

МОРСКАЯ НАУКА И ТЕХНИКА

MARINE SCIENCE AND TECHNOLOGY

При поддержке Департамента судостроительной промышленности
и морской техники Министерства промышленности и торговли РФ

ФЛОТ РОССИИ

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ. СУДОСТРОЕНИЕ.



БИБЛИОТЕКА «МОРСКАЯ НАУКА И ТЕХНИКА»



СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ



AOOSK.RU



ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ ПУТИН О СУДОСТРОЕНИИ РОССИИ

В одном из своих поздравлений с Днем кораблестроителей, президент России Владимир Владимирович Путин подчеркнул, что благодаря компетентности и ответственности работников отрасли сегодня в России строятся самые разные суда - от атомных ледоколов до рыбопромысловых, транспортных, научно-исследовательских и пассажирских. Они обеспечивают речные и морские перевозки, в том числе по Северному морскому пути, служат базой для изучения океанских глубин и укрепления позиций России в Арктике.

Владимир Владимирович Путин отметил значимый вклад кораблестроителей в выполнение государственного оборонного заказа и создание морского щита страны.

"Отрадно, что нынешнее поколение корабелов с глубоким уважением относится к традициям своих предшественников, активно, созидательно участвует в решении ключевых задач, стоящих перед государством", - сказал президент.

Он пожелал работникам и ветеранам отрасли успехов и всего наилучшего.

<https://ria.ru/>

Владимир Путин дал ряд поручений по судостроению

Президент Российской Федерации поручил в июне представить предложения по долгосрочному финансированию поставок гражданских судов, соответствующий перечень поручений опубликован на сайте Кремля.

"Правительству Российской Федерации: представить комплексные предложения по развитию в долгосрочной перспективе отечественного гражданского судостроения по созданию инструментов долгосрочного финансирования поставок гражданских судов, обеспечивающих их доступность для потребителей, рассмотрев при необходимости вопросы об увеличении субсидирования процентных ставок по кредитам, предоставляемым на приобретение судов, и о расширении применения механизма судового утилизационного гранта и программы льготного лизинга гражданских судов водного транспорта, производимых в Российской Федерации, с использованием средств Фонда национального благосостояния", - говорится в поручении.

<https://ria.ru/>

Владимир Путин принял участие в пленарном заседании XXVII ПМЭФ.

Особое внимание будем уделять южному направлению. Уже утверждены планы развития международного коридора «Север – Юг», а также коридора в азово-черноморском направлении.

Востребованной глобальной артерией становится Северный морской путь. В прошлом году по нему прошло 36 миллионов тонн грузов, а в перспективе перевозки могут превысить 150 миллионов тонн. Для этого мы продолжим развивать инфраструктуру Севморпути, строить транспортные подходы к арктическим портам. Особая роль в этой работе отводится руководителям наших северных субъектов Федерации. В этой связи сформируем в рамках Госсовета комиссию по развитию арктических регионов и Северному морскому пути.

В целом прогнозируется, что к 2030 году объем перевозок по международным транспортным коридорам через территорию России вырастет в полтора раза по сравнению с 2021 годом, в первую очередь за счёт повышения конкурентоспособности этих маршрутов, их удобства для бизнеса, для перевозчиков.

<https://marine.org.ru/>

В администрации президента РФ появится управление по морской политике

Президент России Владимир Путин поручил образовать в составе администрации президента РФ управление по вопросам национальной морской политики.

"В целях совершенствования деятельности администрации президента Российской Федерации постановляю: образовать в составе администрации президента Российской Федерации управление президента Российской Федерации по вопросам национальной морской политики", - сказано в указе.

<https://marine.org.ru/>

Издаёт:

«Морское информационное
агентство» при информационном уча-
стии Департамента судостроительной
промышленности и морской техники
Минпромторга России

Учредитель:

НТЦ «НЕФТЕГАЗДИАГНОСТИКА»
Per. № ПИ № ФС77-84232 от 22 ноября
2022 г.

Адрес редакции:

105066, г. Москва,
ул. Нижняя Красносельская, д.40/12

Тел./факс: +7 (495) 781-59-17

+7 (989) 707-97-69

morinform@marineorg.ru

www.marine.org.ru

https://expertmore.ru/

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

АНДРЕЙ КАМШУКОВ

ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР

АЛЕКСАНДРА ГУЖОВА

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕДАКТОР

ВАЛЕРИЯ БУДРИНА

КОРРЕКТОР

АНАСТАСИЯ ПАЩЕНКО

РЕДАКТОР ПО ИНФОРМАЦИИ И
КОММУНИКАЦИЯМ

ОЛЕСЯ КАМШУКОВА

РЕДАКТОР ПО ДИЗАЙНУ

РОСИТА РУИС

ШЕФ-РЕДАКТОР

АНДРЕЙ ПАЩЕНКО

Материалы и иллюстрации:

Виктор Флусов, Виктор Лещенко,
Олег Жулин, Александр Булатов,
Виктор Кот, Жилкина Елена,
Дорошев Вадим, Кузнецова Елена,
Егорова Анна, Абраменко Олеся,
Махина Наталья, Скударнова Ирина,
Танакова Татьяна, Морозов Александр,
Фролова Яна, Кач Николай
Корнилова Анастасия и другие.

