

ВЕСТЬ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[66]
№ 2 /2023



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



НАПОМНИЛИ О ПЛАНЕ | СТР. 16

31 ОКТЯБРЯ – 3 НОЯБРЯ 2023

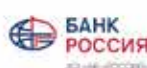


XII ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГАЗОВЫЙ ФОРУМ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ПАРТНЕРЫ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



КОНГРЕССНО-ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР

ЭКСПОФОРУМ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПЕТЕРБУРГСКОЕ ШОССЕ, 64/1
+7 (812) 240 40 40 (ДОБ. 2626), GF@EXPOFORUM.RU

18+



@GASFORUMSPB

ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ
НА НАШ TELEGRAM-КАНАЛ
И ЧИТАЙТЕ НОВОСТИ
РАНЬШЕ ВСЕХ!

GAS-FORUM.RU

ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ



18-21 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НЕВА 2023

17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРАЖДАНСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ,
СУДОХОДСТВУ, ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ,
ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА

- Площадка для глобального общения участников морской отрасли
- Масштабные экспозиции ведущих российских и международных компаний
- Насыщенная деловая программа: первые лица, эксперты и лидеры мнений
- Международные делегации и национальные павильоны
- Насыщенная культурная и экскурсионная программа

ПРИГЛАШАЕМ
К УЧАСТИЮ В ВЫСТАВКЕ
И ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЕ



ТОП-10
МИРОВЫХ
МОРСКИХ
ВЫСТАВОК



Титульный партнер



Стратегический партнер



Инновационный партнер



Официальный партнер



Партнеры деловой программы



nevainter.com

+7 (812) 321-26-76

nevacongress

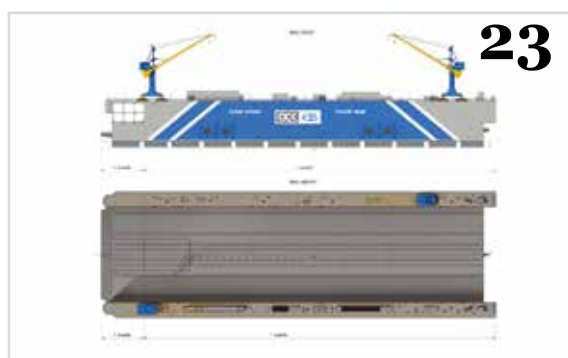
Транспорт и логистика

| | |
|--|----|
| Трансграничные грузы опломбировали. <i>Виктор Цукер</i> | 5 |
| Порт Певек прирос территорией. <i>Александра Третьякова</i> | 6 |
| Запустили новый проект. <i>Алексей Лисовский</i> | 7 |
| Причалам дали добро. <i>Александр Белый</i> | 8 |
| Меньше процента. <i>Марина Дерябина</i> | 10 |
| Наши автомобили работают в режиме «горячего двигателя». <i>Мария Катасонова</i> | 12 |
| Шанс на успех. <i>Юрий Голосов</i> | 14 |
| Напомнили о плане. <i>Виктор Цукер</i> | 16 |



Судостроение

| | |
|--|----|
| Рыбакам добавили точности. <i>Алексей Лисовский</i> | 18 |
| Продолжение серии для ВМФ. <i>Мария Катасонова</i> | 19 |
| Компетенции по круизным судам. <i>Виктор Цукер</i> | 20 |
| В производительности – сила. <i>Федор Дмитриев</i> | 22 |
| Новый док для «Северной верфи». <i>Александр Белый</i> | 23 |
| Заложен спасатель для Арктики. <i>Александр Белый</i> | 26 |
| Краболов для «Мерлиона». <i>Алексей Лисовский</i> | 27 |
| Миллиарды вложат в софт. <i>Александр Белый</i> | 30 |
| Заказчик получил первый паром. <i>Александр Белый</i> | 34 |
| Теплоизоляцию New. <i>Александр Белый</i> | 36 |
| Корвет передан флоту. <i>Виктор Цукер</i> | 37 |
| «Генеральная уборка» Дальнего Востока. <i>Виктор Цукер</i> | 38 |
| Разгон китайского шпинделя. <i>Виктор Цукер</i> | 41 |



Морская история

| | |
|---|----|
| Юбилейный Морской фестиваль. <i>Галина Овечкина</i> | 44 |
|---|----|



Содержание



ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ГРУЗЫ ОПЛОМБИРОВАЛИ

В России определен национальный оператор пломбирования грузов электронной навигационной пломбой. Им стал Центр развития цифровых платформ.

Виктор Цукер

В конце марта подписано Распоряжение Правительства РФ, которым назначен национальный оператор пломбирования - Центр развития цифровых платформ (ЦРЦП). Как отмечают в Министерстве транспорта РФ, это необходимое условие для реализации Соглашения о применении электронных навигационных пломб в Евразийском экономическом союзе, подписанного в апреле 2022 года главами стран Союза. Соглашение направлено на развитие транзитного потенциала ЕАЭС, упрощение процедур международной торговли и повышение безопасности трансграничных поставок. На данный момент все страны, входящие в ЕАЭС,

ратифицировали соглашение. РФ завершила процедуру ратификации в октябре 2022 года.

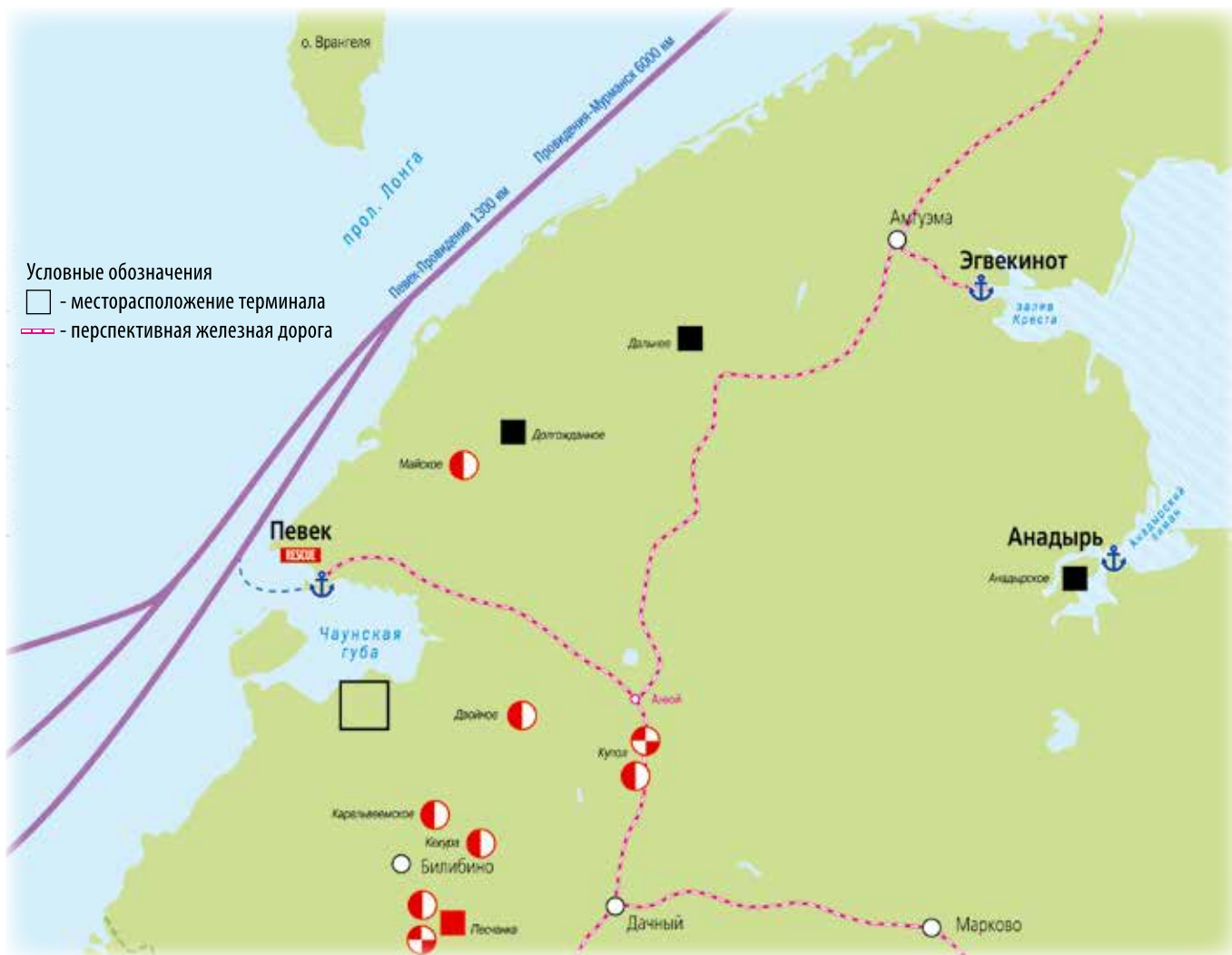
Применение электронной навигационной пломбы позволит обеспечить контроль за транзитом грузов по территории ЕАЭС, сократить время прохождения таможенных процедур, повысить безопасность перевозок, улучшить сбор информационно-аналитических данных федеральными органами исполнительной власти и повысить эффективность принимаемых на их основе решений, в том числе для совершенствования инфраструктуры.

Пломбировать будут транспортные средства, которые передвигаются по двум и более странам и перевозят товары, подпадающие под процедуру таможенного транзита. При этом на транспортное средство будет навешена только одна пломба на всем маршруте следования через территорию ЕАЭС.

Мониторинг перевозок будет происходить в информационных системах национальных операторов, которые будут интегрированы между собой для обмена информацией о перевозках. Таким образом контрольно-надзорные органы будут

видеть точное местоположение опломбированных транспортных средств, а также реагировать на нештатные ситуации в пути следования. Согласно документу ЦРЦП уполномочен на взаимодействие с контролирующими органами РФ и уполномоченными операторами других государств – членов ЕАЭС для контроля транзитных перевозок.

ЦРЦП также в качестве национального оператора пломбирования продолжит обеспечивать отслеживание транзитных перевозок санкционных групп товаров через территорию России. Всего с марта 2020 года осуществлен контроль за более чем 40 000 перевозок санкционных групп товаров. «ЦРЦП разработал и обеспечивает эксплуатацию системы контроля транзитных международных автомобильных и железнодорожных перевозок, предусматривающую применение навигационных пломб. ЦРЦП ведет свою деятельность в 17 автомобильных, 14 железнодорожных и 3 морских пунктах пропуска через государственную границу РФ», – отметила генеральный директор ООО «ЦРЦП» Елена Игнатенкова.



Источник: фрагмент карты «Морские порты России»

ПОРТ ПЕВЕК ПРИРОС ТЕРРИТОРИЕЙ

Внесены изменения в границы морского порта Певек. Увеличение территории обусловлено строительством нового грузового терминала на мысе Наглёйнын.

Александра Третьякова

В апреле текущего года распоряжением правительства РФ внесены изменения в границы морского порта Певек. Как отмечают во ФГУП «Росморпорт», корректировки границ морского порта связаны с включением в пределы его территории земельных участков и акватории у мыса Наглёйнын, где планируется построить морской терминал для отгрузки продукции Баимского горно-обогатительного комбината.

В настоящее время ежегодный грузооборот порта Певек не превышает полмил-

лиона тонн (0,3 млн т в 2021 году, 0,4 млн т в 2022 году). Пропускная способность нового морского терминала составит около 2 млн т грузов в год, три четверти этого объема придется на медный концентрат с месторождения Песчанка. Ввод в эксплуатацию терминала намечен на 2026 год.

Пять энергоблоков

Строительство новых перегрузочных мощностей в порту Певек необходимо не только для отгрузки руды месторождений Баимской медно-порфировой площади, но и для размещения четырех плавучих энергоблоков (ПЭБ) для электроснабжения промышленных потребителей, осваивающих месторождения. Ранее в порту Певек установлен пилотный плавучий энергоблок «Академик Ломоносов».

Конкуренты России

В настоящее время только в России освоено строительство ПЭБ. Впрочем, другие страны и производители реакторов также смотрят в эту сторону. Так, весной 2023 года корейскими компаниями Korea Hydro & Nuclear Power (KHNP) и Samsung Heavy Industries (SHI), а также датской Seaborg Technologies создан консорциум для разработки плавучих атомных электростанций. Фирмы собираются совместно создать плавучую АЭС на основе компактного реактора на расплавленных солях (CMSR) компании Seaborg. Электростанция мощностью 200–800 МВт планируется размещать на баржах модульной конструкции. Консорциум надеется осуществить коммерциализацию и масштабирование продаж плавучих АЭС на базе CMSR по всему миру.

ЗАПУСТИЛИ НОВЫЙ ПРОЕКТ

Новый совместный железнодорожный проект - дорога Решт - Астара в Иране переведен в практическую плоскость. До конца 2027 года ветка должна быть построена.

Алексей Лисовский

В мае состоялось подписание Соглашения о сотрудничестве по финансированию проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для создания железной дороги Решт – Астара на территории Ирана. Протяженность железной дороги составит 170 км. Она станет частью международного транспортного коридора «Север-Юг».

В настоящее время, как отметил СМИ министр транспорта РФ Виталий Савельев, Россия и Иран готовят генеральный контракт на строительство железно-

рожной ветки. «Деньги выделены, сейчас надо готовиться к реализации», - сказал Савельев.

Напомним, общая стоимость проекта - 1,6 млрд евро. Россия выделит Ирану межгосударственный кредит в размере 1,3 млрд евро на строительство. Ветку планируется завершить в 2027 г.

Ширина колеи новой железнодорожной ветки предполагается совмещенной. Начнут строительство с 1435 мм, но при необходимости расширения объема перевозки будет проложен еще один рельс - для обеспечения ширины 1520 мм.

Россия рассчитывает на участие Азербайджана в развитии железнодорожной инфраструктуры и грузовых перевозок по маршруту Север – Юг.

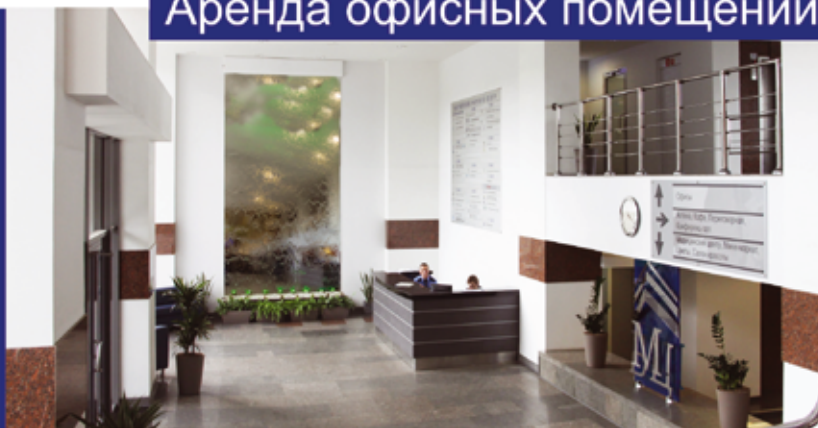


БЦ БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ЦЕНТР

Аренда офисных помещений

www.balticmc.ru

+7 (812) 380 50 94
198035, Санкт-Петербург
Межевой канал, д.5, лит. АХ
arenda@balticmc.ru



Видовые офисы
Вкусная домашняя кухня от Шеф-повара
Конференц-зал Премиум VIP сегмент
Переговорная
Медицинский центр
Аптека
Салон красоты
Круглосуточная охрана
Парковка

Расположен у главных ворот Порта с живописным видом на гавань с одной стороны и на парковые насаждения с историческим памятником с другой стороны
Офисы и рабочие места от 6 кв.м. с предоставлением юридического адреса
Почтовые ящики для корреспонденции
В 100 метрах съезд ЗСД
Платежные терминалы
Зеленая зона



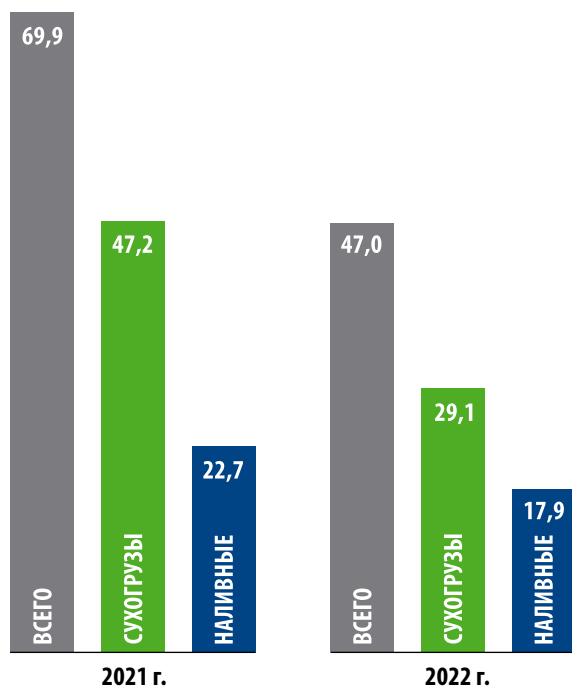
Фото: ГК «РусХим»

ПРИЧАЛАМ ДАЛИ ДОБРО

Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение на строительство причалов и других сооружений в рамках первого этапа реализации проекта по созданию газохимического комплекса в порту Нарьян-Мар.

