

ВЕСТЬ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[67] № 1 /2024



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ

СОВРЕМЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

РАЗРАБОТКА, ПРОЕКТИРОВАНИЕ И
ПРОИЗВОДСТВО СУДОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ И СУДОРЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

ПК МС

СОВРЕМЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ПК МС ПОЗВОЛЯЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛНЫЙ ЦИКЛ РАБОТ – ОТ РАЗРАБОТКИ ЧЕРТЕЖЕЙ ПО ТРЕБОВАНИЯМ ТУ ОСТ, ГОСТ, DIN, ДО ПОСТАВКИ ГОТОВЫХ ИЗДЕЛИЙ ЗАКАЗЧИКУ.

Судовая арматура систем вентиляции и кондиционирования:

крышки водогазонепроницаемые, головки грибовидные, АЗВТ (головки воздушные), воздухораспределители-жалюзи поворотные, заслонки дроссельные, гуськи вентиляционные, сетки вентиляционные, захлопки вентиляционные, задвижки вентиляционные, головки дефлекторные вытяжные.

Судовая арматура:

приводы валиковые управления арматурой, шпигаты, коробки грязевые, втулки палубные, протекторы, фонари смотровые, стаканы переборочные, фланцы, приварыши.

ССП (РМРС) – СВИДЕТЕЛЬСТВО О СОБСТВЕННОМ ПРОИЗВОДСТВЕ ПРОДУКЦИИ

188508, Россия, Ленинградская область, Ломоносовский район,
Южная часть промзоны Горелово, квартал 2, дом 31,
тел.: +7 (812) 305-20-47, info@pk-ms.ru | pk-ms.ru





XXI МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

ОСВОЕНИЕ ШЕЛЬФА РОССИИ И СНГ 2024

17 мая, Москва,
«Балчуг Kempinski»

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ОРГАНИЗАТОР



СПЕЦИАЛЬНЫЙ ФОКУС В 2024! ГЕОЛОГОРАЗВЕДКА НА РОССИЙСКОМ ШЕЛЬФЕ И ЕЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ



ГЕОЛОГОРАЗВЕДКА НА МОРЕ
И ПЕРСПЕКТИВА РЕАЛИЗАЦИИ
РОССИЙСКИХ ОФШОРНЫХ ДОБЫЧНЫХ ПРОЕКТОВ



НЕФТЕСЕРВИСНЫЕ УСЛУГИ
ДЛЯ ОФШОРНЫХ ПРОЕКТОВ



ОСВОЕНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ ШЕЛЬФА –
ПЕРВЫЕ ИТОГИ



ИНФОРМАЦИОННОЕ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ
И КАДРОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ШЕЛЬФОВЫХ ПРОЕКТОВ



20+
АВТОРИТЕТНЫХ
СПИКЕРОВ



100+
УЧАСТНИКОВ



21 год
ВЕДУЩЕМУ
МЕРОПРИЯТИЮ ОТРАСЛИ



+7 (495) 502-54-33



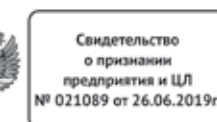
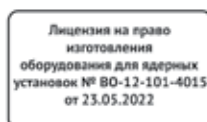
a.isaeva@rpi-inc.ru



www.rpi-conferences.com

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 № ВО-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.



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 балансируемые (аналог импортных SPEK, DZ, AC, Boldt, HYT-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 сталей 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 станковые, папилонажные, 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;
- **Поковки** 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

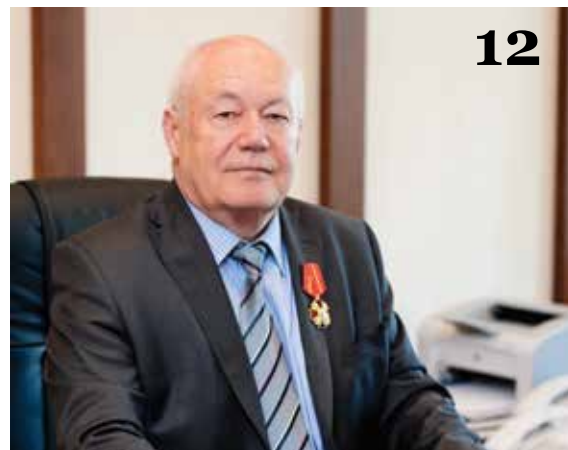
sales@metmash.com, osokin@metmash.com

www.metmash.com

Содержание

Судостроение

Корабли пополняют состав ВМФ. <i>Алексей Лисовский</i>	5
Судостроение в линейке событий будущего	6
Спрос и предложение требуют баланса.	
<i>Валерий Киреев, Андрей Павлов</i>	8
Для «Росморпорта» построят три ледовых буксира.	
<i>Александр Белый</i>	11
«Идея ПНО для серьезных предприятий — это правильное решение». <i>Александр Белый</i>	12
Неатомная четверка для колки льда. <i>Александр Белый</i>	15
ВСЗ ведет модернизацию. <i>Виктор Цукер</i>	16
Переток судостроительного капитала. <i>Виктор Цукер</i>	20
В Петербурге заложен «Ленинград». <i>Александр Белый</i>	21
Ожидаем увеличение объемов грузоперевозок по сибирским рекам... <i>Виктор Цукер</i>	22
«Метеоры» и земснаряды в приоритете. <i>Александр Белый</i>	25
СПО «Арктика» ставит на унификацию. <i>Алексей Лисовский</i>	26
Закон с нулевым КПД. <i>Виктор Цукер</i>	27
Специалистов брать неоткуда. <i>Мария Катасонова</i>	28
Стартовала серия для Каспия. <i>Алексей Лисовский</i>	29
51 ЦКТИС готовится к встрече юбилея	30
«Все дружно переориентировались на российского туриста».	
<i>Мария Катасонова</i>	34
Производительности труда отмерят шесть лет. <i>Виктор Цукер</i> ...	36
На траулере поднят флаг. <i>Александр Белый</i>	40
Ширится флот электросудов. <i>Александр Белый</i>	43
В гостях у спасателей (ФОТО)	46





Вывод из эллинга ПО «Севмаш» атомной подводной лодки

КОРАБЛИ ПОПОЛНЯЮТ СОСТАВ ВМФ

В 2024 году новые надводные корабли и подводные лодки пополняют состав Военно-морского флота РФ.

Алексей Лисовский

В 2024 году Военно-морской флот России продолжит плановое увеличение своего численного состава. Как отмечают в Министерстве обороны РФ, одними из первых его боевой строй пополняют малый ракетный корабль «Буря» и подводная лодка «Кронштадт», которые проходили программу испытаний в Балтийском море в 2023 году.

Тихоокеанский, Балтийский и Черноморский флоты усилят несколько малых ракетных и патрульных кораблей, а также морских тральщиков.

После завершения государственных испытаний военно-морской флаг будет поднят на атомном подводном ракетном крейсере «Архангельск» проекта «Ясень-М», предназначенном для подводных сил Северного флота.

В течение года будут спущены на воду очередной атомный ракетный подводный крейсер стратегического назначения проекта «Борей-А» «Князь Пожарский», четвертый фрегат пр. 22350 «Адмирал Флота Советского Союза Исаков», корвет пр. 20385 «Проворный», морские тральщики пр. 12700, малые ракетные корабли проектов 22800 и 21631, патрульные корабли и большая подводная лодка пр. 636.3 «Якутск», а также ряд других кораблей, катеров и судов обеспечения, которые находятся сегодня на стапелях отечественных судостроительных заводов.

Напомним, в 2023 году в состав ВМФ вошли пять подводных лодок и двенад-

цать надводных кораблей. Среди них: фрегат «Адмирал Головкин», корветы «Меркурий» и «Резкий», атомные и неатомные подлодки «Император Александр III», «Красноярск», «Можайск», «Кронштадт».



Зенитный автомат АК-630М



СУДОСТРОЕНИЕ В ЛИНЕЙКЕ СОБЫТИЙ БУДУЩЕГО

Судостроение — одна из крупных отраслей промышленности России, с высоким научно-техническим и производственным потенциалом. В нее входят свыше 180 судостроительных и судоремонтных предприятий, а также более 500 компаний-производителей судового комплектующего оборудования (СКО), систем и механизмов. В общей сложности в отрасли занято порядка 190 тыс. человек.

В 2023 году под наблюдением Российского морского регистра судоходства построено 51 судно общей стоимостью порядка 70 млрд рублей. Под наблюдением Российского классификационного общества на отечественных верфях за прошлый год сдано 137 судов общей стоимостью свыше 11 млрд рублей.

Крупнейшая судостроительная компания России — Объединенная судостроительная корпорация. В нее входят около 40 предприятий и организаций: основные судостроительные и судоремонтные верфи, ведущие проектно-конструкторские бюро, предприятия судового машиностроения.

Другими крупными отраслевыми структурами выступают: Дальневосточный центр судостроения и судоремонта, Корпорация морского

приборостроения, СК «АК «Барс».

Научные исследования в области судостроения и судоремонта, проектирование и конструкторские разработки ведут свыше 80 организаций. Крупнейшие из них: ФГУП «Крыловский ГНЦ», Центр технологии судостроения и судоремонта, ЦКБ «Айсберг», ЦНИИ «Курс», ЦНИИ «Электроприбор».

Российское судостроение имеет преимущественно военную направленность. Долгое время доля изделий военного назначения превышала 90% от стоимости заказов, но к настоящему моменту она сократилась до 80%.

На глобальном рынке гражданского судостроения доля России не велика, однако она входит в число крупнейших судостроительных стран мира.

Экспорт из России практически отсутствует, а основной спрос на продукцию судостроения генерируют отечественные заказчики: транспортные, добывающие, рыбопромышленные компании, а также государственные структуры. Причем часть их судостроительных заказов размещается на зарубежных мощностях (Турция, Китай) или реализуется в кооперации между отечественными и зарубежными верфями.

Большой спрос

Спрос в России на гражданские суда и морскую технику последние годы растет как в стоимостном, так и в количественном выражении. Потребность в новых судах составляет порядка 1000 ед. до 2035 года (годовой спрос — около 100 ед.).

Отдельную рыночную нишу формирует речное судостроение. Для ряда российских регионов пассажирские и грузовые перевозки по внутренним водным путям (ВВП) являются практически безальтернативным видом транспорта. По состоянию на начало 2024 года в России строилось порядка 60 речных судов. Общая потребность в новом флоте для ВВП до 2035 года оценивалась министерством транспорта РФ более чем в 500 судов. К примеру, инвестпрограмма Ленского объединенного речного пароходства предусматривает постройку 57 судов до 2030 года.

За последние 20 лет в стране значительно вырос интерес к морской робототехнике, что соответствует общемировым тенденциям. Роботизация призвана вывести человека из зоны повышенного риска, повысить функциональные возможности, оперативность и производительность морской техники, а также разрешить принципиальный конфликт между услож-

нением и интенсификацией процессов управления и обслуживания техники, и ограниченными возможностями человека.

Недостаточное предложение

Масштабная программа развития гражданского флота требует модернизации и повышения эффективности использования действующих мощностей, а также нового строительства.

В настоящее время крупнейшими проектами по развитию построечно-сдаточных мощностей в России являются: создание Судостроительного комплекса «Звезда» на Дальнем Востоке (сроки: 2012-2024 гг.), реконструкция Жатайского судоремонтно-судостроительного завода в Якутии (2024-2027 гг.), модернизация на ПО «Севмаш», заводе «Красное Сормово», Балтийском заводе, Онежском судостроительно-судоремонтном заводе и пр.

Впрочем, текущие масштабы нового строительства и модернизации не снимают дефицита мощностей, который оценивается 500 тыс. тонн обработанного металлопроката в год.

В России остро стоит проблема судоремонта. В частности, не хватает современных доковых мощностей для проведения ремонта/техобслуживания флота. Проекты строительства новых доков и модернизации существующих судоподъемных сооружений не успевают за стремительным ростом спроса со стороны отечественных судовладельцев. Самая проблемная ниша — ремонтное обслуживание крупнотоннажного флота. По некоторым оценкам, отрасль остро нуждается в 40 новых плавучих доках разной грузоподъемностью совокупной стоимостью около 120 млрд рублей.

Все отчетливее заявляет о себе кадровый голод практически во всех звеньях предприятий. Наибольший спрос на персонал по итогам 2023 года генерировали отраслевые компании Санкт-Петербурга, Удмуртии и Приморья. Самые востребованные специальности: сварщики, токари и операторы станков с ЧПУ.

Радикального изменения ситуации в ближайшие годы не предвидится, поэтому компаниям необходимо внедрять действенные меры по удержанию персонала и повышению производительности труда.

Скрытые резервы

Отставание российского судостроения от ведущих верфей мира наблюдается

как в производственно-технологической сфере, так и в вопросах управления. К первому блоку можно отнести: строительство судов и кораблей крупноблочным способом, изготовление корпусных конструкций с минимальными допусками, использование оптико-электронных компьютеризованных систем измерений, использование средств автоматизации и роботизации производства, работы по 3D-моделям судов и кораблей в тесном контакте с НИИ и ПКБ.

Ко второму блоку относятся: использование современных управленческих технологий, направленных на повышение эффективности процессов планирования и организации производства, прогрессивные бизнес-модели (устаревшие подходы не обеспечивают эффективность производства, сервиса, НИОКР), оптимальные издержки (в противном случае снижается конкурентоспособность и усложняется бизнес-планирование), качественная проработка и реализация контрактов (иначе все это приводит к многократным переносам сроков сдачи и пересмотрам итоговой цены), использование самостоятельных корпоративных бизнес-моделей для оборонного заказа, гражданских проектов и контрактов ВТС (это разные системы управления финансированием, секретностью, кооперационными связями, инновациями, маркетингом).

Своими машиностроительными силами

Стоимость СКО составляет от 35 до 75% стоимости новых кораблей, судов и морской техники. В России сохраняется высокая зависимость от импорта. Так, доля иностранных комплектующих в структуре стоимости СКО достигает для гражданского сектора 45-85% в зависимости от типа судна. Основные импортозамещающие проекты реализованы в кораблестроении, а по гражданской технике они разворачиваются значительно сложнее.

Ключевые проблемы импортозамещения лежат в сферах инновационного развития отрасли, организации исполнения контрактов и оптимального снижения затрат.

Отечественное судостроение и судовое машиностроение имеют колоссальный резерв в части повышения производительности труда и экономической эффективности. Применительно к судовому машиностроению речь идет о следующих мерах: рыночный маркетинг и продвижение продукции, 100% твердотельное проектирование и моделирование, высо-

коточные (с малыми припусками на обработку) заготовки без дефектов, высокопроизводительная сварка машиностроительных деталей и сборочных единиц без сварочных деформаций, обработка крупногабаритных деталей без крупногабаритных станков, обработка деталей на станках высокоскоростного резания, цифровые измерения геометрии и дефектоскопия встроенные в производственный процесс, выстраивание надежной кооперации и пр.

Основными мерами господдержки судостроения выступают: субсидии по кредитам и лизинговым платежам, судовой утилизационный грант, программа льготного лизинга, субсидии на рыбопромысловые и крупнотоннажные суда. Наиболее эффективным инструментом господдержки выступает «льготный лизинг».

Взгляд в будущее

Технологическое развитие мирового судостроения на ближайшие 20 лет будут определять: интеллектуальные системы управления, а также технологии навигации и связи, новые материалы и способы их обработки, перспективные производственные технологии и цифровизация жизненного цикла судна, новые сервисы — роботы и беспилотные системы.

Другими словами, современная морская техника — это уже больше, чем собственно продукция одной судостроительной отрасли. Сегодня она — симбиоз традиционных судовых систем (энергетические установки, электрооборудование, приборы, АСУ), а также систем из других секторов промышленности — сенсоры, роботы, технологии Big Data, новые конструкционные материалы. Именно этот симбиоз и будет определять успешность коммерческого судоходства.

Что касается самих верфей, то в будущем они смогут объединять дизайн и собственно строительство, будут стремиться к дальнейшей автоматизации — в этом залог конкурентоспособности. Часть традиционных производственных процессов (ковка, резка, сварка) заменят аддитивные технологии. Что в свою очередь потребует обновления САПР для работы с более сложной геометрией. В производстве все шире будут внедряться машинное зрение, облачное машинное обучение, роботизированная механообработка, распыление металлических порошков.



СПРОС И ПРЕДЛОЖЕНИЕ ТРЕБУЮТ БАЛАНСА

В Стратегии развития судостроительной промышленности России на период до 2035 года отмечается дефицит построечных и спусковых сооружений для серийного производства крупнотоннажных кораблей и судов в качестве одного из наиболее серьезных вопросов производственно-технологического характера. В этом же документе, а также в разрабатываемой Стратегии Группы АО «Объединенная судостроительная корпорация» серьезно недооценены потребности рынка гражданских судов до 2035 года в части строительства морского транспортного флота.