Благодарим за предоставление ин-

формации из открытых источников:

kremlin.ru, marine.org.ru,
government.ru, https://ntcngd.com/,
https://minpromtorg.gov.ru/ria.ru,
https://marine.org.ru, tass.ru, iz.ru,
kchf.ru, mintrans.ru, morflot.ru,
seaport.ru, shipbuilding.ru, tass.ru,
mil.ru.

Благодарим за содействие

в издании журнала и помощь главно-

му редактору:

Лещенко В.В., Помылева И.В.,
Фетисова И.А., Гриценко Е.,
Шурекова В.П., Грызлова О.И.,
Жилкину Е.А., Кота В.П., Пащенко Т.А.,
Будрину О.А., Сребного Д.,
Василиук Г.Н., Жулина О.К.

Отпечатано в типографии:

Общество с ограниченной ответственностью
«Типография «Печатный Дел Мастер» г. Москва,
1-й Грайворонский пр-д, д.2, стр.10

Тираж 1000 экземпляров, Цена договорная

Позиция редакции может не совпадать
с мнением авторов.

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА:

- 3 В.В. ПУТИН – О СУДОСТРОЕНИИ
- 6 «МОРСКИМ СУДАМ БЫТЬ!» – ИСТОРИЯ РОССИЙСКОГО КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ
- 10 ПОЗДРАВЛЕНИЕ С ДНЕМ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЯ ДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И МОРСКОЙ ТЕХНИКИ МИНПРОМТОРГА РОССИИ А.В. ИСАЧКИНА
- 12 СТРАТЕГИЯ СУДОСТРОЕНИЯ 2035 ГОДА: РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ – ДЕПАРТАМЕНТ СУДОСТРОЕНИЯ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ МИНПРОМТОРГА РОССИИ
- 20 ПОЗДРАВЛЕНИЯ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОСК А.С.ПУЧКОВА
- 22 ОСК - СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ
- 34 ССК «ЗВЕЗДА»: КРУПНОТОНАЖНЫЙ ФЛОТ БУДЕМ СТРОИТЬ ЗДЕСЬ...
- 36 ЛЕДОКОЛЫ ДЛЯ СМП
- 40 ПОЗДРАВЛЕНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ГРУППЫ КОМПАНИЙ EXPO SOLUTIONS И.ФЕТИСОВ
- 42 SHIP TECH GLOBAL: НОВАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ СУДОСТРОЕНИЯ, СУДОРЕМОНТА, ОБОРУДОВАНИЯ И ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
- 44 В.П. КОТ: РОССИЯ МОРСКАЯ ДЕРЖАВА
- 47 СОСНОВОБОРСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
- 48 ЦЕНТР ТЕХНОЛОГИЙ СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОРЕМОНТА: РОССИЙСКОМУ СУДОСТРОЕЮ ЭФФЕКТИВНЫЕ МЕХАНИЗМЫ
- 52 ПОЗДРАВЛЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ А.А. СОБОЛЕВСКОГО С ДНЕМ КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ
- 54 СПЕЦСУДОПРОЕКТ – УНИКАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ФЛОТА ИНТЕРВЬЮ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ А.П. БУХАРИНОЙ
- 60 В.В. ЛЕЩЕНКО: СУДА СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ МПТ
- 62 ПОЗДРАВЛЕНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА «РИАТОМ» О.К.ЖУЛИН
- 64 «РИАТОМ»: 30 ЛЕТ СОЗДАЕМ ТЕХНИКУ ДЛЯ ФЛОТА
- 68 «НПП ПТ «ОКЕАНОС»: ПОДВОДНЫЕ БЕСПИЛОТНИКИ
- 72 РОСТОВ-НА-ДОНУ, «РИФ» – ВОЗРОЖДЕНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ФЛОТА
- 76 «МОРИНСИСТ- АГАТ- КИП»: ОТЕЧЕСТВЕННАЯ СИСТЕМА ТОПЛИВА «КАЙМАН»
- 78 ГРУППА КОМПАНИЙ «Р-ФЛОТ»: ОТЕЧЕСТВЕННАЯ РАЗРАБОТКА СНАРЯДА 2040
- 80 КОЛОМНА: 166 ЛЕТ В ИСТОРИИ СТРАНЫ
- 82 «МУФТЫ НСК»: РОССИЙСКОЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ
- 86 ДМИТРИЙ СРЕБНЫЙ: ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КАТАМАРАНЫ
- 94 ВОЛГО-КАСПИЙСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД
- 96 ПАМЯТИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА КОРАБЕЛ.РУ, НИКОЛАЯ НИКОЛАЕВИЧА ИВАКИНА. ...
- 97 «ЭКОМАСТ»
- 98 МОРСКАЯ КРАСОТА И СИЛА РОССИИ
- 100 ПАРУСНИКИ РОССИИ. БАРК «КРУЗЕНШТЕРН»
- 106 ФЛОТ РОССИИ. СУДОСТРОЕНИЕ 2

