МОРСКОЕ СОБРАНИЕ САНКТ – ПЕТЕРБУРГА:
СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

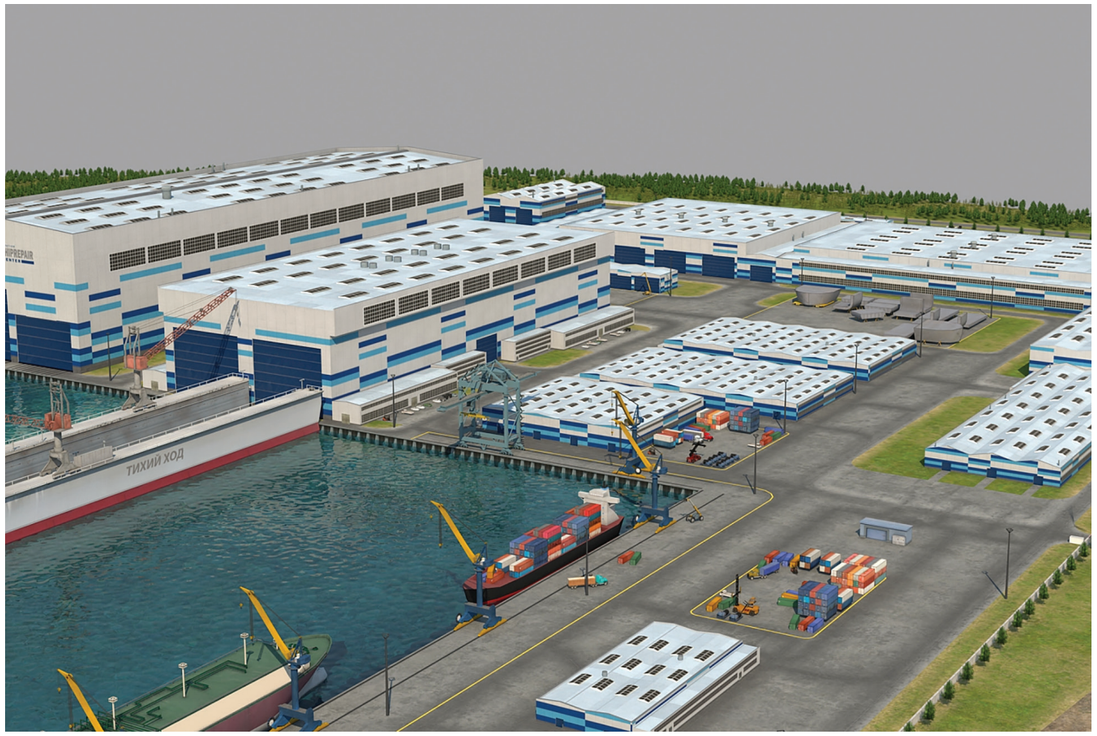
Поспелов В.Я. — член Морской коллегии Российской Федерации
Ирютин С.Н. — Председатель Санкт-Петербургского Морского собрания
Киреев В.Н. — Зам. ген. директора АО «ЦТСС» — директор ПФ «Союзпроектверфь»

По оценкам Санкт-Петербургского АО «ЦНИИ МФ» в 2021г. через морские порты РФ было перевезено 835,0 млн. т. грузов, для чего было задействовано 760 морских транспортных судов конкретных типов и грузовместимости, общим дедвейтом 45,2 млн. т. В соответствии со справочником АО «ЦНИИ МФ» «Морской транспортный флот, контролируемый Россией», по состоянию на 01.02.2022г. дедвейт всего морского флота РФ составлял 23,4 млн. т., что в размерениях судов, осуществлявших перевозки в 2021г. составляет ок. 390 судов. Все остальные суда – не менее 370 ед., были под иностранным флагом и, как прогнозировалось, в 2022г. ушли с российского рынка. Усилиями Правительства РФ и Минтранса РФ в 2022г. со вторичного рынка было приобретено 109 ед. танкеров и выделены 150,0 млрд. руб. на приобретение ок. 85 ед. транспортных судов, в основном крупнотоннажных балкеров. «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. с перспективой до 2035г.» прогнозирует объем перевозок грузов через морские порты РФ в 2035г до 1312,0 млн. т., что потребует наличия ок. 1200 ед. транспортных судов. Дефицит, требующий постройки, составляет ок. 600 ед., в т. ч. до 200 ед. транспортных судов для обеспечения перевозки прогнозируемых к 2035г. объемов грузов по Севморпути (СМП) до 200,0 млн. т. По мнению специалистов отрасли, прозвучавшем на конференции «Российское судостроение» в апреле 2024г. в Санкт-Петербурге – транспортная безопасность страны в части морских перевозок не обеспечена в должной мере.