Александр Белый

ГРУЗОБОРОТ ПОРТА НАРЬЯН-МАР, ТЫС. Т



Источник: АО «Морцентр-ТЭК»

Главгосэкспертиза РФ продолжает рассматривать проектные решения на строительство объектов будущего газохимического комплекса (ГХК) в Ненецком автономном округе (НАО). В конце мая выдано положительное заключение на строительство причальной инфраструктуры для газохимического комплекса в порту Нарьян-Мар. Ранее эксперты одобрили проект дноуглубительных работ в районе будущего терминала в Печорской губе до глубины 4,7 м. Дноуглубительные работы планирует проводить группа компаний «Русхим» в рамках соглашения с ФГУП «Росморпорт».

Напомним, ГХК ООО «Русхимгаз» будет работать на сырьевой базе Кумжинского месторождения и производить метанол, стабильный газовый конденсат и гранулированную серу. Производительность по сырью составит 1,72 млн тонн в год, в том числе 1,79 млн по товарному метанолу.

Участок ГХК расположен в поселке Красное Заполярного района НАО и входит в перспективную часть развития порта Нарьян-Мар. В рамках первого этапа здесь пройдет строительство гидротехнических сооружений, включая пирс с двумя причалами длиной 237 м.

Как отмечается в сообщении Главгосэкспертизы, причальные сооружения терминала в порту Нарьян-Мар необходимы для обеспечения строительства

вахтового поселка, а в дальнейшем — для приема строительных грузов и оборудования газохимического комплекса и отгрузки метанола на экспорт по Северному морскому пути (СМП).

Грузооборот общих грузов на первом этапе составит до 15 тыс. тонн в год. В том числе к месту строительства газохимического комплекса предполагается доставка строительных материалов, укрупненных блоков конструкций, труб, контейнеров и других материалов и оборудования. Грузооборот по метанолу на полное развитие морского терминала планируется в объеме 1,8 млн тонн в год.

Пропускная способность терминала на первом этапе составит до 82 судозаходов в год. Максимальная осадка судна — 3,6 м.

Проект также включает строительство подъездной автодороги длиной около 852 м и иных сооружений.



Translogistica Ural


Выставка-форум по логистике
и коммерческому транспорту



3 дня
работы

17–19
октября
2023


Екатеринбург,
МВЦ
«Екатеринбург-
ЭКСПО»



+ 1 000
ЛОГИСТОВ
Урала



2 потока
мероприятий
деловой
программы



Транспортно-
логистические
услуги и
коммерческий
транспорт

Организатор



Международная
Выставочная
Компания

+7 (343) 226-04-29
tl-ural@mvk.ru

Подробнее о выставке
translogistica-ural.ru





Грузооборот морских портов России за прошлый 2022 год вырос на едва заметные 0,7%. С начала текущего года портовики демонстрируют более позитивную динамику за счет относительно высоких мировых цен на сырье и переориентации логистики.

Марина Дерябина

Грузооборот морских портов России за январь-декабрь 2022 года увеличился на 0,7% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года и составил 841,5 млн т. Об этом сообщает Ассоциация морских портов России (АСОП).

Объем перевалки сухих грузов составил 404,7 млн т (падение 2,0%), в том числе: угля – 206,5 млн т (плюс 1,8%), грузов в контейнерах – 45,3 млн т (минус 26,0%), зерна – 45,1 млн т (прирост 6,4%), черные металлы – 24,5 млн т (падение 15,7%), минеральных удобрений – 24,2 млн т (плюс 25,1%), руда – 12,6 млн т (6,0%), грузы на парамах – 6,6 млн т (рост в 1,6 раза).

Объем перевалки наливных грузов составил 436,8 млн тонн (плюс 3,4%), в том числе сырой нефти – 256,0 млн т (7,5%), нефтепродуктов – 138,8 млн т (минус 5,3%), сжиженного природного газа (СПГ) – 35,2 млн т (прирост 8,8%), пищевые грузы – 4,5 млн тонн (+8,6%).

Экспортных грузов перегружено 667,5

МЕНЬШЕ ПРОЦЕНТА

млн т (прирост 1,0%), импортных грузов – 36,3 млн т (падение 10,2%), транзитных – 60,7 млн т (5,9%), каботажных – 77,0 млн т (плюс 10,7%).

Мощность российских портов за прошлый год выросла на 36 млн т и составила 1281 млн т в год. Об этом сообщил руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Захарий Джигоев.

По бассейнам

Грузооборот морских портов Арктического бассейна составил 98,5 млн тонн (плюс 4,4%), из них объем перевалки сухих грузов составил 29,4 млн тонн (прирост 1,5%), наливных грузов – 69,1 млн тонн (5,7%). Грузооборот портов составил: Мурманск – 56,3 млн т (плюс 3,2%), Сабетта – 28,4 млн т (1,6%), Варандей – 5,9 млн т (26,9%) и Архангельск – 2,3 млн т (падение 28,7%).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна составил 245,5 млн т (падение 2,9%), из них объем перевалки сухих грузов составил 96,9 млн тонн (18,1%), наливных грузов – 148,6 млн тонн (при-

рост 10,4%). Грузооборот крупнейшего порта Усть-Луга составил 124,1 млн т (плюс 13,5%), Приморск – 57,1 млн т (7,8%), Большой порт Санкт-Петербурга – 38,8 млн т (минус 37,5%), Высоцк – 16,0 млн т (5,2%).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 263,6 млн т (плюс 2,7%), из них объем перевалки сухих грузов составил 121,1 млн т (6,0%), наливных грузов – 142,5 млн т. Грузооборот портов Новороссийск составил 147,4 млн т (прирост 3,3%), Тамань – 42,8 млн т (19,5%), Туапсе – 21,7 млн т (минус 12,0%), Кавказ – 16,6 млн т (3,2%), Ростов-на-Дону – 15,0 млн т (3,5%).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна составил 6,0 млн т (падение 13,9%), из них объем перевалки сухих грузов составил 3,2 млн т (прирост 21,3%), наливных грузов – 2,8 млн т (падение 35,1%). Объем перевалки грузов порта Махачкала снизился до 3,0 млн т (минус 30,6%), порт Астрахань увеличил грузооборот до 2,5 млн т (плюс 11,8%).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна составил 227,8 млн т (плюс 1,5%), из них объем перевалки

сухих грузов составил 154,0 млн т (3,5%), наливных грузов – 73,8 млн т (минус 2,3%). Грузооборот портов Восточный составил 82,3 млн т (прирост 5,9%), Ванино – 37,6 млн т (6,4%), Владивосток – 32,2 млн т (8,9%), Находка – 25,8 млн т (падение 4,1%), Пригородное – 15,4 млн т (плюс 6,3%).

За январь-декабрь 2022 года в морских портах было обслужено 62525 пассажирских судов (рост в 3 раза) и морскими пассажирскими терминалами было обслужено 3880,2 тыс. человек (рост в 1,9 раза), в том числе количество отправленных пассажиров из портов составило 3515,7 тыс. человек (рост в 2 раза), прибывших – 364,5 тыс. человек (прирост 20,0%). Обслуживание транзитных пассажиров отсутствовало.

Основное количество пассажиров было обслужено на специализированных пассажирских терминалах в портах Севастополь – 3152,7 тыс. человек (рост в 2,1 раза), Ялта – 456,0 тыс. человек (плюс 24,5%), Сочи – 209,9 тыс. человек (13,6%).

Новый период

С начала текущего года портовый комплекс России демонстрирует хорошую динамику. Грузооборот за январь-апрель 2023 года увеличился на 11,6% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года и составил 300,5 млн т.

Объем перевалки сухогрузов составил 146,4 млн т (плюс 21,0%). В плюс все основные грузы, за исключением контейнеров, руды и черных металлов. Как отмечают в компании Global Ports, на фоне изменения контейнерных логистических цепочек в течение 2022 года российский контейнерный рынок в I квартале 2023 года значительно снизился, упав на 16,0% по сравнению с I кварталом 2022 года. Консолидированный контейнерооборот портов РФ составил 1,1 млн TEU по сравнению с 1,3 млн в I квартале 2022 года. Впрочем, по сравнению с IV кварталом 2022 года рынок вырос на 8,4% в результате продолжающегося постепенного роста количества прямых судозаходов на Балтику и высокого спроса в Дальневосточном и Азово-Черноморском бассейнах.

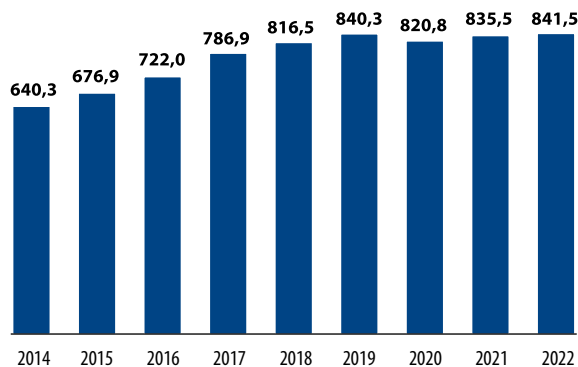
Так же как и сухие подросли наливные грузы: на 4%, до 154,1 млн т. Динамика могла быть лучше, если бы не подкачали нефтепродукты и СПГ.

Экспортных грузов перегружено 236,7 млн т (прирост 11,4%), импортных грузов – 13,0 млн т (4,7%), транзитных – 22,8 млн т (4,4%), каботажных – 28,0 млн т (24,5%).

Все бассейны с начала года демонстрируют позитивную динамику. Лидер роста – Каспийский бассейн (28,7%) с 2,1 млн т грузов, а замыкают пятерку портовики Арктики (плюс 3,4%) с 33,0 млн т. Самый динамичный порт с начала года,

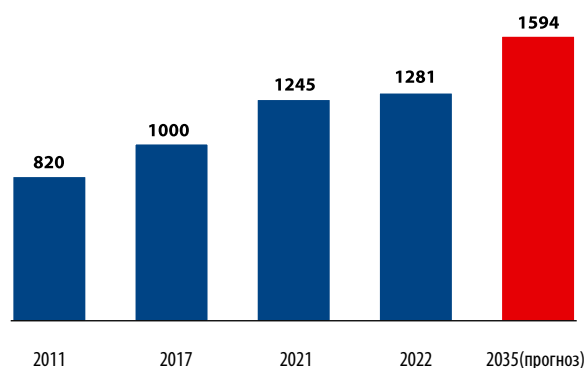
Кавказ, перегрузил почти 7 млн т (рост в 2,1 раза). Худшую негативную динамику пока демонстрирует Архангельск с 0,6 млн т (падение 38,5%).

ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ, МЛН Т



Источник: Минтранс РФ, ФГУП «Росморпорт»

РОСТ МОЩНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ, МЛН Т/ГОД



Компания «Модуль» - один из лидеров транспортно-логистического рынка Северо-Западного федерального округа, в прошлом году запустила новый морской сервис на Индию, а также открыла второй склад временного хранения в Санкт-Петербурге. О дальнейших перспективах развития компании и рынка контейнерной логистики рассказал генеральный директор ООО «Модуль» Александр Альтшуллер.

Мария Катасонова



НАШИ АВТОМОБИЛИ РАБОТАЮТ В РЕЖИМЕ «ГОРЯЧЕГО ДВИГАТЕЛЯ»

- Александр Абрамович, расскажите об основных стратегических ориентирах компании.

- Мы будем усиливать наше движение в направлении Латинской Америки, Китая, а также Африканского континента. Хочу обратить внимание, что компания «Модуль» до начала СВО перевозила из портов Северо-Запада порядка 28 тыс. контейнеров во все точки земного шара. После того, как наши бывшие «партнеры» бросили контейнеры «Модуля» в портах Северо-Запада, Дальнего Востока, Новороссийска, мы сумели быстро переориентироваться и начали отправлять контейнерные поезда на Дальний Восток. Безусловно, это была полумера, поэтому компания приняла очень серьезное решение для себя и наших клиентов: организовать прямые морские контейнерные

сервисы из Санкт-Петербурга на Китай, Латинскую Америку и Индию. Как ни странно, получилось. Но для этого нам пришлось очень многому научиться.

В результате на Индию у нас работают два судна грузоподъемностью более 35 тыс. тонн каждое. На Китай наш партнер поставил шесть судов, на сервисе в Латинскую Америку у нас функционируют два судна. Все они полностью перебукованы на несколько месяцев вперед.

- К перевозкам в адрес индийских грузовладельцев всегда больше тяготеют Черноморские порты. Однако вы тоже запустили сервис «MIREX» на Индию из Санкт-Петербурга. Какие грузы отправляете?

- Основу грузопотока из Индии составляют продукты питания (рис, арахис, замо-

роженные овощи, мясные продукты), строительные и отделочные материалы, товары текстильной промышленности (пряжа, сукно), медикаменты. Обратная загрузка обеспечивается традиционным российским экспортом: удобрениями и продукцией химической промышленности. В рамках сервиса осуществляется транспортировка грузов из портов по территории России и Индии автомобильным и железнодорожным транспортом.

- Как вы оцениваете текущее состояние рынка транспортно-логистического услуг?

- Рынок начинает просыпаться. Очень тяжело, больно, но он просыпается. Самое неприятное, может быть даже плохое, то, что на рынке появилось минимум два десятка непонятных перевозчиков.

ООО «Модуль» создано в 1992 году и в настоящее время предоставляет полный комплекс транспортно-экспедиторских услуг по всему миру. Компания располагает семью терминалами (Архангельск, Екатеринбург, Самара, Сыктывкар, Санкт-Петербург) и 15-ю представительствами в России. Автомобильный парк превышает 160 единиц техники, парк фитинговых железнодорожных платформ – 2500 единиц. В штате компании порядка 1200 специалистов.

Компания «Модуль» является членом Международной федерации экспедиторских ассоциаций и Ассоциации российских экспедиторов.



К сожалению, порты предоставляют возможность работы этим псевдосудовладельцам, и никто не обращает внимания на то, что идет групповой обман.

- Как изменились объемы перевозок компании в связи с нынешней ситуацией?

- Объемы перевозок увеличились за счет собственных прямых сервисов из Санкт-Петербурга.

- Что будет с рынком контейнерных перевозок в ближайшие пять лет?

- Рынок контейнерных перевозок из портов Северо-Запада будет увеличиваться, появятся новые качественные сервисы, уйдут небольшие китайские компании, которые временами просто мешают. Российский экспорт растет, и не только на Китай. Мы прекрасно видим, какие объемы идут на Латинскую Америку, на Африку, Кубу. Устанешь перечислять. К сожалению, все то, что было сделано со времен Балтийского морского пароходства просто уничтожено. А пароходства в России были мощные, пожалуй, гораздо сильнее, чем такие гиганты, как Maersk, CMA, MSC.

Что касается «Модуля», то мы серьезно рассматриваем возможность приобретения собственного контейнеро-

воза. Мы никогда не выступали в роли судовладельца, но компания набирает опыт и готова попробовать себя на этом поприще. Это вызывает целую массу вопросов. Необходимо будет многому научиться, но иного пути нет.

- Какие меры предпринимаете для минимизации задержек в перевозках, связанных с таможенным оформлением?

- Нами более двух лет отработывалась схема очистки импортного груза до его прихода в порт. Весь документооборот полностью проводится до момента подхода судна к причалу, за исключением выпуска. Таможне предоставляются заранее подготовленные документы до момента выгрузки, и на момент выгрузки она принимает решение по поводу окончательного выпуска. Я считаю, что эта технология очень существенно экономит время.

- Для перевозки контейнеров и генеральных грузов была создана компания «Модуль Авто». Расскажите о развитии автопарка компании.

- В парке компании сейчас насчитывается 160 автопоездов, и они полностью загружены работой: мы называем это «горячий двигатель» - никаких простоев.

С момента создания «Модуль Авто»

мы регулярно обновляли свой автопарк, возраст наших тягачей не превышает трех лет, предпочтение отдавалось новым моделям Mercedes. Впрочем, сегодня на рынке появляются очень неплохие китайские машины. Четыре такие мы приобрели. Конечно, есть у них мелкие недоделки, где-то шатается болт, где-то не затянуто электрическое соединение, но всё это мелочи, машины нормально эксплуатируются.