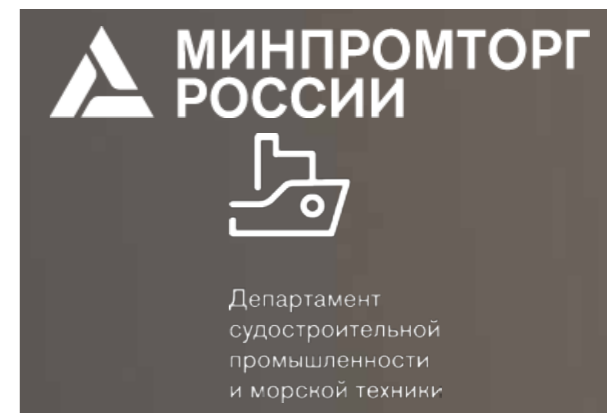
В.В. ПУТИН – О СУДОСТРОЕНИИ

3



12

СТРАТЕГИЯ СУДОСТРОЕНИЯ 2035 ГОДА: РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ



22

ОСК - СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ



36

ЛЕДОКОЛЫ ДЛЯ СМП



72

РОСТОВ-НА-ДОНУ, «РИФ» – ВОЗРОЖДЕНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ФЛОТА

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ ЖУРНАЛА:

1. Председатель коллегии - член корреспондент РАН, профессор, главный научный сотрудник НИИ МАШ, председатель комиссии РАН по техногенной безопасности – Махутов Николай Андреевич.
2. Заместитель председателя коллегии – кандидат технических наук, генеральный директор НТЦ «Нефтегаздиагностика», председатель правления союза «РИСКОМ» – Лещенко Виктор Викторович.
3. Доктор технических наук, технический секретарь Межведомственного экспертного совета по безопасности МПТ – Лепихин Анатолий Михайлович.
4. Профессор, доктор технических наук, ведущий эксперт МЭС – Харченко Юрий Алексеевич.
5. Профессор, кандидат технических наук, старший преподаватель Санкт-Петербургского государственного морского технического университета –Марков Сергей Петрович.
6. Доктор технических наук, профессор МИФИ – Морозов Евгений Михайлович.
7. Доктор технических наук, профессор, заведующий отделом НИИ МАШ РАН – Матвиенко Юрий Григорьевич.
8. Кандидат технических наук, Почетный председатель Севастопольского морского собрания – Кот Виктор Павлович.
9. Главный редактор журнала «Морская наука и техника», ответственный секретарь МЭС – Камшукوف Андрей Викторович.



«МОРСКИМ СУДАМ БЫТЬ!» ИЗ ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ

ЕСЛИ ВСПОМНИТЬ РАННЕЕ СРЕДНЕВЕКОВЬЕ И ПОХОДЫ РУСИЧЕЙ НА КАСПИЙСКОЕ МОРЕ, В БОЛГАРИЮ И НА КОНСТАНТИНОПОЛЬ, ПОРАЖАЕТ ТОТ ФАКТ, ЧТО СОТНИ СУДОВ ПРОХОДИЛИ БОЛЬШИЕ РАССТОЯНИЯ С ГРУЗАМИ И ВОИНАМИ ПО БУРНЫМ ВОДАМ. СКОРЕЕ ВСЕГО, ЭТО БЫЛИ НАБОЙНЫЕ ЛАДЬИ, У КОТОРЫХ БОРТА ДОЛБЛЕННЫХ ОСНОВАНИЙ БЫЛИ НАДШИТЫ ДОСКАМИ ДЛЯ ЛУЧШЕЙ МОРЕХОДНОСТИ И ВМЕСТИТЕЛЬНОСТИ. ПОТОМКАМИ ЭТИХ СУДОВ ЯВИЛИСЬ ЧЕЛНЫ ТИПА ТЕХ, КАКИЕ АРХЕОЛОГИ НАХОДИЛИ НА ДОНУ И ДНЕПРЕ.

Сегодня в экспозиции Центрального военно-морского музея представлен уникальный экспонат – челн-однодеревка XIII века, найден археологической экспедицией под руководством профессора Р.А.Орбели в 1937 году в районе реки Южный Буг. Это один из самых старых экспонатов музея.

Это было не единственное изобретение русичей в области судостроения. Так как реки при бездорожье являлись основными путями, связывающими отдельные земли Руси (позже России), существовало многообразие различных судов для перевозки грузов в различных условиях судоходства.

Выход русских людей к Северному Ледовитому океану потребовал создать средства передвижения, пригодные для перемещения между льдами. Кочи и другие суда с корпусами, приспособленными для плавания во льдах, стали характерны для русского судоходства на Севере.

В истории известно, что в июле 1652 г. в ходе русско-шведской войны казацкая флотилия русских гребных судов под начальством стольника П.И.Потемкина разбила отряд

шведских гребных судов. Казаки захватили галеру и совершили набег на остров Котлин («Историческая хроника ВМФ» - т 2).

Все эти примеры свидетельствуют, что в России существовало немало мастеров корабельного дела, без которых невозможно было бы создавать регулярный флот. Однако в большинстве их имена, канувшие в глубину веков, остались неизвестны.

Первые в России опыты строительства судов европейского типа для Каспийского моря начались с XVII века. В 1634 году посольство герцога Шлезвиг-Гольштейнского получило разрешение царя Михаила Федоровича построить десять судов для закупки шелка в Персии (Иране). Однако единственное судно «Фредерик», спущенное иностранными мастерами при помощи русских плотников и кузнецов, погибло на Каспийском море.