Валерий Киреев,
директор ПФ «Союзпроектверфь» АО «ЦТСС»,
Андрей Павлов,
главный инженер ПФ «Союзпроектверфь» АО «ЦТСС»

Проблемы морских транспортных перевозок РФ связаны с санкционной политикой США и их союзников в отношении России, и чтобы понять задачи в части потребного дедвейта для удовлетворения потребностей РФ в морских транспортных перевозках, необходимо обратиться к цифрам объемов перевозок в 2021 году — до начала действия санкций.

Так, в 2021 году через морские порты РФ было перевезено 835,0 млн тонн грузов,

для чего было задействовано 760 морских транспортных судов конкретных типов и грузовместимости, общим дедвейтом 45,2 млн тонн. По данным АО «ЦНИИ МФ», по состоянию на 01.02.2022 г. дедвейт всего морского флота РФ составлял 23,4 млн тонн (около 390 судов, осуществлявших перевозки в 2021 году). Все остальные суда — не менее 370 единиц, работали под иностранным флагом и ушли с российского рынка.

Необходимость развития национальной транспортной инфраструктуры, в том числе и для целей эффективного освоения Арктики, подчеркивается в различных нормативных актах РФ и, в частности, в Стратегии научно-технологического развития РФ. В Стратегии развития морской деятельности до 2030 года в числе основных приоритетов и целевых задач признаны объемы перевозки грузов в акватории Северного морского пути (СМП) и объемы перевалки грузов в портах Арктического бассейна. Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 года определяют одной из целей интересов РФ в Арктике развитие СМП в качестве конкурентоспособной национальной транспортной коммуникации РФ.

Усилиями российского Правительства и Министерства транспорта в 2022 году на вторичном рынке было приобретено 109 танкеров, а также выделены 150,0 млрд рублей на приобретение 85 транспортных судов, в основном крупнотоннажных балкеров, общим дедвейтом порядка 11,5 млн тонн.

«Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. с перспективой до 2035 г.» прогнозирует объем перевозок грузов через морские порты РФ в 2035 году до 1312,0 млн тонн, что потребует около 1200 транспортных судов общим дедвейтом до 71,0 млн тонн. Таким образом, с учетом судов под контролем РФ и закупленных в 2022 году, дефицит потребного дедвейта к 2035 году составит 36,1 млн тонн.

В настоящее время все пять отечественных верфей, способные строить морские транспортные суда (Адмиралтейские верфи, Балтийский завод, ПО «Севмаш», Завод им Б.Е. Бутомы, ССК «Звезда»), до 2032-2035 гг., заняты реализацией текущих судостроительных программ и Гособоронзаказом.

Новые мощности

Необходимо оценить потребность в мощностях верфей для постройки 36,1 млн тонн дедвейта к 2035 году. Известно, что среднее соотношение между дедвейтом и водоизмещением порожнем для морских транспортных судов составляет $K1=2,77$, а вес металлического корпуса в составе водоизмещения порожнем в среднем для морских транспортных судов - $K2=0,65$. Тогда, чтобы построить 36,1 млн тонн дедвейта необходимо порезать металл в объеме: $(36,1/2,77) \times 0,65 \times 1,2 = 10,165$ млн тонн, где 1,2 – коэффициент раскроя в судостроении.

Если исходить из постулата, что раскраивать этот металл необходимо на новых мощностях, а нормативный срок строительства новых верфей, аналогичных по мощности ССК «Звезда», составляет 6-7 лет, то распределение резки металла необходимо разложить на 2031-2035 гг. Тогда в год на новых мощностях необходимо будет обрабатывать около 2,0 млн тонн металла.

Чтобы реализовать такой объем металлообработки в год на предприятиях типа ССК «Звезда» (с объемом металлообработки под полное развитие около 300,0 тыс. тонн), потребуется семь верфей. Исключая ССК «Звезда», необходимо построить шесть верфей, общей стоимостью более 2 трлн рублей в ценах 4 кв.

2023 года, каждая из верфей будет иметь до 13,0-15,0 тыс. работающих специалистов. Реализация этой задачи до 2035 года не осуществима. Реалистичным представляется лишь частичное выполнение планов по строительству транспортных судов, потребных до 2035 года, в части создания флота для обеспечения перевозок по Северному морскому пути (СМП).

К 2024 году прогнозные объемы перевозок по СМП составят до 90,0 млн тонн, а к 2030 году – около 140 млн тонн грузов. Расчетное число транспортных судов для перевозки таких объемов составит 154 ед., а к 2035 году, с учетом поручения Председателя Правительства РФ, до 200 ед. (Таблица 1).

Стоит вопрос - где построить 200 судов для СМП? С минимальными сроками начала постройки судов строительство возможно на распределенной верфи «Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) на базе сухого дока им. Велешинского АО «Кронштадтский морской завод» (КМЗ) с реконструкцией мощностей предприятия и с использованием мощностей других заводов Северо-Западного федерального округа (СЗФО). Речь идет об Адмиралтейских верфях, Балтийском заводе, СЗ «Северная верфь», Выборгском судостроительном заводе, ПО «Севмаш» и поставке с них на КМЗ насыщенных укрупненных секций и блоков. На первом этапе предлагается приобретение для КМЗ крана грузоподъемностью 1200 тонн, организация околодоковой площадки, передаточного пирса, реконструкция в части создания механо-монтажных и достроечных производств, удлинение достроечной набережной (Рис. 1).

Реконструкцию КМЗ (без изменения размерений сухого дока) можно выполнить за два года. Это позволит реализовать на мощностях распределенной верфи до 35-40% потребностей в транспортных судах для СМП. До 2035 года, после ввода мощностей в эксплуатацию в 2027 г., предприятие может построить до 40 судов.

В свою очередь ССК «Звезда», после выхода на полное развитие (Рис.2) и завершения действующей судостроительной программы в 2031 г., сможет построить до 50 судов.

Остальные суда (около 100 ед.) могут быть построены на новой верфи, планируемой к строительству ОСК в СЗФО с объемом годовой металлообработки порядка 300,0 тыс. тонн и дополнительной сборки около 200,0 тыс. тонн из поставляемых блоков. На создание новой верфи требуется 6-7 лет. Наиболее целесообразное место для ее строительства - о. Котлин

Рис. 1. Схема генплана АО «КМЗ» после реконструкции



Рис.2. ССК «Звезда»



Рис.3. 3D-вид новой верфи на о. Котлин



Таблица 1. РАСЧЕТНОЕ КОЛИЧЕСТВО ТРАНСПОРТНЫХ СУДОВ для СМП до 2030 г.

Тип судна, DWT (тыс. т)		Количество	
		2024 г.	2030 г.
Газовозы Arc7	96,7	13	50
Газовозы Arc4	84,6	4	16
Танкеры (нефть) Arc7	120,0	16	24
Танкеры (СГК) Arc7	51,4	4	6
Универсальные суда Arc4-Arc7	20,0	25	22
Балкеры Arc4	3,7-104,6	11	25
Контейнеровозы Arc8	60,0	11	11

в Санкт-Петербурге (Рис.3).

Поэтапное строительство нового предприятия позволит: осуществить поэтапный перевод программы и персонала с судостроительных верфей, находящихся в центре Санкт-Петербурга (Балтийский завод и Адмиралтейские верфи), не имеющих перспектив для развития; решить вопрос обеспечения нового предприятия кадрами; использовать средства от реализации порядка 130,0 га земли в центре Санкт-Петербурга для частичного финансирования новой верфи. С учетом административного ресурса реализовать такую задачу может только ОСК под управлением нового руководства. А задача эта не новая – предложения по переносу мощностей рассматривались с конца 1990-х годов и получили значительный прогресс в 2010-2011 гг.

Учитывая текущие экономические и политические вызовы, проблемы и перспективы отрасли – сейчас самое время для развития этого масштабного проекта.

Также предлагаемые меры позволят сохранить за РФ судостроительные арктические технологии.

Спрос на суда

Максимальный спрос на суда, необходимые для обеспечения морских транспортных перевозок к 2035 году (с учетом существующего флота, а также арктических судов, возможных к строительству на новых мощностях РФ), превысит 400 ед. К сожалению, силами российских корабелов этот объем заказов обеспечить невозможно. Поэтому, корректируемая Минпромторгом РФ Стратегия развития отрасли до 2035 года в части строительства морских транспортных судов и Стратегия Группы «ОСК» должны отражать не только реальные и возможные направления развития судостроительных мощностей, но и - необходимость закупки конвенционных судов на вторичном

рынке или их заказ в дружественных странах, а также предусматривать перспективные мероприятия по созданию в РФ дополнительных построечных мощностей, необходимых в случае возможного наложения вторичных санкций на дружеские страны.

Таковыми проектами могут стать: дальнейшее развитие КМЗ с созданием собственного корпусозаготовительного и сборочно-сварочного производства; развитие мощностей СЗ «Северная верфь», с проработкой строительства сухого дока с учетом передачи в ведение ОСК бывших территорий «Северной верфи» от компании «КЦТЛ»; развитие мощностей подконтрольного ОСК предприятия «Ремкор» в Севастополе на базе Северного сухого дока и других проектов, по которым в Центре технологии судостроения и судоремонта разработаны и разрабатываются концептуальные проекты развития мощностей.

БАЛТИЙСКИЙ ПОРТ

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

ОФИСЫ КЛАССА B+
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



ДЛЯ «РОСМОРПОРТА» ПОСТРОЯТ ТРИ ЛЕДОВЫХ БУКСИРА

**ФГУП «Росморпорт»
заключило с АО «Онежский
судостроительно-
судоремонтный завод»
договор на строительство
трех портовых буксиров
ледового класса.**

Александр Белый

• Основные характеристики буксира пр. NE038:

- длина наибольшая — около 29 м;
- ширина наибольшая — около 10 м;
- осадка наибольшая — 3,3 м;
- скорость — 11 узлов;
- тяга на галке — 25 т;
- экипаж — 8 чел.

По договору с ФГУП «Росморпорт» петрозаводское АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» построит три портовых буксира с ледовым классом Arc4 проекта NE038. Сдача первого судна запланирована на 2025 год, второго и третьего — на 2026 год.

Как отмечается в сообщении ФГУП «Росморпорт», основное назначение буксиров — проводка и кантовка крупнотоннажных судов, доставка лоцманов на суда, буксировка самоходных и несамоходных судов, плавучих объектов и сооружений как на чистой воде, так и в ледовых условиях.

Буксиры также могут быть использованы для снятия судов с мели, оказания помощи при тушении пожаров на судах, плавучих и береговых объектах, участия в операциях по ликвидации аварийных разливов нефти без захода в нефтяные пятна, для перевозки спецперсонала, грузов на верхней палубе, постановке и съемке предостерега-

тельных плавучих знаков.

Автономность буксиров по запасам топлива, масла, воды и провизии составит в режиме непрерывного экономического хода не менее 10 суток.

Ледовый класс позволит судам круглогодично работать в замерзающих неарктических морях.

Проектировщиком новых судов выступила проектно-конструкторская компания «Нордик Инжиниринг».



«ИДЕЯ НПО ДЛЯ СЕРЬЕЗНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ – ЭТО ПРАВИЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ»



Генеральный конструктор - председатель совета директоров Кузнецов Л.Г.

Санкт-Петербургское предприятие «Компрессор», начало которому было положено в 1877 году, является одной из ведущих российских фирм по разработке и производству современного компрессорного оборудования самого широкого назначения, которое не только конкурирует с импортными аналогами, но и по ряду характеристик их превосходит. Генеральный конструктор - председатель совета директоров АО «Компрессор» Леонид Кузнецов рассказал об основных направлениях развития компании и компрессорной техники в целом.

Александр Белый

- Расскажите об основных итогах работы предприятия в 2023 году в части новых проектов?

- Прошедший год характеризуется активной работой над новыми перспективными проектами как в судостроении, так и в энергетике. Сделан хороший задел

на 2024 год, прошли испытания образцы новой техники, в частности, компактные современные инсинераторы для судов всех типов и назначений, запущена в серию линейка компрессоров и ресиверов пускового воздуха, отвечающая требованиям ГК «Росатом». Разработаны и изготовлены блоки осушки для АЭС Рупур (Бангладеш). Закуплены и введены в эксплуатацию новые станки для производства винтовых пар к компрессорам для современных локомотивов.

- Поделитесь основными направлениями вашей инвестиционной программы? Куда прикладываются главные усилия?

- Основным направлением деятельности предприятия остается выпуск компрессорного оборудования - важной составляющей судового и энергетического машиностроения.

Первое приоритетное направление - проектные технологии по созданию компрессоров нового поколения с электрическими и дизельными приводами на низкое, среднее и высокое давление для проектов плавучих и стационарных морских платформ для работы на континентальном шельфе. Данное направление продиктовано необходимостью развития производства конкурентоспособных высокоэкономичных судов и средств для оперативного освоения минеральных, биологических и энергетических ресурсов континентального шельфа севера, а также прочих стратегически важных объектов мирового океана.

Второе - ремонт, сервисное и техническое обслуживание компрессорного оборудования.

Третий приоритет - разработка и создание новых изделий для расширения рынка сбыта. Это создание более высокопроизводительных автомобильных газонаполнительных станций (АГНКС), барокамер, компрессорного оборудования для специальных газов.

Для расширения возможностей основных производственных мощностей, расположенных на Выборгской

стороне Санкт-Петербурга, «Компрессор» ведет строительство заводских корпусов в промзоне Парнас, где создается высокотехнологичное производство с использованием технологий, базирующихся на отработанных методах производства, но с учетом современных достижений в профильных областях.

Удобное, с точки зрения транспортной доступности, расположение предприятия позволит разместить серийное производство крупногабаритных изделий.

- Поставки на военный и гражданский флот - одна из основ бизнеса «Компрессора». В перспективе это направление будет усиливаться или приоритеты могут быть смещены в другие сегменты потребителей - энергетика, транспорт, недропользование?

- По оценке Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) перспективна потребность в гражданских судах для российских судовладельцев до 2035 г. оценивается в 589 ед., следовательно производство судовых компрессоров остается основным, но не единственным направлением деятельности предприятия.

«Компрессор» имеет сильные позиции в России по выпуску специальной компрессорной продукции для МЧС, Роскосмоса и Росатома. Активно осваивает новые направления, в частности, нефтегазовую отрасль промышленности, РЖД и другие.

Планы развития предприятия на ближайшие годы базируются на улучшении имеющейся производственной базы предприятия с учетом ее расширения, кадровом потенциале компании, поиске путей снижения потерь, привлечении работников к управлению, к процессу выявления узких мест и принятия нужных решений. Создан лицензированный учебный центр. Там будут проводить подготовку, переподготовку и повышение квалификации по востребованным рабочим специальностям

Ориентируясь на планы строительства в России гражданского флота рыбо-

промысловых, аварийно-спасательных, сухогрузов, танкеров, судов класса «река-море» ведется расширение номенклатуры производимой продукции.

Постоянный контроль над обеспечением высокого качества продукции, строгое выполнение договорных обязательств и удовлетворение требований заказчика позволяют успешно конкурировать на рынке с другими производителями компрессорного оборудования.

- Ваше предприятие вошло в Арктический кластер СПб? Какие новые возможности для развития бизнеса появились после этого?

Как участник кластера «Компрессор» активно взаимодействует в рамках совместных проектов, принимает участие в конгрессно-выставочных мероприятиях и экспертных обсуждениях, реализуемых при участии Кластера, деловых миссиях в регионы АЗРФ и других мероприятиях арктической направленности. Например, в настоящее время «Компрессор» поставляет продукцию на все вновь строящиеся ледоколы в России по программе освоения Северного морского пути, которая предполагает установление круглогодичной навигации в условиях крайнего севера. В качестве кластерного проекта заявлена автомобильная газонаполнительная компрессорная станция АГНКС.

- Считаете ли Вы важным для вашего предприятия и в целом для судового машиностроения диверсификацию в сторону гражданской продукции?

- Диверсификация в сторону гражданской продукции целесообразна с экономической точки зрения для достижения более устойчивого положения на рынке. Это одно из приоритетных направлений для нашего предприятия.

Продукция АО «Компрессор» имеет двойное назначение, однако специфика гражданского рынка диктует необходимость создания новых исполнений существующей серийной продукции под потребности конкретных потребителей. В оборудовании, производимом предприятием, используются высококачественные материалы и комплектующие, отсутствие импортных компонентов даёт готовым изделиям преимущество на рынке. Однако доля гражданских заказов в общей выручке предприятий недостаточна.