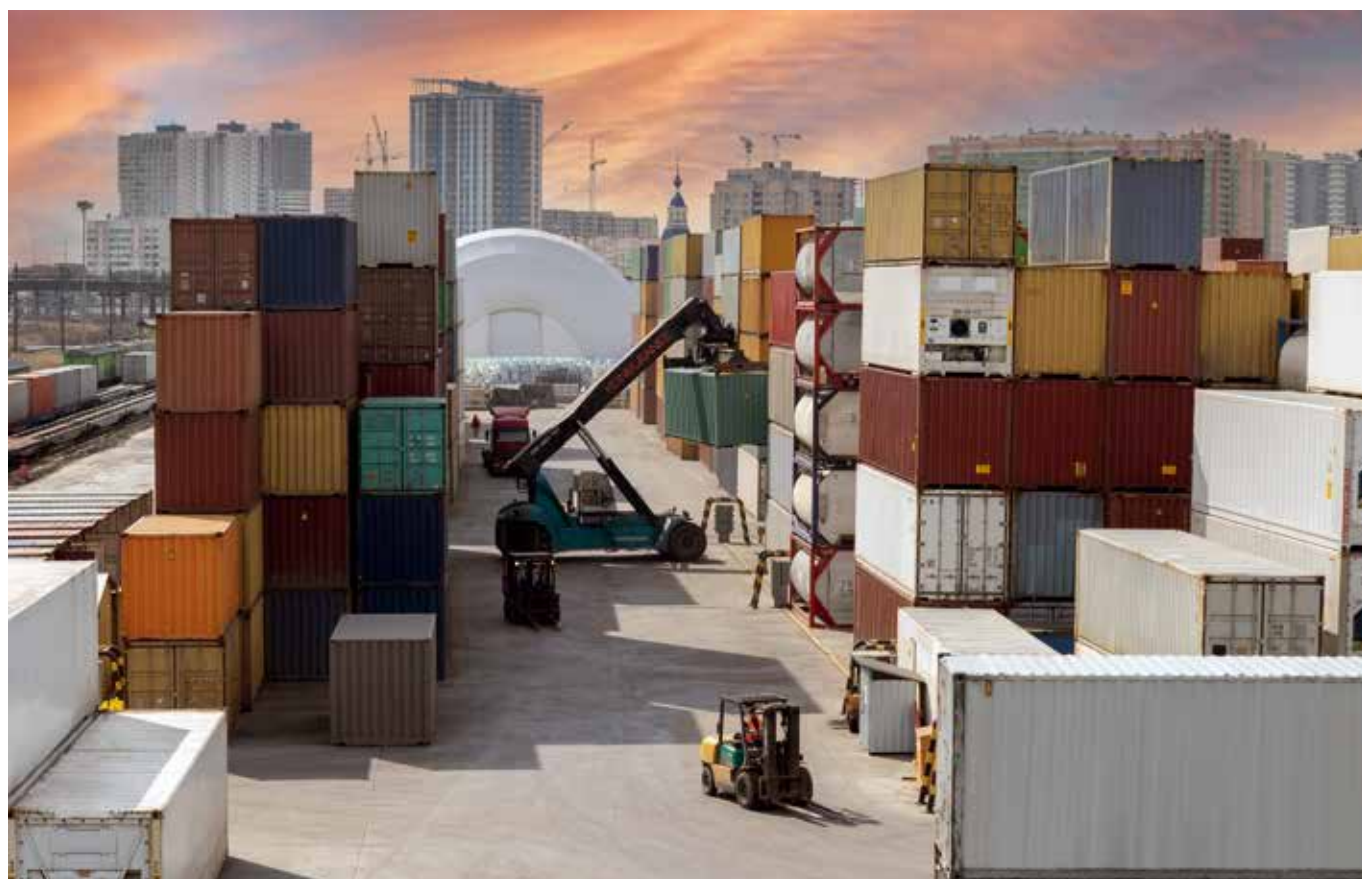
Думаю, что в течение ближайшего месяца мы примем решение о покупке дополнительных китайских тягачей.

- Ранее были озвучены планы по расширению вагонного парка компании. Реализуются ли они? Предпочитаете использовать собственные или арендованные вагоны?

- Мы немного притормозили данный вопрос, поскольку решали другие инвестиционные задачи. Но в следующем году мы планируем снова начать покупать фитинговые платформы.

- Испытываете ли трудности с комплектующими, запасными частями для вагонного и автомобильного парков?

- Никаких проблем с комплектующими для автомобилей и вагонов я не вижу.



Процедура параллельного импорта открывает ряд возможностей для участников внешнеэкономической деятельности.

Юрий Голосов, начальник отдела МТО и логистики АО «РЭС-Холдинг»



Минувший год оказался самым «примечательным» для России по числу ограничений, коснувшихся физических и юридических лиц, а также различных конкретных секторов экономики в связи с новыми реалиями. В результате отечественным компаниям и частным лицам пришлось перекроить свои бизнес-процессы, заморозить активы или искать новые рынки сбыта.

Свою негативную роль сыграли и массовые корпоративные бойкоты иностранных компаний, покинувших рынок России либо совсем, либо временно, ожидая экономической и политической стабильности. Однако любой из этих вариантов приносит отечественному бизнесу финансовые убытки.

В связи с этим российские компании оказались под угрозой рисков, которые придется «обходить» не один год. Как же в этом случае не просто продолжить существовать, но и успешно реализовывать себя на рынке, находясь в новых условиях ведения бизнеса?

Большие проблемы узких профилей

Взаимные претензии со стороны США, Евросоюза и России привели к прерыванию большого объема транспортно-логистических цепочек. Это обернулось тем, что поставщики и подрядчики получают иностранные товары (например, оборудование или комплектующие детали) с большими задержками по времени или не получают вовсе, а значит, не исполняют обязательства перед контрагентами.

Это преимущественно касается высокотехнологичного импорта, а также

отечественной продукции, для создания которой необходимы зарубежные комплектующие детали.

Запад наложил запрет на ввоз широкого ряда оборудования из ЕС в Россию. В ответ на это в октябре минувшего года Россия запретила въезд на территорию страны грузовикам из Европы. Правда, многие зарубежные перевозчики отказались от сотрудничества ещё раньше.

США же в этой ситуации выдают лицензии на продажу товаров с использованием американских технологий третьим странам, которые везут продукцию на российский рынок по заоблачным ценам.

С продуктами широкого спроса, например, продовольствием, одеждой и другими товарами в условиях активного импортозамещения вряд ли могут возникнуть какие-то крупные проблемы. Однако другое дело, когда речь идет об оборудовании и расходных материалах к нему, имеющим серийные номера, а также требующим гарантийного обслуживания или ремонта от компаний, покинувших российский рынок. К прекращению этих поставок РФ не была готова и будет сталкиваться со сложностями еще достаточно длительный период времени.

Редко удается в краткосрочной перспективе изучить новые рынки закупок и тем более быстро приобрести качественный аналог, спасающий производство от «просадок» и вытекающих из них более крупных проблем, грозящих судебными тяжбами и банкротством.

Конечно, можно заменить импортное высокотехнологичное оборудование, но на это, как правило, требуется немало

времени и денежных средств.

Сегодня же реалии таковы, что, например, судостроительные предприятия вынуждены пересматривать сроки контрактов из-за сложностей с поставками двигателей. По программе импортозамещения для строящихся судов нужно заменить от 60 до 75% оборудования и комплектующих деталей, ранее предусмотренных спецификацией. Это оборудование должно быть преимущественно российским. Но пока те же отечественные предприятия дизелестроения не готовы изготовить продукцию, аналогичную всемирно известным маркам судовых ДВС.

Одно дело, если зарубежная продукция приобреталась для личных корпоративных целей. По крайней мере, предприятие имеет шанс найти другое оборудование или комплектующие детали и перестроиться на выполнение краткосрочных обязательств. А пока проходят поиски аналогов, можно попытаться внести удобные обеим сторонам изменения в долгосрочные договоры.

Куда хуже, если компания исполняет в этой цепи роль посредника-контрагента. В этом случае по ней будет нанесен серьезный удар, поскольку заказчик, не получив положенного в рамках договора, начинает требовать выплаты неустойки и полученных убытков.

Не меньше проблем и у тех, кто производит товары в России с использованием согласованных иностранных комплектующих и поставляет их в другие страны. Экспорт оказывается ограничен в новых экономических реалиях, а за ним следует срыв производства и поставок продукции.

Посредник или сам заказчик сегодня вряд ли сможет предъявить сумму неустойки иностранному контрагенту. И на это есть несколько весомых причин. Во-первых, в большинстве договоров с иностранными компаниями присутствуют неудобные пункты о подсудности споров за пределами России. Очевидно, этот процесс «станет в копеечку», да и будет проходить долго с неясными конечными перспективами. Зарубежные органы просто оценят сложившуюся ситуацию как непредвиденный форс-мажор, а значит, контрагент будет освобожден от ответственности на неопределенный длительный срок, если не навсегда.

Внутри России ситуация иная, поскольку Гражданский кодекс РФ не рассматривает неисполнение обязанностей контрагентом как форс-мажор. Да и Торгово-промышленная палата РФ с марта прошлого года приостановила выдачу заключений об обстоятельствах непреодолимой силы. Однако западные компании все равно играют на рынке по своим правилам.

Ситуация может показаться безнадежной, ведь отечественным компаниям нужно добиваться исполнения обязательств от иностранных контрагентов, соблюдая строгое российское законодательство. Но все больше предприятий ищут выходы, как минимизировать убытки, доказать невозможность исполнить обязательства, избежав ответственности, а также получить возможность заключать новые договоры.

Шанс на успех в новых реалиях

Какие же методы решения вышеперечисленных проблем могут оказаться наиболее эффективными? Одним из них может стать параллельный импорт, который разрешен в России с марта прошлого года для снижения негативных последствий от санкций.

Правительство РФ Постановлением №506 от 29.03.2022 года разрешило ввоз зарубежной продукции в страну. В чем же основной принцип параллельного импорта, и какие его основные плюсы?

Параллельный импорт разрешает ввоз оригинальной зарубежной продукции, но без разрешения правообладателя. Это покупка у посредников через нейтральные страны. Так продукция не считается контрафактной, если на нее имеются лицензии и сертификаты качества. Кроме

того, иностранные товары должны официально пройти таможенный контроль. Только если все эти условия соблюдены, процедуру можно назвать законной.

Правда, стоит иметь в виду и то, что далеко не все можно провозить подобным образом. Однако, Министерство промышленности и торговли РФ постепенно расширяет список, пополняя его новыми позициями.

Главный плюс параллельного импорта – возможность избежать дефицита товаров компаний, покинувших российский рынок. За счет него можно расширить ассортимент на отечественном рынке, давая дорогу для новой продукции. Однако к ее выбору необходимо подходить максимально ответственно.

Параллельный импорт избавит от излишних финансовых затрат, поскольку он может сдерживать искусственный рост цен из-за возникающего ажиотажа вокруг зарубежной продукции.

Наибольшую пользу от параллельного импорта все-таки получает малый бизнес, открывая для себя новые рынки и способы заработка. Предприятия смогут ввозить в страну небольшие партии продукции, продавая более крупным игрокам, снабжение которых получило наибольший урон от санкций. Однако при этом важно понимать, что поставщик берет на себя ответственность в период гарантийного срока равную той, что лежит на плечах официального производителя. Речь идет о гарантийном ремонте.

Тем не менее, это более перспективный вариант, дающий возможность не только сохранить позиции на рынке, но и расширить на нем свое присутствие. И юридически правомерный, в отличие от попытки применять в снабженческой работе «серые схемы».

Вряд ли кто-то захочет ввозить оборудование через третьи страны, рискуя не только получить отказ и новую порцию ограничений, но и понести серьезные репутационные потери, что нежелательно для любых публичных компаний.

Валютный нюанс

Представим, что параллельный импорт принес свои плоды и продукция успешно реализована на рынке. Впрочем, при этом необходимо учесть и существенный валютный нюанс, способный свести к нулю все предыдущие успехи.

Дело в том, что в России бюджетное правило подразумевает под собой механизм перераспределения доходов от экс-

порта сырья ради снижения влияния цен на экономику страны. За период с 2004 года Минфин РФ разработал четыре версии правил. Действовавшее с 2017 года правило подразумевало, что эти самые доходы будут вкладываться в покупку иностранной валюты.

Однако с прошлого года валюты многих государств признаны недружественными. Поэтому правительство России планирует в перспективе переключиться в расчетах на китайский юань. Отечественным компаниям, которым часто приходится сталкиваться с валютными колебаниями, необходимо следовать рекомендациям российского законодательства.

Поэтому стоит внести изменения в действующие договоры, а также учитывать эти нюансы и при заключении последующих договоров. Так, сумма остается прежней, однако валюта платежей изменяется на юани. Вовремя внесенная валютная оговорка в дополнительное соглашение к контракту, а также регистрация этих изменений в банке, спасут ваш «кошелек» от убытков.

Китайский опыт

К слову, чтобы «удержаться на плаву», необходимо и полезно использовать не только валюту КНР, но и накопленный этой страной опыт производства в различных отраслях.

Так, если не удастся наладить поставки импортного оборудования и комплектующих деталей, то не стоит останавливаться в дальнейшем развитии производства портового или судового оборудования. В этом может помочь китайский опыт последних 30-40 лет: учиться, делать, контролировать, а также правильно распределять и вкладывать имеющиеся ресурсы.

Проще говоря, просто брать и копировать нужную продукцию. Именно так делал Китай на всех уровнях, начиная от малого, и заканчивая крупным бизнесом. Начав с обычного копирования и производства товаров весьма низкого качества, сегодня в КНР производят свою продукцию и оказывают услуги по собственным высоким технологиям.

Это дает возможность сохранения большого объема денежных средств, которые можно вложить в развитие производства.

Тем более, когда в современных реалиях отечественные корпорации хотят не просто выживать, а продолжить успешно себя реализовывать на рынке, не теряя свои производственные мощности.

НАПОМНИЛИ О ПЛАНЕ



Фото: ТАСС

Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики сообщило о ходе реализации Плана развития Северного морского пути до 2035 года.

Виктор Цукер, по материалам доклада Министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексея Чекункова

В середине мая Министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков доложил о реализации положений Плана развития Северного морского пути до 2035 года, который утвержден в августе 2022 года и предполагает реализацию более 150 меропр-

ятий на сумму 1,8 трлн рублей. Из них 620 млрд – средства федерального бюджета, 407 млрд – внебюджетные инвестиции, 764 млрд – дополнительная потребность.

Инвестиции государства в развитие СМП защищены обязывающими соглашениями между компаниями, которые реализуют проекты в Арктике, «Росатомом» и Министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики.

Компании «Новатэк», «Восток Ойл», «Газпром нефть», «Норникель», «Баимская» и «Северная звезда» подписались под целевыми объемами грузов. В соответствии с соглашениями, только эти компании должны поставить на СМП не менее 30 млн т грузов в 2023 году, в 2024 году не менее 71 млн т и более 190 млн т - в 2030 году. С учетом Северного завоза, транзитных потоков и прочих грузов, стоит задача к 2026 году обеспечить провозную способность на уровне 100 млн т и более 200 млн т к 2030 году.

Напомним, грузопоток по Северному морскому пути (СМП) вырос с 4 млн тонн в 2014 году до 34 млн тонн в 2022. СМП

- транспортный коридор для российского экспорта на мировые рынки нефти, сжиженного природного газа, минеральных удобрений, металлов.

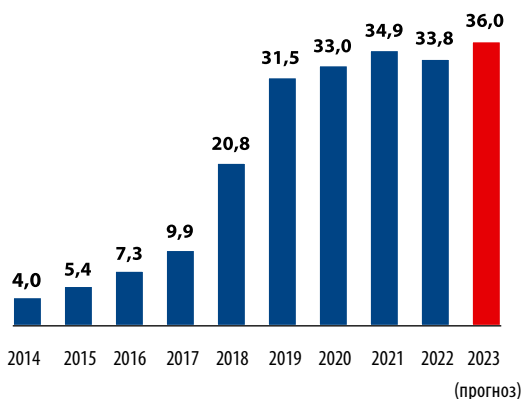
Пункты плана

План развития Северного морского пути до 2035 года содержит пять основных разделов.

Первый - формирование грузовой базы. Помимо трехсторонних соглашений с ведущими арктическими компаниями, на СМП будут привлекаться перспективные грузы от новых проектов, развиваться каботажные и транзитные перевозки. Чтобы стимулировать перевозки по СМП в 2022 году, вместе с предприятием «Атомфлот» запущена каботажная линия между Мурманском и Камчаткой. Если загрузка первого рейса была всего 15%, то второго - 90%. В 2023 году запланированы три рейса, количество портов захода расширено с 4 до 11, маршрут продлен до Владивостока.

Что касается объемов транзита, то

ГРУЗОБОРОТ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ, МЛН Т



Источник: Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики, Администрация СМП

Совокупные портовые мощности по трассе СМП в 2022 году составили 32,3 млн т. В 2024 году они должны вырасти до 83 млн т.

ПРОГНОЗ ГРУЗОПОТОКА ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ ДО 2035 Г, МЛН Т

| Наименование проекта | Грузоотправитель | 2023 г. | 2030 г. | 2035 г. |
|---|---|--------------|---------------|---------------|
| Новый Порт | ПАО «Газпром нефть» | 6,14 | 3,14 | 2,09 |
| Восток Ойл | ПАО «НК «Роснефть» | - | 100,0 | 100,0 |
| Ямал СПГ | ПАО «НОВАТЭК» | 20,0 | 19,5 | 19,5 |
| Арктик СПГ-1 | ПАО «НОВАТЭК» | - | 17,9 | 21,5 |
| Арктик СПГ-2 | ПАО «НОВАТЭК» | 3,6 | 21,4 | 21,4 |
| Обский ГХК | ПАО «НОВАТЭК» | - | 5,2 | 5,2 |
| Норильский никель | ПАО «ГМК «Норильский никель» | 0,96 | 1,08 | 1,08 |
| Сырадасайское месторождение | ООО «Северная звезда» | 1,8 | 12,0 | 12,0 |
| Баимское месторождение | ООО «Горнодобывающая компания Баимская» | - | 1,38 | 1,01 |
| Прочие проекты | | 0,3 | 0,77 | 0,75 |
| Прочие грузы (обеспечения, северный завоз, транзит) | | 14,02 | 34,08 | 53,58 |
| ИТОГО | | 46,82 | 216,45 | 238,11 |

Источник: План развития Северного морского пути на период до 2035 года

в 2023-2024 гг. ожидается его корректировка.

