую, по сравнению с конкурентами, прибыль.

Про полярные взгляды, честно говоря, не слышал. Мне кажется, в борьбе за сохранение исторического принципа отрасль проявила редкое единодушие, по стратегическим вопросам никаких разногласий нет.

– С точки зрения обычного покупателя, эффективность рыбного промысла оценивается доступностью и разнообразием соответствующей продукции на прилавке. Ваш улов в каком объеме доходит до российской розницы?

– Сложно сказать, по разным видам биоресурсов – по-разному. Что доходит до розницы, честно говоря, не знаю, потому что там иногда уже невозможно узнать, чья это продукция, наша или нет. Напрямую розница ведь с добывающими компаниями не работает, потому что мы привозим большие объемы и у нас нет возможности продавать по коробке, обеспечивать регулярные поставки небольшими партиями. Когда мы работаем с оптовиком, мы судьбу этой рыбы не контролируем, она в сетях зачастую лежит в таком виде, в котором я бы сам покупать не стал. Но это, как вы понимаете, не наша вина.

– Сколько посредников стоит между вами и прилавком?

– Для того чтобы сказать, сколько там посредников, я должен контролировать количество посредников. То есть, продав рыбу либо производителю, либо оптовику, спросить у него, кому он эту рыбу продал, а у тех опять спросить. И так контролировать эту рыбу до магазина. Такую информацию, во-первых, вряд ли кто-то даст, а во-вторых, мы, в силу специфики бизнеса, этим не занимаемся.

Поэтому сейчас на российском рынке работает только один вариант: делать свое производство, самим выходить на сети и рестораны, то есть контролировать всю цепочку. Тогда мы отвечаем за качество, и тогда мы сможем нести полную ответственность перед потребителем за нашу продукцию. Именно этим мы сейчас и занимаемся, развиваем собственное производство в Великом Новгороде. Уже есть первые контракты с торговыми сетями.

При этом позиция сетей меняется. Еще года три назад мы очень часто слышали примерно такую позицию: нам без разницы, какое там качество, нам нужна низкая цена, чтобы все продать. Поэтому, если вы предлагаете качественный продукт, но дороже, нам это неинтересно. Но качественный продукт ведь не может стоить дешево! Сегодня мы ведем переговоры о том, чтобы продавать продукцию по приемлемым ценам, но с гарантией качества. И здесь сети уже выступают в виде нашего партнера.

-Информационно-поисковая-система-

Корабел.ру

Судостроение. Судоходство. Судоремонт.

ЧЕСТНО О СУДОСТРОЕНИИ

www.instagram.com/korabel_ru

www.facebook.com/korabel.ru

vk.com/korabel_ru

zen.yandex.ru/korabel

t.me/Vika_korabel_ru

– А вы сами, когда в магазин ходите, покупаете рыбу какого производителя?

– У нас есть в рамках холдинга одна из наших компаний, расположенная в Великом Новгороде, она называется «Новая Аляска». Есть в Архангельске перерабатывающий завод, который делает рыбу. Так что я пытаюсь покупать именно эту продукцию, поддерживать «внутреннего» производителя. За исключением тех видов, которые мы сами не ловим: корюшка, лосось и т.д.

– Расскажите про флот «СЗРК». Что он из себя представлял до того, как вы начали его обновлять. Сколько у вас единиц на сегодняшний день работает? Какого возраста?

– У нас сегодня 17 единиц, включая новый краболов «Зенит». Конечно, флот старый – самые возрастные суда относятся к 1980-м годам. По-хорошему, его надо обновлять, чем мы сейчас планомерно занимаемся. Вот первое новое судно уже работает, еще девять новых судов в стадии строительства, три судна на конвертации.

– Все моряки мечтают работать на новом флоте. Вы будете брать опытных со старых судов или как-то «миксовать»?

– Знаете, люди, которые отработали много лет на старых судах, заслужили того, чтобы поработать на новых. Что греха таить, конечно, на новых судах и условия жизни, и условия работы лучше – это первое. Второе, суда должны быть более производительны, что мы уже и видим по «Зениту», нашему новому краболову. И это отражается на заработной плате, потому что она зависит напрямую от выработки, это стандартная схема.

– Насколько новые суда будут технически лучше? Кардинально другие?

– Это не будет судно с другой планеты. Но оборудование и производительность будет лучше. Кроме того, когда проектируешь новое судно, есть возможность связать весь комплекс по вылову, производству и упаковке готовой продукции воедино, убрать узкие места, которые существуют на старых судах. Эффективность по краболовам, мы думаем, может вырасти в два раза или даже больше. По рыбе посмотрим – может быть, раза в полтора.

– Насколько радикально изменит облик компании приход такого большого количества новых современных судов? Это повлияет качественно на саму структуру и организацию промысла?

– Принципиально организацию промысла появление новых судов не изменит. Изменятся требования к членам экипажей и береговым специалистам, нужно будет осваивать новую технику, где автоматики и электроники на порядок больше, чем в старой. Появится бОльшая гибкость в выстраивании промысла, логистики и техобслуживания, контроля параметров судов, учета движения продукции и ТМЦ, но пока я не ожидаю тектонических изменений. Это, скорее, эволюция.

– А чем именно будут насыщены суда с точки зрения оборудования? Какие будут стоять «машины», от каких брендов будут рыбофабрики и т.д.?

– Сразу обозначу, что оборудование выбирает не КБ и не проектант. Оборудование – это сознательный выбор компании заказчика. Мы сами знаем, какое нам подходит, какое лучше, какое хуже, где есть сервис, где его нет, с чем нам проще работать, исходя из ресурсов, которые у нас есть. Поэтому мы на сегодняшний день просто берем лучшее из того, что есть на рынке, и внедряем на своих судах.

Например, на наших промысловых судах будут стоять главные двигатели MAN. Это одни из лучших двигателей, есть сервисы, наши механики умеют с ними работать. Промысловое судно – это слишком дорогой эксперимент для того, чтобы ставить непроверенное оборудование.

– Большая часть оборудования на них импортная?

– Да.

– Есть ли какие-то отдельные вещи, которые можно будет заменить?

– Например, на «Красном Сормове» интегрированную систему автоматики будет делать «Валком», это российская компания. По вспомогательному оборудованию будет какое-то российское участие. Такие вещи, как цепи, якоря и прочие, мы отдали заводу, они будут сами выбирать поставщика, заключать контракты. То, что касается сложного оборудования, пока это зарубежные производители.

– А вообще, вы присматриваетесь к России? Есть компании, которые что-то делают в направлении именно рыбодобывающего оборудования?

– Есть компании, которые делают даже судовые фабрики на Дальнем Востоке, но они полностью используют базу, оборудование зарубежных производителей. На сегодняшний день наших производителей рыбодобывающего и рыбоперерабатывающего оборудования для донных пород, таких, как треска и пикша, сравнимого по качеству и эффективности с зарубежными аналогами, я не знаю. Есть производители в Калининграде, но они ориентированы, в основном, на пелагию.

Тем не менее, даже интеграция фабрики, это большой шаг вперед. Мы не националисты, мы всегда открыты для диалога с любой компанией. Просто мы, так сказать, разумно консервативны. Нам нужен какой-то референс. Если нам предлагают оборудование, мы хотели бы понимать, где оно работало, какие отзывы, как осуществляется сервис, есть ли проблемы с ЗИПом.

Мы очень аккуратно идем на такие эксперименты. Это связано с тем, что в процессе строительства судов на российских верфях очень много рисков. Риск неготовности проектных бюро, риск неготовности завода, риск финансового состояния верфей, риск нашей ответственности за все недоделки и за все проблемы. И по всем этим эпизодам мы можем быть либо лишены инвестиционных квот, если касается рыбы, либо лишены крабовых квот, купленных на аукционе. А это очень большие деньги, и вы об этом знаете.

Поэтому добавлять к этому риск неизвестного оборудования не хотелось бы. В этом случае процесс становится просто неконтролируемым. Если бы мы строили что-то для души, за свои деньги, в ситуации стабильного законодательного окружения, тогда мы бы понимали, сколько у нас ресурсов, на какое количество лет и как мы будем развиваться на горизонте 15-20-25 лет. Сейчас получается так, что нас, по сути, заставили повторно купить половину крабовых квот на аукционе, тех квот, которые мы уже однажды на аукционах покупали. Причем краба-опилио мы купили на аукционе как вновь вводимый ресурс в 2016 году, а в 2019 году 50% от этого объема снова выставили на аукцион! Будет ли аукцион на вторую половину крабов, мы не знаем, сегодня нам никто не ответил ни да, ни нет. Будет ли аукцион на квоты по вылову рыбы наиболее ценных пород (минтай, треска, пикша, палтус) – тоже никто точно сказать не может. Вполне возможно, что будет. И в этой ситуации полной неопределенности того, как же будет развиваться рыбная промышленность РФ, мы живем последние года четыре.

Я абсолютно убежден, что аукционы в рыбопромышленной отрасли – тупиковый путь, государство должно пополнять бюджет путем установки оптимальных ставок налогов и сборов, а не путем торговли невыловленной рыбой. Ни один аргумент сторонников аукционов не подтвердился, новых участников не появилось, конкуренция не выросла. Да, пополнили бюджет и заставили строить суда, но это можно было сделать гораздо более разумными способами.

– И последний наш вопрос. Что бы вы сказали Алексею Львовичу Рахманову, президенту ОСК? Что хотели бы до него донести?

– Я бы хотел его попросить помочь Выборгскому заводу. По «Красному Сормову» говорить еще рано, там пока идет процесс проектирования, заключение контракта с подрядчиками. А вот по Выборгскому заводу мы видим совершенно реальные проблемы. По сути, программа строительства судов под инвестиционные квоты на грани срыва. Я хотел бы попросить Алексея Львовича, чтобы он, как глава корпорации, обратил на это внимание и дал возможность заводу работать в полную силу. Тогда ВСЗ сможет, наконец, построить суда, за которые ни нам, ни заводу, ни Алексею Львовичу не будет стыдно ⚓

реклама

Астраханские верфи запускают строительство ледостойкой платформы

Объединившись и оправившись после ряда кризисов, астраханские верфи ОСК приступают к реализации крупного проекта с «Газпромом». «Южный центр судостроения и судоремонта» построит модули уникальной морской платформы, которая будет работать в сложнейших условиях Заполярья. Рассказываем о проекте ЛСП «А» для обустройства газового месторождения Каменномысское-море.

СУРОВЫЕ МЕСТА ОБИТАНИЯ

Добыча на газовом месторождении Каменномысское-море в Обской губе Карского моря начнется в 2025 году. Проектная мощность оценивается в 15 млрд куб. м в год. Именно отсюда «Газпром» и его дочерние предприятия начинают освоение самого северного шельфа. Колоссальные ресурсы будут стоить недюжинного труда, положенного на обустройство условий для добычи.

Полярные порывистые ветра, низкие температуры, толстый слой льда и небольшие глубины. В таких условиях будут работать не только специалисты с внушительной подготовкой, но и техника, способная выдерживать суровый режим.

Главным объектом обустройства на месторождении станет ледостойкая стационарная платформа ЛСП «А». На ней будут размещены основной и вспомогательный буровые модули, эксплуатационный и энергетический комплексы, жилой модуль на 120 человек. Непосредственно для выполнения работ по добыче на ЛСП будут расположены 33 основных наклонно-направленных скважины и 22 скважины для поддержания добычи в перспективе на сателлитных ледостойких блок-кондукторах.

Технические характеристики ледостойкой стационарной платформы ЛСП «А»:

ДЛИНА, м	**более 135**
ШИРИНА, м	**69**
ВЫСОТА ОТ ОСНОВАНИЯ ДО ВЕРТОЛЕТНОЙ ПЛОЩАДКИ, м	**41**
ОБЩИЙ ВЕС, тыс. тонн	**более 40**

ХОД СТРОИТЕЛЬСТВА

Проект ЛСП «А» представляет собой ледостойкую стационарную платформу погружного типа со свайным креплением к морскому дну. Объект будет состоять из двух конструктивных элементов: корпуса в виде опорного основания и верхнего строения – конструкций и оборудования, расположенных на верхней палубе опорного основания.

Ледостойкие блок-кондукторы при работе будут одновременно выполнять бурение и эксплуатацию скважин, осуществлять сбор продукции и дальнейшую транспортировку газожидкостной смеси на платформу. Проект подразумевает работу блок-кондукторов в автономном режиме на дистанционном управлении, без постоянного присутствия обслуживающего персонала.

Фото: ПАО «Газпром»

Модули опорного основания и верхнего строения изготовят по отдельности на нескольких заводах-строителях, а далее будет осуществляться сборка на специально отведенной для этого верфи. В соответствии с принципом «распределенной верфи» элементы платформы параллельно соберут в Астрахани, Калининграде, Северодвинске, Екатеринбурге и Рыбинске. Каждый из заводов, участвующих в проекте строительства ЛСП «А», выполнит свою часть работы, связанную с определенными компетенциями, специализацией и производственными мощностями данного предприятия. Предполагается, что практически все необходимое оборудование для платформы произведут и поставят российские компании.

Центральную часть опорного основания, вспомогательный буровой и энергетический комплексы построят на производственных площадках ЮЦСС: «Красные Баррикады», «Лотос» и «АСПО». Стоит отметить, что астраханские верфи уже успели набить руку на строительстве подобных платформ, в частности для нефтегазоконденсатных месторождений им. В. Филановского и им. Ю. Корчагина на шельфе Каспийского моря. Однако в связи с особо сложными климатическими условиями эксплуатации новый проект будет в десятки раз превосходить по сложности возведения своих предшественников. Каменномысское-море на данный момент является самой северной точкой добычи.

К строительству частей ледостойкой платформы ЛСП «А» ЮЦСС приступил в этом году, по контракту оно продлится в течение трех с половиной лет. В конце июня было начато изготовление строительно-монтажной единицы № 13 опорного основания. Состоялась торжественная церемония закладки проекта.

Собирать платформу в цельный объект будут в Калининграде, и, согласно планам, летом 2024 года ЛСП отбуксируют непосредственно на месторождение, где доустановят факельные стрелы и вертолетная площадка.

ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ И ЗАЩИТА ВНУТРЕННИХ СИСТЕМ

К разработке проекта привлекались ведущие научные предприятия России, специалистами которых были найдены технические решения не только для обеспечения максимальной промышленной мощности объектов, но и для соблюдения всех современных требований экологической безопасности. Так, на ЛСП «А» внедрят систему «нулевого сброса», что означает: все отходы производства и жизнедеятельности будут вывозиться и затем утилизироваться.

Опорное основание платформы выполнят в клиновидной форме для защиты от ледяных глыб. При этом практически все оборудование разместят внутри корпуса ЛСП, и оно подвергнется негативному внешнему воздействию. Для фиксации платформы на илистом дне Обской губы будет применено гравитационно-свайное крепление: платформу поставят на грунт, заполнят подводную часть ЛСП морской водой, а затем закрепят с помощью 56 свай диаметром более двух метров, погруженных в грунт на 47 метров.

ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ СУДОСТРОИТЕЛЕЙ

В прошлом году в единый промышленный комплекс «Южного центра судостроения и судоремонта» объединились три производственные площадки – «Красные Баррикады», «Лотос» и «Астраханское судостроительное производственное объединение». В кооперации с ОСК заключены новые перспективные проекты, модернизируются производственные площадки, решается кадровый вопрос.

На данный момент судостроительный кластер Астраханской области обладает всеми ресурсами производственных мощностей и полностью соответствует требованиям для постройки подобных сложных объектов. Такой масштабный и долгосрочный проект позволит продолжить уверенное развитие «Южного центра судостроения и судоремонта» и в целом повысит престиж судостроительной отрасли Астраханского региона ⚓

Юридический адрес: **416111, Астраханская область, г. Нариманов, ул. Береговая, д. 3**
Почтовый адрес: **416356, Астраханская область, р. п. Красные Баррикады, ул. Рабочая, 1**
Телефон: **+7 (8512) 22-00-10**
E-mail: **inbox@aossrc.ru** URL: **www.aossrc.ru**

Кингисеппский машзавод строит маломерный флот

Беседовала
Юлия Хазиева

Кингисеппский машиностроительный завод взялся за строительство маломерного флота. О том, как предприятие пришло к судостроению, какие направления выберет и какие наработки есть уже на сегодня, нам рассказал главный конструктор по маломерному судостроению КМЗ Дмитрий Бабин.