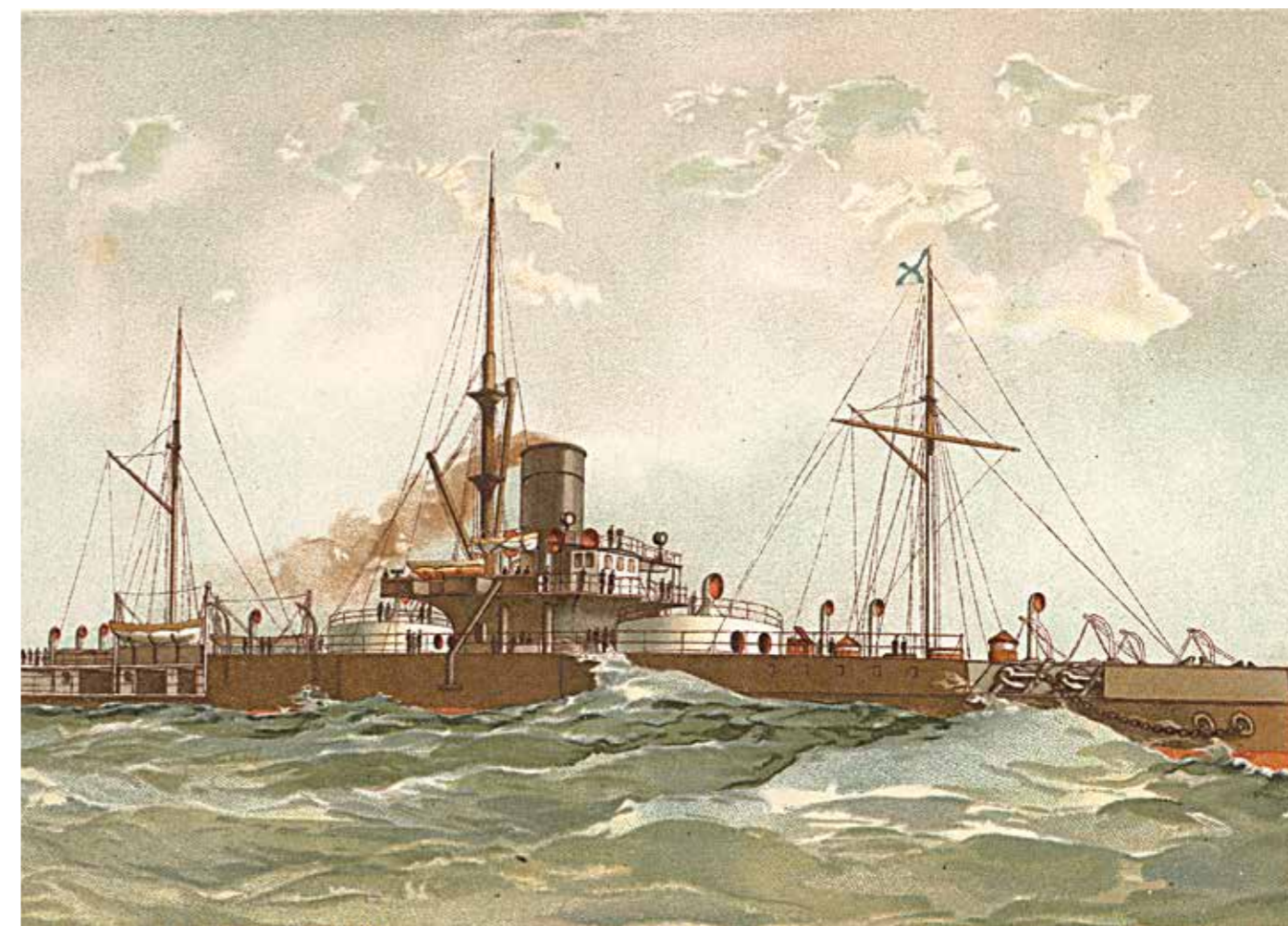
Во второй половине XVII века царь Алексей Михайлович решил создать флотилию для охраны торгового судоходства на Каспии. Были выписаны из-за границы мастера, которые

в селе Дединове за 18 месяцев построили трехмачтовый корабль «Орел», яхту и две шлюпки. Весной 1669 года флотилия по рекам направилась к Астрахани. Однако из-за востания С.Разина флотилию не успели использовать, со временем о кораблях забыли и они сгнили у Астрахани.

Потребовалось к опыту отечественных мастеров и плотников добавить достижения промышленности, которая развилась к концу столетия, чтобы гений Петра I при полученных им за границей познаниях корабельного мастера, позволил создать сильнейший на Балтике флот, преимущественно из кораблей отечественной постройки.

Здесь необходимо отметить, что Петр I известен как преобразователь России, талантливый полководец и флотоводец. Но царь также был умелым корабельным мастером. Знания и опыт иностранных специалистов он использовал для подготовки отечественных мастеров судостроения.