Второй раздел - создание наземной транспортной инфраструктуры. Будут созданы и модернизированы 14 портов и терминалов от Мурманска до Владивостока. Уже строятся и будут введены в этом и следующем году перевалочные терминалы СПГ в Мурманске и на Камчатке, нефтеналивной терминал «Порт Бухта Север», угольный терминал «Лавна», порт «Тулома» для перевалки удобрений.

Третий - развитие флота. Утверждены план-графики создания нового ледокольного

и транспортного флота ледового класса, всего 153 судна.

Всего для удовлетворения запросов грузовладельцев потребуется до 100 судов арктического класса, а также минимум 15 плавучих энергоблоков, что является серьезным вызовом для отечественного судостроения.

Четвертый - обеспечение безопасности судоходства по СМП. Включает новую спутниковую группировку, развитие гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, аварийно-спасательной и медицинской инфраструктуры.

В 2023-25 гг. на дежурство в акватории СМП встанут 16 новых аварийно-спасательных судов. МЧС России уже строит первый из запланированных 4 аварийно-спасательных центров. 13 вертолетов в связке с ледоколами обеспечат полное покрытие СМП. Будет обеспечена оперативная ледовая разведка из космоса. До конца этого года запланирован запуск 5 космических аппаратов.

Пятый - централизация управления и развитие судоходства по СМП. Так основные полномочия по управлению судоходством на СМП отданы ГК «Росатом» с целью обеспечить единую экосистему для всех участников СМП, где грузоотправители получают эффективную логистику, паромства - безопасную навигацию, государство - прозрачную систему управления.

Также будет повышена эффективность снабжения северных регионов. Ранее Правительство РФ внесло, а Государственная дума уже приняла в первом чтении проект ФЗ «о Северном завозе», который должен сделать доставку товаров на север быстрее и надежнее, и в конечном итоге снизить.

Развитие СМП остро ставит вопрос арктического судостроения. По состоянию на май 2023 г. в эксплуатации находятся 30 судов арктического класса, еще 33 судна строятся. Продолжается строительство пяти атомных ледоколов и четырех плавучих атомных электростанций. Также необходимо принять в текущем году решение о начале строительства еще четырех неатомных ледоколов.

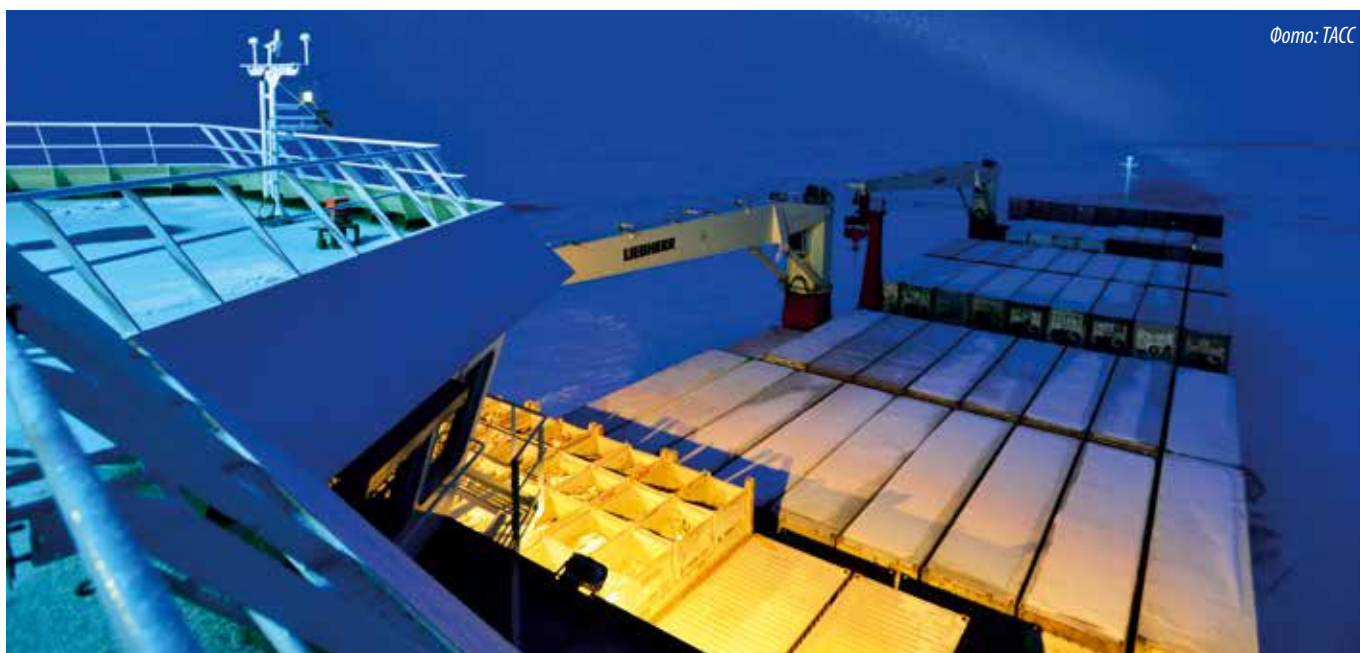


Фото: ТАСС



РЫБАКАМ ДОБАВИЛИ ТОЧНОСТИ

Центр системы мониторинга рыболовства и связи (ЦСМС) начал получать информацию о местоположении судов рыбопромыслового флота с использованием отечественных данных береговой и спутниковой автоматической идентификационной системы (АИС).

Алексей Лисовский

Компания Sitronics Group (входит в Группу АФК «Система») начала предоставлять АИС-данные для мониторинга и безопасности судов рыбопромыслового флота. Как отмечают в компании, сотрудничество ЦСМС и Sitronics Group позволяет обеспечивать мониторинг рыбопромысловых судов и акваторий для сохранения водных биоресурсов, контроля за торговым мореплаванием в районах промысла.

В соответствии с подписанным контрактом в ЦСМС передаются сведения о времени, местоположении, курсе и скорости российских судов, осуществ-

ляющих деятельность во всех акваториях Мирового океана, российских и иностранных судов — во внутренних морских водах и на континентальном шельфе России, в исключительной экономической зоне России.

По словам начальника ЦСМС Александра Михайлова, ограничение доступа к зарубежным АИС-данным для российских компаний привело к необходимости поиска достоверных источников их получения внутри России. «Отечественная АИС обеспечивает большее количество позиций по каждому судну, чем ранее, они чаще обновляются и более точные», - отметил он.

«Для Центра системы мониторинга рыболовства и связи мы предоставляем данные с помощью созданного нами сервиса - платформы сбора и визуализации АИС-данных. Актуальная информация позволяет контролировать судоходство в пределах охраняемых объектов и идентифицировать суда, причастные к загрязнению водной поверхности, планировать судоходство, в том числе в операциях по спасению судов, терпящих бедствие, бороться с нелегальным промыслом», - рассказал вице-президент по программным продуктам и решениям Sitronics Group Павел Дрейгер.





В конце апреля в Санкт-Петербурге спущена на воду пятая серийная подводная лодка «Можайск» проекта 636, строящаяся для Тихоокеанского флота России.

Мария Катасонова

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЕРИИ ДЛЯ ВМФ

Корабелы АО «Адмиралтейские верфи» продолжают реализацию серии дизель-электрических подводных лодок для российского военно-морского флота.

В настоящее время на предприятии строятся две субмарины пр. 636 - «Можайск» и «Якутск», которые были заложены парно в августе 2021 года. Строительство тихоокеанской серии стало продолжением реализации долгосрочного плана Министерства обороны России по оснащению ВМФ страны. Как отметил Главнокомандующий ВМФ РФ Николай Евменов, в 2021 году сданы подлодки «Волхов» и «Петропавловск-Камчатский», которые через Атлантический, Индийский и Тихий океаны пришли к пункту базирования во Владивостоке.

В свою очередь, статс-секретарь -

заместитель Министра промышленности и торговли Виктор Евтухов сказал что, адмиралтейцы успешно завершают строительство уже второй серии подводных кораблей пр. 636. «Военно-морскому флоту этот проект пришелся, что называется, по душе в силу его отличных технических характеристик. Это одна из самых удачных разработок отечественного ЦКБ МТ «Рубин», которую признают во всем мире. «Можайск» и другие корабли данного проекта – фактически невидимки – малозумные и скрытные», - заявил Евтухов.

Напомним, подводные лодки модифицированного 636 проекта имеют более высокую (по сравнению с предыдущими проектами) боевую эффективность. Данные субмарины демонстрируют

оптимальное сочетание акустической скрытности и дальности обнаружения целей, оснащены новейшим инерциальным навигационным комплексом, современной автоматизированной информационно-управляющей системой, мощным быстродействующим торпедно-ракетным вооружением.



Основные характеристики подводной лодки пр. 636:

- рабочая глубина погружения - 240 м;
- предельная глубина погружения – 300 м;
- автономность плавания – 45 суток;
- дальность подводного плавания экономической скоростью – 400 миль;
- количество торпедных аппаратов, ед./калибр - 6/533 мм;
- суммарный боезапас (ракет/торпед/мин) - 18.



КОМПЕТЕНЦИИ ПО КРУИЗНЫМ СУДАМ

Завод «Красное Сормово» в 2026 году завершит новую серию из трех круизных теплоходов.

Виктор Цукер

На заводе «Красное Сормово» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) в конце апреля заложен круизный лайнер смешанного «река-море» плавания проекта 00840. Как отмечают в ОСК, судно станет первым в серии из трех судов, которые будут построены на предприятии в рамках программы правительства РФ по обновлению речного флота.

Лайнеры пр. 00840, разработанные КБ «Вымпел» (входит в ОСК), смогут эксплуатироваться в Черном, Азовском, Каспийском и Белом морях (с возмож-

ностью захода на Соловецкие острова), акватории Финского залива, а также на внутренних водных путях. Завод «Красное Сормово» планирует сдать заказчику первое судно в 2025 году, второе и третье – в 2026 году, отмечают в ОСК.

«В 2019 году со стапеля «Красного Сормова» сошел первый современный отечественный лайнер «Мустай Карим». Работа над новой серией круизных судов позволит сормовичам продолжить накопление компетенций в пассажирском судостроении», – отметил генеральный директор ПАО «Завода «Красное Сормово» Михаил Першин.

В рамках заключенного ранее договора КБ «Вымпел» приступило к разработке проектной документации круизных лайнеров пр. 00840. Разработка и согласование технического проекта будут

закончены до сентября 2023 года, при этом будет вестись параллельная работа по разработке рабочей документации для обеспечения строительства головного судна.

Теплоход пр. 00840 – стальное самоходное судно с двумя поворотными винторулевыми колонками, с вертикальным форштевнем и транцевой кормовой оконечностью, с избыточным надводным бортом, с развитой четырехъярусной надстройкой, с носовым расположением рулевой рубки, с машинным отделением в кормовой части.

Для размещения пассажиров в количестве 180 человек на судне предусматриваются 88 кают разного класса от «Стандарт» до «Гранд сьюит». Каюты пассажиров размещаются на 3-х ярусах надстройки – главной, средней, шлюпочной и солнечной палубах.

22 – 23 июня 2023 года
Калининград, Музей Мирового океана

SLS Russia

МАЛОМЕРНОЕ И МАЛОТОННАЖНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ РОССИИ

Выставка и конференция



- Маломерные суда длиной до 20 м, в том числе моторные и парусные яхты, катера, электролодки, тримараны оригинальной конструкции
- Малотоннажные суда длиной до 30 м (из стеклопластика, стали, сосны): спасательные и рабочие судовые шлюпки, служебно-разъездные моторные суда, спортивные и любительские суда
- Оборудование и технологии для строительства и эксплуатации маломерных и малотоннажных судов
- Новые материалы для строительства маломерных и малотоннажных судов
- Проектирование маломерных и малотоннажных судов
- Эксплуатация маломерных и малотоннажных судов
- Навигационное оборудование
- Водные заправочные комплексы
- Понтоны
- Брокераж
- Информационные технологии

sls.restec.ru

Организаторы:



Проходит при поддержке:



Повышение производительности труда – одна из ключевых задач для судостроительной промышленности России. Средний экономический эффект от внедрения мероприятий в рамках Национального проекта «Производительность труда» на отраслевых предприятия Санкт-Петербурга достигает 133 млн рублей.

Федор Дмитриев, директор по операционной эффективности Региональный центр компетенций в сфере производительности труда Санкт-Петербурга



В ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ – СИЛА

Национальный проект «Производительность труда» призван обеспечить к 2024 году темпы роста производительности труда на средних и крупных предприятиях базовых несырьевых отраслей экономики не ниже 5% в год и более 20% прирост производительности труда к 2024 году.

Команда Регионального центра компетенций Санкт-Петербурга реализует адресную поддержку предприятий, которая включает в себя формирование системы методической и организационной поддержки повышения производительности труда на предприятиях, создание за 6 месяцев активной фазы реализации проекта потока-образца, обучение сотрудников предприятия инструментам бережливого производства, подготовка внутренних тренеров.

Среди участников – предприятия судостроительной отрасли: Адмиралтейские верфи, «Знамя Труда», Средне-Невский судостроительный завод (СНСЗ), Кронштадтский морской завод, Машиностроительный завод «Армалит», НПП «Компенсатор», «Равенство», Балтийский завод, Пролетарский завод, Судостроительный завод «Северная верфь», НПО «Прибор», «НПО ТЕХ» и другие.

Отраслевая схожесть

Предприятия судостроительной отрасли одни из самых консервативных, но схожи между собой по целому ряду аспектов. Во-первых, как правило, цикл изготовления продукции длителен по времени. Это создает сложности для анализа текущего состояния производственных и офисных

процессов. Нельзя пойти и своими глазами увидеть весь процесс целиком «как есть», необходимо анализировать статистические данные прошлых периодов или пытаться вспоминать: «а как это было?» как мы запускали этот продукт в работу.

Во-вторых, в большинстве своем это предприятия с богатой историей и, с одной стороны, это большой опыт в исполнении заказов и наработанная практика. С другой стороны, зачастую виден подход по принципу «так исторически сложилось» и консервативный взгляд на процессы управления.

В-третьих, на предприятиях отрасли также часто присутствуют внешние факторы, на которые очень сложно, а порой и вообще невозможно повлиять. Например, военная приемка продукции. На проектах нередко наблюдается пролёживание продукции, так как отсутствует синхронизация между производственными циклами предприятий и контролем качества военпредами, длительное согласование документации из-за отсутствия четкой стандартизации и т.п.

В текущих экономических условиях производственные и управленческие процессы должны выполняться с максимальной эффективностью, и время является самым ценным и невозполнимым ресурсом.

Есть результат

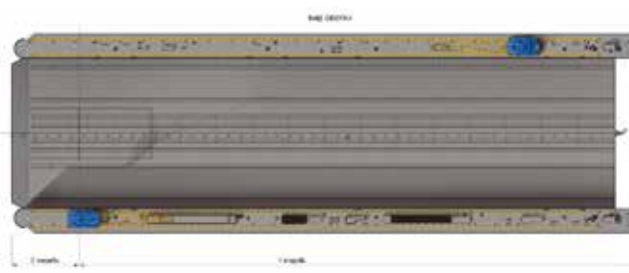
Опыт внедрения мероприятий по повышению производительности труда на судостроительных предприятиях Санкт-Петербурга имеет четко выраженный положительный результат. Так, время производства продукции сокращается

в среднем по отрасли на 37%. Объемы незавершенного производства (замороженные денежные средства в полуфабрикатах) снижаются на 36%. Увеличение выработки составляет 39%, а средний экономический эффект – 133 млн рублей.

Два конкретных примера. Так, на АО «Адмиралтейские верфи» проведена оптимизация процесса изготовления и монтажа судовых систем вентиляции и кондиционирования воздуха. Проблема: большие расстояния перемещений на потоке и время ожидания партий изделий перед обработкой. Решение: перемещение участка судовых систем вентиляции ближе к месту исполнения заказа. Результат: снижение времени протекания процесса на 23%, с 26 до 20 дней.

Также на АО «Равенство» оптимизировано производство автоматизированной системы стабилизации уровня пульпы и расхода воздуха. Проблемы: длительное время производственного процесса (ВПП) при изготовлении изделия из-за ожидания комплектующих, неравномерной загрузки производства, излишней транспортировки деталей, загромождения проходов на участке сборки. Решение: оптимизация работы по сборке изделий. Так, сборка изделий начинается только согласно плану производства. План производства основан на плане отгрузок с фиксацией информации о планируемых поставках комплектующих. Возврат излишних запасов комплектующих на склад. Организация адресного хранения и неснижаемых остатков на складе участка сборки изделий. Передача изделий из гальванического цеха сразу на склад участка сборки. Результат: сокращение ВПП на 37% путем исключения ожидания комплектующих изделий и материалов.