Основными проблемами, препятствующими скорейшей реализации планов по диверсификации является то, что

заказчики легко обходят текущие механизмы импортозамещения и покупают иностранную продукцию путем указания избыточных характеристик или коротких сроков поставки.

- Качество кооперации с вашими поставщиками вас устраивает?

- Предприятие в основном работает с проверенными годами производителями продукции, это минимизирует возможные риски срыва сроков поставки и брака. Кроме того, дополнительно создана компания «Автоматические системы» для выпуска систем автоматики к нашей технике.

- Вы признаны одним из лучших специалистов в нашей стране в вопросе создания и производства компрессорной техники. Как Вы считаете, активно развивающаяся во времена СССР, идея НПО изжила себя или это сейчас один из эффективных механизмов доведения научно-конструкторской мысли до воплощения в «металле»?

- Идея НПО для серьезных предприятий — это правильное решение. «Компрессор» представляет собой научно-производственное объединение, в состав которого входят: центральное конструкторское бюро, серийный завод, комплекс испытательных стендов, служба сервисного и гарантийного ремонта.

При разработке нового оборудования в ходе поиска рациональных решений получены десятки патентов, что свидетельствует об огромном научном потенциале коллектива конструкторов, технологов, и, как итог, создается техника на мировом уровне.

- Какие основные мировые тенденции в развитии компрессорной техники вы можете отметить? В каком направлении ведутся ваши основные открытые научно-конструкторские разработки?

- Основными тенденциями в развитии компрессорной техники являются: оснащение компрессорного оборудования системами управления с применением микроконтроллеров; комплектация воздушных компрессоров осушителями в связи с повышением требований к качеству сжатого воздуха; моноблочность исполнения компрессорных установок, монтаж и наладка их в заводских условиях; создание моноблочных контейнерных установок, что сокращает время монтажа и пуско-наладки на площадке; сокращение занимаемой компрессорной установкой производственных площадей, (например, за счет вертикального расположения компрессора и размещения двигателя над компрессором); использование синтетического компрессорного масла, что снижает пожаровзрывоопасность и возможность загрязнения сжимаемого газа продуктами разложения минерального масла; повышение эффективности (энергоэффективности) компрессорного оборудования и блоков осушки, снижение потребляемой мощности; повышение экологических показателей, применение в холодильном оборудовании озонобезопасных хладагентов, а также снижение выбросов углекислого газа.

- Дрейф в сторону безэкипажного судоходства требует от производителей систем и механизмов оснащения их соответствующими дистанционными СУ и контроля.



Мобильный компрессор для паров СПГ

Каковы разработки предприятия в данной области?

- Для обеспечения дистанционного управления компрессоры оснащаются системами управления с применением микроконтроллеров и средствами контроля с применением аналоговых датчиков, в том числе может обеспечиваться удаленный контроль качества сжатого воздуха с использованием системы индикации влажности СИВ, и анализатора масла в сжатом воздухе ФАМ-К.

- Какое новое оборудование выводит на рынок? С чем это связано?

- Уровень научно-технических разработок предприятия конкурентен с лучшими мировыми компаниями. На рынок в настоящее время выводятся новые линейки воздухоохлаждаемых пусковых компрессоров, холодильные компрессоры и холодильные установки, инсинераторы, что связано с необходимостью оперативного импортозамещения иностранных аналогов.

- Композитные материалы вместо металла находят применение в ваших изделиях?

- В изделиях предприятия используются в том числе и композиционные материалы вместо металла, например, в подшипниках скольжения, баллонах и других элементах, где это технически и экономически оправдано.

- Судовое машиностроение имеет большой резерв в части повышения производительности труда и экономической эффективности. Что принимаете в этом направлении?

- В центральном конструкторском бюро действует комплексная система автоматизированного проектирования, позволяющая: проектировать изделия с использованием трехмерного моделирования; разрабатывать необходимые документы. «Компрессор» систематически ведет работу по обновлению станочного парка высокопроизводительными станками с ЧПУ. На предприятии введен электронный документооборот.

К сожалению, на предприятии ощущается недостаток высококвалифицированных кадров рабочих и инженерных специальностей. Поэтому производственные мощности загружены не в полном объеме.

- В отрасли последние годы достаточно активно внедряются меры господдержки для судостроения и производителей судового комплектующего оборудования. Как вы в целом оцениваете качество этих мер, что требует корректировки?

В настоящее время «Компрессор» не пользуется господдержкой. Дело в том, что все субсидии имеют целевые показатели, обязательные к достижению, в противном случае субсидию возвращаешь с процентами. Очень велик риск не достичь требуемых показателей.

Кроме того, все заёмные средства даются под процент, который в итоге полностью лишает продукт прибыли.

Я убежден, что меры господдержки будут привлекательны в случае, если все отечественные предприятия обяжут закупать разработанный с использованием господдержки конечный продукт, и таким образом будет обеспечен гарантированный сбыт на ближайшие пять лет. Другими словами, должны заключаться офсетные контракты. В этом случае выполнение целевых показателей будет достигнуто.

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

г.Санкт-Петербург,
ул. Гапсальская, д.2
22 АВТОБУС
от Московского вокзала

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



Фото: ТАСС

НЕАТОМНАЯ ЧЕТВЕРКА ДЛЯ КОЛКИ ЛЬДА

Госкорпорация «Росатом» планирует в 2024 году приступить к строительству серии из четырех неатомных ледоколов для Арктики. Головной ледокол должен быть введен в эксплуатацию в 2028 году.

Александр Белый

Запуск в эксплуатацию четырех новых дизель-электрических ледоколов позволит высвободить из Карского моря атомные ледоколы для работы в восточном секторе Арктики. Для решения этой задачи Госкорпорация «Росатом» плани-

рует в 2024 году заказать строительство четырех судов мощностью по 40 МВт. Стоимость серии превысит 120 млрд рублей.

В настоящее время в ЦКБ «Айсберг» (входит в НК «Роснефть») ведется техническое проектирование ледоколов. Головное судно заказчик ожидает в 2028 году.

В целом, по ожиданиям Министерства промышленности и торговли РФ для обслуживания перевозок по Северному морскому пути будет задействовано 14 судов новых проектов: десять атомоходов - девять пр. 22220 (семь строится и два готовятся к закладке в 2024-2025 гг. и один пр. 10510 «Лидер», а также четыре неатомных двухтопливных ледокола.

Впрочем, в самом «Росатоме» не теряют надежды еще больше уве-

личить флот атомных ледоколов. Так, по словам спецпредставителя госкорпорации «Росатом» по вопросам развития Арктики Владимира Панова, прорабатывается обоснование строительства еще четырех судов: одного ледокола пр. 10510 и трех ледоколов пр. 22220.

По данным ГК «Росатом», с 2026 по 2028 годы планируется вывод из эксплуатации пяти ледоколов: трех атомных и двух неатомных, который компенсируется строящимися атомоходами. Но с учетом прогноза увеличения грузопотока к 2030 году (акцент разворота на Юго-Восточную Азию) этих ледоколов будет критически недостаточно, особенно для работы в восточном секторе Арктики.

ВСЗ ВЕДЕТ МОДЕРНИЗАЦИЮ

Выборгский судостроительный завод продолжает переоснащение производственных мощностей. После завершения в 2023 году первого этапа модернизации завод приступит ко второму – реконструкции наливной док-камеры в рамках Доковой программы Объединенной судостроительной корпорации.

Виктор Цукер



В декабре 2023 года на Выборгском судостроительном заводе (ВСЗ, входит в Объединенную судостроительную корпорацию) завершен первый этап модернизации производственных мощностей цехов стоимостью свыше 500 млн рублей.

Напомним, модернизация мощностей ВСЗ проводится при поддержке Фонда Развития промышленности России, который предлагает льготные условия финансирования проектов, направленных на разработку новой высокотехнологичной продукции, производство предприятиями ОПК высокотехнологичной продукции гражданского или двойного назначения и др.

Как отмечают в ОСК, в перечень работ первого этапа вошли: установка новых порталных машин для резки листового и профильного металлопроката, а также изготовление дополнительных комплектов стальной опорной оснастки. Для производственных нужд предприятия было приобретено около сотни комплектов современного сварочного оборудования, прессы, трубогибочные станки, десятки единиц электроинструмента. Модернизированы судовые стальные тележки. Произведено техническое переоборудование цехов и отделов завода. В эксплуатацию введены новые станки различного назначения. На момент подготовки материала на ВСЗ шла подготовка к закупке новейшего кранового оборудования.

Прделанные работы по техническому переоснащению завода позволят более эффективно планировать график выпуска продукции, повысят производительность труда и расширят производственные возможности предприятия. После второго этапа модернизации, кото-

рый включает в себя реконструкцию наливной док-камеры (построена в 1948 году и к настоящему времени требует укрепления несущих стен, замены оборудования и др. мер) – завод сможет спускать на воду суда шириной до 18 м, увеличить спусковой вес с 3 600 до 4 200 тонн, а также снизить затраты на спуск. Сроки реализации второго этапа: 2025–2026 гг.

Наливная док-камера играет важную роль в технологической цепочке верфи при постройке новых заказов, и ее модернизация позволит в будущем планировать загрузку предприятия новыми среднетоннажными судами различных назначений дополнительно к строительству крупнотоннажных заказов.

Помимо ВСЗ, проекты Доковой программы реализуются еще на пятнадцати предприятиях входящих в ОСК.

«Звездочка» обновляет доковое хозяйство

Центр судоремонта «Звездочка» (входит в ОСК) проводит капитальный ремонт и модернизацию судоподъемных сооружений. Сегодня с учетом филиалов «Звездочка» – отраслевой лидер по количеству судоподъемных сооружений и имеет в своём распоряжении восемь плавдоков различного исполнения и грузоподъемности, три сухих дока, док-камеру, слип и наклонный стапель. Не удивительно, что это предприятие является активным участником «Программы мероприятий по восстановлению, модернизации и строительству новых судоподъемных сооружений Группы ОСК» в составе госпрограммы «Развитие оборонно-промышленного

комплекса».

В частности, в 2019 году начались работы по реконструкции сухого дока на 35 СРЗ, а через год – по модернизации плавдока ПД-42 на СРЗ «Нерпа». К лету 2023 года к реализации программы подключились остальные филиалы – СРЗ «Красная Кузница» и 5 СРЗ.

Плавдоки ПД-454 (5 СРЗ) и ПД-15 (СРЗ «Нерпа») по результатам ремонта будут приведены к паспортным характеристикам. Для 5 СРЗ плавдоков – единственное судоподъемное сооружение. Поэтому поддержание его работоспособности – ключевой вопрос в производственной программе. Все запланированные восстановительные мероприятия по корпусу, арматуре балластной системы, крановому оборудованию ПД-454 должны быть завершены до конца первого квартала 2024 года.

СРЗ «Нерпа» после завершения дефектации уже с февраля текущего года приступает к закупке оборудования и ремонту корпусных конструкций плавдока ПД-15.

Плавдок ПД-42, тоже на «Нерпе», будет модернизирован с увеличением грузоподъемности для возможности докования АПЛ IV поколения.

Архангельский филиал СРЗ «Красная Кузница» имеет наибольшее количество плавдоков – три. Один из них через два года будет заменён на новый, более вместительный. В декабре 2023 года филиал за счёт средств Доковой программы ОСК заключил контракт с нижегородской «ССК» на строительство плавдока грузоподъемностью 5000 тонн.

Продолжается процесс реконструкции обновлённого сухого дока на мурманском 35 СРЗ. Двухкамерный сухой док преобразован в однокамерный,

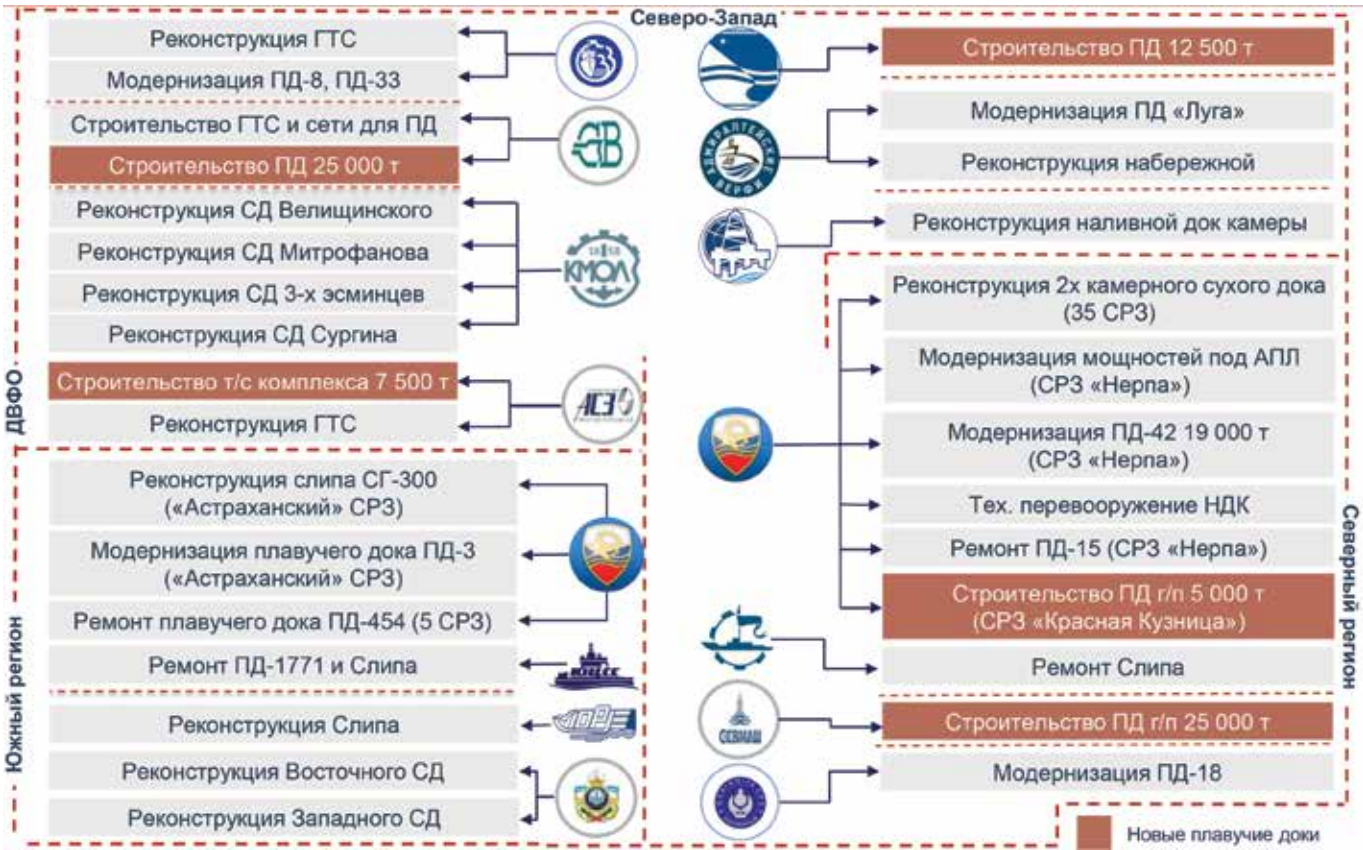
смонтированы новые инженерные коммуникации, осветительное оборудование, системы безопасности. Этот объект с 2025 года станет единственным на Севере способным принимать в ремонт крупные надводные корабли.

В 2024 году на головном предприятии

в Северодвинске «Звёздочка» приступит к техпереворужению своего основного судоподъёмного объекта — док-камеры. Первоочередные работы в рамках утверждённых лимитов финансирования Доковой программы направлены на усиление северного стапельного места под

возможность докования АПЛ последних поколений, обновление инженерных сетей. Также в планах на объекте предусмотрена замена порталного крана увеличенной грузоподъёмности и большим вылетом стрелы.

ДОКОВАЯ ПРОГРАММА ОСК



Широкая география
поставок судового
топлива

Строгое соблюдение
стандартов промышленной
и экологической безопасности



**РОСНЕФТЬ
БУНКЕР**

Мировой уровень качества



rosneft-bunker.ru



РОСНЕФТЬ БУНКЕР

ООО «РН-Бункер» – дочернее предприятие ПАО «НК «Роснефть», осуществляет поставку судового топлива в большинстве морских и речных портов России.

ГЕОГРАФИЯ

География деятельности ООО «РН-Бункер» охватывает все основные российские порты Дальнего Востока, Черного моря, Арктического и Балтийского морских бассейнов, речные порты Волго-Донского бассейна и Западной Сибири.