Первое значительное движение в этой области наметилось с разработкой проекта 04190 и началом строительства патрульного катера ПК-1200 с рабочим шифром «Сапфир». Катер был заложен в начале мая, заказчиком выступила Республиканская спасательная служба Карелии. Уже в августе катер отправится на испытания в акваторию Финского залива. Разработка проекта принадлежит Дмитрию Бабину.

– Дмитрий Владимирович, расскажите о первом судне, строящемся КМЗ.

– ПК-1200 «Сапфир» – это патрульный катер проекта 04190. Он является головным в серии из трех судов. Этот катер предназначен для Карельской спасательной службы, локацией его будет город Кемь, Республика Карелия. Назначение – обнаружение и спасение людей на воде.

Карельской спасслужбе был необходим катер, который мог бы работать на наибольших расстояниях, по сравнению с теми плавсредствами, которые находятся у них в эксплуатации сейчас. То есть это маленькие катера, неспособные держать волнение до четырех баллов. Белое море – сложное, постоянные ветра, особенно в осенне-весенний период. Поэтому была поставлена задача разработать катер, способный выдерживать четырехбалльное морское волнение и покрывать большие расстояния.

– В чем его технические особенности?

– Основной особенностью катера ПК-1200 «Сапфир» является современная архитектура корпусной и надстроечной части судна. Корпус «Сапфира» имеет прямой форштевень, подкрепленный продольным ребром жесткости, связанным с карлингсом. Такая конструкция обусловлена возможностью эксплуатации катера в условиях ледяной шуги и мелкобитого ледяного покрова. В условиях короткой набежной волны при сильном порывистом ветре прямой штевень будет выполнять работу по максимальному разрежению волнового завихрения.

Рубка катера ПК-1200 «Сапфир» оснащается эргономичным, комфортным постом управления, штурманским постом, системой кондиционирования, системой видеонаблюдения, комфортным камбузом, душевой кабиной, кают-компанией и спальной каютой на три места.

– А что можете сказать об оснащении, технике и системах на судне?

– Корпус выполнен из морского алюминия. Работать судно будет на двух современных двигателях марки Volvo Penta по 380 лошадиных сил, оснащенных электронной системой геопозиционирования, авторулевым и вспомогательными системами причаливания.

Вообще, в плане электроники он будет довольно оснащенный. В том числе функцией «электронный якорь», позволяющей судну возвращаться на место спуска водолазов при сносе ветром и течением. То есть поставили точку, спустили водолазов, задали параметры. Катер начинает дрейфовать, и тогда автоматически включаются двигатели и возвращают судно в изначальное место.

Также на «Сапфире» установлена система швартовки. Это сравнимо с системой помощи парковки на современных автомобилях. Здесь катер подходит к причалу, и, если есть какие-то неудобства, когда судоводителю сложно увидеть, куда метит задняя часть катера, эта система позволяет причалить автоматически в заданной точке.

– Сколько времени у вас заняла постройка?

– По контракту на постройку судна было отведено четыре месяца. Но в связи с хворью, которая ходит по миру, поставки импортных комплектующих задерживаются. В целом, на подобный катер уходит четыре месяца, если мы не отвлекаемся на форс-мажорные обстоятельства.

На данный момент корпус готов, идет оснащение – все по графику.

– То есть это было обосновано в том числе тем, что нужно было показать собственные судовые системы в работе?

– Основная задача компании — установка систем собственного производства. Идет разработка силового агрегата, маринизированного дизель-генератора, швартовой лебедки, изготовление дельных вещей для маломерного судостроения.

– Какие суда будет выпускать КМЗ?

– КМЗ планирует выпускать широкую линейку катеров, исходя из удовлетворения потребностей заказчика. Сейчас маломерный флот требует современного оснащения и соблюдения высоких стандартов безопасности мореплавания. На данный момент выполняем несколько проектов по госконтрактам.

На форуме «Армия-2020» будет представлен катер из стеклопластика для нужд Министерства обороны РФ и других силовых структур. Разработка этого проекта велась с учетом новых требований заказчика. К сожалению, предыдущие суда не всегда соответствуют современным условиям эксплуатации.

– Материал корпуса будет принципиален при строительстве будущих судов?

– При строительстве будет использоваться морской алюминий, стеклопластик. В основном это будет стандартный морской алюминий АМГ5. На катере, который мы для Балтийского завода делаем, РК-700, корпус выполнен методом вакуумной инфузии со специальным полиуретановым покрытием для предотвращения повреждений в условиях ледяной шуги и мелкобитого льда. При ударе небольшой льдины об алюминиевый корпус возможно появление вмятины, а на этом катере не произойдет ничего – только проминание и обратный выход в первоначальное положение. Стеклопластиковые корпуса, которые потом покрываются полиуретановым покрытием, пока никто не делал, это наша разработка.

– В целом, как взялись за развитие судостроения, возникали какие-то сложности, ошибки?

– Начало работы по проектированию и строительству новых объектов всегда сложная задача, но решаемая. Был сформирован коллектив профессионалов с большим опытом проектирования, строительства, эксплуатации и ремонта маломерного флота. Поэтому сейчас все идет по плану без нареканий.

– Подытожив, сейчас какие проекты у вас в работе?

– Поставка дежурной шлюпки со спускоподъемным устройством поворотного типа, которая будет установлена на морском буксире, строящемся на «Хабаровском судостроительном заводе». Далее ПК-1200 «Сапфир» для Карельской поисково-спасательной службы, разъездное судно на шесть человек для двух ледоколов проекта 22220, катер с трейлером для транспортировки для службы МЧС, катер с лодочным мотором для Администрации села Гыда ЯНАО, а также патрульные катера для эксплуатации Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

– Какие ближайшие планы у предприятия? На чем сосредоточитесь, какую идею будете продвигать на рынке судостроения?

– Основная идея – это оснащение маломерного флота изделиями и механизмами собственного производства. Есть планы расширения линейки катеров под нужды и требования наших заказчиков. Сейчас идет набор персонала на производство, при необходимости сотрудников обучаем всем новым технологиям. Но наша главная задача – это поставка катеров высокого качества ⚓

кингисеппский машиностроительный завод

192241, г. Санкт-Петербург, пр. Славы, д. 52, корп. 1
Телефон: **+7 (812) 318-52-04** Факс: **+7 (812) 318-52-04**
e-mail: **info@1kmz.ru** URL: **www.kmz1.ru**

АПЛ «Князь Владимир»: история рождения самого современного подводного ракетоносца

Олег Кулешов

3 июля состоялось долгожданное для отечественного подплава событие – в главную базу подводных сил Северного флота, Гаджиево, прибыл новейший атомный подводный ракетоносец «Князь Владимир», построенный на «Севмаше» и переданный флоту 12 июня. На пирсе подводников встречали командующий Северным флотом Герой России вице-адмирал Александр Моисеев, губернатор Мурманской области Андрей Чибис, представители командования Краснознаменных подводных сил Северного флота, закрытого административно-территориального образования Александровск.

Подъем флага на АПРК «Князь Владимир» проекта «Борей-А» / Фото: «Корабел.ру»

Почему долгожданное? Ответ простой – со дня закладки прошло 8 лет, а передача последней построенной «Севмашем» субмарины состоялась в 2014 году.

Гаджиево – один из городов-пунктов базирования Северного флота ВМФ РФ, расположенный в Сайда-губе, находящейся на территории ЗАТО «Александровск». Именно в этом северном городке базируются атомные ракетоносцы, являющиеся основой морской составляющей стратегических ядерных сил России: подлодки проекта 667БДРМ и головная субмарина проекта 955 «Борей» – «Юрий Долгорукий».

«Князь Владимир» – первый модернизированный «Борей». Если говорить по-простому – то это именно тот корабль, который хотели видеть проектанты и военные. Для постройки трех первых субмарин использовались заделы от других подлодок; например, прочный корпус и оборудование, которое собиралось со складов. На головном ракетоносце проекта «Борей-А» – все по-другому: все новое и самое современное. От первых трех 955-х – подводных крейсеров «Юрий Долгорукий», «Александр Невский» и «Владимир Мономах» – новый ракетоносец отличается меньшей шумностью, более совершенными системами маневрирования и удержания на глубине, а также управлением оружием.

К слову, новый подводный ракетоносец стал 133-м атомоходом, построенным «Севмашем» для ВМФ. Его можно смело назвать преемником «Золотой серии», в состав которой входило 59 атомоходов,

ТЕПЛОРЕКОНСТРУКЦИЯ
Поставка и монтаж всей судовой изоляции.
Напыление и заливка пенополиуретанов.
198152, г. Санкт-Петербург,
ул. Автовская, д. 16,
тел./факс: +7 (812) 309-10-83
teplorek@mail.ru
www.teplorek.spb.ru
Более 20 лет опыта!

СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
И ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ
спасательных, дежурных шлюпок, их спусковых
устройств на судах и буровых платформах
на Тихоокеанском побережье России и Северном
морском пути следующих производителей: Fassmer,
Palfinger, HLB, Stocznia Ustka, Bada, Orient, Sezamor и др.
EVEREST PACIFIC
ООО «ЭВЕРЕСТ ПАСИФИК»
690012 Россия, г.Владивосток,
ул. Калинина, 231в
тел./факс: +7 423 264 6640
EVEREST PACIFIC CO LTD
690012 Russia, Vladivostok,
Kalinina 231v
ph./fax: +7 423 264 6640
www.everest-dv.ru
general@everest-pacific.com

реклама

СЕВМОРСНАБ ЮГ
Поставки
судовой
трубопроводной
арматуры
Задвижки клинкетные;
захлопки; затворы;
кингстоны; клапана:
штуцерные, фланцевые,
дюритовые, муфтовые,
самозапорные,
быстрозапорные,
сильфонные,
предохранительные,
редукционные,
электромагнитные,
пожарные;
краны пробковые; колонки
указательные; фильтры;
фланцы; ШТС; привода;
хомуты; гайки пожарные:
Шторца, Богданова, Ротта.
+7 (978) 788-57-32
anton13b@mail.ru

STT
Marine Service
ПОСТАВКА И ОБСЛУЖИВАНИЕ
МОРСКОГО РАДИОЭЛЕКТРОННОГО
ОБОРУДОВАНИЯ
stt-marine.ru
Владивосток
Каплунова 7, офис 103
+7 (423) 261-09-71
info@stt-marine.ru
Хабаровск
Владивостокская 16, офис 307
+7 4212 479589
khb@stt-marine.ru

построенных на северодвинском заводе по проектам 667А, 667Б, 667БД, 667БДР, 667БДРМ. Хоть «Князь» уже не 667-й, но это его родня. «Князь Владимир», построенный по проекту конструкторского бюро «Рубин», является головным в серии из пяти подводных кораблей: ракетоносцы «Князь Олег», «Генералиссимус Суворов», «Император Александр III» и «Князь Пожарский» находятся в разной степени готовности в эллингах «Севмаша».

Подъем флага на новом корабле состоялся 12 июня. На торжественной церемонии, которая проходила у причала «Севмаша», приняли участие главнокомандующий ВМФ Николай Евменов, командующий Северным флотом Александр Моисеев, заместитель министра промышленности и торговли РФ Олег Рязанцев, врио губернатора Архангельской области Александр Цыбульский, глава Северодвинска Игорь Скубенко, президент ОСК Алексей Рахманов и генеральный директор «Севмаша» Михаил Будниченко. Военно-морской флаг корабля на флагштоке поднял командир, капитан 1 ранга Владислав Дружин.

Первому межбазовому переходу АПЛ «Князь Владимир» предшествовала долгая и кропотливая работа по постройке лодки, начало которой было положено 30 июля 2012 года. В тот день в самом большом стапельном цехе №55 состоялась торжественная закладка атомного подводного ракетоносца. На церемонии присутствовал президент Российской Федерации Владимир Путин, он же и установил закладную доску к секции будущего корабля.

Уже в тот момент в СМИ появилась информация, что новый корабль внешне будет отличаться от предыдущих трех. Поводом к этому послужила простая шариковая ручка, которая была в подарочных наборах. На ней был нарисован силуэт подлодки без фирменного «бореевского» наклона. И эта интрига держалась целых 5 лет – 17 ноября 2017 года подводная лодка была выведена из эллинга и спущена на воду. Слухи подтвердились — это был совершенно другой корабль, и внешне он сильно отличался от простого «Борея».

По данным Министерства обороны, новый корабль отличается от первых трех крейсеров проекта 955 обводами корпуса, улучшенной маневренностью, малошумностью и различными системами управления. Но одно оставалось прежним – на его борту, как и на предыдущих кораблях расположено 16 пусковых установок для межконтинентальных баллистических ракет «Булава». Также сохранилось то же количество торпедных аппаратов, с помощью которых можно выполнять стрельбу не только торпедами, но и крылатыми ракетами.

Для эксплуатации нового корабля было сформировано два экипажа подводников под командованием капитанов первого ранга Владислава Дружина и Александра Манина.

Подъем флага на АПРК «Князь Владимир» проекта «Борей-А» / Фото: «Корабел.ру»

Ровно через год после спуска и проведения различных испытаний у причала судостроительного предприятия, корабль впервые вышел в море для проведения заводских испытаний. Затем в течение 2018 и 2019 годов корабль совершил еще несколько выходов в Белое море, в ходе одного из которых была выполнена стрельба из подводного положения баллистической ракетой «Булава» по полигону Кура на Камчатке.

С 12 по 21 мая 2020 года корабль совершил контрольный выход в море, проверив работу всех систем и механизмов. Тем самым были завершены государственные испытания. 28 мая на производственном объединении «Севмаш» состоялось подписание приемного акта подлодки.

12 июня на головном ракетоносце проекта «Борей-А» был поднят Андреевский флаг.

Следующие корабли после головного строятся для Тихоокеанского флота. Планируется, что первый серийный, «Князь Олег», будет спущен на воду в 2020 году. За ним с разницей в год спустят остальные: «Генералиссимус Суворов», «Император Александр III» и «Князь Пожарский».

По данным СМИ, было принято решение подписать в августе 2020 года на форуме «Армия-2020» контракт на постройку для флота еще двух подводных ракетоносцев, один из которых, вероятно, будет назван «Князь Рюрик». По условиям контракта, закладка обоих кораблей состоится на «Севмаше» в 2021 году, они будут построены в рамках действующей госпрограммы вооружения до 2027 года. Таким образом, общее число АПЛ проекта 955 и 955А составит 10 кораблей ⚓

ип Романович В.В.

8-3822-57-62-80, 8-953-911-02-55, www.omega-td.ru, www.gloriya-progress.ru

ДИСКИ ДЛЯ ТМТ:
- ТМТ-12, ТМТ-22, 185 мм;
- ТМТ-42, 225 мм;
- ТМТ-52, 300 мм;
- ТМТ-62, 340 мм;
- ТДП-6А, 400 мм.

КОНТРОЛЛЕРЫ СЕРИИ КВ:

КВ-1926, КВ-1928, КВ-1934, КВ-1935, КВ-1938, КВ-2939, КВ-2733.

Электродвигатели МАП в наличии и под заказ различного исполнения и габарита:

МАП-121, МАП-122, МАП-221, МАП-421, МАП-422, МАП-521, МАП-621
- одно-, двух-, трехскоростные;
- фланцевые и на лапах;
- с тормозами ТМТ, ТМТВ, ТДП и без тормозов;
- 220В и 380В.

ПЕРЕЧЕНЬ ТОРМОЗОВ ТМТ:

ТМТ-12, ТМТ-22, ТМТ-42, ТМТВ-42, ТМТВ-42А, ТМТ-52, ТМТВ-52, ТМТВ-52А, ТМТ-62, ТМТВ-62, ТМТВ-62А, ТДП-6А.