НОВЫЙ ДОК ДЛЯ «СЕВЕРНОЙ ВЕРФИ»



Южный центр судостроения и судоремонта построит в 2025 году передаточный плавучий док для Судостроительного завода «Северная верфь».

Александр Белый

Технические характеристики дока пр. 24012:

- длина наибольшая - 189,6 м;
- длина по стапель-палубе - 177,6 м;
- ширина дока - 62,0 м;
- грузоподъемность - 25 000 т;
- экипаж - 21 человек.

Южный центр судостроения и судоремонта (ЮЦСС, входит в Объединенную судостроительную корпорацию) заключил контракт на строительство передаточного плавучего дока проекта 24012 для Судостроительного завода «Северная верфь». Срок поставки – ноябрь 2025 года.

Как отмечают в ОСК, металлический плавучий док предназначен для спуска на воду различных кораблей, судов, объемных морских сооружений (размерами до 250х48 м, массой до 25000 т), подъема из воды кораблей и судов для выполнения доковых осмотров, ремонтных и окрасочных работ подводной части. Кроме того, выполнение внутри-

заводских транспортно-логистических операций, связанных с перемещениями по акватории вдоль достроечной набережной крупных блоков и корпусов между стапелями.

Проект разработан санкт-петербургским ЦМКБ «Алмаз» (входит в ОСК). Строительство будет вестись на двух производственных площадках ЮЦСС: «Красные Баррикады» и АСПО. Корпус будет сформирован из 11 понтонов размерами 14,4х62,0 метра.

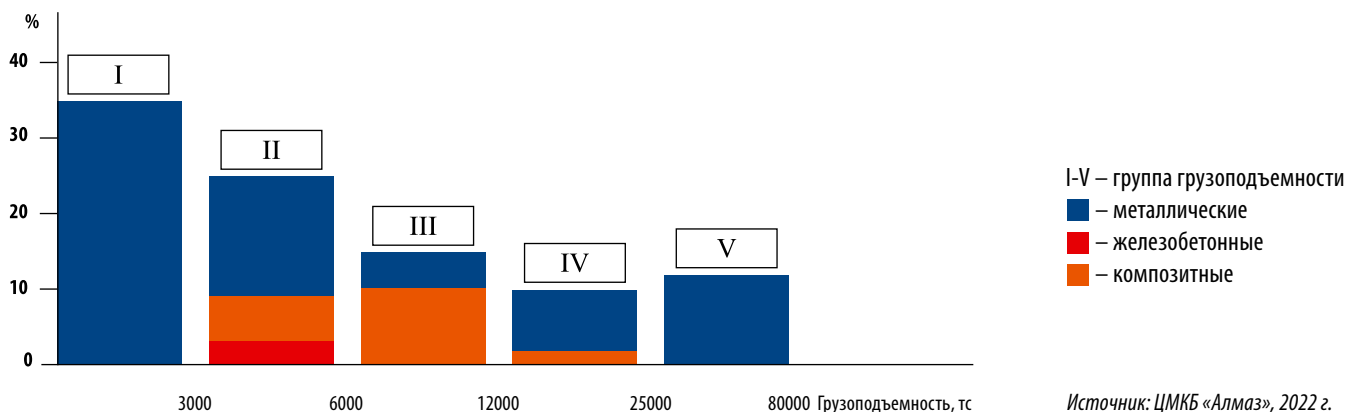
Формирование корпуса дока в объём из изготовленных понтонов и окончательное насыщение корпуса системами и механизмами будет производиться на Северной верфи силами ЮЦСС.

СУХИЕ И ПЛАВУЧИЕ ДОКИ РФ ПО РЕГИОНАМ, ЕД.

| Северный регион | Северо-Западный регион | Дальневосточный регион | Южный регион |
|-----------------|------------------------|------------------------|--------------|
| Сухие доки | | | |
| 2 | 4 | 3 | 4 |
| Плавучие доки | | | |
| 57 | 77 | 42 | 66 |

Источник: ПФ «Союзпроектверфь», 2022 г.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПЛАВУЧИХ ДОКОВ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ И МАТЕРИАЛА КОРПУСА



Источник: ЦМКБ «Алмаз», 2022 г.

КОМПАНИЯ «МОРСКОЙ СПБ» ГОТОВИТ ЧЕТВЕРТОЕ ИЗДАНИЕ УНИКАЛЬНОЙ КАРТЫ-СХЕМЫ «АРКТИЧЕСКАЯ ЗОНА РОССИИ».

Размер карты: 2000x1500 мм.

По вопросам приобретения карты и размещения рекламы

обращаться в ООО «Морской СПБ».

+7(812) 230-94-57 • info@morspb.ru



ЗАЛОЖЕН СПАСАТЕЛЬ ДЛЯ АРКТИКИ

На Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь» состоялась закладка арктического аварийно-спасательного судна «Анадырь». Оно повысит безопасность судоходства на Северном морском пути.

Александр Белый

В конце мая Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» (входит в состав Объединенной судостроительной корпорации, ОСК) приступил к строительству второго многофункционального аварийно-спасательного судна ледового класса проекта MPSV06M для Морской спасательной службы (МСС). Заказчиком выступает Дирекция государственного заказчика программы развития морского транспорта.

В МСС сообщают, что портом приписки будущего судна станет Мурманск, а основными районами эксплуатации – акватория Северного морского пути.

Напомним, в настоящее время два судна данного проекта – «Берингов пролив» и «Мурман» выполняют задачи аварийно-спасательной готовности в составе флота Морспасслужбы и прежде всего в северных морях РФ.

Как отмечают в ОСК, судно, которое построит «Янтарь», станет



вторым в серии, созданным по модернизированному проекту (проектант – Морское инженерное бюро). Первый спасатель «Певек» заложен на предприятии в 2022 году. Пр. MPSV06M переработан на соответствие правилам Регистра судоходства и Полярного кодекса. Также увеличена грузоподъемность палубного крана и предусмотрена его работа в штормовых условиях.

Спасатель «Анадырь» – дизель-электрическое судно ледокольного класса Icebreaker6 неограниченного района плавания с ледокольным форштевнем и крейсерской кормовой оконечностью. Движение обеспечивают два гребных электродвигателя по 3,5 МВт каждый. Судно предназначено для патрулирования, аварийно-спасательного дежурства в районах судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов; поиска и оказания помощи терпящим бедствие судам на чистой воде и в ледовых условиях; выполнения ледокольных операций в портовых, припортовых акваториях и в море при тол-

щине льда до 1,5 м. Также оно способно тушить пожары на плавучих и береговых объектах, доступных для подхода с моря, осуществлять обследование морского дна и поврежденных объектов на глубинах до 1000 м.

В носовой части судна на уровне палубы 1-го яруса рубки предусмотрена взлетно-посадочная площадка для приема вертолета типа Ка-32. Для проведения грузоподъемных работ на судне будет установлен электрогидравлический грузовой кран номинальной грузоподъемностью главной лебедки 50 т, с активной системой компенсации качки, что обеспечивает возможность подъема грузов 20-25 т с глубины до 500 м. Предполагается размещение на борту комплекса телеуправляемого необитаемого глубоководного аппарата (ТНПА) мощностью 55 кВт с рабочей глубиной погружения до 3000 м и скоростного катера длиной 10,6 м, скоростью хода 30 узлов и вместимостью 24 человека для оказания помощи терпящим бедствие.



Технические характеристики аварийно-спасательного судна «Анадырь» пр. MPSV06M:

- длина – 87 м;
- ширина – 19 м;
- водоизмещение – 5 000 т;
- мощность – 7 МВт;
- скорость – 15 уз.



КРАБОЛОВ ДЛЯ «МЕРЛИОНА»

Судостроительное предприятие «Верфь братьев Нобель» спустило со стапеля крабовое судно «Владимир» проекта ССа5712LS.

Алексей Лисовский

В начале июня ООО «Верфь братьев Нобель», расположенное в Рыбинске Ярославской области (входит в Концерн «Калашников»), спустило на воду крабовое судно «Владимир». Крабоволов предназначен для эксплуатации в неограниченных районах плавания. На его борту установлено оборудование, позволяющее хранить и перевозить до 120 тонн живого краба.

Как отмечают в Концерне «Калашников», проектантом выступила компания «Дамен Инжиниринг» из Санкт-Петербурга. Судно проекта ССа5712LS построено в рамках федеральной инвестиционной программы «Квоты под киль» по заказу ООО «Мерлион» (Владивосток).

Напомним, это уже второй крабоволов данного проекта, сошедший со стапелей «Верфи братьев Нобель» за последнее время. Так, в октябре прошлого года на предприятии было спущено крабоволовное судно «Сергей Приходько» по заказу компании «Аква-Инвест», входящей в Тихоокеанскую инвестиционную группу. По состоянию на июнь на «Сергее Приходько» завершился этап формирования

помещений и шла подготовка к монтажу навигационного и иного оборудования, после чего судно должно выйти на ходовые испытания.

Строят с убытками

Постройка судов в рамках первого этапа программы инвестиционных квот (105 судов) позволит обновить критически устаревшие рыбопромысловые мощности Северного бассейна на 80%, Дальневосточного – на 40%. На втором этапе обновление мощностей дальневосточного рыбопромыслового флота будет также доведено до 80%. Мощности крабоволовного флота по результатам двух этапов программы должны быть обновлены практически полностью, отмечают в Ассоциации судовладельцев рыбопромыслового флота.

По оценке Росрыболовства, самая важная задача, которая сейчас стоит перед рыбохозяйственным комплексом, – достройка тех судов, которые были заложены в рамках первого этапа программы инвестиционных квот и крабовых аукционов с инвестиционными обязательствами. «По строительству крабоволовов мы не видим каких-то серьезных сдвигов сроков вправо. В течение пяти лет все проекты будут реализованы, заявлял в СМИ Илья Шестаков, глава Росрыболовства. – Что касается рыбопромыслового флота, действительно, есть серьезные проблемы. Они начались еще до санкций, и в какой-то степени их можно оправдать пандемией. Но в большей степени сложности были связаны с отсутствием у верфей на начальном

этапе программы нужных компетенций, и у них возникли трудности при строительстве рыбопромыслового флота по коммерческим заказам в сжатые сроки и по фиксированной цене. Проблема отечественных верфей была в том, что они заказы взяли, но договорные обязательства с рыбаками прописали плохо, пошли на серьезные риски, не понимая, с чем столкнутся, и просчитались». По состоянию на апрель верфи декларировали по промысловым судам убытки около 42 млрд рублей.

Первый этап распределения инвестиционных квот стартовал в 2017 году. Предприятиям было выделено 20% общего допустимого улова рыбы под обязательства постройки новых рыболовных судов на российских верфях и строительства перерабатывающих заводов. В 2019 году впервые за 15 лет прошли крабовые аукционы: на торги было выставлено 50% квот на добычу краба, а получившие их предприятия обязались построить суда-крабоволовы.

Второй этап запланирован на 2023 год. На аукционах будет распределено 20% от общего допустимого улова рыбы на Дальнем Востоке, а также остальные 50% квот на добычу краба. В рамках второго этапа программы инвестиционных квот планируется строительство около 30 судов.

СТРОИТЕЛЬСТВО ПРОМЫСЛОВЫХ СУДОВ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ЗАКАЗЧИКОВ, МАЙ 2023

| Верфь | Заказчик | Тип судна, проект название | Длина, м | Проектант | Начало строительства/планируемая сдача | |
|--------------------------------------|---|---|----------|---------------------------------------|--|-----------|
| Адмиралтейские верфи | РРПК, Владивосток | Большой морозильный траулер пр. ST-192RFC, Механик Сизов | 108,5 | Skipsteknisk, Морское инженерное бюро | 2019/2023 | |
| | | Большой морозильный траулер пр. ST-192RFC, Механик Мартынов | | | 2019/2024 | |
| | | Большой морозильный траулер пр. ST-192RFC, Капитан Юнак | | | 2020/2025 | |
| | | Большой морозильный траулер пр. ST-192RFC, Механик Щербаков | | | | |
| | | Большой морозильный траулер пр. ST-192RFC – 2 ед. | | | | 2020/2026 |
| | | Большой морозильный траулер пр. ST-192RFC – 2 ед. | | | | 2023/2027 |
| Ахтубинский ССРЗ | Норд-Вест Флот, Мурманск | Траулер пр. TP446 | 45,6 | ФОРСС Технологии | 2021/2024 | |
| Верфь братьев Нобель | Дальморепродукт (Мерлион), Владивосток | Краболов пр. CCa5712LS, Сергей Приходько | 57,7 | Damen Engineering, Дамен Инжиниринг | 2020/2023 | |
| | Группа НБАМР (Аква Инвест) | Краболов пр. CCa5712LS | | | 2023/2026 | |
| | Корвет, Калининград | Краболов пр. 5712P | | | | |
| | СОКРА, Елизово | Судно пр. Т40Б | 44,0 | Адомат | 2021/2023 | |
| | Судно пр. Т40Б – 3 ед. | 2021/2024 | | | | |
| Восточная верфь | Сигма Марин Технолоджи (Север) | Краболов пр. 03140 | 63,0 | СК «Викинг» | 2020/2023 | |
| | Восход | Краболов пр. 03141 | | | 2020/2024 | |
| | Амуррыбпром | Краболов пр. 03141 | | | 2022/2025 | |
| | Сигма Марин Технолоджи | Судно ярусного лова пр. 03142 | | | 2022/2024 | |
| | Треска ДВ | Судно ярусного лова пр. 03142 | | | 2022/2025 | |
| Выборгский СЗ | СЗРК (Архангельский траловый флот), Архангельск | Траулер пр. ST118 (КМТ01), Белое Море | 86,0 | Skipsteknisk, Морское инженерное бюро | 2018/2023 | |
| | | Траулер пр. ST118 (КМТ01), Карское Море | | | 2020/2024 | |
| | Норд Пилигрим, Мурманск | Траулер пр. ST116XL (КМТ02.01), Норд Пилигрим | 80,4 | | 2018/2024 | |
| | ФОР (ЛКТ), Калининград | Траулер пр. ST116XL (КМТ02.03), Братья Лаптевы | | | 2020/2024 | |
| ФОР (Атлантрыбфлот), Калининград | Траулер пр. ST116XL (КМТ02.02), Леонид Горбенко | | | | | |
| Красное Сормово | СЗРК (Альфа-Трейд), Мурманск | Краболов пр. ST-184AS (КСП01), Вайгач | 61,9 | Skipsteknisk, Морское Инженерное Бюро | 2020/2023 | |
| | СЗРК (Карапакс), Мурманск | Краболов пр. ST-184AS (КСП01), Кильдин | | | 2020/2024 | |
| | СЗРК (Фростер), Мурманск | Краболов пр. ST-184AS (КСП01), Колгуев | | | | |
| | СЗРК (Эта-Трейд), Мурманск | Краболов пр. ST-184AS (КСП01), Рыбачий | | | | |
| | СЗРК, Мурманск | Краболов пр. ST-184AS (КСП01), Торос | | | | 2020/2025 |
| Находкинский СРЗ | ГК «Антей» (Алестар), Владивосток | Краболов пр. 5712, Капитан Хазан | 57,7 | Damen Engineering, Дамен Инжиниринг | 2020/2023 | |
| | | Краболов пр. 5712, Дмитрий Коноплев | | | | |
| | ГК «Антей» (Антей Север), Владивосток | Краболов пр. 5712, Капитан | | | 2020/2024 | |
| | | Краболов пр. 5712, Мыс Наварин | | | | |
| | | Краболов пр. 5712, Бухта Натальи | | | | |
| | | Краболов пр. 5712, Залив Шелехова | | | | |
| | ТРК | Краболов пр. 5712, Бухта Ольга | | | 57,7 | 2020/2025 |
| Краболов пр. 5712, Карагинский залив | | | | | | |
| Невский ССРЗ | Федеральное агентство по рыболовству, Москва | НИС пр. 17050, Профессор Анатолий Елизаров | 54,1 | Петробалт | 2021/2026 | |
| | | НИС пр. 17050, Профессор Петр Моисеев | | | | |
| | Колхоз Ленина, Петропавловск-Камчатский | Среднетоннажный траулер СРТ-3575 – 2 ед. | 63,8 | Амбер Марин | 2022/2027 | |
| Окская судовой верфь | РРПК (Русский Краб), Владивосток | Краболов пр. 5712P, Капитан Манжолин | 57,7 | Damen Engineering, Дамен Инжиниринг | 2020/2023 | |
| | РРПК (Русский Краб), Владивосток | Краболов пр. 5712P – 2 ед. | | | 2020/2024 | |
| | Тефида, Владивосток | Краболов – 4 ед. | 50,0 | Морское инженерное бюро | 2023/2026 | |