ИНФРАСТРУКТУРА

Основное конкурентное преимущество компании – производственная и логистическая инфраструктура. Судовые топлива производятся на нефтеперерабатывающих заводах ПАО «НК «Роснефть»: Ачинском, Комсомольском, Краснотуркменском, Сызранском, Новокуйбышевском НПЗ, Ангарской НХК, Рязанской НПЗ, Нижневартовском НПЗ, Уфимской группы НПЗ.

Перевалка нефтепродуктов осуществляется терминалами ПАО «НК «Роснефть» в портах Находки, Архангельска и Туапсе. Прямые поставки продукции с нефтеперерабатывающих заводов до портовых нефтебаз осуществляются железнодорожным и водным транспортом.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА

ООО «РН-Бункер» представлено в ключевых морских и речных портах страны: Находке, Владивостоке, Южно-Сахалинске, Мурманске, Санкт-Петербурге, Новороссийске, Туапсе,

Самаре, а также во всех крупных портах Волго-Донского бассейна и Западной Сибири, тем самым обеспечивая надежный контроль на всех этапах поставки бункерного топлива клиентам.

ПРОДУКТОВАЯ ЛИНЕЙКА СУДОВЫХ ТОПЛИВ

Компания предлагает потребителям широкую линейку судовых топлив с пониженным содержанием серы, которые полностью соответствуют требованиям Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL) – судовые топлива с серой до 0,5% для глобального рынка судоходства и 0,1% – в зонах особого контроля за выбросами серы с судов (SECA).

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

«Роснефть» активно внедряет и использует передовые технологии, соблюдает российские и международные стандарты экологической и промышленной безопасности.

ООО «РН-Бункер» строго придерживается международных стандартов корпоративного управления, раскрытия информации, а также финансовой отчетности. Общество неуклонно следует общему направлению политики ПАО «НК «Роснефть», которое основывается на высокой социальной ответственности не только перед своими сотрудниками, членами их семей и жителями регионов, в которых она осуществляет свою деятельность, но и перед обществом в целом.

Центральный офис ООО «РН-Бункер»
119049 г. Москва, ул. Шаболовка, д.10, корп. 2,
помещ. XXII, ком. 2,
тел: +7 (495) 755-52-43
факс: +7 (495) 755-52-39
e-mail: rnbunker@rosneft.ru

С приобретением доли в капитале верфи Eperium Группа ВТБ вошла в судостроительный бизнес Sitronics Group. Незадолго до этого Sitronics стала совладельцем Пермской судовой верфи.

Виктор Цукер



ПЕРЕТОК СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО КАПИТАЛА

В конце прошлого года Группа ВТБ вошла в судостроительный бизнес Sitronics Group (входит в Группу АФК «Система») и приобрела долю 28% в капитале дочерней компании Eperium, занимающейся серийным производством пассажирских электрических судов. Как отмечают в Sitronics Group, в ее судостроительные активы входят конструкторское бюро и верфь Eperium в г. Отрадное (Ленинградская область), а также доля в Пермской судовой верфи.

Eperium проектирует и строит суда вместимостью от 50 до 200 пассажиров: речные однопалубные

электросуда Ecobus, двухпалубные прогулочные электрокатамараны Escruiser и другие. Производимые электросуда вышли на маршруты летом прошлого года в Москве, Нижнем Новгороде и Красноярске. Планируется запуск электрокатамарана в Перми.

Sitronics Group планирует масштабное развитие и увеличение мощностей предприятия. Одним из направлений станет расширение производства верфи в Отрадном, завершить которое в Sitronics Group рассчитывают в 2025 году. После строительства на верфи появится новый эллинг, стационарный подъемно-спусковой комплекс, а также новые корпусно-обрабатывающие и механические цеха. Также компания планирует осуществить модернизацию Пермской судовой верфи. В течение двух-трех лет планируется выйти на объем выпуска до 40 судов в год на мощностях обеих верфей.

По словам президента Sitronics Group Николая Пожидаева, производство элек-

тросудов вышло на новый уровень реализации и масштабирования. «Поэтому участие в нем серьезного финансового инвестора, разделяющего наши планы и уверенность в перспективах, придаст импульс развитию электромобильности на воде в стране и проекту, в частности», — прокомментировал он.

Напомним, осенью прошлого года Sitronics Group приобрела долю в 25% в ООО «Пермская судовой верфь» (ПСВ) в целях развития судостроения на электротяге. Новый собственник планирует инвестировать в ПСВ средства на реконструкцию и модернизацию производственных мощностей предприятия. Договором предполагается возможное увеличение доли владения предприятием до 100%. Помимо судостроения, «Пермская судовой верфь» занимается судоремонтом, производством промышленной продукции, металлоконструкций, остановочных и причальных комплексов.

В сентябре 2023 года банк ВТБ получил в доверительное управление на пять лет 100% акций Объединенной судостроительной корпорации для повышения эффективности управления и дальнейшего развития судостроительной промышленности.



В ПЕТЕРБУРГЕ ЗАЛОЖЕН «ЛЕНИНГРАД»

**В конце января
на Балтийском заводе
заложен очередной атомный
ледокол «Ленинград»
мощностью 60 МВт.**

Александр Белый

Корабелы Балтийского завода (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) приступили к строительству пятого серийного (шестого по счету) атомного ледокола пр. 22220. Как отмечают в ОСК, Балтийский завод уже построил и передал заказчику — предприятию «Атомфлот» — головной ледокол «Арктика», а также серийные ледоколы «Сибирь» и «Урал». Ведутся достроечные работы на ледоколе «Якутия»,

строится атомоход «Чукотка».

Напомним, в конце декабря 2022 года распоряжением Правительства России было одобрено выделение 58,9 млрд рублей на строительство пятого и шестого серийных ледоколов пр. 22220.

Создание атомоходов планируется завершить в 2028 и 2030 годах соответственно. Длина каждого из ледоколов составит 173,3 м, ширина — 34,0 м, водоизмещение — 33,5 тыс. т, ледопродоимость — 2,8 м, экипаж — 54 человека, расчетный срок службы — 40 лет. Проектант — ЦКБ «Айсберг».

В настоящее время атомный ледокольный флот насчитывает семь судов: помимо атомоходов пр. 22220 — на плаву «Ямал», «50 лет Победы», «Таймыр» и «Вайгач». Расширение флота необходимо для обеспечения промышленных проектов в Арктиче-



ской зоне России, а именно — проводки судов с углеводородным сырьём с месторождений Ямальского, Гыданского полуостровов и с шельфа Карского моря на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

В 2023 году на предприятиях Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) состоялась закладка ряда судов: второй пары скоростных пассажирских катамаранов пр. «Котлин» и первой пары экскурсионно-прогулочных судов пр. «Соммерс», трех круизных лайнеров пр. 00840 «Карелия», контейнеровозов пр. 00108, аварийно-спасательных судов пр. MPSV06M «Анадырь», научно-экспедиционного судна «Иван Фролов».

В 2023 ОСК передала заказчикам 25 судов. В текущем году корпорация намерена передать заказчикам 36 судов гражданского назначения.

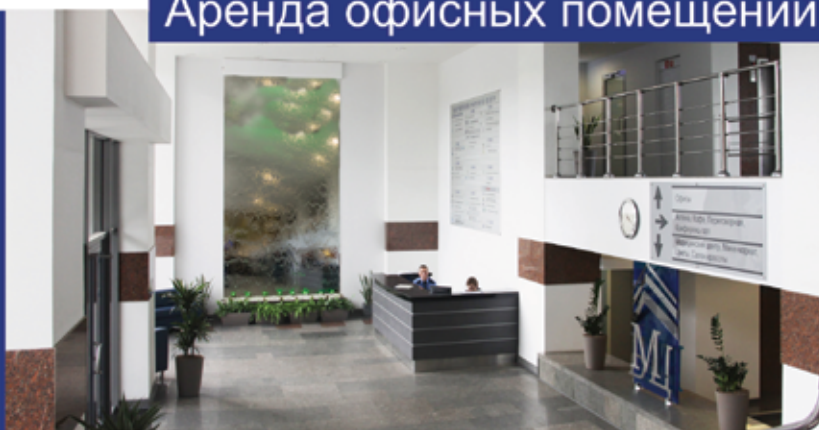


БЦ БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ЦЕНТР

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 Порты 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

ОЖИДАЕМ УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЕМОВ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО СИБИРСКИМ РЕКАМ...



Внутренний водный транспорт Западной Сибири играет очень важную роль в обеспечении населения, развитии промышленных районов, реализации Северного завоза. Солидные судоходные и судоремонтные активы компании «Межрегионфлот» ставят ее в один ряд с крупнейшими речными пароходствами РФ. О перспективах и сложностях развития бизнеса рассказал генеральный директор ООО «Межрегионфлот» Денис Ушаков.

Виктор Цукер

- Сообщите об основных итогах работы компании в 2023 году.

- В 2023 году наша группа компаний «Межрегионфлот» продемонстрировала устойчивый рост грузоперевозок. Наши судоходные компании доставили свыше 1,5 млн тонн грузов. Основные из них: генеральный груз, включая негабаритный, тяжеловесный, щебень, песок, строительные материалы, нефтепродукты.

Что касается портового дивизиона, то совокупный объем перевалки грузов в наших четырех речных портах достиг 1,3 млн тонн. Самый крупный из них — Тобольский речной порт обработал 0,7 млн тонн различных грузов.

Также в 2023 году мы инвестировали значительные средства в собственные

судостроительные и судоремонтные программы, развитие портовых мощностей.

Если говорить предметно, то к наиболее важным событиям прошлого года я бы отнес спуск на воду третьей баржи из серии в 20 единиц пр. SBD 11018, построенной на нашем Тобольском судостроительно-судоремонтном заводе (Тобольский ЦСРЗ). На этом же заводе был заложен киль универсального сухогрузного судна - контейнеровоза пр. 725DC14017, а на Омском судоремонтно-судостроительном заводе (Омский ЦСРЗ) — земснаряд пр. RDB66.87.

В свою очередь, на территории Тобольского речного порта была построена специализированная площадка хранения, а также уникальный аппарельный съезд с подъездными путями для погрузки негабаритного тяжеловесного ро-ро груза. Внедрена новая система складского администрирования, расширены складские площади в Уренгойском речном порту, проведена модернизация оборудования, ремонт и покраска порталных кранов в Сергинском и Салехардском портах.

- Проблем на внутренних водных путях России две: необходимость обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов, что требует дноуглубительных работ, а также старение флота. Насколько критичным для региона вашей деятельности является состояние рек и портового комплекса? Замечаете ли Вы улучшение ситуации?

- В регионе нашей судоходной деятельности (Тюменская область, включая Ханты-Мансийский АО, Ямало-Ненецкий АО, Енисейский залив) отсутствуют гидротехнические сооружения и реки представляют собой естественные водные пути. При этом развитие грузовых речных перевозок в пределах Обь-Иртышского бассейна тормозится рядом проблем. Это обмеление отдельных участков рек, а также нестабильный уровень воды, что ведет к снижению провозной способности флота из-за уменьшения загрузки судов, а также сокращению навигационного периода. Однако наблюдается постепенное

улучшение ситуации с гарантированными габаритами судовых ходов, чему способствуют интенсивные дноуглубительные работы, проводимые в последние два года ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

Что касается портового комплекса, то нужно отметить, что сейчас все порты ГК «Межрегионфлот» развиваются и расширяют технические мощности за счет собственных средств и прибыли. Однако относительно низкая рентабельность портовых предприятий в виду ограниченного периода навигации и отсутствия годовых гарантированных объемов груза от заказчиков на фоне высокой потребности в модернизации портовых мощностей, обуславливает длительные сроки окупаемости инвестиций. В связи с чем, хотелось бы заявить о необходимости введения мер государственной поддержки, включая предоставление субсидий и налоговых льгот. Это будет способствовать привлечению финансирования в отрасль.

- В целом, какими Вам видятся перспективы судоходства по сибирским рекам на горизонте 5-10 лет?

- В целом, прогнозы весьма оптимистичны. В ближайшие 5-10 лет мы ожидаем увеличение объемов грузоперевозок по сибирским рекам. Во-первых, за счет роста спроса на сырьевые ресурсы (нефти, газа, угля, леса) и развития Арктики, во-вторых, географически река Иртыш соединяет Россию с Китаем, а река Обь позволяет выйти на трассы Северного морского пути (СМП). Таким образом, в перспективе Обь-Иртышский водный коридор можно рассматривать в качестве более короткого и экономичного транзитного маршрута между странами Азии и Европы, что дает дополнительные перспективы роста объемов грузоперевозок.

- Ваша компания имеет опыт проведения дноуглубительных работ. Считаете ли вы это направление важным для бизнеса? Готовы ли развивать дноуглубительные компетенции?



- «Межрегионфлот» оказывает услуги по строительству и содержанию причалов, в том числе с выполнением дноуглубления прилегающей акватории, а также занимается добычей речного песка на Катравожском и Сурей-Юганском месторождениях. В связи с этим было решено на базе Омского ССРЗ реализовать программу по строительству земснаряда.

Это будет дноуглубительное несамоходное судно с гидравлическим рыхлителем. Заказчиком выступает «Иртышское речное пароходство». Земснаряд будет построен полностью из комплектующих отечественного производства. Ориентировочный срок сдачи - май 2024 года.

- «Межрегионфлот» участвует в обеспечении реализации целого ряда индустриальных проектов в арктической зоне России. Что оказалось наиболее сложным в работе с такими крупными заказчиками как «Роснефть», «Газпромнефть», «Новатэк»? Планируете ли положительный опыт распространить на работу с другими заказчиками?

- Среди сложностей работы с крупными заказчиками, я бы выделил следующие. Во-первых, строгие требования к качеству, надежности и срокам доставки груза. Крупные заказчики ожидают безупречного качества и надежности во всех аспектах предоставляемых услуг, а также строгое соблюдение сроков доставки грузов. Нарушение этих тре-

бований может привести к серьезным штрафным санкциям.

Во-вторых, сложность логистических операций. Так, перевозка больших объемов грузов в отдаленные районы требует тщательного планирования и координации. Крупные заказчики часто имеют сложные логистические цепочки, что требует от перевозчика высоких компетенций, гибкости и адаптивности.

В-третьих, высокий уровень конкуренции. Рынок судоходных услуг достаточно конкурентен и крупные заказчики имеют возможность выбирать из нескольких перевозчиков.

И наконец, длительные циклы принятия решений. Крупные заказчики часто имеют многоуровневую структуру принятия решений, что приводит к длительным процессам утверждения и контрактации. Это требует терпения и настойчивости с нашей стороны.

Впрочем, несмотря на сложности, работа с крупными заказчиками дает ценный опыт, который мы распространяем на работу с другими партнерами. Главное — надо понимать, что каждый заказчик уникален, и к нему следует подходить индивидуально. Мы стараемся понять конкретные потребности заказчика и адаптировать под него наши услуги.

Также важны прозрачность и коммуникации. Не секрет, что открытая и своевременная коммуникация имеет решающее значение для поддержания доверия и предотвращения недо-

разумений. Мы представляем нашим заказчикам всю информацию касательно доставки груза: от технических консультаций до отчетов о нахождении груза.

Зачастую заказчику необходим комплекс логистических услуг, включающий погрузочно-разгрузочные работы, хранение, перевозку грузов до места назначения. Мы обладаем необходимыми мощностями для решения комплексных задач.

- Расскажите о программе развития флота ваших пароходств?

- На Тобольском ССРЗ, начиная с 2021 года, реализуется судостроительная программа «Межрегионфлота». В ее рамках уже спущены на воду три несамоходные баржи грузоподъемностью до 5000 тонн смешанного «река-море» плавания. Баржи активно используются Обь-Иртышским речным пароходством для перевозки генеральных грузов в Енисейский залив, а также пункты Обской губы в рамках реализации проектов по освоению залежей углеводородного сырья.

В настоящее время закладывается четвертое судно. Всего в серии запланировано строительство 20 барж.

Проект SBD 11018 был разработан ГЦКБ «Речфлота» с нуля. Уникальность его состоит в том, что за счет инженерных решений при минимальном весе металлоконструкций (от 1000 тонн) достигнута грузоподъемность в 5000 тонн при осадке 3,3 м.



Параллельно с серийной постройкой барж, в прошлом году мы запустили строительство универсального контейнеровоза пр. 72SDC14017, предназначенного для перевозки генеральных, навалочных (в том числе зерна) и крупногабаритных тяжеловесных грузов. Заказчиком выступает Обь-Иртышское пароходство, проектант - ГЦКБ «Речфлота».