ПК «ПОЛИТЕСТ»

общество с ограниченной ответственностью

- ✓ Разработка проектов и технической документации по всем направлениям судовой тематики в объеме переклассификации, ремонта, модернизации и переоборудования судов
- ✓ Кренование и взвешивание. Разработка документации по остойчивости и непотопляемости
- ✓ Инструкции по загрузке. Наставление по креплению грузов
- ✓ Расчеты прочности корпуса судна и конструкций. Расчет допускаемых остаточных характеристик конструкций корпуса. Расчет усиления корпуса для ледовых нагрузок
- ✓ Составление судовых планов, наставлений, буклетов (СОЛАС, ПЗМ)
- ✓ Планы управления балластными водами, судовые планы энергоэффективностью судна
- ✓ Проекты по установке радио- и навигационного оборудования
- ✓ Замеры остаточных толщин элементов корпуса, оценка технического состояния по программе «ВОЛНА»

На выполняемые работы компания имеет действующие: свидетельства РС (СП, ССП, СПИЛ) и сертификат МС ИСО 9001:2015.

Владивосток, Калинина, 42, корп.36, а/я 12140
Тел.: 8 (4232) 27-98-98, тел./факс: 27-97-68
npkp@bk.ru

реклама

МУРОМСКИЙ ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

Производство и поставка сигнальных и спасательных средств

- Круги спасательные КС-01 (2,7 кг), КС-02 (4,3 кг)
- Огонь самозажигающийся ОС-01 (буй светящийся спасательного круга)
- Буи светодымящие БСД-02М, БСД-02Мсд
- Фальшфейеры красного и белого огня
- Шашка дымовая плавучая ШДП-01
- Кольца спасательные плавучие с линем 18 м и 30 м
- Петля спасательная (аналог конца Александрова)

602205, Владимирская область, город Муром
улица 30 Лет Победы, 1А
тел./факс: 8 (49234) 6-08-85, 6-17-07
market@mpzflame.ru | www.mpzflame.ru

Технологический Центр

HD НЕПТУН-ДИЗЕЛЬ

neptun-diesel@inbox.ru www.нептун-дизель.рф
Санкт-Петербург, тел.: (812) 334-27-47

СИСТЕМЫ ДАУ И ДУ

КОМПЛЕКСНАЯ ПОСТАВКА И ОТДЕЛЬНЫЕ БЛОКИ:

Задающие • Исполнительные • Переключения постов

ВОЗМОЖНОСТИ:

- Управление оборотами и реверсом
- Программируемые блокировки
- Настраиваемые временные выдержки
- Индикация параметров
- Питание - 12/24 В
- Сигнализация о неисправности
- Связь с системой автоматики «Волна»
- Управление с нескольких постов (до 4)
- Связь с органами управления ДРА - тросиками Боудена

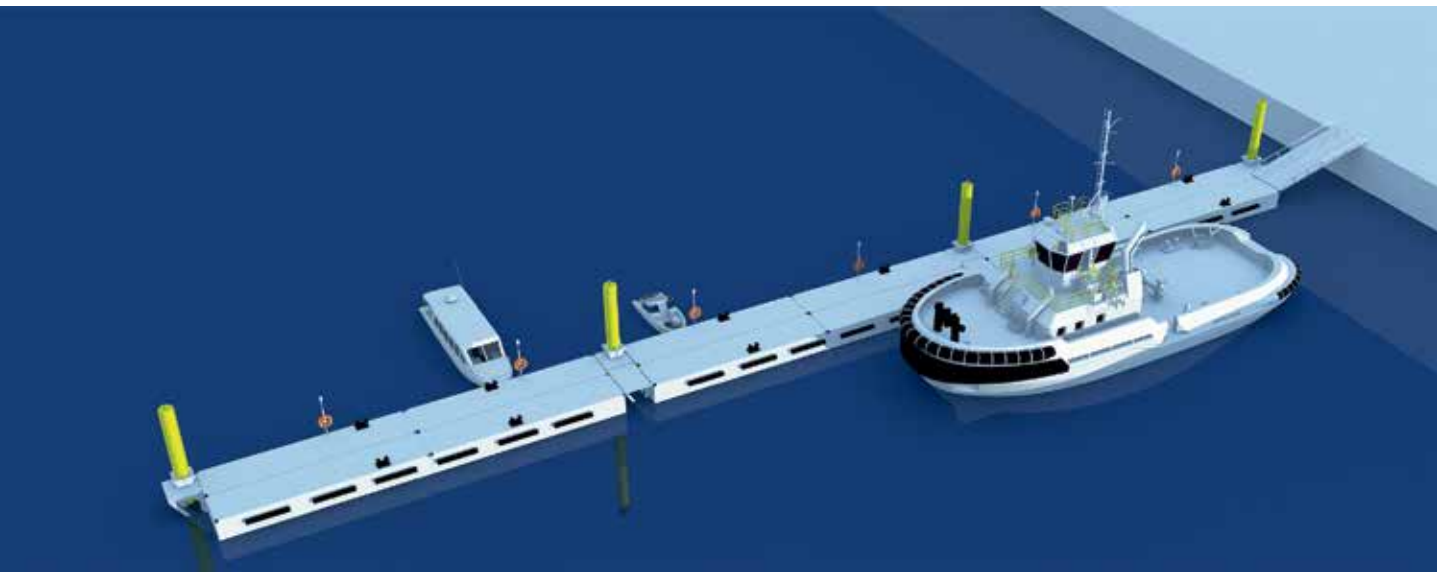
Продукция имеет типовое одобрение РС и РРР

Блоки выпускаются в содружестве с «ПФК ТВЕРЬПРОМАВТОМАТИКА» - изготовителем системы «Волна». Комплексное применение систем «Бриз» и «Волна» полностью решает задачи автоматизации главных судовых дизелей.

Многофункциональные модульные платформы открывают широкие возможности для гидротехнических и изыскательских работ

В условиях непростой экономической ситуации в стране и в мире бизнес стремится диверсифицировать риски и получить реальные конкурентные преимущества. Поэтому сегодня в приоритете компаний, выполняющих гидротехнические работы, должны стоять инновационные и эффективные методы работы.

От редакции



Когда организация, берущая подряды на выполнение гидротехнических работ, задумывается о расширении собственного парка специальной техники или технического флота, что может стать определяющим фактором при принятии такого решения? Какие качества в долгосрочной перспективе станут главными конкурентными преимуществами? Как соотнести непредсказуемость рыночной конъюнктуры и необходимость долгосрочного планирования? Как совместить потребность в расширении своего присутствия и ограниченность технических ресурсов? Как реагировать на все большее внедрение в судостроение передовых технологий?

В КБ «Прошип» считают, что главными являются следующие аспекты. Во-первых, мобильность, то есть возможность быстрого развертывания в новых акваториях с минимальными затратами. Во-вторых, наличие потенциала для изменения назначения и модернизации с тем, чтобы оперативно реагировать на любые изменения на рынке. И, в-третьих, универсальность («гибкость»), то есть возможность применения техники и на суше, и на плаву.

Предлагаемое конструкторским бюро решение, основанное на использовании универсальных модулей, может закрыть все мыслимые потребности подрядчика гидротехнических работ в специализированных и вспомогательных судах. Несколько слов об этом решении и о том, почему КБ «Прошип» считает, что за подобными решениями – будущее не только в сфере гидротехники.

В рамках предлагаемой конструкторским бюро линейки проектов любое судно формируется из типовых модулей. Это может быть все, что угодно: самоподъемная платформа, плавучий причал для судов и яхт, паром, баржа, буксир-толкач, модульный понтон или другие плавучие объекты (наплавной мост, плавучая вертолетная площадка и пр.). Размеры любых модулей и устанавливаемого на них оборудования обеспечивают возможность их транспортировки автомобильным, железнодорожным или морским транспортом. Типовой характер конструктивных узлов позволяет снижать и производственные затраты (фактически можно говорить о мелкосерийном производстве), и расходы на профилактическое обслуживание.

Стыковка модулей осуществляется за счет инновационного решения – клиновых замков типа «ласточкин хвост» с фиксирующим штифтом, идущих по обеспечивающему жесткость конструкции рамному поясу модуля. При этом возможно выполнение стыковки и расстыковки как на суше, так и на плаву силами одного крана грузоподъемностью до 12 тонн.

Каждый модуль имеет одобрение РС как самостоятельная единица. Благодаря этому, упрощается процедура получения одобрения и сборного изделия. Кроме того, стыковка и расстыковка модулей выполняется без огневых работ, благодаря чему упрощается процесс получения одобрения при изменении назначения модулей и создании на их основе нового сборного изделия. Аналогично отдель-

ный модуль может начать использоваться как самостоятельная эксплуатационная единица (например, составная часть модульного понтона переоборудуется в буксир-толкач или понтонный мост формируется из причальных сооружений и баржи).

В стандартном исполнении конструкция модуля максимально упрощена. Состав корпусного насыщения минимальный. Некоторые заказчики отказываются даже от системы водяного балласта.

При формировании самоходного судна предусматривается установка одного, двух или нескольких навесных двигателей. Все палубные конструкции могут быть также модульными, представляя собой универсальные блок-контейнеры. Кроме того, конструкция модулей позволяет устанавливать практически любое специализированное оборудование: землечерпательные и землесосные снаряды, упоры и сцепы для буксировки толканием, аппарели и так далее.

Стоит отметить, что все сказанное об универсальности модулей и заложенных возможностях изменения назначения никак не влияет на их стоимость. Она определяется только металлоемкостью подобных конструкций и необходимой точностью изготовления и монтажа клиновых замков.

Предметом особой гордости КБ «Прошип» стали несамоходные многофункциональные платформы, формируемые из модулей.

Снабженные четырьмя выдвигаемыми гидравлическими опорами, они обеспечивают выполнение на глубинах до 30 м (при стандартном исполнении) любых гидротехнических работ и изыскательных работ, требующих сохранения местоположения рабочей платформы. При предлагаемой конструкции гидравлических блоков опор время постановки и выборки опор составляет всего порядка 30 мин. Грузовая палуба рассчитана на нагрузку до 5 тонн на квадратный метр (при стандартном исполнении), что позволяет эксплуатировать на ней любую колесную и гусеничную технику.

В стандартном исполнении несамоходные модульные платформы выполнены временно обитаемыми: рабочие находятся на них только на время смены, а на межсменный промежуток перевозятся на судно сопровождения. Подобное решение не только повышает безопасность персонала, оно также позволило значительно сократить состав оборудования, устанавливаемого на площадке. Это снизило стоимость изготовления и эксплуатации платформы, а также упростило процесс одобрения Регистром судоходства.

Составные опоры собираются по месту и крепятся на внутренних фланцах.

В настоящий момент одна самоподъемная площадка по проекту КБ «Прошип» строится для заказчика из Новороссийска. И одна площадка успешно эксплуатируется в акватории Белого моря. Опыт производства и эксплуатации доказал оправданность и жизнеспособность принятых конструктивных и технологических решений. По результатам изготовления первой площадки были внесены некоторые изменения в конструкторскую документацию. Авторское сопровождение не прекращается с окончанием изготовления и монтажа изделия – ООО «КБ «Прошип» внимательно отслеживает ход эксплуатации не только конструкций, но и гидравлического и прочего оборудования.

Возвращаясь к вопросу о стоимости. Весной 2020 г. в очередной раз был проведен мониторинг соответствующего рынка. Он подтвердил, что поставка самоподъемных несамоходных модульных площадок проекта КБ «Прошип» обойдется заказчику примерно в два раза дешевле, чем при заказе аналогичных судов в Европе или у азиатских производителей. Использование инновационных технологий и универсальных решений в конечном итоге всегда становится конкурентным преимуществом. В конструкторском бюро уверены, что их разработки не останутся без внимания тех подрядных организаций, которые планируют свою деятельность на долгосрочную перспективу, рассматривают расширение своего присутствия в различных регионах, стремятся не зависеть от аренды специализированных средств и одновременно хотят оставаться готовыми к любым изменениям в структуре портфеля своих заказов ⚓

ПРОШИП
морской инжиниринг
Телефон: **+7 (900) 919-55-50**
Сайт: **www.proship.ooo**

Проект 50103 – основа современных причальных систем

В мае этого года состоялся торжественный спуск нового причального комплекса пр. 50103. ГК «Си Тех» последовательно ведет работы по созданию различных современных причальных комплексов, опирающихся как на соблюдение новых версий правил проектирования, так и на инновационные идеи и решения.

Основу причального комплекса составляет энергетическая секция. Длина – 50 м, ширина – 10 м, площадь усиленного участка палубы под тяжелую погрузо-разгрузочную технику – 300 кв.м. Ширина проезжей части между отбойниками – 6 м.

Секция причала предназначена для швартовки, стоянки и обслуживания судов суммарным водоизмещением до 1000 тонн. Установлено аппарельное устройство для связи с берегом. Палуба рассчитана на нагрузку от колесной и гусеничной техники общей массой до 60 тонн.

Энергетический модуль способен выдавать на пришвартованные суда электроэнергию в количестве 2*63 кВт переменного трехфазного тока через 4 раздаточные колонки.

Причал снабжен стационарным постом охраны и может быть оборудован радиолокационным средством антитеррористической защищенности (САЗ) производства нижегородской фирмы «РНК». В корпусе находятся помещения экипажа, отсек энергетической установки с ЦПУ. Причальная система может включать от одного до четырех понтонов как с энергомодулями, так и без них.

В развитие темы сформирована концепция универсального модульного причала на основе понтонов, включающих в себя композитное (железобетонное) плавучее основание и гибко настраиваемую металлическую палубную систему. Данное решение сочетает в себе все основные преимущества как композитных, так и металлических конструкций, позволяя в разы снизить стоимость содержания плавучих причалов. Комбинируются долговечность железобетонного плавучего основания и простота изготовления различных вариантов металлической надводной части.

Инновационное сцепное устройство на базе шаровых соединений позволяет эксплуатировать причалы на косом волнении без риска повреждения сцепного устройства.

Отбойное устройство (привальный брус) выполнено на основе современных исследований российских ученых.

Ведется разработка модульной матрицы унифицированных элементов для формирования различных (тяжелых и легких) причальных систем для всех климатических зон (Арктика, тропики и т.п.). Проект и РКД для строительства традиционно выполнены в CADMATIC Marine Solution. КБ открыто для сотрудничества ⚓

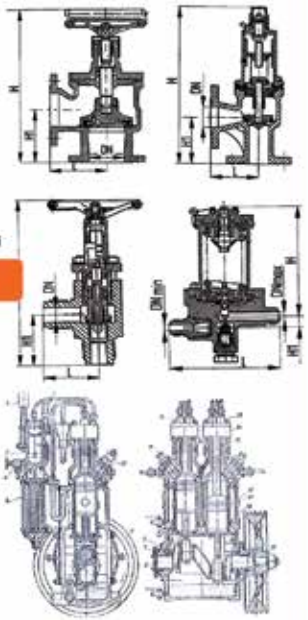
CADMATIC SOFTWARE SOLUTIONS
г. Нижний Новгород, тел.: +7(831) 273-19-19
info@seatech.ru | www.seatech.ru
SEA TECH

СУДОВОЕ СНАБЖЕНИЕ

WWW.SUDOSNAB-UG.RU

Судовая арматура

клапана фланцевые, клапана штуцерные, клапана муфтовые, клапана редукционные, клапана предохранительные, задвижки клинкетные, кингстоны, коробки 2-3-клапанные, клапана пожарные, клапана электромагнитные, колонки указательные, штуцерно-торцевые соединения, фланцы, привода, гайки пожарные Богданова, шторца



Судовое электрооборудование

подогреватели ППВ, ПМ, ПТК

Насосы

НЦВ, НЦВС, ЦВС, 3В, 2В, 1В, ФГС, НЦКГ, ЭПНМ.ПД-5, ПД-10

Зип к дизелям

3д6, 3д12, 18/22, 23/30, 12/14, NVD-26, NVD-36, 48AU, 48A2U

Зип к компрессорам

2ок1, К2-150, ЭКП70/25, ЭК-7,5

Контактный телефон: +7 (978) 787-22-72

sudosnab2@mail.ru

МОРСКИЕ ИНЖЕНЕРЫ

признанный лидер в сфере консалтинговых и проектно-конструкторских работ.