| | | | | | | |
|--|---|--|-----------|---------------------------------------|-----------|-----------|
| Онежский ССРЗ | РРПК (Русский Краб), Владивосток | Краболов пр. 5712LS, Капитан Егоров | 57,7 | Damen Engineering, Дамен Инжиниринг | 2020/2023 | |
| | | Краболов пр. 5712LS-2 ед. | | | 2020/2024 | |
| | | Краболов пр. 5712LS – 3 ед. | | | 2021/2025 | |
| | Согласие, Мурманск | Траулер – 2 ед. | 30,0+ | - | 2023/2026 | |
| Пелла-Стапель | Дальневосточный рыбак (Островной краб), Владивосток | Краболов пр. 03070, Механик Степанов | 50,4 | Петробалт | 2019/2024 | |
| | | Краболов пр. 03070. Механик Цуранов | | | 2019/2023 | |
| | Мурмансельдь 2, Мурманск | Траулер пр. 3095, Андромеда | 70,0 | CRAMACO | 2017/2023 | |
| | | Траулер пр. 3095, Кастор | | | 2017/2024 | |
| | | Траулер пр. 3095, Поллукс | | | | |
| | | Траулер пр. 3095, Алхена | | | | |
| | Фест-НОРЕБО (Стрелец), Мурманск | Морозильный траулер пр. 1701, Орион | 61,0 | Navis Concept | 2017/2023 | |
| | Фест-НОРЕБО (Эридан), Мурманск | Морозильный траулер пр. 1701, Лев | | | | |
| | НОРЕБО (Ямсы), Петропавловск-Камчатский | Судно ярусного лова пр. 200101, Капитан Головатюк | 63,0 | Nautic, Наутик Рус | 2022/2025 | |
| | | Судно ярусного лова пр. 200101, Капитан Миначев | | | 2023/2026 | |
| Судно ярусного лова пр. 200101, | | 2023/2027 | | | | |
| Судно ярусного лова пр. 200101, | | 2024/2027 | | | | |
| НОРЕБО (Блаф), Петропавловск-Камчатский | | Траулер пр. 170701, Капитан Пящиков | 81,6 | | 2020/2025 | |
| НОРЕБО (Акрос), Петропавловск-Камчатский | | Траулер пр. 170701, Капитан Коротич | | | 2020/2026 | |
| НОРЕБО (Ролиз), Петропавловск-Камчатский | | Траулер пр. 170701, Капитан Портнов | | | 2021/2026 | |
| НОРЕБО (Сахалин лизинг флот), Петропавловск-Камчатский | Траулер пр. 170701, Капитан Соснин | 2021/2027 | | | | |
| ПСЗ «Янтарь» | Колхоз Ленина, Петропавловск-Камчатский | Большой морозильный траулер-процессор пр. 5670WSD, Виктор Габрилов | 121,0 | Wartsila Ship Design, Вяртсиля Восток | 2019/2026 | |
| РОСТР Инжиниринг | Мурманфишпродактс, Мурманск | Кормовой траулер пр. GM 3.02. | 35,0 | Инженерный центр судостроения | 2020/2023 | |
| Северная верфь | Вирма, Мурманск | Судно ярусного лова пр. МТ1112XL, Гандвик-1 | 58,6 | Marin Teknikk | 2018/2023 | |
| | | Судно ярусного лова пр. МТ1112XL, Гандвик-2 | | | 2019/2024 | |
| | | Судно ярусного лова пр. МТ1112XL, Гандвик-3 | | | | |
| | Глобус, Мурманск | Судно ярусного лова пр. МТ1112XL, Марлин, | | | 2018-2023 | |
| | НОРЕБО (Рыбпроминвест), Мурманск | Траулер пр. 170701, Капитан Соколов | 81,6 | Nautic, Наутик Рус | 2018/2023 | |
| | | Траулер пр. 170701, Капитан Геллер | | | 2019/2023 | |
| | НОРЕБО (Карельские морепродукты), Мурманск | Траулер пр. 170701, Капитан Осташков | | | 2019/2024 | |
| | НОРЕБО (Мурманский губернский флот), Мурманск | Траулер пр. 170701, Капитан Брейхман | | | 2019/2024 | |
| | НОРЕБО (Альтернатива), Мурманск | Траулер пр. 170701, Капитан Тузов | | | 2020/2024 | |
| НОРЕБО (Карат-1), Мурманск | Траулер пр. 170701, Капитан Абакумов | | 2020/2025 | | | |
| Федеральное агентство по рыболовству, Москва | НИС пр. 23460 | | 2023/2026 | | | |
| СЗ им. Октябрьской Революции | - | Малый рыболовный сейнер пр. 1338К | 23,1 | | КБ завода | 2022/2024 |
| СИРМФ | Петротрал-2, СПб | Малый сейнер-траулер пр. 174610 | 27,0 | | Адомат | 2020/2022 |
| Хабаровский СЗ | Маг-Си, Магадан | Краболов пр. 03141, Кедон | 63,3 | СК «Викинг» | 2020/2023 | |
| Торсиотест | Колхоз Ленина, Петропавловск-Камчатский | Малый рыболовный сейнер пр. 04130 – 2 ед. | 27,0 | ФОРСС Технологии | 2021/2023 | |
| | | Малый рыболовный сейнер пр. 04130 – 2 ед. | | | 2022/2024 | |
| | | Малый рыболовный сейнер пр. 04130 – 2 ед. | | | 2023/2025 | |
| Китай | Колхоз Север, Архангельская обл. | Траулер, Кулой | - | - | 2022/2023 | |
| Tersan Shipyard, Турция | Тихрыбком, Магадан | Траулер процессор пр. ST-119 PFC, Магадан | 90,0 | Skipsteknisk | 2021/2024 | |



МИЛЛИАРДЫ ВЛОЖАТ В СОФТ

30

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА №2 / 2023

Стоимость реализации проектов по импортозамещению программного обеспечения в машиностроении составляет 39,7 млрд рублей.

Судостроению на эти цели уготованы почти 6 млрд рублей.

Александр Белый

Как отмечают в СМИ, в РФ полностью сформирован индустриальный центр компетенций «Судостроение», в который вошли ОСК, ДЗ «Звезда», Зеленодольский завод им. Горького и Крыловский ГНЦ.

ОСК является крупнейшим получателем гранта – 3,5 млрд руб. выделено на создание тяжелого САПР в судостроении. Выбран продукт компании «Аскон». Пилотные версии САПР ожидаются в 2025-2026 гг.

По данным Министерства промышленности и торговли РФ, для импортозамещения программного обеспечения (ПО) в российском машиностроении подготовлено 23 проекта на общую сумму 39,7 млрд рублей. В том числе, стоимость проектов в сегменте общего машиностроения оценивается в 12,3 млрд рублей, железнодорожного машиностроения – 8,3 млрд рублей, в судостроении – 5,4 млрд рублей.

Также предусмотрены проекты второй очереди. Планируется реализация 15 проектов стоимостью порядка 17 млрд рублей. Большая часть из этой суммы, 9 млрд рублей, как планируется, пойдет на один проект в сфере автомобилестроения. В судостроении и двигателестроении запланированы по одному проекту на сумму 0,2 млрд рублей каждый.

Ранее Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ поддержало заявку Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) на внедрение отечественной судостроительной системы автоматизированного проектирования (САПР) тяжелого класса. Как отмечали в ОСК, планируется за четыре года доработать и внедрить это

ПО, а, начиная с 2027 года, оно должно будет тиражировано на конструкторские бюро, верфи, судоремонтные предприятия группы ОСК. Оператором проекта выступает Российский фонд развития информационных технологий, с которым ОСК заключила соглашение о предоставлении гранта. Как заявлял генеральный директор АО «ОСК» Алексей Рахманов, вопрос разработки отечественного судостроительного САПР жизненно важен ввиду ухода с рынка зарубежных решений. Программный комплекс, который будут применять проектанты-судостроители, должен соответствовать всем требованиям по безопасности и функциональности, базироваться на современных технологиях и быть достаточно гибким, чтобы стать основой для развития российского судостроения на десятилетия вперед.

Предполагается, что реализация заявленного ОСК проекта позволит создать единую систему технологической подготовки производства, а также унифицировать конструкторскую, технологическую и производственную информацию, которой обмениваются отечественные заказчики, проектные организации и верфи.



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

БЦ «Балтика» – Бизнес с комфортом!
Современный 8-ми этажный офисный комплекс класса В+

Рядом с БЦ «Балтика» находятся: Балтийская Таможня, Администрация Морского Порта, Гапсальские ворота Морского Порта и гостиница «Аннушка»

БЦ «Балтика» это:

- современные инженерные системы, вентиляция, кондиционирование;
- офисы от 40 кв. м. с прекрасными видами на Финский залив
- охраняемый паркинг;
- круглосуточная охрана, система контроля доступа;
- служба ресепшн;
- кафе, банкоматы.



198035, г. Санкт - Петербург,
ул. Гапсальская, д.5, лит.А
Тел./факс +7 (812) 335-66-36;
моб.: +7 (911) 921-66-35
e-mail: balticabc@balticabc.com
http://www.balticabc.com

**ПРЯМАЯ АРЕНДА
ЗС ДРЯДОМ**



БИЗНЕС - ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

«В+»

- Расположен в Кировском районе, на пересечении проспекта Стачек и улицы Возрождения.
- Ближайшая станция метро «Кировский Завод», в 5-ти минутах ходьбы.
- Общая площадь 17 000 кв.м.
- 5-ти этажное здание.
- Офисы от 50 кв.м.
- Современные инженерные системы, лифты KONE.
- Центральная приточно-вытяжная система вентиляции с подогревом/охлаждением воздуха.
- Централизованная система кондиционирования.
- Стандартная отделка включена в арендную ставку.
- Цифровая телефонная связь и высокоскоростной Интернет (на выбор восемь провайдеров).
- Конференц-залы.
- Служба ресепшн.
- Круглосуточная охрана.
- Ресторан.
- Банкомат.
- Кофеаппарат и др. аппараты.
- Круглосуточная, охраняемая парковка.



198097, г. Санкт-Петербург, пр. Стачек, д. 48, корп. 2
Тел.: (812) 363-00-47, info@bcimperial.ru
www.bcimperial.ru



РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Искож
Морские спасательные средства
Пелла-Фиорд
Севастопольский радиозавод
Топ-Марин Компания
Циклон
ЦНИИ «Курс»



ДВИГАТЕЛИ И АГРЕГАТЫ НА ИХ ОСНОВЕ

АЗДА
Автомобиль
Воложский дизель им. Маминых
Звезда
Кингисеппский машиностроительный завод
Коломенский завод
Морские пропульсивные системы
MT-Групп
ОДК-Сатурн
Тверьдизельагрегат
Тутаевский моторный завод
Уральский дизель-моторный завод



КОТЛОАГРЕГАТЫ, ПАРОГЕНЕРАТОРЫ

Адин
Белгородская судверфь
Гидротермаль
СКБ котлостроение
ЦС «Дальзавод»



ПРОМЫСЛОВОЕ И РЫБОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ

БаренцКул
Дальрыбтехцентр
ЭНТ-Винч
ИО «Сибиря»
Приморрыбснаб
Судорыбтехмаш

КОМПРЕССОРЫ

Арсенал-машиностроение
Бежецкий завод «АСО»
Борец
Пензкомпрессормаш
Илком
Казанькомпрессормаш
Кингисеппский машиностроительный завод
Краснодарский компрессорный завод
MT-Групп
НПО «Компрессор»
Пензаконпрессормаш



МЕБЕЛЬ, КАМБУЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Арис и Гесер
Иртыш
Меридиан
Прибой
Рапс
ЦНИИ «Курс»



ТЕПЛООбМЕННИКИ, ОХЛАДИТЕЛИ

Альфа Лаваль поток
Балтийский завод
Буревестник
Вега
Винета
ДЗ «Звезда»
Кингисеппский машиностроительный завод
Концерн «Термаль»
Нижегородский завод теплообменного оборудования
Обуховское
Ридан
Севмормаш-2М
ХС Машиностроение



НАСОСЫ

Армалит
ГК «Морская техника»
ГМС «Ливгидромаш»
Завод им. Гаджиева
Китайский насосный завод
Киров-Энергомаш
ЛГМ
Лебедянский МЗ
НПО «Гидромаш»
НПО «Курс»
ПГ «Конар»
Пролетарский завод
Чистопольский ССЗ
ЭНА



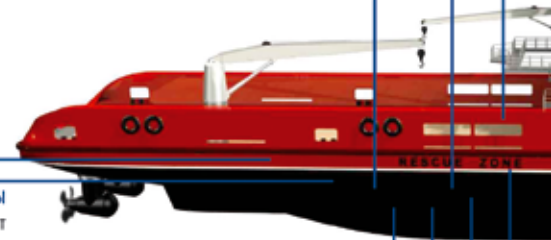
ОБОРУДОВАНИЕ ВОДОПОДГОТОВКИ И ВОДООЧИСТКИ

Винета
Красный Гидропресс
МСС
Пролетарский завод
ЦНИИ СМ
Экос



АРМАТУРА

Армалит
Аскольд
Буревестник
Винета
Выборгский МЗ
Инмор
КБ «Армас»
ПГ «Конар»
Нордвег
НПО «Орион»
ПК «Механизмы судовые»
Поли-Тех
СЗ «Вымпел»



КОМПЛЕКТУЮЩИХ (ОТКРЫТЫЙ СПИСОК)

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ, СРЕДСТВА АВТОМАТИЗАЦИИ И КОНТРОЛЯ

Балтийский трансформатор
Валком
Вика Мера
ВНИИР «Прогресс»
Генборг
Концерн «Аврора»
Морсвязьавтоматика
Новая Эра
ПКФ «Фатом»
Псковский ЭМЗ
Русэлпром
Силовые машины
Уралэлектромаш
Фиолент
Чебоксарский электроаппаратный завод
Электроагрегат
Элпроком



ОБОРУДОВАНИЕ НАВИГАЦИИ И СУДОВОЖДЕНИЯ

Горизонт
Концерн «Электроприбор»
Кронштадт технологии
Морские навигационные системы
Муромский радиозавод
НПФ «Микран»
Океанприбор
Радиома
РНК
Транзас-Навигатор
ЦНИИ «Курс»



ЛИТЬЕ, ЗАГОТОВКИ

Балтийский завод
Ижораметмаш
ИЗ-Картэкс
Калужский турбинный завод
Керченский СРЗ
Красный Гидропресс
ЛМЗ «Энерголит»
Микрон-Марин
Метмаш
Обуховский завод
Объединенные машиностроительные заводы
ОМЗ-Литейное производство
Орекс
Пензакомпрессормаш
ПО «Севмаш»

СИСТЕМЫ ПОЖАРОТУШЕНИЯ

БФК-Проект
ГК «Эпос»
ИСТА-Техника
НПО «Вотум»
НПО «Каскад»
НПО «Пожарная автоматика сервис»
НПО «Солот»
НПО «Спецсистемы»
Пожтехника
Рунитор



ДВИЖИТЕЛИ, ПОДРУЛИВАЮЩИЕ УСТРОЙСТВА, ВИНТОРУЛЕВЫЕ КОЛОНКИ

Амурский СЗ
Балтийский завод
Завод ВРК «Сапфир»
Костромской СМЗ
Красное Сормово
Невский ССЗ
НПО «Винт»
НПО «Анком»
Обуховское
ПГ «Конар»
ПО «Севмаш»
Пролетарский завод
Русэлпром
ЦПС «Звездочка»



ПАЛУБНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, ЯКОРНЫЕ И ШВАРТОВЫЕ УСТРОЙСТВА, КРАНЫ

АВА Гидросистемы
Амурский СЗ
Выборгский МЗ
ГЦКБ «Речфлота»
Кингисеппский МЗ
Обуховское
Пролетарский завод
Судостроение Судоремонт



КАБЕЛЬНО-ПРОВОДНИКОВАЯ ПРОДУКЦИЯ

Камский кабель
НПП «Интех»
Подольсккабель
Псковкабель
Рыбинсккабель
ТТД «Паритет»
Экслоккабель

РЕДУКТОРЫ И МУЛЬТИПЛИКАТОРЫ

Амурский СЗ
Звезда-Редуктор
Калужский турбинный завод
Метмаш
ПСЗ «Янтарь»
Уралэлектро



КЛИМАТИЧЕСКОЕ И ХОЛОДИЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Вега
ВНИИ «Холодмаш»
Иновент
Лиссант
Мовен
Штандарт



СИСТЕМЫ ИЗМЕРЕНИЯ В ТАНКАХ

Валком
МРСЭлектроникс



Источники: МТ-Групп, Морские прогульсовые системы, Морское Инженерное Бюро, Волга-Лоус, собственная информация

ЗАКАЗЧИК ПОЛУЧИЛ ПЕРВЫЙ ПАРОМ



Подписан акт приема-передачи парома «Александр Деев» для линии Ванино-Холмск.

Александр Белый

В конце мая на Амурском судостроительном заводе (АСЗ, входит в состав Объединенной судостроительной корпорации) подписан акт приема-сдачи автомобильно-железнодорожного парома проекта CNF11CPD «Александр Деев». В настоящее время АСЗ завершает работу над вторым паромом проекта CNF11CPD «Василий Ощепков», который также будет курсировать по линии Ванино-Холмск (о. Сахалин).

Напомним, контракт на строительство двух паромов был заключен в рамках программы с государственным финансированием Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) для обеспечения транспортной связи острова Сахалин с материковой частью России. Закладка судов состоялась в июне 2017 года, спуск на воду первого парома – в августе 2019 года. В период с июня по август прошлого года были успешно завершены заводские ходовые испыта-

ния, на которых паром развил скорость 18,2 узла. Повышенная ледопроницаемость обеспечивает способность парома сохранять скорость не менее 3 узлов в ровном сплошном льду толщиной 1 м и 6-8 узлов во льду толщиной до 0,8 м.