По оценкам АО «ЦТСС» для выполнения задач по строительству морских транспортных судов необходимо построить 6 верфей, общей стоимостью более 2000,0 млрд. руб. в ценах 4 кв. 2023г., с общей численностью работающих до 75,0 тыс. чел. Эта задача для реализации не осуществима до 2035г. Реалистичным представляется частичное выполнение задач по строительству транспортных судов, потребных до 2035г., приобретение которых со вторичного рынка невозможно - в части создания флота для обеспечения перевозок по СМП.

С минимальными сроками начала постройки судов, строительство возможно на распределенной верфи АО «ОСК» на базе сухого дока им. Велещинского АО «Кронштадтский Морской завод» с реконструкцией в течение 2-х лет мощностей предприятия и с использованием мощностей заводов СЗФО (АО «АВ», АО «БЗ», АО СЗ «СВ», АО «ВСЗ», АО «СМП» и др.) для поставки на АО «КМЗ» насыщенных укрупненных секций и блоков, что позволит реализовать на мощностях распределенной верфи до 35% потребностей в транспортных судах для СМП. После завершения строительства ССК «Звезда» под полное развитие с объемом годовой металлообработки ок. 320,0 тыс. т. предприятие может построить к 2035г. еще до 50 судов. Остальные суда (более 100 ед.), по мнению специалистов, должны быть построены на новой верфи с объемом годовой металлообработки ок. 300,0 тыс. т. и дополнительной сборки ок. 200,0 тыс. т. из поставляемых по кооперации блоков, с годовым выпуском до 25-30 судов, на создание которой потребуется 6-7 лет. Задача реализации такого проекта в СЗФО не новая – предложения по переносу мощностей рассматривались с конца 90-х годов. (Рис 1. 3D-вид универсальной верфи крупнотоннажного судостроения в СЗФО). Предлагаемые меры позволят сохранить за РФ арктические технологии.

Полный спрос на суда для обеспечения морских транспортных перевозок к 2035г., а это за минусом имеемого и закупленного флота, а также арктического флота, возможного к строительству на новых мощностях РФ, составит более 400 ед. - силами российского судостроения обеспечить не представляется возможным - конвенционные суда подлежат закупке со вторичного рынка или должны заказываться в дружественных странах, что и делается в настоящее время. Для обеспечения транспортной безопасности и в случае возникновения вторичных санкций, которые могут быть наложены и на дружеские страны, должны быть предприняты незамедлительные меры по развитию судостроительных мощностей для создания крупнотоннажных транспортных судов. В сентябре 2024г. Президенту РФ Путину В.В. было представлено предполагаемое место размещения новой верфи в бухте Промежуточная в Уссурийском заливе в ДВФО. Анонсировано строительство верфи к 2031 году. Программа будет включать строительство крупнотоннажных балкеров, контейнеровозов и газовозов до 12 ед. в год. Решение по площадке не очень обосновано, а с учетом озвученной передачи ССК «Звезда» из управления ПАО «Роснефть» в АО «ОСК», похоже, что и само решение – не окончательное, тем более, что заявленная программа новой верфи не обеспечит вместе с другими мощностями РФ создание к 2035 году потребного количества судов даже для Севморпути. В кулуарах ВЭФ во Владивостоке руководством АО «ОСК» было озвучено, что кроме этой верфи в ближайшие пять лет не планируется инициировать строительство новых мощностей, кроме реконструкции 4-х верфей в СПб. Если ситуация будет развиваться в таком направлении, то уж, по крайней мере, реконструкция ПАО «СЗ «Северная верфь» должна производиться не по предполагаемым планам нового руководства предприятия – с возможностью выпуска не более 4-х крупнотоннажных и 3-х среднетоннажных транспортных судов в год, а с таким расчетом, чтобы верфь была способна осуществлять строительство до 25-30 судов. Такую реконструкцию можно провести с выделением для развития предприятия не используемой фактически сегодня промплощадки 3-го района Большого порта СПб. Проработку такой верфи выполнили специалисты АО «ЦТСС» (Рис.2. Предварительная схема генплана развития ПАО «СЗ «Северная верфь»).