Сотрудники нашей компании – профессиональные корабельные инженеры с большим стажем работы в России и за рубежом

КОМПЕТЕНТНОЕ РЕШЕНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЗАДАЧ

- проектирования и модернизации судов;
- разработки проектов переоборудования судов;
- проектов установки нового оборудования;
- поставок систем обработки балластных вод
- переклассификации и изменения назначения судов;
- разработки судовых программ приборов контроля загрузки и остойчивости;
- разработки конвенционной и эксплуатационной судовой документации.

г. Владивосток, ул. Станковича, д. 3, оф. 37
тел. +7 (423) 222-53-73

www.m-engineers.ru
mail@m-engineers.ru

реклама

Санкт-Петербург, ул. Зайцева, д. 41, оф.336

ГАЛЕОН

☎ +7 (812) 777-04-82
☎ +7 (812) 981-88-17
+7 (812) 612-21-69

www.sudovoe-spb.ru | www.galeon-ship.ru | info@galeon-ship.ru

ПОСТАВКИ ОБОРУДОВАНИЯ

для строительства, модернизации и переоборудования судов транспортного, пассажирского и рыболовного флота в любую точку России по желанию заказчика.

МЫ ГОТОВЫ ПРЕДЛОЖИТЬ ВАМ СУДОВУЮ АРМАТУРУ, СУДОВУЮ ЭЛЕКТРИКУ, ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ (ИЛЛЮМИНАТОРЫ, ДВЕРИ, КРЫШКИ И МНОГОЕ ДРУГОЕ).

ГАЛС ПЛЮС

Производство и поставка сигнального судового электрооборудования

Отмашки светоимпульсные СИО-100 "ИМПУЛЬС" (IMPACT)
LED ИМПУЛЬС (LED IMPACT)

Сигнально-отличительные фонари СОФ-900, СОФ-900 LED

Топовый,бортовые, кормовые, круговые, подвесные, гирлянды, буксировочный, стояночный, маневроуказания (светодиодные и с лампами накаливания)

Кормовой красный проблесковый СОФ-901-04КП LED WINTERIZATION (-50) для ледокольной проводки судов по Полярному кодексу)

Маневроуказатель М-001

Служит для управления фонарем маневроуказания и тифоном

Коммутаторы сигнально-отличительных фонарей КСОФ-900

Пультовое и щитовое исполнение; 6,9,12 каналов

ООО "ГАЛС ПЛЮС"
156003, Кострома, Коммунаров, 5
тел./факс: (4942) 31-83-05, 47-15-21
galsplus@mail.ru www.galsplus.ru

Реклама

Кто куда. Знакомимся с новыми главами верфей Северо-Запада

Ренарт Фасхутдинов

В конце июня на ряде судостроительных заводов Северо-Западного региона России произошла череда отставок и назначений высшего руководства. О причинах лишних подробностей общественности не рассказали (впрочем, это обычная практика), но пройти в нашем журнале мимо самого факта было бы неправильно.

Фото: «Корабел.ру»

Так что рассказываем нашим читателям о том, кто кого и на каком заводе сменил.

Игорь Орлов
возглавил «Северную верфь» в Петербурге

Как ни странно, историю эту открыла отставка Игоря Орлова с поста губернатора Архангельской области. Как известно, Архангельская область на карте судостроительной отрасли России весьма заметна, благодаря ряду крупных предприятий, мощнейшим из которых является «Севмаш». Так что должность губернатора этого региона сама по себе предполагает обязанность вникать в проблемы и интересы судостроения.

Но помимо того, Игорь Орлов в отрасли человек далеко не чужой. Он начинал свою карьеру в 1987 году на предприятии «Звездочка» в Северодвинске, специализирующемся на военном судостроении. В 2004 году был заместителем генерального директора ЦС «Звездочка». В 2008 году перебрался в Калининград, где сначала был заместителем, а потом и генеральным директором Прибалтийского завода «Янтарь».

Теперь Игорь Орлов вновь возвращается в кресло главы судостроительного предприятия, получив немалый административный опыт. На этом посту он сменил своего тезку Игоря Пономарева.

Илья Самарин
возглавил ПСЗ «Янтарь» в Калининграде

Фото: ПСЗ «Янтарь»

Продолжая разговор о калининградском «Янтаре», которым в свое время руководил Игорь Орлов, плавно переходим к следующему назначению. На этом предприятии тоже сменился генеральный директор. Кресло руководителя занял Илья Самарин. В отличие от предыдущего нашего персонажа, ему не пришлось для этого менять регион проживания. До своего назначения он был главой 33-го судоремонтного завода, расположенного в той же Калининградской области, в городе Балтийске.

Образование у Ильи Самарина имеет прямое отношение и к морю, и к «военке». Сначала он окончил инженерное училище им. Ф.Э. Дзержинского по специальности «инженер-кораблестроитель», потом учился в Военно-морской академии. В списке мест, где он учился, есть и такие знаковые вузы, как Финансовая академия при правительстве РФ и Российская академия государственной службы при президенте РФ.

На посту гендиректора 33-го СРЗ Илья Самарин проработал семь лет, начиная с 2013 г. В кабинет главы «Янтаря» он пришел на смену Эдуарду Ефимову.

Олег Касьянов
возглавил 33-й судоремонтный завод в Балтийске

Как вы понимаете, с уходом Ильи Самарина в Калининград место руководителя завода, где он прежде работал, осталось вакантным. Но ненадолго. Новым главой 33-го судоремонтного завода вполне логично стал его бывший первый заместитель Олег Касьянов.

Фото: 33-го СРЗ

На предприятии он проработал достаточно долго и прекрасно его знает. А еще лично отвечал за успешное внедрение на заводе целого ряда проектов из категории так называемой «Индустрии 4.0». В частности, современной автоматизированной системы управления на базе 1С: ERP.

В целом информации об Олеге Касьянове пока немного.

Кстати, освобожденное им место первого заместителя директора займет бывший глава ПСЗ «Янтарь» Эдуард Ефимов ⚓

Судоверфь «Звезда»: стань частью команды мечты!

ССК «Звезда» в активной стадии своего возведения. Уже сейчас работа в завершенных цехах идет полным ходом, а сколько еще предстоит сделать для того, чтобы предприятие могло подтвердить свой статус самого передового промышленного проекта на Дальнем Востоке! Множество современной техники и методик задействовано в строительстве комплекса. Но в судостроительной отрасли всегда знали, что главная роль в создании морских объектов отведена людям.

Перед молодой судоверфью поставлены важнейшие стратегические задачи – на базе отечественного предприятия выпускать конкурентоспособные крупнотоннажные гражданские суда и морскую технику. Сейчас сформирован внушительный портфель заказов, обеспечивающий деятельность ССК «Звезда» на многие годы вперед.

Уже сегодня масштабы судоверфи впечатляют: запущена работа в оснащенных самым современным оборудованием блоке корпусных производств и окрасочных камерах. А не так давно с открытого тяжелого достроечного стапеля был спущен на воду первый в России танкер типа «Афрамакс» дедвейтом 114 тыс. тонн.

Однако это только начало грандиозного проекта. Верфь постоянно наращивает производство, вводит в эксплуатацию новые цеха и площадки. И, конечно, при всем современным оснащении и использовании новейших технологий главная роль отводится человеку. Поэтому сегодня, опираясь на стратегию развития, связанную с созданием многофункционального, оперативного и технологически насыщенного предприятия, верфь привлекает к работе молодых специалистов.

Профессиональные, целеустремленные, неравнодушные сотрудники со свежим взглядом и новыми идеями смогут обеспечить выполнение всех задач, связанных с постройкой судов на новом судостроительном комплексе. Так что сейчас ведется активный набор специалистов с инженерно-техническим и инженерно-экономическим образованием. Для выпускников вузов предоставляется возможность начать свою карьеру на одном из главных предприятий страны.

Работа на современном высокотехнологичном производстве позволит получить необходимые профессиональные навыки, знания и уникальный опыт. Молодые специалисты также активно участвуют в конкурсах профессионального мастерства, научно-технических конференциях, имеют возможность дополнительного обучения и стажировки на ведущих предприятиях отрасли. Кроме того, на судоверфи созданы условия для активной общественной жизни – работает совет молодежи, организованы спортивные секции, формируются команды по различным видам спорта, для участия в слетах и конкурсах ⚓

+ *Заработная плата – от 50 000 руб.*
+ *Трудоустройство, согласно ТК РФ*
+ *Действуют все предусмотренные ТК РФ социальные программы, а также программы*
+ *«Мобильность трудовых ресурсов», поддержки молодых специалистов ООО «ССК «Звезда»,*
+ *Программа ДМС работников предприятия и членов их семей.*
+ *Льготная ипотека для молодых специалистов (2 %) в банке-партнере.*

КОНТАКТЫ ДЛЯ РЕЗЮМЕ:

692809, Россия, Приморский край, г. Большой Камень, ул. Лебедева, 1, ООО «ССК «Звезда»

ok@sskzvezda.ru

8-964-452-96-85, 8-964-452-97-30, 8-964-452-97-58, 8-951-002-18-19.

«Восточно-балтийским инженерным бюро» освоены в серийном производстве задрайки для люковых крышек сухогрузных судов: клиновые межпанельные **CL40**, эксцентриковые быстродействующие **QM24** с управлением над комингсом и **NM24** с управлением под комингсом трюма. Для обеспечения удобства и надежности поставок создан готовый к немедленной поставке складской запас в объеме одного судокомплекта задраек для судна проекта **RSD59**.

реклама

www.crab-spb.ru +7 (812) 318-19-84

ООО «ЭКОС»

ОСНАЩЕНИЕ СУДОВ ОБОРУДОВАНИЕМ ПО ОЧИСТКЕ ВОДЫ

- С 1991 года выпускает установки для очистки нефтесодержащих вод типа «ОНВ» и установки для очистки сточных вод типа «СТОК».
- Производит поставку сигнализаторов нефтесодержания типа «OMD» производства фирмы Deckma (Германия).
- Все оборудование соответствует международным резолюциям, а также требованиям Морского и Речного Регистра.
- Установками ОНВ и СТОК оснащено около 450 судов различного класса. Список судов, описания установок и принципиальные схемы представлены на сайте.

195220, Санкт-Петербург, Гражданский пр. д. 22 оф. 406
Тел.: +7 (921) 962-95-57, e-mail: ekosunits@mail.ru, **www.ekos.su**

реклама

Капитан, художник и Человек с большой буквы

Николай Баженов,
фото **Марсель Курячьева**

Повезло мне, что в моей жизни был этот необыкновенно скромный, добрый и талантливый человек! Профессионал с большой буквы, пожизненно влюбленный в Волгу и ее флот, он был прекрасным художником и щедро раздавал свои картины коллегам и друзьям. Еще в 70-х годах по его дизайн-проектам разрабатывали концепцию пассажирских круизных судов класса «река-море», а правительственный теплоход «Россия» скопирован с рисунков Льва Павловича Аникина. Только узнал это я не от него самого. Помню, в 90-х одна «фирма» пригласила меня возглавить переоборудование трехдечного теплохода пр.588. Я попросил Льва Павловича дать предложения по совершенствованию дизайна. Неожиданно для себя тогда услышал от него: «Очень прошу тебя, не уродуйте гениальное творение архитектора Добина. По его замыслу корабль этот в «каплю» вписывается, а новаторствами, типа «балаганов» на корме, все сразу портится!»

Во многом благодаря ему я отказался от участия в проекте «уродования» красавца-теплохода. Дома на почетном месте у меня стоит модель т/х «Рылеев» пр.588, сделанная руками Льва Павловича Аникина. Особенно приятно было получить из его рук специально для меня написанные картины моих любимых теплоходов.

В 2012 г. я пригласил его и капитана М.А. Кипниса прокатиться с нами. Оба ветерана не выходили из рубки и рассказывали массу интересных историй.

Ниже привожу одно из немногочисленных интервью, взятых у Льва Павловича.

В первое воскресенье июля празднуют День работников речного и морского флота, в последнее воскресенье – День Военно-морского Флота России. Так вышло, что капитан Лев Павлович Аникин отмечает оба праздника. Его капитанский стаж – 35 лет. Даже кот у него непростой: спит только рядом с моделями кораблей, который дядя Лева собирает на досуге.

– Расскажите, как вообще капитанами становятся?

– Покупают фуражку – и вперед. Ну как? Я с детства хотел плавать. Мой плавательский стаж, если считать, – начиная с мокрых пеленок и по сегодняшний день. Мама у меня была вторым штурманом на колесном пароходе в Дзержинске. Второй штурман – это второй помощник капитана, она отвечала за грузы.

– Женщина на борту – разве можно?

– На военных кораблях – опасно, там даже поваров-женщин нет, а в речном флоте – пожалуйста. Я даже с капитаном-женщиной плавал – девка такая волевая,

окончила институт. Но женщина-капитан – это, конечно, редкость.

С 1943 года, как под Сталинградом начались бои, мама брала меня с собой. Мы же из Саратова, рядом со Сталинградом. Вывозили оттуда по реке раненых, беженцев. Мне четыре года было, я раненым песни пел. Нас бомбили, поэтому к нам прикрепили батальон девушек-зенитчиц. Днем мы становились на берег, рубили деревья, чтобы маскировка была, а по ночам шли. Ночные налеты такие нехорошие были…

Потом в Саратове мама меня с братиком старшим высадила, на бабушку повесила. Пятилетние мальчишки – нам интересно было, как «напильники» по крыше падают, мы все время убегали. В Саратове стояла Волжская военная флотилия, охраняла железнодорожный мост, пути с которого вели в Азию, и мы все время к морякам бегали. Помню, они мне бескозырку напялили и говорят: «С нами поедешь?» – «Куда?» – «В Ленинград».

В Ленинград я поехал сам, в 14 лет. Хотел поступить в Нахимовское училище. Не взяли – адмирал мне сказал: «Берем только круглых сирот». Я еще грешным делом подумал: жаль, что родители у меня живы…

Поступил в речное училище в Горьком, закончил его в чине молоденького лейтенанта – у нас военная кафедра была, и загремел на настоящий флот. Обязанности были такие: охранять от нарушителей финскую границу в Балтийском море.

– А нарушители были?

– Да какие нарушители! Три раза в день вдоль границы проедешь – никого. А после учений, когда совет-

ские корабли сбрасывали глубинные бомбы, всплывало полно рыбы. И откуда финны брались! Появлялись со всех сторон на своих лодочках и собирали рыбу.

– Вы их задерживали?

– Зачем? Пулемет вверх – и они на нейтральные воды отходили, ждали, пока мы уйдем. А потом – обратно. Рыбаки...

После флота я на Волгу вернулся, третьим штурманом. Наш электроход «Туркменистан» (такой же, как затонувшая «Булгария») ходил Москва – Ростов-на-Дону. Протяжение большое – 3000 км с лишним, один оборот, туда-обратно, как от Ленинграда до Лондона. 22 дня. И грузы, и пассажиров возили.

– Каждый рейс 22 дня – а вы уже женаты были?

– Конечно. Жена директором ресторана устроилась, и мы плавали вместе. Один мальчик появился, потом второй. Старший у нас родился по пути, в Рыбинске, не доехал до Москвы… Один раз с маленьким в сильный шторм попали, в Цимлянском водохранилище. Это устье Дона, почти середина. Стекла в салоне разбило, вода гуляла по палубе. Но ничего.

– Вы думали, что можете утонуть?

– Я за свою жизнь, пока «Булгария» не затонула, ни разу не видел ни одного теплохода, чтобы утонул на Волге. Так же, как не видел, чтобы в теплоход попала молния… Как так с «Булгарией» получилось – до сих пор не пойму. Помню еще один ужасный случай, когда большой пассажирский теплоход «Александр Суворов» влетел под Ульяновском не в тот пролет моста и снес себе всю четвертую палубу, на которой как раз люди отдыхали. Там фильм крутился, танцы были. Мы плыли за ним и видели, как ему всю крышу снесло. Как, почему? Загадка.

– Вы на многих кораблях плавали, все помните по именам?