Основные размеры контейнеровоза совпадают с универсальным сухогрузом пр. RSD81. Но при этом контейнерная вместимость у нас - 495 TEU, у RSD81 заявленная вместимость 385 TEU. Этого удалось достичь благодаря особой конфигурации трюмов, а также оптимизации пространств машинного отделения и жилой надстройки. В результате появилось дополнительное место под контейнеры с проходом для крепления, что в трюмной части составило 240 TEU.

Также крышки люковых закрытий были спроектированы с возможностью размещения контейнеров в три ряда вместо двух на аналогичных проектах. Далее, мы оптимизировали расположение палубного оборудования в корме и получили еще 15 мест для контейнеров. Общее количество контейнеров в корме и на люковых закрытиях достигает 255 TEU.

Кроме того за счет оптимизированных расчетов гидродинамики кормового «острова» достигнуто улучшение показателей скорости судна до 11 узлов при осадке 5,3 м, а также снижение показателей расхода топлива на 10% по сравнению с судами аналогичного класса.

Пока на судне полностью сформирована цилиндрическая вставка, завершается формирование носовой и кормовой оконечностей, производится монтаж трубопроводов в балластных танках. Окончание строительства запланировано на середину 2025 года.

- Собственные производственные мощности позволяют вам гарантированно обеспечивать свои потребности в судостроительно-судоремонтных работах. В то же время они нуждаются в существенных инвестициях для поддержания и развития. Расскажите о планах по развитию мощностей заводов? Какова будет их специализация?

- Судостроительный дивизион «Межрегионфлота» представлен тремя предприятиями. Тобольский ССРЗ специализируется на судоремонте несамоходного флота.

Для реализации судостроительной программы потребовались масштабная реконструкция и технологическое переоснащение завода. Речь идет о строительстве нового корпусного цеха, полной реконструкции слипа, создании достроечных стапелей и линии подготовки металла, переоснащении механического цеха, приобретении машины плазменной резки металла, замене корпусосварочного оборудования (автоматы горизонтальной и вертикальной сварки, автоматы угловых швов, полуавтоматы повышенной производительности и качества шва).

В текущем году мы планируем начать строительство слипа № 2. Объем инвестиций в модернизацию составляет порядка 3 млрд рублей.

Второй актив - Омский ССРЗ сосредоточен на судоремонте нефтеналивного и сухогрузного флота.

Производственные мощности завода в Омске не требуют масштабной модернизации, как на Тобольском ССРЗ. Цеха оснащены современным оборудованием для осуществления различных работ, среди них — капитальный ремонт ДВС, изготовление и ремонт гребных валов, токарные и фрезерные работы, ремонт корпусов, трубопроводные и электромонтажные работы.

Завод оборудован слипом и доком. Выполняется слипование судов длиной до 100 м, шириной до 16 м. Это единственное судоподъемное сооружение в Омске, позволяющее проводить слипование судов с доковым весом до 1500 т.

Доступно докование судов с доковым весом до 4000 т, длиной до 120 м, шириной до 21 м. Док также не имеет аналогов в городе по грузоподъемным характеристикам.

Третье предприятие - «Судоремонт Тюмень» занимается ремонтом флота с малой осадкой, производит изделия широкой номенклатуры для судостроения и иные дельные вещи.

Помимо судостроения силами наших заводов мы произвели различные судоремонтные работы и подготовили к навигации 2024 года более чем 320 единиц судов.

«МЕТЕОРЫ» И ЗЕМСНАРЯДЫ В ПРИОРИТЕТЕ

В начале февраля Государственная транспортная лизинговая компания привлекла первые в 2024 году средства Фонда национального благосостояния на реализацию программы по развитию флота российских судоходных компаний.

Александр Белый



Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) в 2024 году продолжила реализацию четырех инвестиционных проектов с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Напомним, в начале 2023 года ГТЛК утвердила в Правительстве РФ и приступила к реализации четырех масштабных инвестиционных проектов с использованием средств ФНБ по развитию гражданского водного, городского пассажирского и авиационного транспорта.

Как отмечают в ГТЛК, инвестиционный проект по обновлению водного флота предусматривает строительство и поставку 260 судов в 2024–2028 гг. Ключевые условия – «нулевой» аванс, льготная средневзвешенная ставка на всем сроке действия договора от 2,93% до 7,60% в зависимости от типа судна, срок лизинга – до 25 лет.

Общий объем инвестиций в проект составит 231 млрд рублей, из которых 136 млрд рублей приходятся на средства ФНБ, 10 млрд рублей – на средства феде-

рального бюджета и 85 млрд – на заемное финансирование.

Реализация инвестпроекта направлена на увеличение объема перевозок водным транспортом, развитие компетенций в сфере судостроения, а также достижение высокой степени технологической независимости транспортного комплекса страны.

Привлеченные в начале февраля АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) финансовые ресурсы Фонда национального благосостояния (ФНБ) будут направлены на авансирование строительства скоростных пассажирских судов «Метеор» и земснарядов на отечественных верфях.

Буквально за несколько дней до привлечения средств ФНБ на Зеленодольском заводе имени А.М. Горького (входит в СК «АК Барс») состоялась закладка двух пассажирских судов на подводных крыльях (СПК) проекта 03830 «Метеор-2020».

Планируется, что оба «Метеора» будут переданы ГТЛК летом 2025 года. Ввод в эксплуатацию высоколокализованных судов будет способствовать увеличению объема и повышению качества региональных пассажирских перевозок, росту популярности туристических маршрутов, укреплению межрегиональных связей, повышению мобильности населения.

Разработанный КБ «Си Тех» СПК вместимостью до 120 человек предназначен для скоростных пассажирских

перевозок и обладает рядом преимуществ. Модернизированная крыльевая схема обеспечивает уменьшение перегрузок на волнении, большую высоту преодолеваемой волны без средств автоматической стабилизации движения, меньшее время выхода на крылья и меньшую амплитуду продольной качки. Также отсутствует проблема сваливания с крыла в водоизмещающем режиме за счет положительных углов атаки носового и кормового крыла.

По состоянию на февраль уже два судна пр. 03830 «Метеор-2020» были спущены зеленодольскими корабелями и переданы судоходной компании «Флот Республики Татарстан» в 2023 году.



По данным ГТЛК, в настоящее время на внутренних водных путях страны работают 1,6 тыс. пассажирских судов. Их средний возраст – 39 лет.

СПО «АРКТИКА» СТАВИТ НА УНИФИКАЦИЮ

В АО «СПО «Арктика» реализуется проект по унификации кабельно-проводниковой продукции в судостроении с целью повышения эффективности выполнения электромонтажных работ.

Алексей Лисовский

В конце января по инициативе АО «СПО «Арктика» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) и при участии ведущих ЦКБ-проектантов и предприятий кабельной промышленности создана рабочая группа по разработке единых технических требований на кабельно-проводниковую продукцию (ЕТТ КПП).

Как отмечают в СПО «Арктика», цель — разработка документа, создающего единую систему требований к кабельной продукции, позволяющего регулировать процессы применения кабельных изделий на современных проектах судостроения, определять критерии взаимозаменяемости кабельно-проводниковой продукции (КПП), а в конечном итоге более гибко использовать материальные ресурсы на производстве.

В настоящий момент в России насчитывается более 100 кабельных заводов,

36 из которых являются крупными производителями. Как и любая наукоемкая отрасль, кабельная промышленность выпускает широкую номенклатуру кабельных изделий, которые отличаются многообразием конструктивных и эксплуатационных исполнений, функциональным применением.

Однако такое изобилие КПП имеет и негативные проявления, в частности в судостроительной отрасли. Так, при строительстве подводных кораблей проектов «Ясень» и «Борей» может использоваться до 800 маркоразмеров кабеля, и только 30% из них взаимозаменяемы. В итоге электромонтажное предприятие, закупая широкую номенклатуру КПП, вынуждено нести финансовые потери, связанные с перегруженностью складского хозяйства и неполным вовлечением в производство оставшейся продукции.

Весной 2023 года на одной из рабочих встреч предприятий Группы ОСК, посвященной развитию Центра технологической специализации «ОСК-Электромонтажные работы» на базе СПО «Арктика», было принято решение о разработке единых технических требований на кабельно-проводниковую продукцию.

Необходимость стандартизации судовых кабелей — остроактуальная

проблема, решение которой позволит повысить эффективность выполнения судовых электромонтажных работ во всей судостроительной отрасли России и в СПО «Арктика» в частности.

До недавнего времени кабельная отрасль сильно зависела от импорта, а созданные в России изделия не всегда соответствовали необходимым техническим и эксплуатационным характеристикам. Кроме того, в судостроении не существует четкой стандартизации судовых кабелей, как например, в железнодорожном транспорте, где строго регламентированы сечения, диаметр и другие характеристики.

«Важно учесть мнение всех участников процесса и разработать общие технические требования на кабельную продукцию. Работа сложная и многоплановая, поэтому первая редакция документа будет оформлена в виде стандарта ОСК с возможной трансформацией в отраслевой стандарт, — комментирует член рабочей группы, начальник бюро перспективных разработок филиала «Инженерный центр» Роман Донсков. — Новый документ упростит работу, позволит унифицировать судовую КПП и повысит эффективность использования материальных ресурсов на разных предприятиях».





ЗАКОН С НУЛЕВЫМ КПД

Мера государственной поддержки судоремонта, касающаяся нулевого НДС, оказалась невостребованной, неудобной и требует доработки.

Виктор Цукер

В России остро стоит проблема судоремонта. В частности, не хватает современных доковых мощностей для проведения ремонта и технического обслуживания судов. Проекты строительства новых больших доков и модернизации существующих судоподъемных сооружений, (большая часть из которых в высокой степени износа и может числиться лишь на бумаге), не поспевают за стремительным ростом спроса со стороны отечественных судовладельцев. Как результат – высокие внутренние цены на ремонт, очереди из желающих его провести, а также вынужденное стремление ряда

судовладельцев развивать собственные судоремонтные мощности.

Самой долгожданной и обсуждаемой мерой по поддержке судоремонтной отрасли считалось обнуление НДС (нулевая ставка НДС для компаний при условии инвестирования в собственное судоремонтное производство не менее 20% выручки за 7 лет). Ожидалось, что собственники заводов стройными рядами начнут заключать инвестиционные соглашения с Министерством промышленности и торговли РФ и вкладывать средства в свои основные фонды. Однако с момента принятия соответствующего закона в июне 2023 года ничего похожего не происходит (по состоянию на январь 2024 года).

В конце января текущего года судоремонтная проблематика в очередной раз была поднята на встрече представителей Минпромторга с общественной организацией «Опора России». Как отметил глава Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров (ВАРПЭ)

Герман Зверев, заявок на право воспользоваться нулевым НДС от судоремонтников не поступало. По его словам закон нуждается в доработке: продлении сроков заключения инвестсоглашения и сроков его действия, возможности инвестирования в объекты развития и модернизации не только собственных производственных мощностей, но и находящихся в долевой собственности и долгосрочной аренде, так как часть мощностей, как правило, расположена именно на них. Кроме того, предлагается расширить перечень инвестиционных мероприятий, добавив, к примеру, расходы на подготовку и переподготовку кадров.

Исправление ситуации крайне важно для предприятий малого и среднего бизнеса (МСП), которые являются основой отечественного судоремонта. Так, по данным ВАРПЭ в России из 668 предприятий, специализирующихся только на услугах судоремонта, 628 – это МСП, а из 509 фирм, которые, помимо прочих услуг, осуществляют судоремонт, – 461 МСП.

СПЕЦИАЛИСТОВ БРАТЬ НЕОТКУДА



В российском судостроении и судоремонте налицо кадровый голод. Наибольший спрос на персонал генерируют отраслевые предприятия Санкт-Петербурга, Удмуртии и Приморья. Радикального изменения ситуации в текущем году не предвидится.

Мария Катасонова

Эксперты рекрутинговой платформы hh.ru проанализировали рынок труда в российском судостроении и подвели итоги для отрасли за 2023 год. Портал Sudostroenie.info опубликовал результаты работы экспертов.

Так, по итогам 2023 года российские работодатели, связанные с судостроительной отраслью, разместили на hh.ru более 22,5 тыс. вакансий. Это на 23% превышает показатель 2022 года. Наиболее высокий спрос на персонал приходился на летние месяцы и осень.

Ключевой фундаментальной проблемой является демография. Поэтому большинство (85%) опрошенных hh.ru компаний уверено, что дефицит кадров останется фундаментальной проблемой рынка труда в 2024 году. Среди внутренних причин дефицита – неконкурентный уровень зарплаты, недостаточное развитие бренда работодателя, непривлекательные условия труда.

Предприятия судпрома нуждаются в действенных мерах по удержанию персонала: компенсационные пакеты, система обучения и переобучения персонала и многое другое. Также необходимо решать острейшие вопросы, связанные с повышением производительности труда в производстве и управлении.

В 2023 году наибольший спрос на персонал у работодателей из судостроительной отрасли держится в Петербурге (25% предложений о работе от всего объема в отрасли или почти 6 тыс. вакансий в 2023 году), Удмуртии (10%) и Приморском крае (7%). Также в топ вошли по числу вакансий и спросу на судостроителей Москва и Челябинская область (по 6% в каждом регионе).

Самыми востребованными по количеству вакансий оказались токари и фрезеровщики – работодатели за год разместили для них более 2 тыс. вакансий, что составляет долю в 10% от всего объема спроса по отрасли. Также высокоценными для отрасли были слесари (7% вакансий от всего объема по стране) и сварщики (6%). Кроме того, в список популярных вошли «белые воротнички», а именно инженеры, закупщики, экономисты, бухгалтеры, специалисты по подбору кадров.

Согласно данным сервиса «Люди в цифрах», наиболее активно в 2023 году размещали вакансии Концерн «Калашников», «Радар ММС», «КОНАР», ГК «Бизнес Процесс», «Доброфлот», «Полюс Групп», Балтийский завод, Центр судоремонта «Дальзавод», НПК «Морсвязьавтоматика», Кронштадтский морской завод, Машиностроительный завод «ЗиО-Подольск», Находкинский судоремонтный завод, Пролетарский завод и пр.

В целом на российском рынке труда на протяжении всего 2023 года росла доля вакансий с удаленным или гибридным режимом работы и судостроение не исключение. Так, популярность удаленной работы остается на высоком уровне для ИТ-специалистов, маркетологов, дизайнеров, менеджеров по продажам, административного персонала.

Кроме того, заметно увеличение вакансий с удаленным и гибридным форматом работы для высшего звена. Чаще всего удаленную работу предлагают директорам по информационным технологиям, директорам по маркетингу, персоналу и техническим CEO.

Сегодня работодатели предпочитают специалистов с широким спектром навыков. Это связано не только с потребностью в универсальных специалистах, способных решать несколько задач одновременно, но и с необходимостью

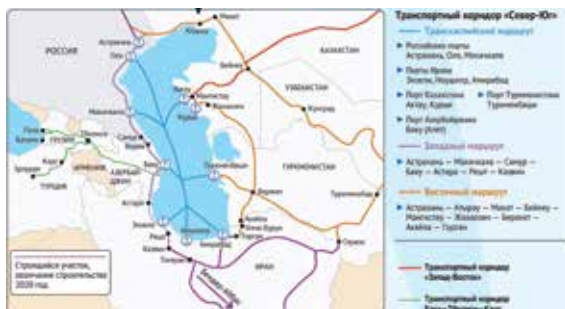
быстрой адаптации к изменяющимся условиям и ограниченными ресурсами для найма новых сотрудников. Очень важными становятся способность к саморазвитию и обучаемость, умение управлять стрессом, а также лидерство и коммуникативные навыки.

В целом отраслевые работодатели в прошлом году были достаточно гибкими в формировании рабочего графика и форматов работы сотрудников. Так, судоремонтный бизнес за год на 120% увеличил число предложений о работе с частичной занятостью. Для соискателей также на 10% выросло число вакансий со сменным графиком. Подобные изменения могут быть среди прочего связаны с кадровым дефицитом, с которым столкнулись работодатели, и решениями компаний предлагать более мягкие и удобные форматы работы кандидатам.

Медианная предлагаемая зарплата в судостроительной и ремонтной отрасли страны в 2023 году – 85 тыс. рублей, что на 9 тыс. больше, чем в 2022-м. В разрезе регионов наиболее высокую зарплату в 2023 году предлагали судоремонтникам компании из северных регионов (Коми, Архангельская область), а также на Юге страны и в Забайкалье. В топ-профессий с высокой зарплатой вошли сварщики (более 160 тыс. рублей), токари и операторы станков ЧПУ (от 120 тыс.).