Заказчиком судна выступает ГТЛК. «Строительство головных судов в серии всегда является определенным вызовом для судостроителей, а в случае с «Александром Деевым» решение технологических задач осложнилось сначала пандемией коронавируса, а затем вводом беспрецедентных санкционных ограничений. Теперь, когда эти сложности преодолены, новый современный паром будет способствовать не только транспортной доступности и повышению комфорта передвижения для жителей региона, но и экономической безопасности региона», – отметил генеральный директор АО «ГТЛК» Евгений Дитрих.

Концепт парома проекта CNF11CPD для линии «Ванино – Холмск» с двухвальной четырехдвигательной силовой установкой и тремя подруливающими устройствами,

учитывающий опыт работы существующих судов и условия линии, был разработан по заказу Росморречфлота Морским инженерным бюро (МИБ). Рабоче-конструкторская и технологическая документация выполнена ЦКБ «Вымпел».

Как ранее отмечали в МИБ, выбранное в новом проекте количество пассажиров – 200 человек – отражает пиковую потребность линии в сезон отпусков. Более 75% всех грузовых перевозок и около 25% пассажирских между островом Сахалин и материковой частью РФ обеспечивает морская железнодорожная грузопассажирская паромная переправа «Ванино – Холмск». Протяженность расположенной в Татарском проливе линии – 140 морских миль. По оценкам экспертов, к 2025 году потребность в перевозках грузов между Сахалином и материком составит около 9,2 млн тонн груза за счет увеличения сбыта угля из Углегорского района, а также завоза строительных материалов для новых объектов электроэнергетики и перерабатывающей промышленности.

Основные технические характеристики парома пр. CNF11CPD:

- длина максимальная – 131,0 м;
- ширина – 22,2 м;
- дедвейт – 7250 т;
- дальность плавания – 1500 миль;
- скорость полного хода – 18 узлов;
- мощность ГД – 4 х 4640 кВт.



БАЛТИЙСКИЙ
ПОРТ



Санкт-Петербург
ул. Маршала Говорова, 49
arenda@balticport.ru
www.balticport.ru
+7 (901) 975-90-90

ОФИСЫ КЛАССА В+

Эффективность · Дизайн · Комфорт

Аренда офисов от 50 до 1000 кв.м.

Балтийская и Нарвская в
пешей доступности

Авторский дизайн входной
группы и холлов

Разнообразная палитра
отделки помещений

Специальное предложение
до конца года

(812) 703-30-90
www.annhotel.ru
info@annhotel.ru

г.Санкт-Петербург,
ул. Гапсальская, д.2

22 АВТОБУС

от Московского вокзала

ANNUSHKA HOTEL

РЕСТОРАН
БИЛЬЯРД
КОМНАТА ПЕРЕГОВОРОВ
КОНФЕРЕНЦ-ЗАЛ
ТРЕНАЖЕРНЫЙ ЗАЛ
САУНА
БАССЕЙН
WI-FI

Командировки в Санкт-Петербург
напрямую в отель

Доступные Цены
Отдел бронирования: (812)703-30-91 Ксения

В России создан новый теплоизоляционный материал для Арктики. Как отмечают разработчики, новинка уже вызвала интерес со стороны ряда игроков российского энергетического рынка.

Александр Белый, по материалам Sudostroenie.info

ТЕПЛОИЗОЛЯЦИЯ NEW

Консорциум российских компаний в составе «Мустово», «Регент Балтика» и «Балтмаш» разработал новый теплоизоляционный материал для судостроения и арктического строительства. Новая разработка представляет собой многослойный армированный материал на основе специальных пенополиуретанов (СППУ).

Как отмечают разработчики, сегодня, на отечественном рынке наблюдается явный недостаток теплоизоляционных конструктивных материалов собственного производства и изделий из них, адаптированных для работы в условиях Крайнего Севера. Для создания комфортных условий эксплуатации требуется надежная термическая устойчивость

изолируемых помещений и сооружений, отсутствие теплопотерь, возникающих из-за конструктивных мостиков холода.

По словам генерального директора компании «Мустово» Евгения Пена, существующие проблемы в материалах и конструкциях не позволяют эффективно поддерживать требуемые температурные режимы в арктических условиях. Для решения этой задачи было решено пойти по пути создания компактных панелей, которые можно применить для уже введенных в эксплуатацию объектов. «По сути, предлагаемое решение — это конструктор «лего» для утепления», — говорит он.

По данным разработчиков, изотермические панели могут использоваться в судостроении и судоремонте для теплоизоляции судовых настроек, а также для создания замкнутого наружного или внутреннего теплового контура зданий и сооружений.

Созданная универсальная панель имеет особую, запатентованную конструкцию и состоит из нескольких слоев, включая СППУ, что позволяет свести к минимуму любые потери тепла в помещениях при эксплуатации в полярных условиях.

Среди особенностей созданной панели разработчики отмечают малый удельный вес, исключение мостиков холода за счет особой конструкции со «срезанными» углами, легкий и быстрый монтаж персоналом без специальной подготовки, возможность доставки любым видом транспорта. Дан-

ные изделия могут производиться в промышленных масштабах и конкурировать с уже существующими на рынке решениями. Высокие физико-механические свойства многослойной конструкции подтверждены результатами испытаний в лаборатории ЦНИИ КМ «Прометей».

Вместе с тем, при непосредственной разработке изотермической панели, возник ряд технологических проблем, требующих решения. В частности, необходимо было добиться в процессе напыления характеристик, при которых возникающая прегнация стекловолоконного мата имела достаточную степень насыщения для получения устойчивого интеграционного эффекта с основным ППУ-листом.

«Это была нетривиальная задача. Потребовалось создание специального софта для напылительного оборудования HiStream Spray и целый ряд экспериментов для получения устойчивого результата», — уточняет руководитель СПГ-проектов компании «Регент Балтика» Руслан Крылов.

В настоящее время консорциум ведет работы по расширенному патентованию совместных конструктивных решений, созданию технологий применения разработанного материала и поиску партнеров для строительства производств по выпуску готовых изделий.

В ближайших планах консорциума — наладить серийное производство всей линейки изотермических панелей для применения в судостроении и судоремонте, а также для строительства в климатических условиях Арктики.



Установка для роботизированного напыления HiStream Spray. Фото: «Регент Балтика»



КОРВЕТ ПЕРЕДАН ФЛОТУ

Петербургская «Северная верфь» передала ВМФ России корабль ближней морской зоны - корвет «Меркурий» проекта 20380.

Виктор Цукер

В мае текущего года подписан приемный акт государственных испытаний корвета «Меркурий». Это пятый корабль, построенный на Северной верфи по проекту 20380, разработанному ЦМКБ «Алмаз». Предыдущие четыре корвета - «Стерегающий», «Сообразительный», «Стойкий» и «Бойкий», - несут службу на Балтийском флоте.

Многоцелевые корветы пр. 20380

предназначены для обнаружения и уничтожения подводных лодок и надводных кораблей противника, обеспечения высадки десанта, а также решения разнообразных задач в ближней морской зоне. На кораблях размещены артиллерийские, противоракетные, противолодочные, гидроакустические и радиолокационные комплексы, ангар для вертолета Ка-27.



Зенитный автомат А-630М

Основные характеристики корветов проекта 20380:

- длина – 104 м;
- ширина – 13 м;
- водоизмещение – 2200 т;
- скорость – до 27 узлов;
- дальность плавания – 3500 миль;
- автономность – 15 суток;
- экипаж – 99 человек;

- Вооружение:

- 100-мм артиллерийская установка А-190, два 30-мм зенитных автомата АК-630М;
- универсальный ракетный комплекс «Уран»;
- зенитный ракетный комплекс «Редут»;
- противолодочный комплекс «Пакет».

Общероссийский проект «Генеральная уборка» в 2022 году позволил поднять и утилизировать 43 затопленных судна, в планах 2023 года - 87 судов. На Дальнем Востоке, самом проблемном с точки зрения количества мест затоплений судов, с начала года поднято 27 судов.

Виктор Цукер



«ГЕНЕРАЛЬНАЯ УБОРКА» ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

СВОДНАЯ СТАТИСТИКА ПОДЪЕМА ЗАТОНУВШИХ СУДОВ



Источник: Минприроды РФ

По данным Правительства РФ, на Дальнем Востоке с начала года обеспечен подъем и утилизация 27 судов. В настоящее время заключены государственные контракты на подъем и утилизацию еще 31 судна. В ближайшее время планируется заключение государственных контрактов на подъем и утилизацию 9 судов, в рамках внебюджетного финансирования запланирован подъем и утилизация 16 кораблей, 2 судна планируется удалить собственником и еще 2 – Росимуществом РФ. В целом по году запланировано избавление от 87 затопленных судов.

Дальневосточный ФО является самым проблемным российским регионом по распространению «кладбищ кораблей». Речь идет о 580 затопленных судах, в том числе 235 необходимо утилизировать в первую

очередь (до конца 2024 года планируется поднять 213 затонувших судов).

Затонувшие суда мешают судоходству, рыболовству, наносят вред окружающей среде и снижают туристический потенциал регионов. Работа по расчистке акваторий от затонувших судов началась в 2020 году. Для решения проблемы «кладбищ кораблей» чиновниками была разработана «дорожная карта» по Дальнему Востоку и подготовлен пакет законопроектов, определяющих порядок и сроки их удаления. Также было предложено ввести административную ответственность для собственников за умышленное затопление судна и за отказ провести работы по его удалению. В качестве пилотного региона по подъему судов выступила Магаданская область.



16-я Международная выставка и конференция по освоению ресурсов нефти и газа Российской Арктики и континентального шельфа стран СНГ

WWW.RAO-OFFSHORE.RU

26–29 СЕНТЯБРЯ 2023 • САНКТ-ПЕТЕРБУРГ • МФК «ГОРНЫЙ»

RAO/CIS OFFSHORE

В ФОКУСЕ

РАЗВИТИЕ ПОТЕНЦИАЛА РОССИИ ПРИ ОСВОЕНИИ АРКТИКИ И КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА

В ПРОГРАММЕ:

ВЫСТАВКА

техники, технологий и инновационных проектов для освоения нефтегазовых месторождений континентального шельфа

КРУГЛЫЕ СТОЛЫ И ТЕХНИЧЕСКИЕ СЕМИНАРЫ

по актуальным вопросам морской добычи нефти и газа, обеспечения безопасности транспортировки углеводородов по магистральным трубопроводам и СМП, морской медицины, промышленной экологии, инвестиций в освоения Арктического региона

МОЛОДЁЖНАЯ СЕССИЯ

подготовка кадров и роль молодых ученых и студентов в разработке перспективных технологий для Арктики

БИРЖА ПОСТАВЩИКОВ ДЛЯ НУЖД КРУПНЫХ ЗАКАЗЧИКОВ

презентация потребностей и индивидуальные переговоры с крупными отраслевыми заказчиками

**30 ЛЕТ В ФОКУСЕ
АРКТИЧЕСКИЙ ШЕЛЬФ**

Организатор:



тел.: +7 (812) 320 6363 (доб. 743, 746, 747)
rao@rao-offshore.ru





РАЗГОН КИТАЙСКОГО ШПИНДЕЛЯ

Китайские станкостроители прочно обосновываются на российском рынке: за год их доля в импорте станков выросла вчетверо. Российские производители при поддержке государства не сдаются и наращивают выпуск, но потребители не готовы ждать, пока отечественное оборудование появится в нужном количестве.

Виктор Цукер, по материалам MASHNEWS

Производство в России металлообрабатывающих станков выросло с 4877 единиц в 2021 году до 6706 в 2022-м, а кузнечно-прессового оборудования – с 4402 до 9800 единиц. Совокупное потребление за тот же период увеличилось с 19 489 штук до 25 573. Таким образом, по данным Национального союза поставщиков оборудования и инструмента для металлообработки (НСПОИМ), доля внутреннего рынка, контролируемая российским производителем, за прошлый год увеличилась с 48% до 65%.

Хитрая статистика

Впрочем, игроки рынка считают статистику некорректной. Во-первых, эти цифры не отражают степень локализации производства. К сожалению, официальные сведения на этот счет также расходятся. Так, уровень локализации в станкостроении, по данным Правительства РФ, в 2020 году составлял 47%. При этом Финансовый университет при Правительстве РФ оценивает долю отечественного производства в станкостроении в 8%.

Как поясняют на АО «Пермский завод металлообрабатывающих центров», реакция производства на рост спроса проявляется в среднем через девять месяцев. Это объясняется длительным циклом проектирования и организации процесса. То есть если в марте 2022-го, после сокращения импорта из Европы, США и Японии, спрос на отечественную продукцию существенно вырос, то к концу года российское предложение станков никак не могло его обеспечить.

Во-вторых, хотя отечественное производство и выросло в результате введения санкций, но куда больше уве-

личились поставки из Китая и Тайваня. Если в 2021 году эти два государства совокупно поставляли в Россию 21% металлообрабатывающего оборудования, то в 2022-м – 59%.

Китайское дешевле

Предложение российской продукции, резко выросшее в первой половине 2022 года, затем стало постепенно снижаться. Причина – истощение складских запасов и включившийся механизм параллельного импорта.

Увы, но кроме неспособности быстро заместить ушедших западных поставщиков, российские станкостроители не смогли и конкурировать по цене с Китаем. Особенно те, которые смотрят в сторону полного импортозамещения. Эксперты по-разному оценивают ценовое преимущество китайской продукции: одни говорят о 30-40%, другие – в два-три раза. «В Китае НДС не 20%, как в России, а 13%, – поясняет Президент ассоциации «Росспецмаш» Константин Бабки. – В Китае кредиты для промышленных предприятий дают не под 10–15%, а под 1% годовых. Там электричество дешевле. У нас цена металла определяется на бирже в Лондоне, но она в два раза выше, чем металл должен объективно стоить».

Гибкость поддержки

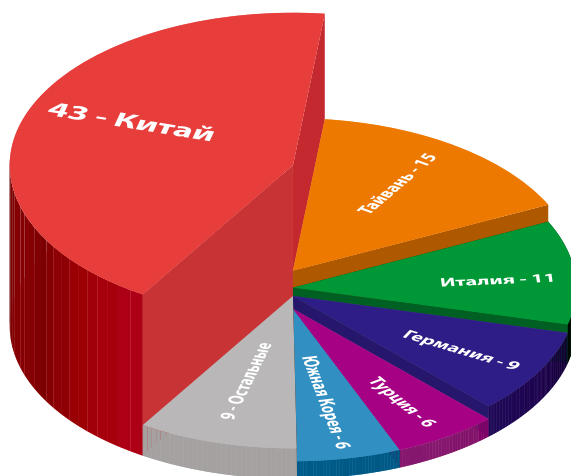
Сейчас в РФ действуют серьезные меры господдержки промышленников. Но и необходимости гибкого подхода в этом вопросе никто не отменяет. Очевидно, что пока в стране не производятся те или иные станки и комплектующие, нужно импортировать

их, постепенно замещая собственной продукцией. По ожиданиям генерального директора ФГУП «НАМИ» Федора Назарова, на создание своего производства по основной станкостроительной номенклатуре может уйти не менее пяти лет.

Но, как минимум, до этого момента без международной кооперации не обойтись, так как современное станкостроение – отрасль наукоемкая, требующая серьезных инвестиций в производство и в научно-конструкторские разработки. «В одиночку станкостроительную промышленность не поднять, это коллективный труд, – согласен Леонид Халфун, генеральный директор ОАО «МПО имени И. Румянцева». По его мнению, задача государства – не строить несбыточные планы, а обеспечить станкостроителям возможность создавать конструкторские бюро, формировать свою школу, а также находить лучших поставщиков.

Есть риск, опасаются промышленники, что пока государство будет ожидать эффекта от принятых им мер поддержки российского станкостроения, китайские поставщики еще прочнее обоснуются на отечественном рынке.