В первых рядах российских корабелов рядом с Петром I видна фигура Федосея Склеява – постоянного помощника в осуществлении корабельных идей царя. Однако, как известно, Склеяв не был простым исполнителем при постройке государственных кораблей. Именно этому способному мастеру Петр I поручил ответственную творческую работу: поиск наиболее выгодных пропорций кораблей, пригодных для военной службы на Балтике. И эту задачу Федосей выполнил: начав с малых судов, за два десятилетия он подобрал такие пропорции кораблей, что они оказались в числе





лучших образцов, способных состязаться с зарубежными.

На живой работе по строительству кораблей для часто воювавшего русского флота выросли десятки кораблестроителей, в числе которых выделялись такие мастера своего дела, как Гаврила Окунев, Гаврила Меншиков, Филипп Пальчиков и другие мастера. Начав с обучения у иностранцев, они со временем сами стали проектировать и строить гребные и парусные суда.

Особое место в судостроении петровского времени занимали такие самородки земли русской, как братья Баженины, по собственной инициативе начавшие судостроение на Севере. Простой мужик - мастерской Ефим Никонов - вошел в историю тем, что придумал первую в России подводную лодку. Конечно, его проект в то время не мог быть осуществлен на практике. После смерти Петра I кораблестроению уделяли меньше внимания: огромные средства шли на увеселения двора и армию. Тем не менее, почти каждый император вскоре после вступления на престол учреждал комиссию по улучшению флота. Строили новые корабли первоначально под руководством петровских корабелов, приглашали иностранцев. Однако, когда Екатерине II потребовался для осуществления политических замыслов большой флот, появились новые фигуры корабельных мастеров: Портнова, Катасанова, Афанасьева и других, которые строили десятки новых кораблей и фрегатов на замену предшествующих. Под руководством Портнова, а затем сменившего его Ершова в Архангельске строили корабли для Балтийского флота, Черноморский флот создавали Афанасьев и Катасанов. Их опыт был использован последующими поколениями.

Высокий уровень кораблестроения в России способствовал выходу нашей страны в число передовых морских держав уже в XVIII веке.

Россия одержала целый ряд громких побед в морских сражениях на Балтике, Черном и Средиземном морях.

Выдающиеся российские флотоводцы, прославившие нашу страну боевыми походами и победами на море, - Г.А.Спиридов, Ф.Ф.Ушаков, Д.Н.Сенявин, Л.П.Гейден, М.П.Лазарев, П.С.Нахимов - были в первую очередь великолепными капитанами парусников и умели до конца использовать боевой потенциал кораблей, заложенный судостроителями.

Однако в XIX веке стало очевидным, что эпоха парусных кораблей заканчивается. Эпизод Синопского сражения наглядно показал, что машина и пар уже потеснили мачту и парус именно в той, чувствительной точке морской тактики, которая называется свободой маневра. Стараниями К.Н.Берда был построен первый в России пароход, который в 1815 году



прошел по Неве. В.Ф.Стоке, организовавший кораблестроение на Охтинской верфи, спустил на воду десятки парусных и паровых судов различных классов. Парусники и пароходы строили замечательные русские корабли А.М.Курочкин и В.А.Ершов. И.П.Амосов создал первый в России винтовой фрегат «Архимед». Адмирал А.С.Грейг в период командования Черноморским флотом не только организовал работу на верфях, но и занимался составлением чертежей и разработкой теоретических основ проектирования кораблей.

Середина XIX века отмечена трудами кораблестроителей, которые осуществляли переход русского флота к паровому деревянному, а затем и металлическому судостроению. Первую металлическую подводную лодку спроектировал и построил военный инженер К.А.Шильдер. Ученый Б.С.Якоби первым установил электродвигатель на судне, создав прототип электрохода. А.А.Попов, С.И.Чернявский, И.А.Амосов, С.О.Бурачек, М.М.Окунев не только строили корабли, но и составляли учебные пособия, писали научные труды по совершенствованию судостроения, на базе которых учились следующие поколения корабельных инженеров.

Во второй половине XIX века Россия начала создавать новый флот. Сначала в его основу были положены крейсера, в том числе броненосные, и минные корабли, разработкой которых занимался А.А.Попов-младший. Он же предложил оригинальные проекты броненосцев: круглые «поповки» и сильнейший в мире эскадренный броненосец «Петр Великий». Было предложено немало вариантов подводных лодок; лучшим оказался проект И.Ф.Александровского, который раньше, чем за рубежом разработал и первую торпеду. Вторым по значению оказался проект малой подводной лодки С.К.Джевецкого; на его основе впервые была осуществлена постройка серии из 50 единиц.

На рубеже двух столетий создание броненосного флота, а потом воссоздание его после поражения в Русско-японской войне 1904-1905 годов выдвинуло массу талантливых проектировщиков и кораблестроителей. Среди них особенно выделялись: Э.Е.Гуляев, создатель системы противоминной защиты кораблей; С.О.Макаров, предложивший систему непотопляемости и живучести кораблей, плавбазу минных катеров и линейный ледокол «Ермак»; И.С.Костович, создавший оригинальный проект подводной лодки и двигатель для нее; теоретик кораблестроения К.П.Боклевский; известный ученый-кораблестроитель А.Н.Крылов; автор проектов подводных лодок и линейных кораблей И.Г.Бубнов; создатель первого проекта подводного минного заградителя



М.П.Налетов; кораблестроитель и авиатор, первым изложивший замысел авианосца, Л.М.Мациевич. Их трудами во многом была усовершенствована база судостроения и построены те корабли, которые составляли ядро отечественного флота в Первой мировой войне.