В целом соискатели демонстрируют интерес к работе в отрасли судоремонта и судостроения, но при этом из-за обилия предложений теперь могут больше и дольше перебирать вакансии и рассматривать предложения. По итогам 2023 года на одну вакансию в отрасли в среднем приходится до 3 резюме от кандидатов. Время закрытия вакансий за год выросло с 1,5 до 3-4 месяцев, а по ряду редких профессий или топовых должностей и до 6 месяцев.

Наиболее активно рассматривают предложения о работе и выходят на рынок труда соискатели из Петербурга, Москвы, Приморского края и Нижегородской области.



Судоходная компания «Арк» приступила к строительству серии универсальных сухогрузов класса река-море для грузоперевозок по Каспию и развития транспортного коридора «Север-Юг».

Алексей Лисовский

В середине февраля на Судостроительно-судоремонтном заводе им. В.И. Ленина (Астрахань) началось строительство первых двух сухогрузов проекта RSD81 в серии из четырех судов. Заказчиком выступает судоходная компания «Арк».

Как отмечается в сообщении правительства Астраханской области, суда предназначены для работы в Каспийском море и развития транспортного коридора «Север-Юг».

Строительство ведется в рамках программы льготного лизинга гражданских судов водного транспорта. Заказчик — Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), будущий оператор судна

— Каспийская логистическая компания.

В рамках заключенного контракта с компанией «Арк» осенью 2025 года на Судостроительно-судоремонтном заводе им. В.И. Ленина должны быть сданы четыре сухогруза. Затем «Арк» предполагает строительство еще шести аналогичных судов, но по состоянию на февраль верфь-строитель не была определена.

Сухогрузы пр. RSD81 имеют два грузовых трюма для перевозки генеральных и навалочных грузов, в том числе зерна, контейнеров. Также в трюмах и на люковых крышках можно перевозить пакетированные пиломатериалы, лес, металлолом, металл, крупногабаритные, длинномерные, тяжеловесные и опасные грузы, уголь.

СТАРТОВАЛА СЕРИЯ ДЛЯ КАСПИЯ



Центральное здание 51 ЦКТИС в г. Ломоносов

51 ЦКТИС ГОТОВИТСЯ К ВСТРЕЧЕ ЮБИЛЕЯ

51 Центральный конструкторско-технологический институт судоремонта готовится отметить 70-летний юбилей. В течение всей своей истории сотрудники института обеспечивают комплексную подготовку производства отечественных судоремонтных заводов к ремонту кораблей и судов ВМФ. Институт является автором ГОСТов, позволивших занять лидирующие позиции по разработке ремонтной документации, а также методик продления полного срока службы кораблей и судов ВМФ.

Марина Дерябина

Историческая справка

24 августа 1954 года для организации всех видов подготовки судоремонта предприятий Военно-Морских Сил СССР было создано «Центральное конструкторско-технологическое бюро Военно-Морских Сил СССР» с подчинением Главному управлению судоремонтных заводов ВМС СССР.

Через год организация была переименована в «Центральное конструкторско-технологическое бюро Военно-Морского Флота СССР».

С 1 декабря 1979 года, после объединения с «330 Специальное конструкторско-технологическое бюро» ВМФ СССР, образован «51 центральный конструкторско - технологический институт судоремонта ВМФ СССР». Цель объединения - создание единого центра разработки и концентрации ремонтно-технологической документации кораблей и военной техники ВМФ СССР.

Приказом Главнокомандующего ВМФ РФ от 26 февраля 2004 года предприятию присвоено наименование ФГУП «51 центральный конструкторско-технологический институт судоремонта» Минобороны России (ФГУП «51 ЦКТИС»).

До 25 июня 2009 года ФГУП «51 ЦКТИС» входило в состав предприятий Главного управления судоремонтных заводов ВМФ, которому были предоставлены права главных управлений министерств СССР, с подчинением Главнокомандующему ВМФ.

В соответствии с Указом Президента

РФ от 15.09.2008, Приказом Министра обороны РФ от 18.06.2009 ФГУП «51 ЦКТИС» Минобороны РФ преобразовано в ОАО «51 ЦКТИС». Учредитель Общества по сей день – Министерство обороны РФ.

В течение своего 70-летнего периода деятельности институт комплексно обеспечивает подготовку производства судоремонтных заводов (СРЗ) ВМФ к ремонту новых кораблей и судов ВМФ, в том числе: участвовал в наблюдении за проектированием кораблей в части обеспечения ремонтпригодности и планирования разработки ремонтной документации, начиная со стадии тактико- технического задания; разрабатывал документацию, необходимую для перспективной подготовки производства; составлял планы перспективной подготовки производства, разрабатывал сводные планы организационно- технических мероприятий по подготовке производства, осуществлял ведомственный контроль и оказывало помощь СРЗ ВМФ в их выполнении; создал систему типовой организационно-технической документации, которая существенно упростила выполнение личным составом

кораблей задач по составлению ремонтных ведомостей и работу технологических служб СРЗ ВМФ по предварительной и оперативной подготовке производства. Были впервые созданы типовые ремонтно-технологические и ремонтные ведомости, разработаны типовые технологические процессы ремонта. Также 51 ЦКТИС создал систему обеспечения ремонта кораблей и судов ВМФ технической документацией и централизованного обеспечения ею всех СРЗ ВМФ; создал систему ценообразования в судоремонте ВМФ, разработал более 100 сборников норм времени на судоремонтные работы, ведомственные калькуляционные нормативы; спроектировал технологические части специальных цехов и участков для большинства СРЗ ВМФ; проводил работу по внедрению передового опыта ремонта путем издания производственного сборника «Технология судоремонта».

Распоряжением Правительства РФ от 20.08.2009 утвержден «Перечень стратегических организаций, а также федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию единой государственной политики в отраслях экономики, в которых осуществляют деятельность эти организации», во II разделе которого, внесено АО «51 ЦКТИС». Институт также включен в Сводный реестр организаций оборонно-промышленного комплекса.

Текущая деятельность

В рамках основного вида деятельности приоритетными направлениями работы 51 ЦКТИС являются: разработка проектно-конструкторской, технологической, организационно-технической, нормативно-технической документации и другой документации для обеспечения строительства, ремонта и модернизации кораблей, судов и плавсредств, их составных частей и комплектующих изделий, технического, сервисного обслуживания и эксплуатации кораблей и судов; экспертиза ремонтной, технологической, организационно-технической и нормативной документации, разработанной другими организациями с выдачей заключений; калькуляция работ по техническому и сервисному обслуживанию, эксплуатации, ремонту и модернизации кораблей, судов, а также их составных частей и комплектующих изделий; техническое освидетельствование и обследование кораблей, судов и прочих плавучих сооружений с целью определения возможности их продления полных сроков службы; разработка нормативных и организа-

ционно-методических документов по системе технического обслуживания и ремонта кораблей, организации судоремонтного производства.

В настоящее время 51 ЦКТИС осуществляет функции проектанта применительно к 137 проектам кораблей и судов ВМФ при общем - около 400 ед. В соответствии с Решением заместителя Министра обороны РФ от 16.07.2014 Институт осуществляет функции бюро-проектанта кораблей (судов) ВМФ иностранной постройки чьи бюро-проектанты отсутствуют (ликвидированы).

Институт производит освидетельствование технического состояния вооружения и военной техники, корпуса, систем, механизмов кораблей и судов ВМФ с выдачей ОВУ флотов Заключения проектанта, о возможности продления полного срока службы или предложений по объему работ, необходимых к выполнению для принятия решения о возможности продления полного срока службы.

В развитие требований ГОСТ «Корабли и суда ВМФ. Ремонтные документы. Порядок разработки и поставки», разработанного 51 ЦКТИС, институт определен головной организацией по разработке ремонтной документации на корабли и суда ВМФ, их составных частей и комплектующие изделия. В развитие требований указанного ГОСТа и Совместного Решения, на 51 ЦКТИС возложены функции по организации и проведения МВК, и введение в действие ремонтной документации.

В соответствии с требованиями ГОСТ «Корабли и суда ВМФ. Порядок продления установленных сроков службы. Основные положения», разработанного институтом, в рамках контрактов с головными исполнителями ГОЗ, 51 ЦКТИС разрабатывает Методики по освидетельствованию корпуса корабля, корабельных корпусных конструкций и кабельных трасс корабля. Разработанные методики позволяют продлевать срок службы кораблей и судов ВМФ от трех лет и более.

В соответствии с отраслевым военным стандартом судостроения «Корабли и суда ВМФ. Типовая ведомость сервисного обслуживания. Общие требования к построению, изложению, оформлению и содержанию», разработанным непосредственно 51 ЦКТИС, институт разрабатывает типовые ведомости сервисного обслуживания для конкретных проектов кораблей ВМФ.

В соответствии с требованиями Типового технического задания, разработанного 51 ЦКТИС, институт осуществляет техническое сопровождение ремонта кораблей и судов ВМФ, по заявкам от предприятий

промышленности и головными исполнителями ГОЗ.

51 ЦКТИС осуществляет управление и хранение конструкторско-технологической документации на продукцию, разработанную по заказу Минобороны РФ для нужд ВМФ, обеспечивает указанной документацией исполнителей ГОЗ.

Для повышения эффективности и оперативности работы по данному направлению созданы и поддерживаются в актуальном состоянии: базы данных электронного каталога оборудования, ЗИП и материалов с корректировкой ведомости применяемости по комплектующему оборудованию (для проведения сервисного обслуживания и ремонта кораблей и судов ВМФ); паспорта кораблей и судов (для осуществления авторского надзора за техническим состоянием кораблей и судов ВМФ иностранной постройки).

Доля продукции, поставленной 51 ЦКТИС по государственным заказам (включая соисполнение в рамках ГЗ), в общем объеме товарного выпуска составляет по ряду последних лет свыше 99%.

Центр обучения

В 2019 году в институте создан Инженерно-образовательный центр — как инструмент совершенствования профессиональных знаний, умений и навыков у специалистов предприятий отрасли путем реализации собственных дополнительных профессиональных программ. Центр функционирует на основании лицензии Комитета по образованию Правительства Санкт-Петербурга и в соответствии с нормативно-правовыми актами в сфере образования.

Со дня основания и по настоящее время, инженерно-образовательный центр подготовил по программам повышения квалификации 129 специалистов из более чем двадцати предприятий и военных представительств Минобороны РФ.

В этом здании на улице Куйбышева, д.25 институт просуществовал с 1954 по 1956 год





**КОМПАНИЯ «МОРСКОЙ СПБ» ГОТОВИТ ТРЕТЬЕ 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



«ВСЕ ДРУЖНО ПЕРЕОРИЕНТИРОВАЛИСЬ НА РОССИЙСКОГО ТУРИСТА...»



Навигационный сезон 2023 года судоходная компания «Нева Тревел» завершила с рекордным для себя показателем 1,3 млн. пассажиров и приростом в 10% к позапрошлому году. Во многом этому способствовали ввод в эксплуатацию новых судов и развитие причальной инфраструктуры. По словам генерального директора СК «Нева Тревел» Юрия Набатова, в сезоне 2024 года флот компании пополнится еще шестью новыми единицами флота.

Мария Катасонова

Ввод в эксплуатацию новых судов «Нева Тревел» в 2024 году:

- два скоростных катамарана пр. «Котлин»;
- два экскурсионно-прогулочных катамарана пр. «Соммерс»;
- два однопалубных теплохода пр. «Сити Круиз».

- Какие основные изменения Вы отмечаете в индустрии речного пассажирского туризма за последние несколько лет. Что ждать в ближайшие годы?

- Навигация 2018 и 2019 годов оказалась рекордной для Санкт-Петербурга: в целом судоходными компаниями перевозилось по 3,5 млн. пассажиров ежегодно. Всплеск интереса к внутригородскому водному туризму вызван целым рядом факторов: наплывом туристов на матчи Чемпионата мира по футболу, появлением новых точек притяжения для петербуржцев и гостей города — открылись общественное пространство «Севкабель порт» и стадион «Газпром Арена», началом обновления берегов Невы в районе Петровского и Васильевского островов.

Увеличение инвестиций в обновление пассажирского флота стало закономерным ответом петербургских игроков рынка на увеличение спроса. К примеру, «Нева Тревел» в 2019 году приобрела три скоростных судна у одной из Санкт-Петербургских компаний, а также купила теплоход «Москва» под полную модернизацию в Великом Новгороде. К сожалению, планы были нарушены эпидемией коронавируса. Так, навигация 2020 года вместо апреля была открыта для экскурсионно-прогулочного флота только в начале июня, а для скоростного — во второй половине июля. На рынке резко сократился пассажиропоток, в этой связи все компании начали оптимизировать бизнес. Кто-то вывел из эксплуатации половину флота, кто-то две трети. Что касается нас, то для сохранения коллектива и поддержания технического состояния флота «Нева Тревел» мы воспользовались банковскими кредитами.

Основной реалией 2022 года после снятия ковидных ограничений стало практически полное отсутствие иностранных туристов. Однако задел пре-

дыдущих лет позволил всем дружно переформатировать бизнес-модели и переориентироваться на российского туриста. Навигация 2022 года была очень успешной, мы вывели на линии почти все единицы флота. По результатам навигации наши перевозки составили 1,15 млн. человек против 850-870 тыс. в 2018-2019 гг.

- На каких туристов вы ориентируетесь?

Мы практически не занимаемся перевозками организованных групп туристов из регионов. Поэтому около 90% наших пассажиров — это индивидуальные туристы, которые приезжают и покупают билеты на причале, на нашем сайте или у компаний партнеров.

- Расскажите, пожалуйста, о стратегии развития флота компании.

- Флот нашей компании — крупнейший в Петербурге, он насчитывает 38 судов различного типа. Что касается стратегии, то она достаточно проста — строительство нового флота и выведение из эксплуатации стареющих судов. К настоящему моменту уже спроектированы все типы судов, с которыми мы планируем работать в будущем. Так, наш главный проект — это скоростные пассажирские катамараны проекта 04580 «Котлин» для постепенной замены легендарных «Метеоров». Два первых катамарана были введены в эксплуатацию в сезоне 2023 года. В настоящее время в рамках проекта «Остров фортов» на Средне-Невском судостроительном заводе в Санкт-Петербурге строятся ещё четыре таких судна, их главная задача состоит в обеспечении бесперебойной связи по воде между центром Санкт-Петербурга и туристической зоной Кронштадта. Прошлый сезон показал, что они по эксплуатационным и мореходным качествам превосходят все наши, местами скептические, ожидания. Также для экскурсионных прогулок вокруг фортов

Кронштадта у нас в активе проект катамаранов 04710 «Соммерс» пассажироместимостью 147 человек, а для малых рек и каналов Петербурга — проект 04240 «Сити Круиз» пассажироместимостью 90 человек, который спроектирован исходя из нашего многолетнего опыта эксплуатации однопалубных теплоходов. Суда этих проектов будут введены в эксплуатацию в этом сезоне.

- Двигатели на скоростных катамаранах проекта «Котлин» чьего производства?

- Изначально проект предполагал продукцию фирмы MAN. Однако после прекращения ее поставок в Россию перешли на корейскую марку DOOSAN. Скажу честно, двигатели неидеальные с точки зрения мощности, массы и габаритов, но со своей задачей они справляются лучше других доступных на рынке ДВС.

- Расскажите о работе со Средне-Невским судостроительным заводом (СНЗ, входит в АО «ОСК»).

- Еще в 2017 году СНЗ построил свой первый композитный катамаран «Грифон», а в 2018 году мы взяли его в опытную эксплуатацию в Санкт-Петербурге. Главное, что она показала — катамараны, как альтернатива «Метеорам», могут существовать, но есть ряд нюансов, которые необходимо учесть перед запуском серии.

- Сколько времени ушло на строительство головного судна?

- С момента начала финансирования до ввода в эксплуатацию прошло 15 месяцев. На мой взгляд, для головного пассажирского судна вместимостью более 150 человек — это очень хороший показатель. И без плотной и слаженной работы этого бы не случилось.

- Как Вам видится внедрение элементов автономного судоходства на пассажирском флоте?

- Если речь о глобальном судоходстве, то при понятных правилах и алгоритмах судовождения, соответствующих технологиях и оборудовании, которые сейчас активно разрабатываются, автономное судовождение не просто возможно — оно уже внедряется. Если мы говорим про Санкт-Петербург с его очень загруженными реками и каналами, многочисленными мостами, необходимостью интенсивного маневрирования, то я в ближайшей перспективе автономного судовождения в городе не вижу. Воз-

можно, лет через 5-7 что-то и поменяется, но пока остается традиционное плавание на фоне серьезнейшего дефицита кадров — судоводителей, механиков, мотористов. Если же автономное судовождение даже с учетом его высокой стоимости хоть немного решит кадровый вопрос, то мы не будем против.