ИМПОРТ МЕТАЛЛООБРАБАТЫВАЮЩЕГО ОБОРУДОВАНИЯ
В РФ В 2022 Г, В %



Источник: НСПОИМ



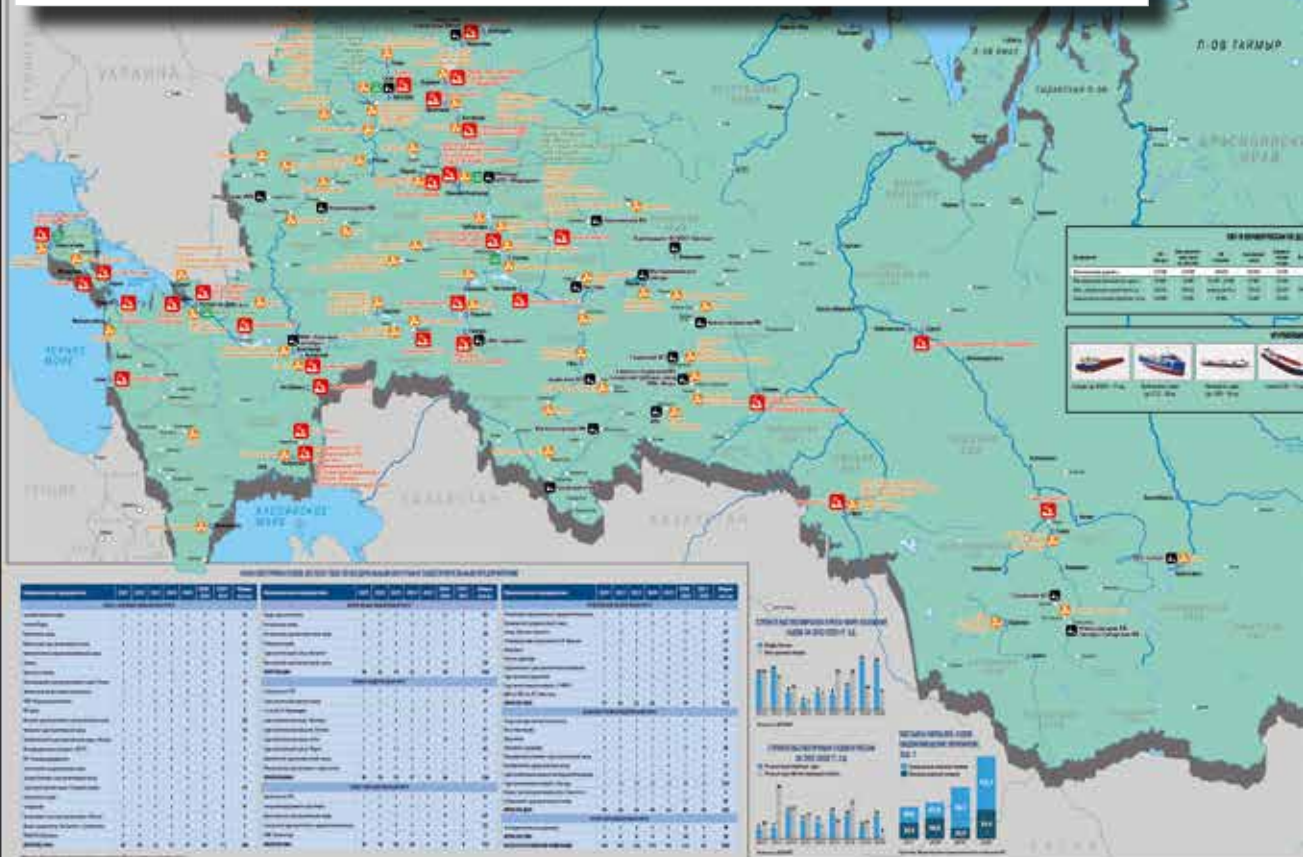
СУДОСТРОЕНИЕ

КОМПАНИЯ «МОРСКОЙ СПБ» К ВЫСТАВКЕ «НЕВА-2023» ГОТОВИТ ВТОРОЕ ИЗДАНИЕ УНИКАЛЬНОЙ НАСТЕННОЙ КАРТЫ-СХЕМЫ «СУДОСТРОЕНИЕ РОССИИ».

Размер карты: 1500x1100 мм.

По вопросам размещения рекламы и приобретения карты обращаться в ООО «Морской СПБ».

+7(812) 230-94-57 • info@morspb.ru



ЮБИЛЕЙНЫЙ МОРСКОЙ КИНОФЕСТИВАЛЬ

В конце апреля в Санкт-Петербурге в двадцатый раз прошёл Международный кинофестиваль морских и приключенческих фильмов «Море зовёт!». Морской кинофорум – одно из значимых событий города, объединяющих два его главных предназначения - морской и культурной столицы России.

Галина Овечкина

С 2021 года фестиваль «Море зовёт!» носит имя его основателя и первого директора – Сергея Апрелева, который на протяжении семнадцати лет был организатором и ведущим фестиваля. Благодаря ему кинофорум сохранил многолетние партнерские отношения со старейшим в мире Тулонским кинофестивалем, Европейским фестивалем подводного образа (Страсбург) и Океанским международным кинофестивалем (Сан-Франциско), с британским кинофестивалем в Саутенд-он-Си, а также с видными мировыми кинодокументалистами.

КОМИТЕТ ПО КУЛЬТУРЕ
ПРАВИТЕЛЬСТВА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
КОМИТЕТ ПО МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКЕ
И ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ С ОБЩЕСТВЕННЫМИ
ОРГАНИЗАЦИЯМИ
ПРАВИТЕЛЬСТВА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
МОРСКОЙ СОВЕТ
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МОРЕ ЗОВЕТ!

XX МЕЖДУНАРОДНЫЙ КИНОФЕСТИВАЛЬ
МОРСКИХ И ПРИКЛЮЧЕНЧЕСКИХ ФИЛЬМОВ

Море Зовёт!

XX INTERNATIONAL MARITIME & ADVENTURE
FILM FESTIVAL
THE SEA CALLS!
SAINT-PETERSBURG
www.seafest.info

21–25 апреля 2023

ИТОЖКАМИ ПРОВЕДЕНИЯ КИНОФЕСТИВАЛЯ «МОРЕ ЗОВЕТ!»:

Дом Искусств (Санкт-Петербург), ЦД
Академия искусств имени П.И. Чайковского (Санкт-Петербург), ул. 24/1
Политехнический музей имени А.А. Боплана (Санкт-Петербург), ул. 27

Парк «Горького» (Санкт-Петербург), Ленинградский проспект, 150
Филиал ЦИММ «Крестьянская ярмарка» (Санкт-Петербург), Металлургов ул., 27
Музей имени А.А. Боплана (Санкт-Петербург), ул. 27

С АКТИВНЫМ УЧАСТИЕМ И ПОДДЕРЖКОЙ МОЖНО ОТМАСШИРОВАТЬСЯ НА САЙТАХ КИНОФЕСТИВАЛЯ И ЕГО ПОДБОДАТОК

В период с 21 по 25 апреля на петербургских площадках фестиваля «Море зовёт!» вниманию зрителей было представлено 35 документальных фильмов кинематографистов из России, Швейцарии, США, Франции, Кыргызстана, Казахстана, Андорры.

Фильмы, как и в прошлые годы, отличались разносторонней тематикой. На конкурс были отобраны ленты об истории мореплавания и военных баталиях, великих флотоводцах, научно-исследовательских экспедициях и первооткрывателях, перспективах развития стратегических водных маршрутов, историческом и культурном наследии регионов России, традициях военно-патриотического образования, кругосветных путешествиях, экологии Мирового океана.

Морской кинофорум, проводимый ежегодно в Санкт-Петербурге, уникален в своем роде. Долгие годы он был единственным в России, затем опыт его проведения переняли кинематографисты во Владивостоке. А с 2008 года морской

кинофестиваль в Северной столице упоминается в альманахе Союза кинематографистов России в числе важнейших кинособытий страны.

Инициатором фестиваля выступает международная ассоциация общественных организаций ветеранов ВМФ. Активную поддержку оказывает Морской Совет при Правительстве Санкт-Петербурга.

Акценты кинофестиваля 2023 года определялись преимущественно календарем памятных морских дат в России. В этом году российская общественность отмечает 590 лет со дня рождения Афанасия Никитина, русского путешественника, автора книги «Хождение за три моря», 330 лет со дня закладки первого русского морского судна «Святой Павел», 320 лет со дня основания Санкт-Петербурга, 320 лет со дня закладки парусного 28-пушечного фрегата «Штандарт», 260 лет со дня рождения адмирала Дмитрия Сенявина, 250 лет со дня рождения первого русского мореплавателя вокруг света Юрия Лисянского, 240 лет городу Севастополю и основанию Черно-

морского флота, 220 лет кругосветному плаванию Ивана Крузенштерна, 110 лет со дня рождения Александра Маринеско, 110 лет со дня открытия Новой Земли (Северной Земли) экспедицией Ивана Сергеева и Бориса Вилькицкого, 90 лет со дня начала полярной экспедиции на пароходе «Челюскин», 80-летие прорыва блокады Ленинграда в ходе операции «Искра».

Главной площадкой фестиваля стал «Дом кино» в историческом центре Санкт-Петербурга, где гостям были озвучены названия фильмов – победителей, творческих коллективов и имена их создателей.

Первое место завоевал фильм «Соловки. На страже Русского Севера», созданный телеканалом «Звезда», при поддержке Русского географического общества. Фильм рассказывает о Соловецком монастыре как о главном духовном и пограничном форпосте на севере России, о подвиге соловецких монахов и поморов при обороне Русского Севера от британской и французской экспансии в период Крымской войны.

Дипломом за 2 место был отмечен фильм «На дне» кинематографистов студии «Авторское кино» из Кыргызстана о группе дайверов – волонтеров, которая организует экспедиции для сбора мусора со дна озера Иссык-Куль.

Диплом за 3 место получило НП «Разведывательно-водолазный клуб» из Москвы за фильм «Голоса погибших кораблей». Фильм рассказывает об истории появления колоколов на кораблях российского флота, истории гибели транспортов Таллинского прорыва, сторожевого корабля «Буря» и тральщика «Фугас», о подробностях поиска колоколов на затонувших кораблях.

Несколько фильмов были отмечены специальными призами. Так, приз Жюри за лучший просветительский фильм получила картина кинокомпании «Кадет Синема» «Великие кадеты русской культуры». Фильм знакомит зрителей с историей кадетских корпусов и рассказывает о выдающихся кадетах, оставивших значительный след в истории России: Николае Римском-Корсакове, Александре Скрябине, Николае Мясковском, Алексее Боголюбове, Василии Верещагине.

Призом Оргкомитета был награжден фильм студии «Волшебная гора» «Охотники за глубиной». Картина представляет московских экстремалов – спелеологов, покоряющих пещеры, устанавливая мировые рекорды и открывая глубочайшие тайны планеты.

Фильм «Соловки. На страже Русского Севера», кроме главной награды фестиваля, был удостоен приза в номинации «Морское наследие» Морского Совета при Правительстве Санкт-Петербурга.

Приз в номинации «Память сердца» получил фильм студии «Этнографическое бюро» «Самый восточный храм». Он рассказывает о священнике, который служит в храме Николая Чудотворца Петропавловской и Камчатской епархии Русской православной церкви, расположенном в стратегически важном регионе, на морской границе стран и континентов.

Фильм «Дневник белой вороны» ООО «Кинолига» при участии «Позитив-фильм» рассказывает об одной из первых советских полярниц – Нине Демме, был награжден призом в номинации «За верность Полярной звезде».

Лучшим фильмом о приключениях был признан «Переплыть океан. История реальной кругосветки» ОАО «Моя Планета». Фильм знакомит зрителей с путешественниками, отправляющимися на парусном тримаране в уникальную экспедицию по пути русских кругосветных мореплавателей.

Призом в номинации «Лучший экологический фильм» были награждены создатели французского фильма «Прежде, чем умрет Благородная Пинна Каролин и Жером Эспла. Фильм рассказывает о борьбе морских биологов за спасение самого крупного из двухстворчатых моллюсков европейских морей – Благородной Пинны.

Приз в номинации «Железные нервы» получил фильм «Первопроходец - жизнь без страха», созданный кинематографистами США Адамом Рубиним и Дэнном Лиором. История о сильных духом людях, совершающих переход по стропам без балансира, натянутых между двух высочайших скал Норвегии.

Призом в номинации «Родные берега» был отмечен фильм «Сердце Байкала», созданный Санкт-Петербургским государственным институтом кино. Герои фильма – жители единственного населенного пункта острова Ольхон на Байкале.

Лучшим фильмом о подводном флоте жюри признало фильм «Морские легенды. Подлодка «Новосибирский комсомолец» студии Lesta Games. Фильм повествует о самой большой дизель-электрической подлодке в Советском Союзе. Подлодка находилась в боевом составе флота до начала XXI века, охраняя северные морские рубежи нашей страны и совершая походы до южной

Атлантики и к западному побережью Африки. В наше время подлодка «служит» кораблем-музеем в Москве.

Призом имени Сергея Апрелева был отмечен фильм французской студии Jefilm production «Экспедиция к подводным горам Мальпело». В картине представлены результаты исследований международной экспедицией подводного хребта, соединяющего материк с островом Мальпело, расположенный в 500 км от Колумбии, где обитает одна из самых больших популяций акул в мире.

Выставка на открытии



Зрители на открытии кинофестиваля





27-29
СЕНТЯБРЯ '23
— САНКТ-ПЕТЕРБУРГ —



GLOBAL **and** **SEAFOOD**
FISHERY FORUM **EXPO RUSSIA**
FISHERY • AQUACULTURE • PROCESSING

ПЕРИОДИЧНОСТЬ:
ЕЖЕГОДНО
ПЛОЩАДЬ:
26 000+ м²

ПОСЕТИТЕЛИ:
12 496 СПЕЦИАЛИСТОВ
ИЗ **82 РЕГИОНОВ РОССИИ**
И **70 СТРАН МИРА**

УЧАСТНИКИ:
400 КОМПАНИЙ
ИЗ **34 РЕГИОНОВ РОССИИ**
И **14 СТРАН МИРА**



ОТРАСЛЕВОЙ
ВЫСТАВОЧНЫЙ
ОПЕРАТОР

EXPO SOLUTIONS GROUP
+7 (495) 215-06-75
INFO@RUSFISHEXPO.COM
T.ME/SEAFOODEXPORUSSIA
WWW.SEAFOODEXPORUSSIA.COM



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

Борский завод металлургии и машиностроения ООО «Метмаш» имеет более чем 100-летнюю историю развития производства. В структуру предприятия входят сталелитейный, кузнечно-прессовый, механосборочный и модельный цеха, центральная лаборатория.

ООО «Метмаш» обладает лицензией ГК Росатом на право изготовления оборудования для ядерных установок № В0-12-101-4015 от 23 мая 2022 года. Вся продукция производится согласно ГОСТ, ОСТ и ТУ, приемка ФАУ РКО, РМРС. Сертифицированный поставщик АО «ОСК». ООО «Метмаш» - единственный обладатель Патента на полностью сбалансированный якорь.



Лицензия на право изготовления оборудования для ядерных установок № В0-12-101-4015 от 23.05.2022



Свидетельство о признании предприятия и ЦЛ № 021089 от 26.06.2019г.



МЕТМАШ



www.metmash.com
info@metmash.com

Борский завод металлургии и машиностроения



ООО «Метмаш» предлагает к поставке продукцию собственного производства:

- **Якоря** Холла, Матросова, ПДС, ПДС балансированные (аналог импортных SPEK, DZ, AC, Boldt, NYT-12), массой от 25 до 15000 кг с заключением Минпромторга РФ о производстве продукции на территории России;
- **Якоря** чугунные для плавучих предостерегательных знаков, сегментные якоря;
- **Гребные винты** цельнолитые обычного класса диаметром до 3000 мм, из стелей марки: 25Л для речного судоходства и 08ГДНФЛ-для морского судоходства с заключением Минпромторга РФ о производстве продукции на территории России;
- **Заготовки** гребных и промежуточных валов длиной до 9800 мм, заготовки баллеров руля;
- **Гребные и промежуточные валы** длиной до 8000 мм, баллеры руля с заключением Минпромторга РФ о производстве продукции на территории России;
- **Гребные валы** с облицовками в т.ч. из нержавеющей стали;
- **Кронштейны** гребных валов из стали марки 08ГДНФЛ;
- **Палубные изделия:** клюза: якорные, буксирные, многороликовые, обделка палубная якорных клюзов, стопора фрикционные, УКЦ, выюшки, битенги, кнехты, утки стальные, буксирные гаки и другие детали МСЧ;
- **СЗД** к порталным кранам типов «Альбрехт», «Альбатрос», «Сокол», «Кондор», «Ганц»;
- **Соединения шаровые** для плавучих грунтопроводов ДУ - 300 - 900;
- **Автоматические** сцепные устройства:
- М-5000 и УМ-6500 для составов судов и составов в бассейнах «М», «МСП»
- Р100Т-6, О150Т-7, О2006Н-7, УДР-100-3 для толкания судов и большегрузных составов в бассейнах разряда «Р» и «О», СЗД к ним;
- **Изготовление СЗД** для плавкранов КПЛ 5-30 проектов 81040 и Р-99, КПЛ16-30 проектов 81050 и Р108, в т.ч. редукторов к ним;
- **Изготовление деталей** для рефулерных и черпаковых земснарядов в т.ч. рефулерные помпы и СЗД к ним; лебедки стантовые, папильонажные, свайные, грунтозаборные устройства, устройства перемещения;
- **Муфты** зубчатые, в т.ч. типа 507Б и проч.;
- **Стальное и чугунное литье** массой до 10000 кг, по чертежам Заказчиков;
- **Покровки** массой до 6000 кг в т.ч. из нержавеющей стали;
- **Мехобработка** в т.ч. зубонарезка на изделиях диаметром до 3000 мм и модулем зуба до 30 мм.

Отдел продаж: (83159) 3-61-04, 2-55-04, 2-55-03, 2-55-07

sales@metmash.com, osokin@metmash.com

www.metmash.com



АРМАЛИТ

ТРУБОПРОВОДНАЯ АРМАТУРА



АО «АРМАЛИТ»
www.armalit.ru
(812) 603-40-77