– Конечно. После «Туркменистана» был «Николай Гастелло», трехдечный теплоход с изящной архитектурой. Сейчас его переделали на четырехдечный и назвали «Алексей Толстой». Чем Герой Советского Союза хозяевам не угодил, не знаю. Вместе с ним к нам когда-то пришел теплоход «Доватор», который потом переимено-

вали в «Арабеллу». Я знал его хозяйку и у нее спрашивал: «Вера Михайловна, вы знаете, кто такая Арабелла?» Она говорит: «Ну, баба какая-то, богиня, наверное». Жена пирата! Даже команда не знала. Я им всем говорю – вы хоть «Одиссею капитана Блада» почитайте!

– В каком же году вы капитаном стали?

– В 73-м. Ходил Москва – Ростов-на-Дону до 1993 года, потом на маленьких пароходиках, которые после перестройки частники покупали. Да какие частники – бандиты! Возили то начальство на день милиции, то гаишников. Один раз на борт посадили Вяхирева – начальника «Газпрома» с супругой и приказали: вези на остров, и чтобы народу вокруг никого! С нами отправились сопровождающие с револьверами. Подошли мы к острову, разогнали народ, поставили столы... А тут, откуда ни возьмись, с другого конца острова целая толпа к нам в гости навалила. Получилась полная ерунда. Вяхирева с супругой – обратно, на корабль, и назад. Еще с Рыбназдором ходили, как обычный белый пароходик. Рыбаки сидят, спокойно рыбу удят, а мы к берегу подходим – проверяющие выпрыгивают...

В общем, не понравилось мне, сбежал я оттуда. А в 2000 году меня забрали в Москву капитаном-наставником на пароход «Бородино». В последние два года я совмещал капитана-наставника и начальника службы безопасности движения: следил и за оборудованием, и за обстановкой.

– Чтобы быть капитаном, какие черты характера нужны?

– Научиться ругаться по-настоящему. (Смеется.) В людях надо разбираться. Много знать.

– Раньше на кораблях, особенно морских, был свой жаргон: слова, непонятные сухопутному человеку. Это осталось?

– Осталось, но все уже про это знают. Хотя… была у нас игра «угадай-ка», и меня спрашивают: «Почему нельзя пить чай на клотике?» Я говорю: «Так ведь чайник падать будет». Ну сами подумайте! Не знаете, что такое клотик? Самая верхушка мачты! Или вот – почему якоря нельзя затачивать?

– А правда, что раньше молодых моряков так разыгрывали? Давали им приказ заточить якорь, а они всерьез точили, напильниками?

– Правда. У меня в заводе был один мужик, сварщик-резчик. Он рассказывал: «Заставили меня точить якорь. Я думаю – что мучаться? Отпилил ему лапки, и все». Вот так.

Хотите, признаюсь? Сам в молодости попался, хотя про традиции речные и морские вроде бы все знал. На первой военно-морской практике напротив нас стоял корабль командующего Балтийским Флотом. В один прекрасный день меня изловил кок и говорит: «Лев, только ты можешь!» – «А что?» – «Завтра у нас смотр на корабле будет, адмирал придет. Надо макароны продуть!» И ставит ящик макаронов передо мной. Я, как дурак, несколько часов сидел, пока боцман меня не поймал. А ведь все знал: что по трапу нельзя спускаться задом, что в шлюпку нельзя садиться в зашнурованных ботинках. Да много всяких премудростей...

– А суеверия на флоте есть? Приметы?

– Деньги за борт нельзя бросать. Есть сухопутная примета – если бросил монетку, вернешься на этом место. На реке или на море – ни в коем случае! В понедельник и в Благовещенье, даже если расписание выпадает, нельзя отплывать. Я один раз попробовал – и, не знаю почему, но случилась неприятность.

– Где труднее быть капитаном, на море или на реке?

– Не знаю… Морские капитаны несут вахту только на сложных участках, они больше пассажиров развлекают. А речные – постоянно. Волга, Дон, Ока – очень сложные участки. Я нес вахту до 4 утра, потом второй штурман заступал на смену, но все равно, пока он часа два осмотрится, я с ним. Так что видел все рассветы.

Я вам еще про Африку не рассказал…

– Про что?

– Я же артиллерист-торпедист по военному образованию. Когда в 60-х годах началась война между Египтом и Израилем, я уже старшим штурманом работал, а меня назначили на военный корабль – начальником группы мелкопульной зенитной артиллерии. Эсминец «Блестящий», за ним два тральщика – мы должны были передать их братской республике Египет. Пригнали их туда, отдали со слезами на глазах. Ну, какие из них моряки, когда у них в 12 часов намаз – все рухнули на палубу, а мы думаем – Господи, кораблем-то никто не управляет! Были страшные налеты среди ночи – израильтяне бомбили с американских бомбардировщиков. На наших глазах попали в другой эсминец, он перевернулся, много народу погибло... После этих событий мне дали значок. Но квартиру не дали. Я до сих пор двенадцатый на очереди.

– У вас вся квартира в моделях кораблей – вы сами собираете?

– Зимой делать было нечего, вот и мастерил. Почти все друзья разобрали. Теперь кошка Муська под военными кораблями спит. Сколько ни колотил – свое любимое место никак не отдает. И вот эти рисунки мои. Я умею рисовать только пароходы да самолеты, а вот людей – никак. Одна девушка попросила меня сделать портрет – я и так, и этак, а все какая-то клуша выходит. Не получаются у меня люди, не похожи на себя. А вот пароходы я копирую точно, как они есть.

– День российского Военно-Морского Флота отмечаете в конце июля?

– А как же. Я же все-таки военный моряк! 29 июля буду праздновать. Обидно только за День речников. В этом году он как раз попал на 1 июля, воскресенье. Я надел белую рубашку, сел перед телевизором. Вспомнили День медсестры, День работников торговли. А про нас так ничего и не сказали.

P.S. Таких капитанов, как Лев Павлович Аникин, совмещавших в себе талант судоводителя, художника и Человека, в те-то годы трудно было сыскать, а сейчас вообще невозможно! ⚓

ПРИМЕЧАНИЕ

В предыдущем номере журнала «Корабел.ру» (№1, 2020) была опубликована статья «Товарищу Пушкареву, пароходу и человеку!» без указания авторства. Уточняем, что ее автором является Николай Баженов.

«Мы не работаем вхолостую»

Мы продолжаем нашу долгую серию интервью с руководителями подразделений ведущих вузов судостроительной и судоходной отрасли. Сегодня у нас в гостях директор института «Морская Академия» в составе Государственного университета морского и речного флота им. адм. Макарова Владимир Соколов.

Беседовали
Николай Ивакин
и Ренарт Фасхутдинов

Хотите узнать, какие новые тенденции наметились за последнее время в морской отрасли, сколько получают капитаны на отечественных и иностранных судах и почему так медленно идет переход к безэкипажности? Тогда предлагаем познакомиться с содержанием нашей беседы.

– Традиционно в Советском Союзе морские училища, в том числе и «Макаровка», отвечали за подготовку кадров для Министерства морского флота. Для внутренних водных путей, как правило, кадры готовили институты водного транспорта – Московский, Горьковский, Новосибирский. Сейчас в вашем вузе объединили оба направления, но ведь смысл деятельности офицеров морского и речного флота имеет свои различия. Насколько пришлось поменять программу? Чем пришлось пожертвовать при этом? Есть ли у вас единый диплом для обоих направлений?

– Начну ответ с обозначения следующего момента: «Макаровка» входит в Международную ассоциацию морских университетов, где сейчас состоит 65 вузов. Мы внесены в так называемый «белый лист» международной морской организации, и наши документы признаются во всем мире. Выпускник берет свой диплом о высшем образовании, все соответствующие сертификаты, справку о наличии одобренного стажа на судах, приходит в морскую администрацию порта и без всяких проблем получают рабочий диплом, который действителен фактически по всей планете. Это дает ему право немедленно подняться на палубу любого судна и уйти в свой первый рейс.

Мы встроены в эту глобальную систему, участвуем наравне с другими вузами, входящими в ассоциацию, в переговорах о стандартизации, обсуждаем поправки в различные кодексы и т.д.

А теперь перейду конкретнее к вашему вопросу. Специальность у нас одна – судоводитель, но при этом мы пошли по пути создания двух специализированных групп. Одна называется «Судоходство на морских путях», а другая – «Судоходство на морских и внутренних водных путях». Оба диплома в море будут равноценны, просто вторая специализация дает тебе выбор – при желании можно в любой момент переключиться на речку.

Директор «Морской академии» ГУМРФ им. адм. Макарова Владимир Соколов / Фото: «Корабел.ру»

Вообще говоря, не нужно думать, будто что-то радикально перекраивалось и выбрасывалось. Мы сохранили все плавательные специальности. Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования, судовые энергетические установки, электроэнергетические установки – все сохранено, и ребята вполне успешно учатся по этим программам.

Даже специализацию «Судовые электроэнергетические установки с ядерной энергетикой» сохранили, при том, что такой больше нигде нет. Ребята все это изучают, мы даем глубокие инженерные знания, ведь применять их придется в море одному, дядьки не будет.

Преимущество системной подготовки на протяжении пяти лет несомненно, когда курсанта с первого курса готовим на флот – за пять лет получаем настоящего профессионала, знающего дело, по сравнению с вариантами переподготовки.

– Поступление в «Макаровку» всегда было престижно, всегда был приличный конкурс. Совершенно понятно, что манило туда ребят в советские годы: это и возможность мир посмотреть, и возможность приличного заработка, и возможность доступа к каким-то товарам, которых здесь не было. С тех пор воды утекло много, и эти блага стали куда доступнее с берега. При этом еще и не требуется себя подвергать разным лишениям и ограничениям, связанным с морским образом жизни. Что сегодня мотивирует абитуриентов штурмовать двери «Макаровки»? И есть ли вообще такой ажиотаж на этот счет?

– Мы проводим политику популяризации своего вуза посредством интернета, других средств массовой информации. Ребята, которые у нас учатся, получают задачу прийти в свою школу и рассказать о своем учебном заведении. На сегодняшний день у нас нет проблемы комплектования абитуриентами. Конкурс составляет семь-восемь человек на место, проходной балл в этом году превысил 210. А самый высокий балл у курсанта, который сейчас учится на факультете судовой энергетики — по результатам трех экзаменов он набрал 246, и это очень прилично.

Кроме того, за последнее время в море наметились новые, очень благоприятные тенденции.

Первое – наши судоходные компании начинают свои суда выводить под российский флаг. Чем это хорошо? На моряков, которые работают на судне под российским флагом, распространяются все социальные гарантии, пенсии и прочее.

Второе – условия жизни на судах значительно изменились. Человек уже не чувствует себя настолько оторванным от мира и от жизни, как это было 30 лет назад. Есть интернет, связь и прочие достижения цивилизации.

Судно «Михаил Ульянов» / Фото: ПАО «Совкомфлот»

Третье – зарплата, безусловно, выше, чем на берегу. У нас есть компании мирового уровня, которые очень ценят своих сотрудников и выплачивают им достойные суммы. Ярким примером является компания «Совкомфлот».

– То есть с трудоустройством сейчас все в порядке?

– Проблем с трудоустройством на сегодняшний день нет, мы не работаем вхолостую. На ученом совете обсуждаем результаты трудоустройства. Проводим распределение – по собственной инициативе. Оповещаем судоходные компании, что у нас такого-то числа происходит выпуск, распределение выпускников состоится тогда-то. Если вам интересно, пришлите, пожалуйста, вашего специалиста, он может с каждым побеседовать. И откликаются.

Судоводителей в прошлом году распределяли, человек 12 сидело представителей различных компаний на этом аукционе. Проходит у нас и ярмарка вакансий, где руководители отделов кадров и департаментов судоходных компаний рассказывают, что это за компания, чем занимается.

У нас уже несколько лет сложилось взаимодействие с «Совкомфлотом», крупной российской судоходной компанией, я уже приводил их в пример. Мы с ними пошли по пути создания целевых групп. То есть они уже с третьего курса интересуются ребятами. Смотрят человек 30 лучших по рейтингу, беседуют с ними, потом говорят: ребята, не хотите ли вы работать на судах «Совкомфлота»? Как правило, 99% соглашаются. После этого им платят стипендию, обеспечивают практикой, а потом берут на работу.

– Вопрос с английским языком, который почему-то не решается в наших инженерных вузах. Все в один голос, преподаватели, ректоры, руководители предприятий и прочие говорят, что инженер без английского языка – это не инженер. Нужно, чтобы он имел возможность общаться с коллегами, читать соответствующую литературу, понимать научно-технический прогресс в мировом масштабе. Но при этом все время кивают на школу – она не справилась, не научила. В «Макаровке» же все выпускники способны, как минимум, объясниться по-английски для того, чтобы выполнить свою функцию в любом порту, где они окажутся. Как вы эту задачу решаете, поделитесь опытом?

– Английский язык для ребят – это все-таки один из камней преткновения. Но я согласен, что без него в море делать нечего. Все общение в многонациональном экипаже идет только на английском. Взаимодействие с портовыми властями, с другими судами, со службой управления движения судов –

только на английском. Вся документация на судне – на английском языке, и никто ее не собирается переводить.

Сейчас мы завершаем, скажу так, реформу преподавания английского языка. Мы не предъявляем никаких требований к ребятам, которые к нам поступают, относительно языка. Но должны при этом получить конечный результат вне зависимости от исходного материала. Неважно, какой у тебя был язык в школе, французский или немецкий, все нормально, за пять лет ты выучишь английский.

Мы пошли вот по какому пути. За первых два года приводим их к среднему знанию английского языка с морской терминологией, дальше в течении трех лет начинается морской английский язык, который применяется в профессиональных обязанностях. Пятый курс – это уже деловой английский, он нужен при общении с компаниями, написании резюме и т.д.

Кстати говоря, я интересовался, что в этом плане требуют крюинговые компании. Так вот, оказалось, что мы предъявляем требования значительно жестче и они входят в итоговую проверку.

– За счет чего вы находите возможность в два года человека с нуля подготовить до среднего уровня? И почему такого не могут добиться в «Корабелке», например?

– Неаттестованных по окончании учебы у нас нет. Есть проблемы, в первую сессию всегда бывает куча людей, имеющих «хвосты» по английскому языку. Но это связано еще и с тем, что поначалу они не осознают, что высшая школа отличается от средней. Если в средней школе у вас мама каждый день спрашивала домашнее задание, то здесь тебе дают возможность учиться самому. Пожалуйста, вот библиотека, вот спальное место, вот рабочее место, вот столовая, а дальше сам решай, как распределять свое время. А ко второму курсу, в общем-то, все равны, все подтягиваются.

– Есть ли у вас заочная форма обучения?

– Да, причем заочников не меньше, чем очников, сумасшедшие цифры. Поясню, откуда они берутся. Пароходства, которые занимаются внутренними водными путями, свой кадровый потенциал черпают из внутренних водных училищ со средним профессиональным образованием. Ребята оттуда, поработав на судах и поняв, что это их дело, приходят к нам за дипломом о высшем образовании. И это очень хорошо.

На мой взгляд, очень важно, что это люди, которые из профессии не хотят уходить. Я очень внимательно к таким людям отношусь. Это не мальчик пришел, который посмотрел на «Алые паруса» или

ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова. Учебный городок №1. Санкт-Петербург, Косая линия В.О. / Фото: «Корабел.ру»

на современный танкер и сказал, что тоже хочет в море. Этот парень уже понюхал оборотную сторону медали, знает, что в море не все так просто, как кажется.

К тому же, мы сейчас развиваем системы дистанционного обучения. Получай свой логин, пароль, входи в систему, получай задание от преподавателя, общайся с ним. В нынешней ситуации это особенно актуально, с апреля весь учебный процесс временно осуществляется на базе системы дистанционного обучения «ФАРВАТЕР». Подробности того, как все это реализовано, вы можете посмотреть у нас на сайте.

В целом же, мы занимаемся структурированием контента, чтобы он был разложен по направлениям, по специальностям, специализациям и курсам. Если мне нужны какие-то книжки, я в течение пяти минут могу найти в их электронной библиотеке.

За этим будущее. Минобороны уже перешло на электронные книги, а мы пока нет. Нужно, на мой взгляд, приводить все к единому стандарту, чтобы лучшие учебники разрабатывались лучшими специалистами в отрасли. Не каждый себе. Мне, например, нравятся учебники некоторых авторов университета имени Невельского. У нас тоже есть специалисты, труды которых востребованы.