После революции 1917 года, вслед за периодом гражданской войны и разрухи началось восстановление флота, а затем и строительство новых кораблей. Наряду со старыми специалистами поднималась молодая поросль инженеров, которым было поручено создать новый флот. Эстафету А.Н.Крылова, К.П.Боклевского, В.П.Костенко приняли известный теоретик кораблестроения П.Ф.Папкович, создатель проекта крейсера «Киров» А.И.Маслов, конструкторы кораблей В.А.Никитин, В.Л.Бжезинский, Ф.Е.Бесполов, О.Ф.Якоб и подводных лодок - Б.М.Малинин и М.А.Рудницкий. Трудом этих и многих других кораблестроителей был создан советский Военно-Морской Флот, участвовавший в Великой Отечественной войне.

Это же поколение начинало создавать и послевоенный флот. Выделялись имена В.И.Неганова - создателя первого в мире атомного ледокола «Ленин»; В.Н.Перегудова, под руководством которого проектировали и строили первую советскую атомную подводную лодку; Н.Н.Исанина и Б.Г.Чиликина - проектировщиков надводных кораблей; разработчика подводных лодок с баллистическими ракетами - С.Н.Ковалева. Р.Е.Алексеев известен проектами судов на подводных крыльях, которые широко используются на реках и морях нашей страны.

Сегодня судостроительные заводы являются технически высоко-оснащенными предприятиями. Крупнейшими цен-



трами российского судостроения являются Санкт-Петербург, Северодвинск, Нижний Новгород, Калининградская область и др.

Разумеется, и в наши дни есть немало хороших отечественных ученых, конструкторов, судостроителей, которые, несмотря на трудности со средствами, проектируют и готовы строить корабли, способные конкурировать с иностранными, однако их имена еще не могут быть оглашены. В дальнейшем ими обязательно заинтересуются маринисты, писатели-биографы, историки.





УВАЖАЕМЫЕ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛИ!

От имени Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России хочу поздравить вас с замечательным праздником – Днём кораблестроителя!

Этот праздник символизирует важную роль, которую играют специалисты отрасли судостроения в развитии отечественной промышленности и России в целом. Каждое построенное судно, корабль, объект морской техники – это результат колоссального труда, высоких технологических достижений и профессионализма. Ваше мастерство, преданность делу и стремление к прогрессу являются драйвером развития отрасли.

День кораблестроителя – это не только возможность совместно отметить достижения отрасли, но и призыв к дальнейшему развитию, инновациям и постоянному совершенствованию. Желаю вам сохранять патриотический дух, любовь к своему делу и стремление к новым достижениям.

Поздравляю с этим замечательным праздником! Пусть ваш профессионализм, талант и стойкость всегда будут вознаграждены, а вклад в развитие судостроительной отрасли будет оценён по достоинству. Желаю успехов, новых свершений и вдохновения в благородном труде.

Директор Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России Исачкин Алексей Витальевич.

ДЕНЬ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЯ

29 ИЮНЯ ОТМЕЧАЕТСЯ ДЕНЬ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЯ

Профессиональный праздник корабелов появился в России в 2017 году благодаря инициативе Объединенной судостроительной корпорации и Российского исторического общества. Праздник учрежден постановлением Правительства Российской Федерации от 30 мая 2017 года №659.

Основанием отмечать праздник именно 29 июня стал вышедший в этот день в 1667 году указ царя Алексея Михайловича о создании первой государственной верфи в селе Дединово и строительстве на ней первого российского фрегата «Орел».



Безусловно, наши предки испокон веков торговали и воевали на кораблях, путешествовали вплавь. Но именно строительство «Орла» стало важнейшим государственным делом, а сам царский указ можно считать фактически первым «госзаказом» на строительство военного корабля. Поэтому с даты 29 июня 1667 года принято отсчитывать начало государственного кораблестроения в России.

«Орел» предназначался для охраны торгового судоходства на Волге и в Каспийском море. Стремясь подчеркнуть международное значение этого кораблестроительного проекта, корабль назвали в честь государственного герба. В 1669 году первый отечественный фрегат отправился из подмосковного села Дединово в Астрахань. Тогда же на «Орле» был впервые поднят российский бело-сине-красный триколор, ставший национальным символом нашей страны.

Фрегат «Орел» занимал особое место в сознании Петра I, ведь этот корабль строил его отец. Увлеченный с детства морем, Петр I продолжил дело отца и по сути сделал «госзаказ» на военные корабли постоянным. Благодаря петровской судостроительной программе всего за четверть века был создан один из самых мощных флотов того времени, а Россия превратилась в могущественную морскую державу.





**МИНПРОМТОРГ
РОССИИ**



РОССИЙСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

Департамент
судостроительной
промышленности
и морской техники

1. Введение

Последние 10 лет судостроительная промышленность находится в стадии трансформации, и сегодня этот процесс продолжается.