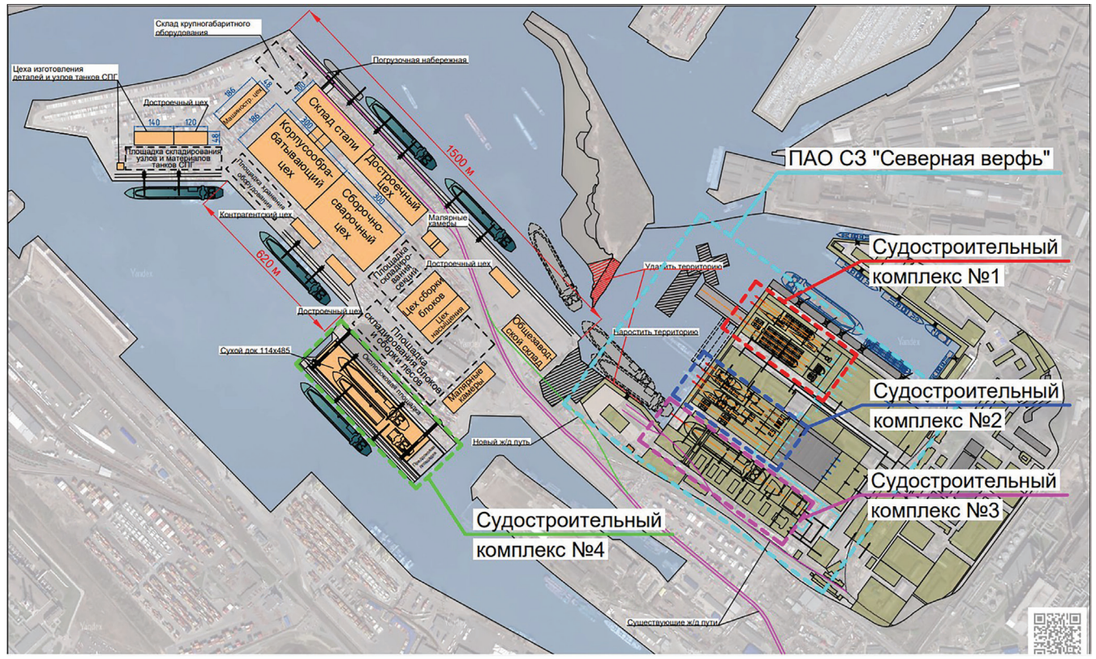


3D вид универсальной верфи крупнотоннажного судостроения в СЗФО

С учетом изложенного, необходимо было бы в «Стратегию развития судостроения до 2035г.» ввести конкретные решения для обеспечения минимальной задачи – строительства и обслуживания арктического транспортного флота для перевозки к 2035г. до 200,0 млн. т. грузов по Севморпути.

С учетом изложенного, необходимо было бы в «Стратегию развития судостроения до 2035г.» ввести конкретные решения для обеспечения минимальной задачи – строительства и обслуживания арктического транспортного флота для перевозки к 2035г. до 200,0 млн. т. грузов по Севморпути. Такими проектами, как минимум, могли бы стать:

1. Доведение, не позднее 2025г., мощностей ООО «ССК «Звезда» до проектных параметров с объемом годовой металлообработки ок. 320,0 тыс. т.



Предварительная схема генплана ПАО СЗ Северная верфь

2. Строительство новой универсальной верфи крупнотоннажного судостроения в СЗФО с объемом годовой металлообработки в 300,0 тыс. т. и дополнительной сборки из блоков, поставляемых по кооперации в объеме ок. 200,0 тыс. т.
3. Создание распределенной верфи АО «ОСК» на базе сухого дока им. Велещинского на АО «Кронштадтский Морской завод».
4. Реконструкцию мощностей АО «СЗ «Северная верфь» с учетом возможности строительства крупнотоннажных судов и кораблей.
5. Строительство судоремонтной верфи в Мурманском регионе, оснащенной ремонтным плавучим доком г/п до 75,0 тыс. т.

Уместно вспомнить знаменитый труд «Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей» более чем в 1000 страниц замечательных русских инженеров Н.И. Дмитриева и В.В. Колпычева, завершив который в 1909г., авторы дают пять рекомендаций для улучшения судостроения России:

1. Объединить все управление технической частью Морского ведомства и решение принципиальных вопросов в одном центральном учреждении, объединяющем Морской технический Комитет и Главное Управление Кораблестроения и Снабжения.
2. Все управление заводами Морского ведомства, так сказать власть исполнительную, объединить в одних руках «начальника судостроения», которому были бы подчинены заводы, и судостроительные, и механические, и бронепрокатные.
3. Начинать постройки только после окончательной выработки основных чертежей и после утверждения этих чертежей, а затем ни под каким видом не вносить в них какие-либо дополнения и изменения.
4. В самой конструкции судов и их деталей не только на словах «стремиться к простоте», но и действительно осуществлять эту простоту на деле.
5. Вести постройку судов не только на казенных, но и на частных заводах, чтобы иметь возможность регулировать цены, а вместе с тем и поддержать наше будущее коммерческое судостроение. Последняя мера в короткий срок создаст нам хорошие и казенные, и частные заводы. Д.И. Менделеев в труде своем «К познанию России» говорит: «Свободная конкуренция составляет первый залог всякого рода прогрессивных улучшений».