– Не затронули мы еще вот какой вопрос. Как бы там ни было, рыбаки у нас стоят отдельно. Вы как-то с рыбаками взаимодействуете?

– Они живут по другой конвенции. Вместе с тем, мы, конечно, взаимодействуем, и наши специалисты привлекаются к проведению Государственной итоговой аттестации в Калининграде, в Мурманске. На сегодняшний день проблемный вопрос у них один – это практика. И он не решится до тех пор,

На промысле / Фото: ООО «Русская Рыбопромышленная Компания»

пока не будут построены учебно-производственные суда.

Сейчас у нас на базе университета создан по решению Минтранспорта Европейский центр организации практик. Аналогичные центры есть еще в двух местах – в Новороссийске Южный центр, в университете им. Невельского – Дальневосточный центр. Поэтому ребят, которые не прошли практику, к окончанию вуза нет.

У университета есть договоры с 72 судоходными компаниями. Мы формируем потребность где-то к середине учебного года, подаем список в Европейский центр, и они к апрелю-маю выдают нам исходные данные, какие компании готовы взять курсанта. На 80% это работает.

– Как вы упомянули, одна из важнейших составляющих – это современная материально-техническая база. Насколько она у вас обновлена?

– Мы соответствуем конвенционным требованиям. Не будет у нас сертификата соответствия технических средств международным требованиям, мы не выдадим соответствующие сертификаты. Не будет сертификатов – не будет рабочего диплома. Тут очень строго. Да, это очень дорого, но быстро окупается за счет системы дополнительного профессионального образования. Группы повышения квалификации забиты под завязку. Люди с удовольствием приходят, потому что это качественно, недорого и полностью соответствует всем международным требованиям и стандартам.

Сейчас мы тут сидим, скажем так, на чемоданах. В этом году закончили реконструкцию исторического здания на Заневском проспекте, 5, нам остались сущие мелочи, которые касаются внутренней отделки. Там будет кампус, то есть учебные корпуса, жилые корпуса, столовая на 400 посадочных мест, и все это соответствует современным стандартам и требованиям. Там же – сертифицированный учебно-тренировочный центр. Бассейн поставили, спасательную шлюпку и всякие мостики.

То, что там сделано, по замыслу и по исполнению мне нравится. Сохранен исторический фасад, облик. Построено два восьмиэтажных современных общежития. И можно будет учиться и жить фактически на одной территории.

– Широко обсуждается в последнее время такой вопрос, как повышение автоматизации и переход к безэкипажности. Насколько это перспективно, по-вашему?

– Я думаю, что это перспективно, но очень ограничено, по крайней мере в том, что касается судоходства на морских путях. Как вы поручите автомату управлять танкером, который везет 200 тысяч тонн сырой нефти? Человеку тогда придется сидеть удаленно, следить за всей обстановкой, используя сенсоры и так далее. Это в несколько раз дороже будет, чем экипаж на судне.

С другой стороны, паромы, которые бегают в течение короткого времени по одному известному маршруту, вполне можно автоматизировать, чтобы ими управлял один оператор, вопросов нет. Я думаю, что на внутренних водных путях, на коротких, повторяющихся маршрутах это будет очень быстро реализовано.

Да, безэкипажность – это сейчас тренд, это модно, демонстрирует уровень развития техники. В увлечении в этом нет ничего плохого. Но когда, в какие сроки будет пройден Рубикон и всех людей с судов станут убирать, не знаю. Точно – не скоро ⚓

Каких будущих работников хотят верфи и КБ России

В год юбилея легендарной «Корабелки» мы собрали пожелания от судостроительных заводов и КБ о том, каких выпускников главной кузницы кадров они хотели бы видеть. Предлагаем вашему вниманию то, что получилось.

Кирилл Воловик

Если мы вернемся хотя бы в февраль 2020 года и представим, что задаем вопрос судостроительным заводам и КБ об их главных проблемах, то большинство из них назвали бы кадры. Это и сейчас является головной болью многих компаний, но пандемия поменяла курс отрасли, заставляя предприятия расставлять приоритеты иначе.

Сегодня у всех одна забота – коронавирус и борьба с его распространением. Пандемия заставила уделить особенное внимание защите и безопасности рабочих на их местах и сбавить темпы поиска новых специалистов. Об этом нам рассказали большинство заводов, которые работают в нынешних условиях, в новых обстоятельствах.

Предприятия также отметили, что кадровый дефицит – проблема в судостроении давняя, инструменты для ее решения есть, однако подбор квалифицированного персонала всегда будет актуальным. И не может коронавирус эту проблему полностью ликвидировать. Да и закрыть кадровую катастрофу невозможно. Отрасль всегда будет искать сотрудников. Каждый продолжит это делать по-своему – кто-то набирать «с улицы», кто-то – в тесном сотрудничестве с вузами и колледжами.

К слову об образовании. В конце апреля легендарная «Корабелка» праздновала 90-летие со дня основания. И наша редакция еще до злосчастного коронавируса беседовала с конструкторскими бюро и судостроительными заводами о том, каким они хотят видеть будущего выпускника нашей ведущей кузницы кадров.

Если быть точнее, то какими первичными навыками должен обладать выпускник «Корабелки», что должен уметь и знать, чтобы КБ и заводы готовы были его взять в свои ряды. Познакомим читателей с тем, что сначала задумывалось как пожелания будущим специалистам и «Корабелке» в качестве напутствия, а получилось как большой вопрос – почему так? Чтобы избежать пересказа и возможных неправильных трактовок, показываем присланные ответы.

Офис КБ «Наутик Рус» / Фото: «Корабел.ру»

Артем Стропилов,
генеральный директор КБ «Наутик Рус»:

У выпускников СПбГМТУ желателен высокий средний балл – около 4-5. Хотя, конечно, главное – это все-таки стремление к работе. Очень важно наличие английского языка со знанием технических терминов, сейчас многая документация выполняется в двуязычном варианте.

Желательно прохождение практики на верфях в качестве рабочего. Например, работать днем, а учиться вечером. Это что-то вроде вечернего обучения в течение полугода, в начале изучения технических предметов на втором-третьем курсе. Так и обучаемому будет легче овладеть материалом, и преподавателю давать знания. Да и денег можно подзаработать.

Выпускникам необходимо знание AutroCad'a и программ 3D-моделирования. Также необходимо, чтобы студентов учили именно тому, что они будут делать. Например, выполнить 3D-модель, чертеж и спецификацию. И не так, как это делали 25 лет назад, а так, как это делается сейчас. Хотелось бы, чтобы выпускники имели практику на тех же верфях на последних курсах обучения уже в качестве инжене-

ров или писали диплом непосредственно в КБ с выполнением какой-то практической работы.

Все это повысит уровень подготовки и понимания процессов работы. Соответственно работник сможет лучше показать себя на новом месте, быстрее вольется в коллектив, а КБ придется терять меньше времени на обучение новых сотрудников.

Петр Ежов, генеральный директор «Си Тех» / Фото: «Корабел.ру»

Петр Ежов,
генеральный директор КБ «Си Тех»:

К сожалению, разрушенная система подготовки и распределения специалистов не дает возможности оценить современный уровень выпускников ЛКИ. Однако, например, работающий с «Си Тех» один из «могикан», выпускник еще советской школы, до сих пор удивляет глубиной подготовки по гидродинамике и прочности.

Благодаря распределению, в советские годы в ЦКБ по СПК, где я трудился, были инженеры, выпустившиеся из:

– авиационных вузов (МАИ, КАИ, ХАИ);
– корабельных (ЛКИ, ГПИ, ГИИВТ);
– общих – ГГУ, МВТУ им. Баумана.

На первое место по уровню подготовки, фундаментальности инженерных знаний, системности мышления я бы поставил выпускников «Бауманки» и авиационных вузов, на второе – ЛКИ, на третье – Горьковский политех и водный институт. Думаю, что и сегодня подобное сравнение имеет место быть.

И нам очень не хватает выпускников ЛКИ в особенности с подготовкой в области гидроаэродинамики.

Олег Мартенс, глава КБ «Адомат»:

Какими хотели бы мы видеть выпускников «Корабелки»?

Людьми увлеченными, которые никогда не пожалеют о выборе своей профессии. И чтобы каждый из них мечтал спроектировать и построить «свой» корабль.

Игорь Пономарев,
генеральный директор «Северной верфи»:

«Северная верфь» заинтересована в приеме на работу выпускников «Корабелки». Поэтому мы поддерживаем связи с этим уважаемым университетом, встречаемся со студентами, принимаем их у себя на верфи, показываем им производство, рассказываем об их будущей профессии, о направлениях работы. В нескольких заводских подразделениях у нас работают молодые специалисты, недавно окончившие Морской технический университет. Они органично вписались в коллектив, быстро адаптировались.

Нам важно, чтобы у выпускника было желание реализовать знания, учиться новому, постоянно развиваться в профессии. Важно, чтобы у человека «горели» глаза, было желание стать достойным продолжателем традиций отечественного кораблестроения. Тогда он не только не растеряет теоретический багаж, полученный в университете, но и сможет его обогатить и приумножить за счет интенсивной практики.

Владимир Майзус,
директор Онежского ССЗ:

Самое главное – привить выпускнику вуза интерес к тому делу, которое он избрал в качестве своей профессии. Конструктору должно быть интересно проектировать суда. В моем представлении, специалист должен получать удовольствие от работы. Строительство судов – это не рутина, не обязательство, а творчество. Именно такое отношение к делу гарантирует результат. Сегодня будущему выпускнику надо знать основы цифровых технологий, которые внедряются на заводах. Вместе с этим хотелось бы, чтобы выпускник освоил основы судостроения, которые дают в СПбГМТУ. А остальное все достигается в практике!

Владимир Майзус, директор Онежского ССЗ / Фото: «Корабел.ру»

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет по праву считается одним из самых престижных технических вузов страны. Неоценим вклад вуза в развитие и повышение качества морского инженерного образования. Профессионализм, энтузиазм и новаторство талантливых и увлеченных преподавателей и ученых этого вуза – залог успешного развития российской судостроительной отрасли.

Кропотливая и ответственная работа по строительству судов невозможна без квалифицированных специалистов, разработки новых проектов, развития научной мысли. Сотрудничество с одним из самых интересных и быстроразвивающихся вузов России очень важно для нашего предприятия. Мы всегда рады принимать специалистов, подготовленных этим университетом. Уверен, что фундаментальные академические знания в области судостроения, которые дает своим выпускникам СПбГМТУ, найдут достойное применение на практике.

Александр Бузаков,

генеральный директор «Адмиралтейских верфей», выпускник Ленинградского кораблестроительного института:

Я окончил Ленинградский кораблестроительный институт 40 лет назад по специальности «Судовые силовые установки». До сих пор с теплотой и благодарностью вспоминаю годы учебы, проведенные в стенах института.

Церемония спуска на воду корабля «Иван Папанин» / Фото: «Корабел.ру»

«Корабелка» была и остается ведущей школой по подготовке судостроительных кадров в стране. Во все времена Санкт-Петербургский государственный морской технический университет готовил квалифицированных специалистов высокого уровня. Трудно переоценить вклад выпускников ЛКИ-СПбГМТУ в создание и развитие отечественного флота. Хочется надеяться, что университет сохранит свои добрые традиции, будет идти в ногу со временем и поддерживать статус ведущего вуза страны в области судостроения.

От выпускников мы, в первую очередь, ожидаем понимания специфики отрасли и желания развиваться и совершенствоваться в своей профессии. «Адмиралтейские верфи» заинтересованы в высококвалифицированных инженерных кадрах. Поэтому высокая мотивация, ориентированность на результат, постоянное профессиональное обучение и развитие – ключевые качества, которые мы хотим видеть в кандидатах.

Геннадий Егоров,

генеральный директор «МИБ-СПб»:

Сегодня наша отрасль остро чувствует нехватку кадров.

Роль России в мировом судостроении? Почему построенные в России суда дороже, чем иностранные? Почему в России суда строятся дольше, чем на иностранных верфях? Как увеличить объем гражданского судостроения на российских верфях? Как на российских судах перевозить больше российских же грузов? Эти проблемы далеко не новы.

Геннадий Егоров / Фото: «Корабел.ру»

Достаточно вспомнить серию публикаций и законопроектов начала XX века, подготовленных выдающимся инженером К.А. Теннисоном:

– «Проект мер поощрения русского торгового мореходства в связи с развитием отечественного судостроения и металлургической промышленности», 1902 год;

– «Закон 21 мая 1912 года о мерах к поощрению отечественного судостроения»;

– статья в журнале «Русское судоходство» «Война и русское судоходство», 1916 год и др.

Так вот еще тогда среди мер поощрения первыми назывались задачи по повышению уровня технического и инженерного образования, преодолению его теоретичности и обеспечению практической подготовки будущих инженеров.

Поэтому инженерные специальности всегда были востребованы на рынке труда, а инженеры-корабелы – в особенности.

Окружающий мир меняется. Резко усилилась международная кооперация – вполне нормальным считается, что в Норвегии общаются с заказчиком, подписывают контракт и делают концептуальный проект (Concept Design), а в Хорватии, Польше, Турции или Китае – классификационный проект (Class Design). Современные коммуникации и связь позволяют иметь в качестве офиса как бы весь мир – был бы интернет, единый формат передачи данных и специалист с ноутбуком. Надо соответствовать этому новому миру.

Сегодня, усвоив в стенах «альма-матер» базовые общие навыки (компьютерная грамотность, основы программирования, английский язык, фундаментальные науки) и навыки нашей специальности (основы теории корабля, проектирования, технологии судостроения, СЭУ, машин, механизмов и устройств, специализированные программные комплексы), помноженные на практику в соответствующих организациях, молодой выпускник «Корабелки» может работать проектантом в КБ, научным сотрудником в НИИ, судостроителем на ССЗ и СРЗ, сюрвейером в портах, инспектором в классификационных обществах, суперинтендантом в судоходных компаниях и т.п.

Хочу пожелать студентам сделать правильный выбор, который будет интересен вам самим – это самое главное для гармоничного и системного развития. А компания, видя ваши старания и интерес к развитию, приложит максимум усилий, чтобы сделать из вас профессионала. Опыт и научная интуиция придут со стажем. Причем, чем раньше вы приступите к практической деятельности, тем это быстрее произойдет.

И еще, не забывайте, что создание новой техники – это коллективный труд, часто очень напряженный. Учитесь слышать других, сдерживать свои эмоции, видеть главное. И быть нацеленным на результат. Тогда точно все получится.

Илья Вайсман,

заместитель генерального директора ОАО «Пелла»:

Мы хотим, чтобы студенты приходили на наше предприятие на практику на старших курсах и обязательно писали курсовые и дипломные работы по актуальным для нас направлениям. В ходе этих производственных практик мы познакомимся поближе, поймем, кто подходит к нам по компетенциям и по отношению к судостроению как своей профессии. Ведь сначала ребята получают знания в аудиториях вуза и только затем сталкиваются с реальной работой. Шанс остаться на заводе будет у каждого. Кроме того, мы готовы помогать обучаться и получать опыт не только на территории России, но и за рубежом, в нашей дочерней компании Pella Sietas, в городе Гамбурге.

Верфи нужны такие ценные кадры, как будущие руководители работ монтажников и сборщиков судов, грамотные управленцы во всех сферах подготовки производства и постройки судов. Очень важно, чтобы специалист умел работать в условиях постоянных изменений на современном производстве. Цифровизация сейчас просто необходима. Нельзя упустить ни одного изменения, которые вносит заказчик, проектант или поставщик комплектующих изделий, а их бывает немало. Мы заинтересованы в том, чтобы наиболее подготовленные ребята умели быстро принимать верные решения и фиксировать их, знали свою работу и любили ее.

Прочитав пожелания, делаем вывод, что сегодня КБ и верфи зачастую ищут просто заинтересованных, с «огоньком в глазах» выпускников. Да и все вышеперечисленные пожелания нельзя назвать неверными, неправильными или какими-то неточными. У каждого – свой рецепт успеха, каждый отталкивается от собственного опыта.