Сегодня отрасль состоит из ключевых интегрированных структур - это АО «ОСК», АО «Центр технологии судостроения и судоремонта», АО «Современные технологии судостроения», АО «Судостроительная Корпорация «Ак Барс», АО «Корпорация морского приборостроения» (в состав данных структур входит более 100 организаций с общей численностью около 150 тыс. человек и суммарным объемом рынка более 90%), так и обособленных частных компаний.

На сегодняшний день в судостроительной отрасли функционируют порядка 440 организаций, из них: в промышленном секторе - 332, в научном секторе - 88 (НИИ и КБ), прочие - 20 (управляющие, сервисные, финансовые, лизинговые компании и т.д.).

Общая численность работников отрасли составляет более 220 тыс. чел. Численность работников на промышленных организациях отрасли составляет около 189 тыс. чел., из них на судостроительных, судоремонтных и судомонтажных предприятиях - около 145 тыс. чел. В научном секторе занято более 30 тыс. чел.

Предприятия отрасли расположены во всех федеральных округах России. Около 70% всего объема выпуска

судостроительной промышленности приходится на организации Северо-Западного федерального округа, что связано с высокой концентрацией судостроительных организаций в данном регионе. Здесь находятся ключевые отраслевые промышленные предприятия: АО «ПО «Севмаш», АО «ЦС «Звездочка», АО «Адмиралтейские верфи», АО «Балтийский завод», АО «Прибалтийский ССЗ «Янтарь» и другие.

В последние годы объем выпуска судостроительной продукции имел положительную динамику: в 2023 году он составил 482 млрд руб. и увеличился на 4,1% относительно 2022 года.

Структура промышленного производства отрасли имеет преимущественно оборонную направленность, основной объем производства отрасли составляет продукция военного назначения. Ключевые направления производства гражданской продукции сосредоточены в сфере проектирования и производства: научно-исследовательских судов, техники для освоения месторождений континентального шельфа, судов рыбопромыслового флота, судов обеспечения, атомных и дизельных ледоколов.

В настоящее время основным приоритетом является обеспечение укрепления экономического, политического и технологического суверенитета страны в непростых и быстро меняющихся геополитических условиях и с учетом усиливающегося санкционного давления.

2. Основные направления развития флота.

Моральное устаревание и текущие темпы списания транспортных судов, наряду с относительным ростом потенциальной грузовой базы, вынуждают судовладельческие компании принимать меры по обновлению и развитию флота, несмотря на зачастую весьма ограниченную их платежеспособность, обусловленную спецификой ведения финансово-хозяйственной деятельности. Это касается как грузового флота, так и судов для перевозок пассажиров.

С запуском производства на судостроительном комплексе «Звезда» в Большом Камне для российских заказчиков появилась возможность реализации проектов строительства средне- и крупнотоннажных судов. На сегодняшний день на ССК «Звезда» завершено строительство пяти танкеров



Морозильный траулер «Дмитрий Кожарский» проекта КМТ02.02



Атомный ледокол проекта 22220



География судостроительной отрасли

класса Афрамакс проекта 114К, а общий текущий портфель заказов верфи включает 46 морских грузовых судов, в том числе арктические газовозы, балкеры, танкеры ледового класса дедвейтом до 120 тыс. тонн.

Темпы строительства грузовых и пассажирских судов речного и смешанного плавания во многом обусловлены реализацией программы льготного лизинга. За последние 5 лет на российских предприятиях построено около 90 пассажирских и грузопассажирских судов, а также порядка 140 грузовых самоходных и несамоходных судов основных проектов.

В Перспективном плане строительства гражданских судов, утвержденном Минпромторгом России в 2022 году и актуализированном в декабре 2023 г., на суда этой группы приходится более половины всех строящихся и перспективных судов в количественном выражении (около 1000 ед.) и около 12 % по совокупному дедвейту. Для сравнения, морских транспортных судов в Плане учтено более 220, при этом их совокупный дедвейт 15,8 млн тонн, что составляет более 80 % от общего значения.

Значительная часть российского флота обладает ледовым классом, что вызвано необходимостью судоходства в условиях низких температур. Именно продолжительный период наличия снежного и ледяного покрова делает необходимым учет навигации в тяжелых условиях. Кроме того, снабжение районов Крайнего Севера безальтернативно связано с «северным завозом», условия обеспечения которого теперь регулируются специально принятым Федеральным законом «О северном завозе».

В свою очередь, транспортные суда эскортируются ледоколами высоких ледовых классов, в том числе Icebreaker 9. Круглогодичная навигация по самой северной транспортной магистрали мира возможна только при



Головное судно проекта 04580 «Котлин»

наличии ледоколов, способных преодолевать многолетние 2-3 метровые льды на экономически обоснованной скорости. В настоящее время под российским флагом эксплуатируются более тридцати ледоколов, большей частью приписанных к портам Мурманска, Санкт-Петербурга и Архангельска.

Обновление ледокольного флота является приоритетной задачей для развития важнейшего направления в сфере международных грузоперевозок и развития транспортного коридора Северного морского пути. В период 2020–2022 гг. построены и уже выполняют ледокольные проводки 3 универсальных атомных ледокола проекта 22220 мощностью 60 МВт – головной «Арктика» и 2 серийных – «Сибирь» и «Урал». В целях обеспечения круглогодичной проводки судов транспортного флота, на мощностях АО «Балтийский завод» ведется строительство еще трех серийных ледоколов проекта 22220 со сроками сдачи в 2024, 2026 и 2028 гг. соответственно. В 2025 г. будет заложен шестой серийный атомоход этого проекта.