- Использование электрической тяги на ваших будущих судах возможно?

- Электродвижение вполне подходит для тихоходного экскурсионно-прогулочного флота. Но с точки зрения экономики, затрат на строительство и эксплуатацию электрическое судно существенно проигрывает классическому дизельному. К тому же нельзя забывать про автономность. Для сравнения: судно на дизеле ходит 7-14 дней без дозаправки, соответственно может преодолевать определенное расстояние, судно на батареях даже с максимальной их емкостью при меньшей скорости движения сможет отработать только один полноценный коммерческий день. А дальше требуется зарядка и все, что с ней связано — специальная инфраструктура, дополнительная электрическая мощность для зарядных устройств. Для одного-двух судов — это сложная задача, но выполнимая. Но если речь про массовую замену флота на электрические суда, то встает очень серьезная задача в рамках технического подсоединения причалов и выделения серьезных электрических мощностей. Поэтому в краткосрочной перспективе массового перехода на электродвижение в нашем сегменте я не вижу. Разве что за исключением единичных случаев.

- Совместно с петербургским проектным бюро «Форс Технологии» на выставке «НЕВА 2023» вы представили новый прогулочный катамаран проекта FT12 «Тютерс». Расскажите немного о нем.

- В дополнение к достаточно вместительным судам мы запустили в производство прогулочные катамараны вместительностью максимум 30 пассажиров. Это маломерное судно дешевле в постройке и эксплуатации, но самое главное — закрывает достаточно востребованную услугу для небольших групп: 5-20 человек. Судно получилось весьма интересным, оно легкое, панорамное. Пока планируем построить два судна.

- Планируете ли расширять свое участие в проекте «Остров фортов»?

- У нас подписано соглашение о развитии флота и причальной инфраструктуры в Кронштадте в рамках проекта «Остров фортов». В 2023 году мы построили и ввели в эксплуатацию новый панорамный пассажирский понтон — причал «Остров фортов», расположенный у дамбы форта «Петр I». Он может одновременно принимать два судна. Также мы понимаем, что форт «Император Александр I» и форт «Кроншлот» полностью изолированы от материка и кроме как по воде доставить туда пассажиров и обслуживающий персонал невозможно. Поэтому мы взяли на себя обязательства по подготовке причальных сооружений в акватории этих фортов и строительству нового экскурсионно-прогулочного флота. Катамараны проекта 04710 «Соммерс» спроектированы с учетом особенностей расположения фортов в акватории Финского залива. Например, форт «Кроншлот» имеет узкий вход во внутреннюю гавань, что делает невозможным проход существующих типовых речных судов из-за их габаритов и маневренных характеристик. Катамараны проекта «Соммерс» будут использоваться для перевозок пассажиров в рамках существующего экскурсионного маршрута вокруг фортов Кронштадта от причала парка «Остров фортов» и для сообщения с островными фортами «Кроншлот» и «Император Александр I», которые к 2026 году откроются после реставрации и музеефикации.

Какие ключевые факторы определяют успех Вашей компании на рынке туризма? Что помогает держаться на плаву?

- Первая мысль, которая сразу возникает — это идеяность и одержимость.

- Лично Ваша или всех сотрудников компании?

- Лично моя, но один я бы ничего не сделал. Мы со многими в команде уже больше 10-15 лет занимаемся развитием, новыми проектами, модернизацией флота, причалов, систем продаж и IT-решений. Эта комплексная работа заряжает и позволяет двигаться вперед. Конечно, уже в определенный момент коллектив устает, но, когда после многих месяцев работы видишь результат, идешь на новом построенном судне, видишь, как на это реагируют пассажиры, с гордостью привозишь свою семью, это дает стимул и импульс двигаться дальше и понимаешь, что идешь в правильном направлении.

Пилотный поток:

Оптимизация процесса изготовления и монтажа судовых систем вентиляции и кондиционирования

Основной результат:

Экономический эффект от реализованных мероприятий и достижения целевых показателей составил **35 млн. руб**

Показатели пилотного потока:

+11%

выработка

-31%

незавершенное производство в потоке

-23%

время протекания процесса



1. Внедрение производственного анализа исполнения заказов и организация инфоцентра на участке вентиляции достроечного производства позволило снизить НЗП на **31%**.
2. Организованы рабочие места и места хранения металла по системе 5С, разработаны стандарты, внедрены чек-листы самоаудита. Время на поиск металла, инвентаря на рабочем месте и на перемещения сотрудников сократилось **с 40 мин до 10 мин.**
3. На складе участка судовых систем вентиляции внедрена система адресного хранения, разработаны стандарты перемещения. Время на комплектацию трубопроводной арматурой сократилось **на 20%.**
4. Изменена система хранения деловых отходов с горизонтального на вертикальное, что сократило время на поиск необходимого металла **с 70 до 20 минут** в смену.
5. С помощью инструмента стандартизированной работа были определены оптимальные операции работы оператора, что увеличило выработку **на 10%**

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА ОТМЕРЯТ ШЕСТЬ ЛЕТ

**Министерство экономического развития РФ
подготовило предложения
по продлению национального проекта
«Производительность труда». За прошедшие
пять лет в Санкт-Петербурге в проект вошло
около 260 предприятий, часть из них –
из судостроительной отрасли.**

Виктор Цукер

В конце февраля текущего года заместитель министра экономического развития Мурат Керефов сообщил, что в настоящее время обсуждаются предложения по развитию нацпроекта «Производительность труда», который предлагается продлить на шесть лет. «К примеру, предлагаем создать отраслевые центры компетенций по повышению эффективности целых отраслей. Кроме того, прорабатываем систему комплексной поддержки проектов в конкретных отраслях или производствах, важных для укрепления технологического суверенитета», - сказал он корреспонденту ТАСС. Благодаря проекту более 4 тыс. предприятий увеличили прибыль на 318 млрд

рублей (это по данным Минэкономразвития, почти в 10 раз превышает весь бюджет нацпроекта).

Напомним, задачей нацпроекта «Производительность труда» является создание современной производственной культуры. Эксперты помогают перестроить внутрипроизводственную логику, загрузить оборудование, сократить простои на предприятиях. Эту адресную поддержку оказывают Федеральный центр компетенций и 60 региональных центров.

В среднем реализация проекта на предприятии позволяет на треть сократить время протекания процессов и увеличить выработку на 45%. Всего в нацпроекте участвуют более 5 тыс. предприятий с совокупной выручкой 11 трлн рублей и общей численностью сотрудников свыше 1,5 млн.

Что касается Санкт-Петербурга, то здесь почти 260 предприятий присоединились к проекту с начала его реализации в Петербурге в 2019 году. Экономический эффект от участия составил 5,2 млрд рублей. По словам генерального директора регионального центра компетенций в сфере производительности труда в Санкт-Петербурге

Ирины Голубцовой, в 2024 году к нацпроекту планируют присоединиться еще 12 городских предприятий, которые смогут бесплатно получить меры поддержки по повышению производительности труда.

Часть предприятий, которые приняли участие в нацпроекте – представители судостроения. Среди них: Пролетарский завод, «Армалит», Средне-Невский судостроительный завод, Адмиралтейские верфи, Северная верфь, НПО «Прибор» и др. Средние показатели по ним в 2022-2023 гг. составили: сокращение времени производства продукции - 37%, сокращение объемов незавершенного производства – 36%, увеличение выработки на предприятиях – 39%.

От корабелов Северной столицы не отстают коллеги из других регионов. Так, ключевые судостроительные предприятия Нижегородской области, такие как завод «Красное Сормово», Окская судостроительная верфь, ЦКБ по СПК им. П. Е. Алексеева, ГЦКБ «Речфлота», Сокольская судостроительная верфь, внедряют инструменты бережливого производства. По словам главы областного министерства промышленности, торговли и предпринимательства Максима Черкасова, инструменты нацпроекта позволяют предприятиям увеличивать количество и качество производимых судов без дополнительных затрат.



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
 ЗСД РЯДОМ**

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@bcmperial.ru
www.bcmperial.ru



РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

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



ДВИГАТЕЛИ И АГРЕГАТЫ НА ИХ ОСНОВЕ

АЗДА
Автодизель
Барнаультрансмаш
Волжский дизель им. Маминых
Волжский дизельный альпинс
Звезда
Кингисеппский МЗ
Коломенский завод
Морские пропульсивные системы
MT-Групп
ОДК-Сатурн
Тверьдизельагрегат
Тутаевский моторный завод



КОТЛОАГРЕГАТЫ, ПАРОГЕНЕРАТОРЫ

Адин
Белгородская судостроительная
Гидротермал
Промтехнологии
СКБ котлостроения
Теплообмен
ЦС «Дальзавод»

КАБЕЛЬНО-ПРОВОДНИКОВАЯ ПРОДУКЦИЯ

Завод «Москабель»
Камский кабель
НПП «Интех»
Подольсккабель
Псковкабель
Рыбинсккабель
ТПД «Паритет»
Экспокабель



КОМПРЕССОРЫ

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



МЕБЕЛЬ, КАМБУЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Арис и Гесер
Иртыш
Меридиан
Прибой
Ралс
ЦНИИ «Курс»



НАСОСЫ

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



ТЕПЛООБМЕННИКИ, ОХЛАДИТЕЛИ

Буревестник
Веза
Винета
Ижметмаш
Кингисеппский МЗ
Нижегородский завод теплообменного оборудования
Обуховское
Ридан



ОБОРУДОВАНИЕ ВОДОПОДГОТОВКИ И ВОДООЧИСТКИ

Винета
Красный Гидропресс
Пролетарский завод
ЦНИИ СМ



АРМАТУРА

Армалит
Аскольд
Буревестник
Винета
Выборгский МЗ
Инмор
КБ «Армас»
ПГ «Конар»
Нордвет
НПП «Орион»
Поли-Тех
СЗ «Вымпел»



КОМПЛЕКТУЮЩИХ (ОТКРЫТЫЙ СПИСОК)

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ, СРЕДСТВА АВТОМАТИЗАЦИИ И КОНТРОЛЯ

Валком
ВНИИР «Прогресс»
Концерн «Аврора»
Новая Эра
ПКФ «Фатом»
Русэлпром
Уралэлектромаш
Филолент
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
Орвис
Пензкомпрессормаш
ПО «Севмаш»

СИСТЕМЫ ПОЖАРУТУШЕНИЯ

Армалит
ГК «Пожиктех»
ИСТА-Техника
НПО «Каскад»
НПО «Пожарная автоматика сервис»
НПО «Севзапспецавтоматика»
НПО «Солот»
Пожтехника
Рунитор



ДВИЖИТЕЛИ, ПОДРУЛИВАЮЩИЕ УСТРОЙСТВА, ВИНТОВУЛЕВЫЕ КОЛОНКИ

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



КЛИМАТИЧЕСКОЕ И ХОЛОДИЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Вега
ВНИИ «Холодмаш»
Инновент
Лиссант
Мовен
Штандарт



ПАЛУБНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, ЯКОРНЫЕ И ШВАРТОВЫЕ УСТРОЙСТВА, КРАНЫ

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



СИСТЕМЫ ИЗМЕРЕНИЯ В ТАНКАХ

Валком
МРС Электроникс

РЕДУКТОРЫ И МУЛЬТИПЛИКАТОРЫ

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



Источники: ИИ-Групп, Морские прогулочные системы, Морское Инженерное Бюро, Войв-Войс, собственная информация

НА ТРАУЛЕРЕ ПОДНЯТ ФЛАГ

В начале марта поднят Государственного флага РФ на большом морозильном рыболовном траулере «Капитан Мартынов».

Александр Белый



Завершено строительство большого морозильного рыболовного траулера «Капитан Мартынов» на АО «Адмиралтейские верфи» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию). Четвертый в серии траулер проекта СТ-192 построен для ООО «Русская Рыбопромышленная Компания» (РРПК).

Напомним, контракт на строительство больших морозильных рыболовных траулеров (БМРТ) для РРПК подписан в октябре 2017 года в рамках государственной программы инвестиционных квот. Как отмечают в «Адмиралтейских верфях», БМРТ «Капитан Мартынов» заложен на предприятии в августе 2020 года, спущен

на воду - в сентябре 2021 года.

В настоящее время предприятие продолжает строительство пятого и шестого БМРТ – «Капитан Юнак» и «Механик Щербаков». Первые три траулера осуществляют рыбный промысел в дальневосточном бассейне.

Основные характеристики БМРТ пр. СТ-192: вместимость грузовых трюмов – 5620 м³, длина – 108,2 м, ширина – 21,0 м; автономность по запасам топлива – 45 суток; экипаж – до 155 человек (включая персонал рыбоперерабатывающего комплекса), скорость – 16 узлов. Проектанты - Skipsteknisk (Норвегия), Морское Инженерное бюро-СПб.

По состоянию на начало марта в РФ на класс РС строилось свыше 70 рыболовных судов (порядка 20 проектов), что составляет около 30 % от общего числа судов в постройке на класс РС.

На основе анализа требований иностранных классификационных обществ, инструкций государств флагов, международных нормативных актов, взаимодействия с предприятиями отрасли, а также опыта применения Правил РС при проектировании, наблюдении в постройке и освидетельствовании в эксплуатации рыболовных судов Регистр актуализировал свои требования. В частности, разработаны требования по применению методик для определения размеров корпусных конструкций в районе ледовых усилений для судов с инновационными формами носовых оконечностей, пересмотрены требования к электрооборудованию, оборудованию автоматизации, составу спасательных средств. Наибольшее количество изменений коснулось требований к противопожарной защите рыболовных судов.

СТРОИТЕЛЬСТВО ПРОМЫСЛОВЫХ СУДОВ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ЗАКАЗЧИКОВ, ФЕВРАЛЬ 2024

Верфь	Заказчик	Тип судна, проект название	Длина, м	Проектант	Начало строительства/планируемая сдача
Адмиралтейские верфи	Русская Рыбопромышленная компания, Владивосток	Большой морозильный траулер пр.СТ-192RFC, Капитан Юнак	108,5	Skipsteknisk (Норвегия), Морское Инженерное бюро-СПб	2022/2026
		Большой морозильный траулер пр. СТ-192RFC, Механик Щербаков			2022/2026
		Большой морозильный траулер пр. СТ-192RFC – 2 ед.			2023/2027
		Большой морозильный траулер пр. СТ-192RFC – 2 ед.			2023/2027
Ахтубинский ССРЗ	Норд-Вест Флот, Мурманск	Траулер пр. TP446 (охлажденная рыба)	45,6	ФОРСС Технологии	2021/2024
СЗ им. Октябрьской Революции	-	Малый рыболовный сейнер пр. 1338К	23,1	КБ завода	2022/2024
Хабаровский СЗ	Маг-Си, Магадан	Краболов (живой краб) пр. 03141	63,3	СК «Викинг»	2024/2026
Кливер	Колхоз Ленина, Петропавловск-Камчатский	Среднетоннажный траулер пр. V68RSW Пеленг судно – 2 ед.	69,5	КБ «Восток»	2025/2028