Однако у нас появились сопутствующие мысли не о том, что сказано, а о том, чего не коснулись. Есть целый ряд неназванных навыков, которые, по нашему мнению, тоже важны и заслуживают внимания от верфей и КБ.

К сожалению, далеко не у всех будущих работодателей английский язык стоит в приоритете, равно как и то, чтобы выпускники были носителями инноваций и новых технологий, которые можно внедрять и использовать в работе. А ведь английский язык издавна считается важным во многих сферах промышленности, на нем выпускается документация, новые международные правила, на нем публикуются различные технические статьи, посвященные новым технологиям. Эти публикации могут расширить кругозор и повысить квалификацию специалистов.

Также странно, что от будущих выпускников не ждут, что они будут инициативны, что будут носителями новых свежих идей, новых методов в работе, которые могут увеличить производительность компаний или изменить подход к работе в целом. Безусловно, это не лежит на поверхности,

но от этого не становится менее важным. Искры в глазах, без всяких сомнений, важны, но кого действительно выбрали бы компании – простого исполнителя, которому нравится и интересно работать, или идейного специалиста, несущего свежие взгляды на рабочие процессы, на всю отрасль? Ведь у второго по умолчанию будет стоять в «параметрах» галочка на «огонек в глазах».

Не упомянуто в пожеланиях и знание правильных подходов к организации труда. Собственно, главное, чтобы читать и писать умели, а дальше компании готовы сами обучать.

Коллеги, отсюда возникают вопросы. Руководителям компаний жаловаться не на кого, они получают «тех, кого запрашивают». Откуда преподавателям, которые, как правило, далеки от реальной промышленности, знать, что надо для отрасли? Сможет ли такой подход помочь российскому судостроению войти на мировой рынок?

Фото: «СПбГМТУ»

НИКОЛАЙ ИВАКИН,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР «КОРАБЕЛ.РУ»

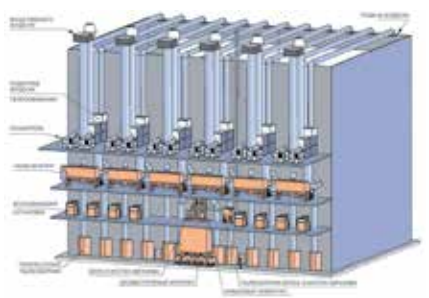
В конце февраля или самом начале марта позвонил мне старинный приятель с просьбой поспособствовать его троюродному племяннику (то есть десятая вода на киселе) устроиться на практику в «Алмаз». Практика после 4-го курса СПбГМТУ («Корабелка»). Ни по какой специальности, ни на какой из «Алмазов» (ЦМКБ, СФ или МЗ) – уточнить он не смог, и поэтому я предложил его протеже подъехать ко мне и разъяснить тонкости. Парень приехал. Задаю ему вопрос: «Тебе практика нужна или отзыв о прохождении практики?» Отвечает – практика. Что за специальность? Такая-то. Понятно, в ЦМКБ, так как будущий проектант. Как учишься? Хорошо, не отличник, но в основном пятерки. Языки знаешь? Английский свободно, в том числе и технический. В общем, речь связная, взгляд ясный. Нормальный паренек.

Но на следующий вопрос: «Почему именно в ЦМКБ?» получил обескураживающий ответ: мол, не хочу заниматься военным кораблестроением. Интереснее гражданские суда, особенно пассажирские. Так, думаю, интересно, а что он вообще о наших КБ знает? «Какие знаешь конструкторские бюро?» Ответ: «Рубин», «Алмаз»... Дальше тишина. Я начинаю подсказывать: «Малахит» слышал? Да. А еще? Не знаю. Я начинаю перечислять – «Северное ПКБ», «Айсберг», «Балтсудопроект», «Восток», «Петробалт», «МИБ-СПб», «Адомат», «Агат», «Нептун», «Наутик Рус»... С каждым новым для него названием глаза у парня становились все больше и больше, поэтому выяснять у него, чем, по его мнению, занимается то или иное КБ, смысла не имело. В общем, мы договорились с ним, что он пойдет познакомится с другим КБ, не ЦМКБ. Сходил, переговорил с начальником, перезвонил мне, мол, спасибо договорился. Посмотрим, как пройдет практика, ведь она после весенней сессии, то есть летом.

К чему это я пишу. Для того, чтобы сообщить вам - господа руководители! Ваши будущие кадры вас и ваши деяния не знают! Не понимают, кто чем занимается, и зачастую не подозревают о вашем существовании. Согласитесь, это плохо. И не преподавателям по специальностям устранять этот пробел. Пусть они специальности научат ⚓

CLEMCO: идеальное решение по лучшей цене

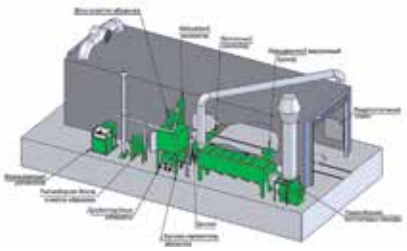
В течение многих десятилетий CLEMCO проектирует и изготавливает стационарные абразивоструйные производства по всему миру для любой области применения. Наши сотрудники изучают производственный процесс и потребности заказчика, местные требования техники безопасности и охраны окружающей среды и воплощают все это в идеальное техническое решение по лучшей цене. Мы проектируем и рассчитываем компоненты абразивоструйных камер, учитывая размеры заготовок, необходимую площадь, область применения, тип абразива, возможность интегрирования и экономию энергии. Разработка и оснащение абразивоструйного участка по специальному заказу является оптимальным решением для обработки крупногабаритных изделий.



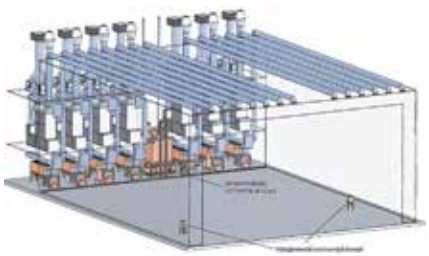
Качество абразивоструйных систем CLEMCO устанавливает особый стандарт в промышленности во всем мире, и это отражается в каждом элементе нашего оборудования. Механические и пневматические системы транспортировки абразива производства CLEMCO обеспечивают замкнутый цикл абразивоструйного процесса, сбор и утилизацию пыли, мусора, непригодного абразива, быстро и надежно возвращая огромное количество очищенного абразива в систему, обеспечивая почти непрерывный процесс абразивоструйной обработки.

Абразивоструйные камеры оснащаются мощным потолочным или боковым освещением для улучшения видимости, а также резиновыми шторами для защиты стен камеры от абразивного износа. Стандартно в состав дробеструйных камер CLEMCO включены аварийные выходы, системы автоматического отключения, сигналы тревоги.

Основной технологический цикл совместной работы оборудования таков: отработанный стальной абразив собирается с пола камеры механизированными средствами и подается в направлении к ленточному конвейеру, который направляет абразив к накопительному бункеру. Из бункера абразив самотеком высыпается на ковшовые элеваторы и подается вверх к блоку очистки и регенерации. Блок очистки двухступенчатый, регулируемый, с собственной системой вентиляции. Далее очищенная дробь самотеком поступает в накопительный бункер, объем которого достаточен для обеспечения непрерывной работы 8-12 (до 16) операторов-дробеструйщиков. Вес накопленного абразива в бункерах до 160 т. Из бункера абразив автоматически подается в дробеструйные аппараты CLEMCO, которые управляются дистанционно электро-пневматической системой. Длина шлангов и кабелей до 80 м. Дробеструйное оборудование комплектуется полным набором СИЗ для операторов. Датчики безопасности установлены на оборудовании согласно требованиям ТЗ. Дополнительно в комплект включена вакуумная система сбора абразива из труднодоступных мест и с пола камеры в следующем составе: вакуумная установка, передвижной вакуумный бункер, вакуумные и всасывающие шланги, сопло. Проектом предусмотрено разветвление шлангов для сбора дроби на 8-12 (до 16) операторов-сборщиков.



При проектировании дробеструйных камер CLEMCO постоянно фокусируется на конструктивной части, которая должна быть одновременно износостойкой, легко обслуживаемой и с минимальными эксплуатационными расходами. Места, подверженные абразивному износу, изготавливаются из материалов с повышенным сроком эксплуатации, максимально стойких к истиранию, с применением легко заменяемых расходных частей. Места износа в системе рекуперации усилены, бункеры и системы фильтрации в точности подобраны по типу абразива, а используемые материалы и компоненты имеют максимальный уровень безопасности и производительности.



CLEMCO производит продукцию по индивидуальным проектам, сочетая в себе все технические новшества, безопасность, эффективность, высокую производительность, бросая вызов проблемам в области абразивоструйной индустрии ⚓

CLEMCO INTERNATIONAL

Телефоны: **+ 7 (812) 670-91-73**
URL: **www.clemco.ru**
E-mail: **info@clemco.ru**

«Красный гидропресс»: испытания на любой вкус

Кирилл Воловик

Судостроение – достаточно требовательная отрасль промышленности. Здесь каждое изделие – от деталей и устройств до агрегатов и сложного оборудования – проходит различные необходимые испытания. Ведь от этого зависит будущая работа судна и технологических узлов. Для подобных операций существуют специализированные комплексы и центры со специалистами, способными определить работоспособность изделий. Именно таким испытательным центром владеет таганрогское предприятие «Красный гидропресс».

О ЦЕНТРЕ

Испытательный центр «Красного гидропресса» появился на заводе в 2016 году. Через два года, в 2018-м, в рамках реализации федеральной целевой программы центр реконструировали. По этому проекту завершены строительные работы акустической камеры объемом около 3000 м^3 со вспомогательными помещениями, в которых расположено оборудование, обеспечивающее подачу сред в акустическую камеру к испытуемым изделиям. Сегодня центр насчитывает 23 единицы испытательного оборудования и восемь сотрудников персонала. Все приборы и средства измерений испытательного центра имеют свидетельства о поверке и состоят в Государственном реестре, а сам центр имеет свидетельство об аттестации № 1082, выданное филиалом ФГБУ «46 ЦНИИ» Минобороны России.

В центре «Красного гидропресса» организована лаборатория испытания изделий на устойчивость к внешним воздействующим факторам, которая оснащена камерами, обеспечивающими воздействие повышенной и пониженной температуры и влажности, камерой дождя, камерой соляного тумана, камерой пыли, работающей в режиме статического воздействия и динамического воздействия пыли. Имеется вибрационный стенд для крупногабаритных изделий массой до 1000 кг, а также ударная установка, позволяющая проводить испытания на удар ускорением до 1000 g.

Для проведения испытаний центр завода «Красный гидропресс» располагает нормативной, технической документацией, программами и методиками.

Сотрудники центра, участвующие в проведении испытаний, прошли курсы повышения квалификации, имеют опыт работы с оборудованием центра и право на проведение испытаний.

О СТЕНДЕ ВШХ

Стенд ВШХ является унифицированным и позволяет проводить испытания на функционирование различного оборудования, начиная от запорно-регулирующей арматуры (работающей на воде, гидравлических жидкостях, пару) и сетчатых фильтров для гидравлических систем до опреснительных установок различного типа и габаритов, а также систем вентиляции и кондиционирования.

Стенд предназначен для измерения и нормирования уровней вибрации и уровней шума при проведении стендовых виброшумовых испытаний различных изделий на соответствие техническим требованиям по ВШХ, виброакустическим характеристикам (ВАХ). Измерения проводятся по методикам МПСКШ-87, МКШС-81, МКИВС-95А, ВМУ 0603.5-29, МКШС-71Е ⚓

АО «Красный гидропресс»
347928, г. Таганрог, Северная площадь, д. 3
Телефон: **+7 (8634) 31-46-50** Факс: **+7 (8634) 36-77-02** URL: **www.aohpress.ru**

«Судовая мебель – 2020»: о цифровизации и не только

9–10 декабря 2020 года АО «НИПТБ «Онега» проведет в Северодвинске одиннадцатую по счету конференцию «Судовая мебель». К участию приглашаются проектанты и изготовители судовой мебели, поставщики материалов и комплектующих, представители контролирующих организаций и флота.

Цель проведения конференции – объединение усилий предприятий и организаций судостроения, заинтересованных в проектировании и обустройстве жилых, служебных и общественных помещений морской техники различного назначения. О планах на грядущую конференцию рассказывает секретарь оргкомитета Светлана Антушева:

«Наш форум собирает специалистов по обустройству судовых помещений уже больше 20 лет, и каждый раз мы стараемся обновить формат, вынести на обсуждение какой-то отраслевой тренд. В 2020-м темой конференции станет «Применение цифровых технологий в процессах обустройства судовых помещений». То, что внедрение цифровых технологий на всех этапах производства судна снижает его себестоимость, – это факт, подтвержденный мировой практикой. Последние события показали, что создание единой цифровой среды уже нельзя откладывать на потом: заказчик, проектант и изготовитель должны иметь возможность взаимодействовать дистанционно. Но переход на «цифру» в масштабе отрасли – процесс сложный, многоэтапный. С чего начать?

С обмена рабочими сценариями, наверное, и с констатации того, как проектанты и изготовители судовой мебели сдают заказы сейчас. Какие IT-решения, интегрированные в производство, работают, а какие требуют анализа «на профпригодность». Аккумулируя эту информацию, мы со временем сможем перейти к следующему шагу – масштабированию удачных решений, выработке стандартов для предприятий корпорации ОСК.

Вторым программным моментом конференции станет приглашение представителей эксплуатантов. В 2018 году приз за лучший доклад получил командир одной из подводных лодок. Информация, собранная путем опроса личного состава, вызвала очень живой отклик аудитории. Реальная картина удовлетворенности заказчика – это всегда интересно, даже (и особенно!) когда она отличается от ожидаемой. Обратная связь нужна – в этом мнении сходятся все постоянные участники конференции. В 2020 году мы планируем дать слово представителям не только военного, но и гражданского флота. Считаем эту часть программы особенно актуальной, поскольку АО «ОСК» планирует увеличение доли гражданской продукции в портфеле заказов.

Изготовители на конференции, как правило, докладывают о конкретных выполненных заказах. Информация, которую можно получить в процессе обсуждения выступления, в открытых источниках отсутствует – это эксклюзивные материалы, они не дублируются в сборнике докладов.

Поставщики материалов и фурнитуры на нашем мероприятии смогут не только озвучить свои актуальные предложения изготовителям, но и получить ценную информацию для планирования своей работы. Условия поставок на флот имеют ограничения по срокам, тут может быть выгодно посетить конференцию и сработать на опережение.

Мы ждем всех в декабре и обещаем теплый прием на нашей поморской земле!»

ЕСЛИ ВАША КОМПАНИЯ:

– занимается проектированием, производством изделий судовой мебели и элементов обустройства судовых помещений;
– оказывает услуги по переоборудованию судовых помещений в части немеханического оборудования;
– является производителем или поставщиком комплектующих и материалов;

ВЫ МОЖЕТЕ РАССКАЗАТЬ О СЕБЕ,
обратившись в оргкомитет конференции.

Контактное лицо – Светлана Антушева,
тел. **8 (8184) 50-30-47 (доб. 158)**,
+7 (911) 679-35-67
e-mail: **antusheva@onegastar.ru**

г. Северодвинск, пр-д Машиностроителей, д. 12
Телефоны: **+7 (8184) 52-55-52, +7 (8184) 59-63-30**
URL: **www.onegastar.ru, www.судовая-мебель.рф**

АО «НПП «Салют»: диверсификация и ресурсосбережение как один из путей развития предприятия

Беседовал
Ренарт Фасхутдинов

В настоящее время в условиях снижения гособоронзаказа стоит задача по диверсификации оборонно-промышленного комплекса требуется осуществление определенной системы мер, направленных на его устойчивое функционирование. От эффективности действий по этому направлению зависит будущее предприятий отрасли, их экономическая, технологическая и финансовая устойчивость.

Для решения данных задач в соответствии с распоряжением генерального директора – генерального конструктора АО «НПП «Салют» Смолякова А.А. создан и функционирует «Научно-производственный комплекс диверсификации и ресурсосбережения».