Кроме прописных истин, рекомендованных российскими специалистами более 100 лет назад напрашивается необходимость реализации п. 1, 2 рекомендаций в части восстановления Министерства судостроительной промышленности РФ. Одним из важнейших направлений деятельности Министерства, что актуально по всем отраслям, следует принять создание схем развития и размещения отраслей народного хозяйства и отраслей промышленности и схем развития и размещения производительных сил по экономическим районам и республикам, аналогичных создаваемым в 90-е союзного государства по методическим указаниям, утвержденным постановлением Госплана СССР от 31 декабря 1981 г. № 290. Такие материалы позволят осуществлять обоснованное формирование соответствующих разделов бюджета государства, сбалансированное развитие отраслей промышленности, экономических регионов и республик страны.

Борский завод металлургии и машиностроения ООО «Метмаш» имеет более чем 100-летнюю историю развития производства. В структуру предприятия входят сталелитейный, кузнечо-прессовый, механосборочный и модельный цеха, центральная лаборатория.
ООО «Метмаш» обладает лицензией ГК «Росатом» на право изготовления оборудования для ядерных установок рег. № ВО-12-101-4015 от 23.05.2022 г.
Вся продукция изготавливается согласно согласно ГОСТ, ОСТ и ТУ, а также может сопровождаться сертификатами РМРС и РКО.

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

ГОСТ РВ 0015-002, ГОСТ Р ИСО 9001 ВВТ АА.1.39

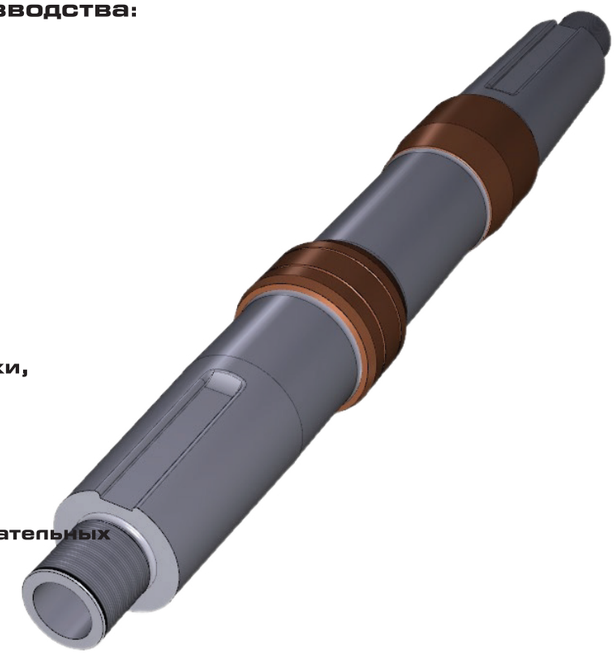
2009

Борский завод металлургии и машиностроения
МЕТМАШ
www.metmash.com

ООО «Метмаш» выиграл конкурс на получение субсидии от МПТ РФ по проекту «Гребные валы больших диаметров, в том числе с внутренними отверстиями по технологии глубокого сверления и облицовками из нержавеющей стали и бронзы».

ООО «Метмаш» предлагает к поставке продукцию собственного производства:

* Валы гребные, в т. ч. со сквозными отверстиями до 200 мм и облицовками из нержавеющей стали и бронзы, длиной до 14000 мм, массой до 15 тонн;
* Муфты зубчатые в сборе;
* Винты гребные;
* Кронштейны гребных валов;
* Поковки и отливки по чертежам Заказчика с полной или частичной мех. обработкой;
* Палубные изделия: клюза: якорные, буксирные, многороликовые, обделка палубная якорных клюзов, стопора фрикционные, УКЦ, вьюшки, киповые планки, роульсы, скобы, вертлюга, битенги, кнехты, утки стальные, буксирные гаки;
* СЗД к портальным кранам;
* Автоматические сцепные устройства;
* СЗД для плавкранов;
* Якоря Холла, Матросова, ПДС, ПДСБ;
* Якоря чугунные для плавучих предостерегательных знаков, сегментные якоря;
* Изготовление деталей для рефуперных и черпаковых земснарядов, в т. ч. Рефуперные помпы и СЗД к ним; лебедки становые, папильонажные, вайные, грунтозаборные устройства, устройства перемещения;



606440, Нижегородская обл., г. Бор, ул. Пуначарского, д. 128

+7 (83159) 3-61-72, +7 (920) 252-76-79, Отдел продаж: +7 (83159) 3-61-04, +7 (83159) 2-55-04, +7 (83159) 2-55-03, +7 (83159) 2-55-07,

gammel@metmash.com, osokinkn@metmash.com, sales@metmash.com