Верфь	Заказчик	Тип судна, проект название	Длина, м	Проектант	Начало строительства/планируемая сдача
Красное Сормово	СЗРК (Карапакс), Архангельск	Краболов пр. ST-184AS (КСП01), Кильдин	61,9	Skipsteknisk (Норвегия), Морское Инженерное Бюро-СПб	2020/2024
	СЗРК (Эта-трейд), Мурманск	Краболов пр. ST-184AS (КСП01) Колгуев			2020/2025
	СЗРК (Эта-Трейд), Мурманск	Краболов пр. ST-184AS (КСП01), Рыбачий			2020/2026
	СЗРК, (Альфа Трейд) Мурманск	Краболов пр. ST-184AS (КСП01), Торос			
СИРМФ	Петротрал-2, Петербург	Малый сейнер-траулер пр. 174610	27,0	Адомат	2020/-
Находкинский СРЗ	Антей (Алестар), Владивосток	Краболов пр. 5712, Капитан Хазан	57,7	Damen Engineering (Нидерланды), Дамен Инжиниринг	2020/2024
		Краболов пр. 5712, Дмитрий Коноплев			
		Краболов пр. 5712, Капитан			
		Краболов пр. 5712, Мыс Наварин			
		Краболов пр. 5712, Бухта Натальи			
		Краболов пр. 5712, Залив Шелехова			
	ТРК	Краболов пр. 5712, Бухта Ольга	-	Петробалт	2020/2025
		Краболов пр. 5712, Карагинский Залив			
Невский ССРЗ	Федеральное агентство по рыболовству	НИС пр. 17050, Профессор Анатолий Елизаров	54,1	Петробалт	2021/2026
		НИС пр. 17050, Профессор Петр Моисеев			
Невский ССРЗ. Заказ отменен и пере- несен на Кливер	Колхоз Ленина, Петропавловск-Камчатский	Среднетоннажный траулер СРТ-3575 - 2ед.	63,8	Амбер Марин	2022/2027
Верфь братьев Нобель	Дальморепродукт (Мерлион)	Краболов (живой краб) пр. ССа5712LS, Сергей Прихолько.	57,7	Damen Engineering (Нидерланды), Дамен Инжиниринг	2020/2024
	НБАМР (Аква Инвест)	Краболов (живой краб) пр. ССа5712LS, Владимир			2023/2026
	Корвет, Калининград	Краболов пр. 5712P			
	СОКРА, Камчатка	Судно пр. Т40Б – 4 ед.	44,2 44,0	Адомат	2021/2024
Окская судовой верфь	РРПК (Русский Краб)	Краболов пр. 5712P (переработанный краб), Капитан Манжолин	57,7	Инжиниринг	2020/2024
		Краболов пр. 5712P, Капитан Дудник			
		Краболов пр. 5712P (переработанный краб) – 1 ед.			
	Тефида, Владивосток	Краболов (живой краб) – 4 ед.	50,0	Морское Инженерное Бюро-СПб	2023/2026
	РРПК (Русский Краб)	Краболов пр. 5712LS (живой краб) – 3 ед.	57,7	Damen Engineering (Нидерланды), Дамен Инжиниринг	2021/2026
Онежский ССРЗ	РРПК (Русский Краб)	Краболов пр. 5712LS (живой краб), Капитан Егоров	57,7	Damen Engineering (Нидерланды), Дамен Инжиниринг	2020/202
		Краболов пр. 5712LS (живой краб) – 2 ед.			2020/2024
Онежский ССРЗ. Заказ отменен и перенесен на Окскую судовой верфь		Краболов проекта 5712LS (живой краб)			2021/2025
Онежский ССРЗ	Согласие, Мурманск	Траулер (охлажденная рыба) – 2 ед.	30+	-	2023/2026
РОСТР Инжиниринг	Мурманфишпродактс, Мурманск	Кормовой траулер пр. GM 3.02 (охлажденная рыба), Солигорск	35,0	Инженерный центр судостроения	2020/2024
Судостроительный завод Янтарь	Колхоз Ленина (Петропавловск)	Большой морозильный трулер-процессор пр. 5670WSD, Виктор Гаврилов	121,0	Wartsila Ship Design (Нор- вегия), Вартсила Восток	2019/2026
-	Колхоз Север, Архангельская обл.	Траулер Кулой	-	-	2022/2024
Торсиотест (Петропавловский судоремонтный завод)	Колхоз Ленина, Петропавловск-Камчатский	Малый рыболовный сейнер пр. 04130, Апача	26,5	ФОРСС Технологии	2021/2024
		Малый рыболовный сейнер пр. 04130 – 5 ед.	27,0		2022/2025

Верфь	Заказчик	Тип судна, проект название	Длина, м	Проектант	Начало строительства/планируемая сдача	
СЗ «Отрадное»	Дальневосточный Рыбак (Островной Краб)	Краболов пр. 03070, Механик Степанов	50,4	Петробалт	2019/2024	
		Краболов пр. 03070, Механик Цуранов				
	ФЕСТ-НОРЕБО (Согра), Мурманск	Траулер пр.3095, Андромеда	70,0	CRAMACO (Норвегия)	2017/2024	
	Мурмансельдь 2, Мурманск	Траулер пр.3095, Кастор				
	Мурмансельдь 2 (РК Заря), Мурманск	Траулер пр. 3095, Поллукс				
	Мурмансельдь 2 (Андромеда), Мурманск	Траулер проекта 3095, зав номер 413 Алхена				
	ФЕСТ-НОРЕБО (Стрелец), Мурманск	Морозильный траулер пр. 1701, Орион (бывший Скорпион)	61,0	Navis Concept (Хорватия)	2017/2024	
	ФЕСТ-НОРЕБО (Согра), Мурманск	Морозильный траулер пр. 1701, Лев				
	НОРЕБО (ЯМСы), Петропавловск-Камчатский	Судно ярусного лова пр. 200101, Капитан Головатюк	63,0	Nautic (Исландия), Наутик Рус	2022/2025	
		Судно ярусного лова пр. 200101, Капитан Миначев			2023/2026	
		Судно ярусного лова пр. 200101 – 1 ед.			2023/2027	
		Судно ярусного лова пр. 200101 – 1 ед.			2024/2027	
	НОРЕБО (Блаф), Петропавловск-Камчатский	Траулер пр. 170701, Капитан Пящиков	81,6		2020/2025	
	НОРЕБО (Акрос), Петропавловск-Камчатский	Траулер пр. 170701, Капитан Коротич			2021/2026	
	НОРЕБО (Ролиз), Петропавловск-Камчатский	Траулер пр. 170701, Капитан Портнов			2021/2026	
	НОРЕБО (Сахалин Лизинг Флот), Петропавловск-Камчатский	Траулер пр. 170701, Капитан Соснин			2021/2027	
Северная Верфь	Вирма, Мурманск	Судно ярусного лова пр. МТ1112XL, Гандвик-1	58,6		Marin Teknikk (Норвегия)	2019/2024
		Судно ярусного лова пр. МТ1112XL, Гандвик-2				
		Судно ярусного лова пр. МТ1112XL, Гандвик-3				
	Глобус, Мурманск	Судно ярусного лова пр. МТ1112XL, Марлин	81,6		Nautic (Исландия), Наутик Рус	2018/2024
	НОРЕБО (Рыбпроминвест), Мурманск	Траулер пр. 170701 ,Капитан Геллер				2019/2024
	НОРЕБО (Карельские морепродукты), Мурманск	Траулер пр. 170701, Капитан Осташков				
	НОРЕБО (Мурманский губернский флот), Мурманск	Траулер пр. 170701, Капитан Брейхман				
	НОРЕБО (Альтернатива), Мурманск	Траулер пр. 170701, Капитан Тузов				
	НОРЕБО (Карат-1), Мурманск	Траулер пр. 170701, Капитан Абакумов		2020/2024		
	НОРЕБО (Блаф), Петропавловск-Камчатский	Траулер пр. 170701, Капитан Пящиков				
Федеральное агентство по рыболовству	Научно-исследовательское судно большого тоннажа пр. 23460	120,0	ЦКБ им. Алексеева	2023/2026		
Восточная верфь	Восход	Краболов пр. 03141 (живой краб)	63,0	СК Викинг	2020/2024	
	Амуррыбпром	Краболов пр. 03141 (живой краб)			2022/2025	
	Сигма Марин Технолджи	Судно ярусного лова (треска) пр. 03142			2023/2025	
	Треска ДВ	Судно ярусного лова (треска) пр. 03142			2024/2028	
	-	Краболов пр. 03141 (живой краб) – 5 ед.				
Выборгский СЗ	СЗРК (Архангельский траловый флот), Архангельск	Траулер пр. ST118 (KMT01), Карское Море	86,0	Skipsteknisk (Норвегия), Морское Инженерное Бюро-СПб	2020/2024	
	Норд Пилигрим, Мурманск	Траулер пр. ST116XL (KMT02.01), Норд Пилигрим	80,4		2018/2024	
	ФОР (ЛКТ), Калининград	Траулер пр. ST116XL (KMT02.03), Братья Лаптевы			2020/2024	
	ФОР (Атлантрыбфлот), Калининград	Траулер пр. ST116XL (KMT02.02), Леонид Горбенко				
Tersan Shipyard (Турция)	Тихрыбком, Магадан	Траулер процессор пр. ST-119 PFC, Магадан	90,0	Skipsteknisk (Норвегия)	2021/2025	



ШИРИТСЯ ФЛОТ ЭЛЕКТРОСУДОВ

Верфь «Эмпериум» получила заказ на строительство восьми пассажирских электросудов Ecobus.

Александр Белый

АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) подписало с ООО «Эмпериум» контракт на строительство восьми пассажирских электросудов модели Ecobus. Планируется, что все электросуда будут переданы ГТЛК до конца лета 2025 года.

Как отмечают в ГТЛК, контракт подписан в рамках реализации инвестиционного проекта ГТЛК с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) по обновлению гражданского водного флота России. В текущей версии инвестпроект предусматривает строительство и последующую передачу в лизинг на льготных условиях 260 судов в 2024–2028 гг., в том числе 16 «Экобасов» и 6 «Экокруизеров». Общий объем инвестиций в проект составляет 231 млрд рублей, из которых 136 млрд

рублей приходится на средства из ФНБ и 95 млрд рублей — на заемное финансирование.

Реализация инвестпроекта будет способствовать обновлению флота и увеличению объема перевозок водным транспортом, развитию компетенций в сфере судостроения, а также достижению технологической независимости транспортного комплекса страны.

Напомним, что в 2022 году ГТЛК уже заключала договор с верфью «Эмпериум» на строительство семи электросудов по программе развития льготного лизинга отечественного водного транспорта с государственным финансированием. На сегодняшний день по этому контракту от верфи принято пять Ecobus. Все они предназначены для регулярных речных перевозок в акватории Москвы.

В конструкции Ecobus объединены: электрические двигатели, оптимизированные обводы корпуса, высокоэнергетические батареи и современная электронная начинка. Суда этой серии отличает футуристический дизайн и комфортабельный салон. Бесшумный ход и отсутствие выхлопов делает электриче-

ские суда хорошим решением для перевозки пассажиров по городским водным артериям.





ИЗДАТЕЛЬ



ПАРТНЕРЫ



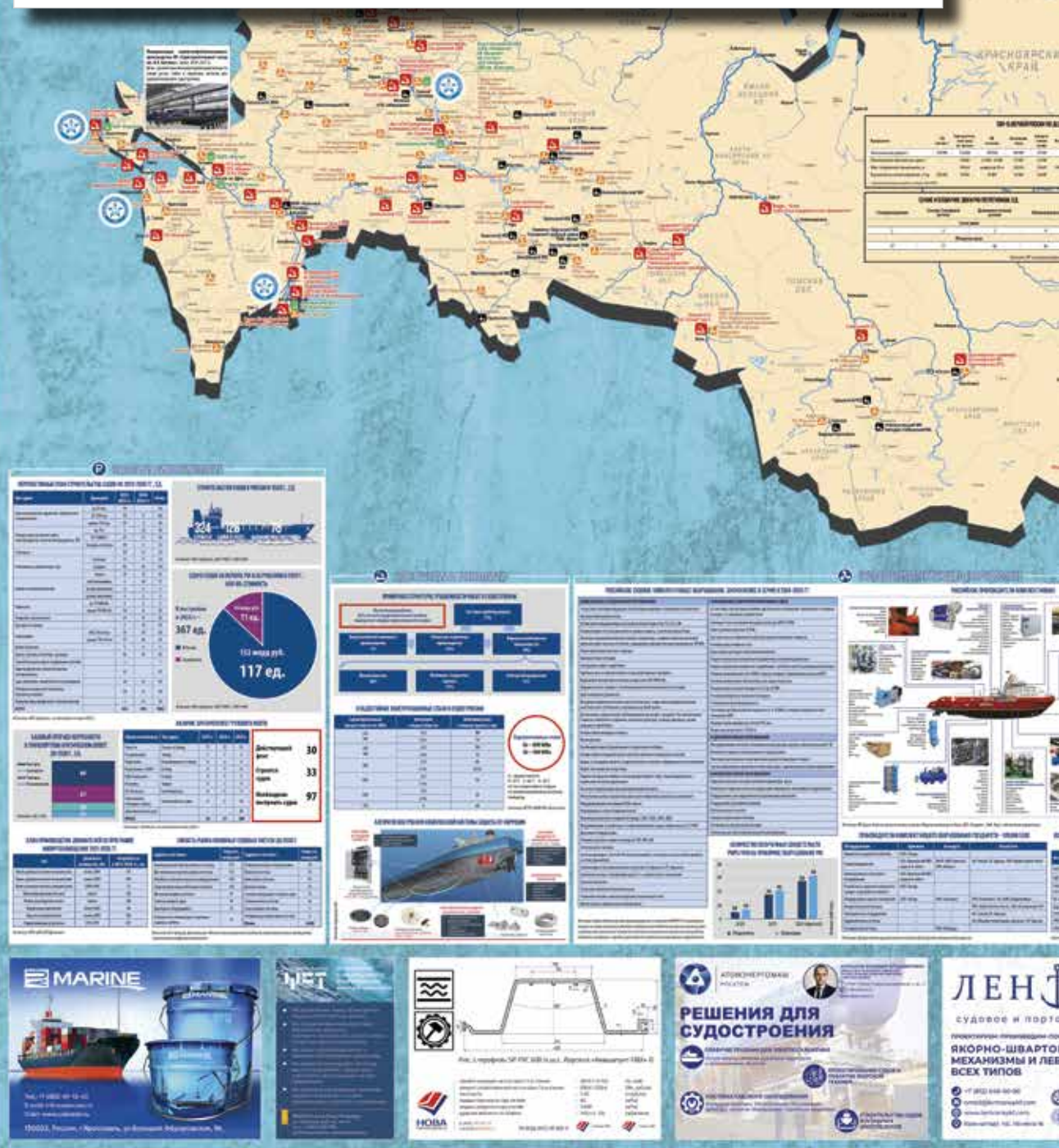
СУДОСТРОЕНИЕ РОССИИ

КОМПАНИЯ «МОРСКОЙ СПБ» К ВЫСТАВКЕ «НЕВА-2025» ГОТОВИТ ТРЕТЬЕ 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





Судостроительные предприятия в Республике Саха (Якутия)

Наименование предприятия	Адрес	Специализация
Якутское судостроительное предприятие	г. Якутск	Судостроение, ремонт
Якутский судостроительный завод	г. Якутск	Судостроение, ремонт



В ГОСТЯХ У СПАСАТЕЛЕЙ

На территории Северной столицы уже более 15 лет осуществляет свою деятельность Поисково-спасательная служба Санкт-Петербурга (ПСС СПб), в рядах которой трудятся свыше 356 аттестованных спасателей, обеспечивающих безопасность людей на водных объектах. В настоящее время в состав аварийно-спасательного формирования службы входят несколько отрядов: аварийно-спасательный, поисково-спасательный водолазный, поисково-спасательный на акватории Финского залива, поисково-спасательный на реках, каналах и внутренних водоемах. Чтобы происшествий было меньше специалисты-спасатели большое внимание уделяют профилактическим мероприятиям среди населения.

Издательство «Морской Петербург» связывает многолетнее сотрудничество с ПСС СПб. На этот раз сотрудники редакции побывали на Спасательной станции №21 в Кронштадте. Визит выдался содержательным и полезным. Что касается спасателей, то после демонстрации своего умения управляться спецтехникой в «свободном» режиме, они сразу же отправились на акваторию Невы в очередной рейд по мониторингу ледовой обстановки и выявлению нарушителей.







УСЛУГИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ

Услуги экспертизы, сертификации и оценки

- Экспертиза и сертификаты происхождения товаров для экспорта
- Карнеты АТА, удостоверение документов ВЭД
- Экспертиза и сертификаты для госзакупок
- Экспертиза и сертификаты СТ-1 в рамках Постановления Правительства РФ № 719
- Товароведческая экспертиза
- Строительно-техническая и судебная экспертиза
- Финансово-экономическая экспертиза
- Экспертиза доступности объектов социальной инфраструктуры для инвалидов и маломобильных групп населения
- Сюрвейерские услуги (определение количества, качества товара). Отбор проб
- Специальная оценка условий труда (СОУТ)
- Идентификация товаров и технологий для целей экспортного контроля
- Оценка объектов гражданских прав (бизнеса, недвижимости, залогов, ущерба, транспортных средств, машин, оборудования и др.)

Юридические услуги

- Выдача заключений, подтверждающих обстоятельства форс-мажора
- Медиация
- Международный коммерческий арбитражный суд (МКАС)
- Морская арбитражная комиссия (МАК)

Другие услуги

- Внесение предприятий в единый общероссийский реестр надежных партнеров
- Оформление документов на регистрацию товарного знака
- Организация деловых миссий в регионы РФ и за рубеж
- Поиск потенциальных партнеров в регионах РФ и за рубежом
- Организация и проведение обучающих семинаров для экспортно-ориентированных компаний
- Организация и проведение деловых мероприятий любого формата
- Курсы по повышению квалификации
- Иностранный язык для делового и повседневного общения
- Услуги перевода: устный, письменный, проверка переводов, заверение переводов
- Классификация гостиниц
- Профессионально-общественная аккредитация образовательных программ