Мы встретились с заместителем генерального директора – генерального конструктора – начальником научно-производственного комплекса диверсификации и ресурсосбережения АО «НПП «Салют» Василием Бородиным.

– Расскажите, пожалуйста, о самом предприятии и о комплексе.

– Предприятие было создано в годы Великой Отечественной войны и сегодня является лидером по разработке и производству корабельных радиолокационных систем.

Продукция поставляется в рамках кораблестроительной программы ВМФ России, а также в интересах инозаказчиков. В соответствии с сегодняшними реалиями, в свете поручения президента РФ (по вопросу диверсификации производства продукции гражданского назначения организациями ОПК) руководством предприятия принято решение о создании «Научно-производственного комплекса диверсификации и ресурсосбережения».

В состав комплекса входит научно-технический центр по разработке гражданской продукции, продукции двойного назначения и ресурсосберегающих технологий, опытное производство и участок комплексной утилизации.

– Какими направлениями занимается ваш комплекс?

– Мы выбрали для себя следующие направления развития продукции гражданского и двойного назначения:

1. Система обеспечения безопасности судоходства, диспетчерского регулирования и мониторинга внутреннего водного транспорта (СОБС):

– береговые радиолокационные посты;

– речные информационные службы;

– система контроля средств навигационного оборудования;

– центр диспетчерского регулирования и мониторинга внутреннего водного транспорта.

2. Светодиодная техника:

– светильники: судовые, офисные, УФ, общего освещения, ЖКХ, промышленные, уличные.

3. Медицинское оборудование.

4. Металлическая мебель (верстаки, стеллажи, тумбы, тележки, шкафы, кровати).

5. Комплексная утилизация отходов производства, вооружения и военной техники.

– Расскажите, пожалуйста, подробнее про СОБС. Что это такое и чего вы достигли?

– Специалистами комплекса разработана уникальная система обеспечения безопасности судоходства, диспетчерского регулирования и мониторинга внутреннего водного транспорта. Она представляет собой единую архитектуру, обеспечивающую определенную совместимость и синергическое взаимодействие передовых технологий, и способна решать различные задачи – от системной интеграции технологий обеспечения безопасности судоходства и ведения единой информационной базы до предоставления информации смежным службам и компетентным органам.

В настоящее время наша система проходит опытную эксплуатацию на участках внутренних водных путей канала имени Москвы, а также администраций Волжского бассейна внутренних водных путей и Волго-Донского бассейна внутренних водных путей. В администрации «Волго-Балта» проводится тестирование отдельных ее элементов.

В марте 2020 года подписан меморандум с индийской компанией Virgo Aerospace Engg & Infra Pvt. Ltd., в рамках которого планируется поставка технологий СОБС на внутренние водные путях Индии с

перспективой освоения внутренних водных путей соседних стран.

Также в рамках сотрудничества с Федеральной службой по гидрометеорологии мониторинга окружающей среды подписано соглашение с Государственным океанографическим институтом имени Н.Н. Зубова о модернизации морской наблюдательной сети.

– А по светодиодной технике?

– В рамках реализации программы энергосбережения, модернизации электроосвещения на предприятии началось серийное производство светодиодных светильников и их применение для замены устаревших осветительных приборов. В рамках реализации программы энергосбережения, модернизации электроосвещения на предприятии началось серийное производство светодиодных светильников и их применение для замены устаревших осветительных приборов. Также в интересах казахстанских партнеров разработано светотехническое оборудование для новых рефрижераторных вагонов, планируется к заключению пятилетний контракт на поставку около тысячи комплектов изделий.

Благодаря накопленному опыту в области изготовления продукции для ВМФ, нами разработана серия светодиодных светильников для морских и речных судов, предназначенных как для внутреннего освещения, так и наружного со степенью защиты IP67.

В связи со сложившейся обстановкой по COVID-19 комплексом оперативно разработана линейка светодиодных светильников с УФ-блоками обеззараживания, которая производится и поставляется в медицинские учреждения.

– Кстати, про медицину… На этом направлении какие успехи?

– Нашими специалистами разработана магнитотерапевтическая установка «Магнетрон». Установка имеет широкий спектр и предназначена для применения в больницах, поликлиниках, лечебно-профилактических и реабилитационных центрах, медико-санитарных частях, санаторно-курортных организациях, иных медицинских учреждениях.

Также в кратчайшие сроки были разработаны бактерицидные рециркуляторы настольного и напольного исполнения. Начаты поставки предприятиям, медучреждениям, аптекам и др.

– Как вы используете основные производственные мощности?

– Мы не отделяемся от основного производства. Вся продукция гражданского и двойного назначения, разработанная специалистами комплекса, сертифицируется и передается на основное производство.

Наше предприятие может осуществлять сборочно-монтажное производство, позволяющее обеспечить изготовление электронных модулей на печатных платах, сборку и монтаж унифицированных электронных блоков и приборных шкафов, элементов и устройств СВЧ, сборку антенных устройств, приводных механизмов, а также отсчетных и силовых редукторов в условиях мелкосерийного, многономенклатурного и единичного производства.

В нашем арсенале имеется большое количество современного оборудования – это различные установки гидроабразивной резки, ленточнопильные и расточные станки, фрезерные высокоскоростные обрабатывающие центры и центры листообработки, измерительно-обрабатывающее модули, позволяющее производить измерение сложных поверхностей деталей, расточные и токарные станки, конвейерная автоматическая линия порошкового окрашивания, листогибочные прессы, сварочные линии и многое другое.

– Расскажите о комплексной утилизации.

– В АО «НПП «Салют» создана система сопровождения жизни цикла изделий. Наше предприятие имеет полный комплект разрешительной документации на утилизацию вооружения и военной техники. Планируется проводить комплексную утилизацию изделий, ранее разработанных и производимых АО «НПП «Салют». Комплексную утилизацию также можно отнести к понятию ресурсосбережение, так как продукты утилизации вооружения и военной техники – вторичные материальные ресурсы, комплектующие изделия, получаемые в результате утилизации, потенциально пригодны для повторного использования, непосредственно или после дополнительной обработки ⚓

АО «НПП «Салют»
111123, г. Москва,
ул. Плеханова, 6
Телефон: +7 (495) 672-48-59
Телефон: +7 (495) 306-82-86
E-mail: info@smp-salyut.ru
URL: www.smp-salyut.ru

Пластиковые трубы для судовых систем

«Алиаксис» – ведущий мировой концерн с богатым опытом и историей. Он объединяет более 50 предприятий – производителей трубопроводных систем из полимерных материалов, ведущих мировых лидеров в сфере производства труб и фитингов из хлорированного поливинилхлорида (ХПВХ), непластифицированного поливинилхлорида (ПВХ) и АБС-пластика.

Трубы KRYOCLIM в составе рыбной фабрики на траулере

Развитие технологии судостроения диктует все более широкое применение полимерных материалов. Пластиковые трубы в судостроении давно и успешно применяются в санитарно-бытовых системах, но новые материалы позволяют использовать их более широко. Особую популярность в мировом судостроении снискали такие материалы, как ХПВХ (GIRPI, Франция) и АБС (DURAPIPE UK, Великобритания).

Главной отличительной особенностью ХПВХ GIRPI для судостроения является его лучший класс пожарной стойкости среди аналогов – Bs1d0 (евроклассы). Не воспламеняется, не дымит, не поддерживает горение, что актуально для судов любого назначения.

Не менее важная особенность – это наименьший коэффициент линейного расширения ХПВХ (GIRPI HTA и HTA-E) среди полимерных материалов α=0,065 мм на метр за °C (мм/м °C). В таблице ниже приведен коэффициент линейного расширения для различных пластиков, применяемых в судостроении.

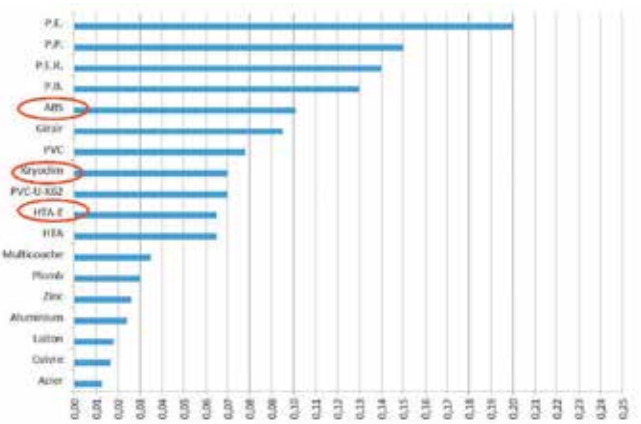
Третье и очень важное преимущество для пассажирского флота – это максимальная стойкость материала ХПВХ к образованию биопленки и обработке трубопроводов диоксидом хлора. Сертифицированные европейские лаборатории проводили многочисленные испытания (например, KIWA, CRECEP) с целью выяснить, влияет ли состав материалов трубопроводных систем на образование биопленки. Исследования показали, что полностью предотвратить появление биопленки не может ни один материал, но ХПВХ сдерживает ее с крайне высокой эффективностью. Материал труб и фитингов также должен обладать способностью выдерживать химическую обработку (постоянное или разовое хлорирование) и равномерные повышения температуры для получения оптимальных результатов. SYSTEM'O превосходно отвечает этим требованиям. Даже после большого количества термических обработок ХПВХ сохраняет свою способность ограничивать образование биопленки.

Для рыбопромыслового флота в линейке GIRPI есть решение для промышленной забортной воды для рыбных фабрик – трубы и фитинги ХПВХ KRYOCLIM. Этот материал много лет широко и успешно используется исландскими и норвежскими судостроителями. Диапазон температур -30°C – +40°C и диаметры 20 – 200 мм позволяют решать самый широкий спектр задач.

Трубы из АБС-пластика, благодаря широкому диапазону диаметров (до 315 мм) и устойчивости к отрицательным температурам (до -40 С), идеально подходят для балластной и осушительной систем. Соединение жидким полимерным составом позволяет соединять трубы без специального инструмента в стесненных условиях межкорпусного пространства, балластных танков и др. Стоимость такой системы сопоставима с системой из оцинкованной стали, а срок ее службы составляет до 50 лет.

Все трубопроводные системы имеют одобрение PMPC.

Коэффициент линейного расширения



117292, Москва, ул. Ивана Бабушкина, д. 3, к.1
Телефон: **+7 (495) 748-08-89** Факс: **+7 (495) 748-53-39**
E-mail: **info@aliaxis-ui.ru** URL: **www.aliaxis-ui.ru**

9:25

@korabel_ru

KORABEL.RU

5 500 публикации

23 тыс. подписчики

7 500 подписки

Промоакции | Редактирова...

+7 921 912 03 73

vika@korabel.ru

Хотите видеть @korabel_ru на ваших мероприятиях? Звоните!

Электрический «Эковольт»: прогулка под шум волн и ветра

Первое в России серийное электрическое судно спущено на воду в Санкт-Петербурге. Двухпалубный катамаран "Эковольт" способен развивать скорость до 7 узлов, брать на борт 60 человек и преодолевать расстояние в 140 км.

27 июня 2020 года петербургской публике было представлено первое российское серийное электрическое судно. Инжиниринговая компания «НПК Морсвязьавтоматика» спустила на воду е-катамаран «Эковольт», созданный на собственной верфи EMPERIUM. Двухпалубное судно способно развивать скорость до 7 узлов, брать на борт 60 человек и преодолевать расстояние в 140 км.

Бесшумность хода и отсутствие выхлопов делает «Эковольт» идеальным решением для перевозки туристов. 16-метровая многофункциональная платформа может трансформироваться в медицинское и бункеровочное судно либо небольшой паром.

Ориентировочная стоимость серийного судна первого поколения будет равняться 80-85 млн рублей.

Салон автобус

Эконом-класс,
100 посадочных мест

Комфорт-класс,
80 посадочных мест
с личными подлокотниками

Салон ресторан/банкет

Ресторан,
48 посадочных мест

Банкет,
56 посадочных мест

Борис Кабаков, директор Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга

Александр Лебедев, учредитель специализированной верфи «Эмпериум», российский предприниматель

Виктор Олерский, председатель совета директоров ООО «ВодоходЪ»

Кирилл Поляков, председатель Комитета по транспорту Санкт-Петербурга

Павел Зварич, председатель правления банка «Таврический»

Татьяна Орлова, заместитель председателя правления банка «Международный Финансовый Клуб»

Адриан Правдин, генеральный директор ООО «НПК МСА», Санкт-Петербург

Виктория Корабеловна, морской блогер

Российскому Военно-морскому флоту – отечественные движители

ЦС «Звездочка» много лет является производителем и надежным поставщиком движительных комплексов для отечественного флота. Многие суда и корабли ходят с гребными винтами, водометными движителями, движительно-рулевыми колонками и подруливающими устройствами производства Центра пропульсивных систем (ЦПС) АО «ЦС «Звездочка».

С 2010 года предприятием взят вектор на создание отечественных импортозамещающих движителей. Совместно с Минпромторгом России реализовано несколько ОКР по созданию опытных образцов движительно-рулевых колонок (ДРК), построен современный специализированный сборочно-испытательный комплекс для их производства, что позволило ЦПС за несколько лет стать производителем ДРК и заслужить доверие проектных бюро и заказчиков.

Очередным подтверждением статуса надежного поставщика стала передача флоту в июне 2020 года второго буксира проекта 23470 «Андрей Степанов», на котором установлены ДРК, изготовленные Центром пропульсивных систем. Первый буксир этого проекта «Сергей Балк» с ДРК производства ЦПС уже эксплуатируется флотом с 2019 года. Установленные на этих буксирах ДРК мощностью 2500 кВт являются серийным изделием и применяются также на судне проекта 20180 «Академик Макеев».

Еще одним серийным продуктом ЦПС стала движительно-рулевая колонка ДРК4500Н мощностью 4500 кВт с ледовым классом ARC4, которая установлена на судах проекта 15310. В 2019 году ЦС «Звездочка» был удостоен диплома лауреата национальной премии в области импортозамещения «Приоритет-2019» за создание этой движительно-рулевой колонки, которая в том же году вошла в перечень «100 лучших товаров России».

Также стоит отметить, что Центр пропульсивных систем серийно изготавливает водометные движители для малых ракетных кораблей проектов 21630 и 21631. Уже 12 кораблей оборудованы водометными движителями производства ЦС «Звездочка». Строительство серии продолжается.

Среди проектируемого и выпускаемого Центром пропульсивных систем оборудования необходимо отметить подруливающие устройства мощностью от 500 до 2000 кВт.

Надежной заменой иностранному оборудованию стали подруливающие устройства, установленные на судах проектов 23130, 15310, 21180.

Качество и надежность производимых ЦПС движительных установок базируется на многолетнем опыте проектирования и изготовления гребных винтов особого класса для надводных и подводных кораблей военно-морского флота. Самые современные атомные подводные лодки оборудованы винтами и гидрореактивными движительными комплексами, изготовленными ЦС «Звездочка».

Центр пропульсивных систем продолжает работать над расширением типоразмерного ряда производимых движительных комплексов и всегда готов предложить проектно-конструкторским бюро и военно-морскому флоту России современные отечественные технические решения, не уступающие импортным аналогам, и надежный гарантированный сервис.

АО «ЦС «ЗВЕЗДОЧКА»
г. Северодвинск, Архангельская область
пр-д. Машиностроителей, 12
тел.: +7 8184 549-718; +7 8184 549 717

реклама

ЦЕНТР ПРОПУЛЬСИВНЫХ СИСТЕМ

CENTER OF PROPULSION SYSTEMS

Сделано в России!

Ледоколы и суда арктического плавания оснащены движителями
Центра пропульсивных систем

факс: +7 8184 549 702
marketingcps@star.ru
www.propulsion.center
propulsion.center

ОСК • ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ

ЦЕНТР СУДОРЕМОНТА ЗВЕЗДОЧКА

ПЕЛЛА

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

СОВРЕМЕННЫЕ СУДА

для России и на экспорт

Россия, 187330, Ленинградская область, Кировский район, г. Отрадное, ул. Центральная, 4
тел.: +7 812 336-40-66 | факс: +7 81362 401-82 | pellaship@gmail.com

реклама