На Дальнем Востоке на мощностях ООО «ССК «Звезда» ведется строительство головного ледокола проекта 10510 мощностью 120 МВт («Лидер»). Закладка киля осуществлена в ноябре 2020 года. В настоящее время ведется сборка корпусных блоков, которые в дальнейшем проходят стыковку в сухом доке верфи.

Также Планом развития Севморпути до 2035 года

предусмотрено строительство дополнительно четырех неатомных (дизель-электрических) ледоколов.

Надежное функционирование инфраструктурных проектов невозможно без качественного обслуживания судоходства аварийно-спасательным флотом. Ведущая роль в развитии данного типа флота, принадлежит государству в лице ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта», ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота», которые выступают в качестве основных заказчиков для предприятий судостроительной промышленности.

Благодаря выделению целевого государственного финансирования аварийно-спасательный флот активно обновляется. В настоящее время законтрактовано и ведется строительство 16 аварийно-спасательных судов мощностью до 18 МВт для обеспечения безопасности судоходства, из которых 15 строятся на судостроительных предприятиях России. Перспективный портфель заказов на суда такого класса предполагает постройку более 50 ед. до 2037 года.

По данным ФАУ «Российский морской регистр судоходства», на классификационном учете находятся более тысячи морских рыбопромысловых, рыботранспортных судов и плавбаз. Таким образом, рыболовный флот является самым многочисленным типом судов в классе ФАУ РС под флагом России. Наибольшее количество рыбопромыслового



Атомный ледокол «Лидер» проекта 10510

Сегодня Перспективный план строительства гражданских судов включает в целом более 1700 единиц до 2037 года с общим объемом финансирования более 4,3 трлн руб. Совокупный дедвейт судов Плана превышает 18 млн тонн. Этот объем был сформирован по состоянию на декабрь 2023 года. План достаточно гибкий, с учетом относительно высокой изменчивости потребностей государственных и частных заказчиков. Согласно поручению Д.В. Мантурова предусмотрена ежегодная актуализация Плана.

флота сосредоточено на Дальнем Востоке, в 2,5 раза меньше данного типа флота в Северо-Западном регионе.

Общая валовая вместимость морских рыбопромысловых, рыботранспортных судов и плавбаз под флагом Российской Федерации составляет около 1,5 млн тонн. При этом средний возраст российского рыбопромыслового флота превышает 30 лет, что создает проблемы для эффективности его эксплуатации из-за создания угрозы для жизни моряков и необходимости ремонтов. В связи с этим в настоящее время ведется активное строительство рыбопромысловых судов, которое стало возможным благодаря механизму предоставления квотдобычи (вылова) водных биологических ресурсов, предоставленных на инвестиционные цели.

Всего в рамках реализации инвестиционных проектов первого этапа было отобрано 106 инвестиционных проектов по строительству судов общей стоимостью около 270 млрд рублей. В настоящее время заказчикам сдано 26 судов (15 рыболовных судов и 11 краболовов).

Стоит отметить, что введенные санкционные ограничения привели к дополнительным расходам на перепроектирование и к росту затрат на строительство, а также к увеличению расходов на шеф-монтажные, пуско-наладочные работы, связанные с закупкой нового импортного оборудования. Кроме того, увеличилась стоимость собственных расходов предприятий, связанных с увеличением сроков сдачи судов и выполнением дополнительных работ. Отдельно стоит отметить,



Сухогрузное судно «Дмитрий Бенардаки» проекта RSD59



Танкер на СПГ «Владимир Мономах» типа «Афрамакс» проекта 114К

что отсутствие релевантного опыта строительства и проектирования судов к моменту запуска программы инвестквот привело к выбору в качестве базы концептуальных иностранных проектов. Верфи во многом недооценили сложность и насыщенность проектов, а проектанты и поставщики оказались не готовы к постоянным изменениям и доработкам РКД. Совокупность указанных факторов не позволила отечественным верфям, которые, по сути, только набирали необходимые компетенции, в некоторых случаях уложиться в первоначальные контрактные сроки сдачи судов.

В настоящее время ведется отбор и контрактация судов в рамках заявочной кампании второго этапа. На начало 2024 г. уже отобраны заявки на строительство 8 рыбопромысловых судов, в том числе 4 транспортных рефрижераторов, и 23 краболовных судов. Ожидается ещё одна «волна» аукционов.

Начиная с 2014 года после введения санкций в отношении Российской Федерации со стороны Минфина США и других недружественных стран сложилась неблагоприятная ситуация для развития международного сотрудничества, которая существенно ограничила возможности роста экспортных продаж. Однако стоит подчеркнуть, что несмотря на внешнее санкционное давление и отказ иностранных партнеров от работы с российскими компаниями, отрасль продолжает ритмичное строительство кораблей и судов, наращивает портфель заказов.

Сегодня Перспективный план строительства гражданских судов включает в целом более 1700 единиц до 2037 года.

Совокупный дедвейт судов Плана превышает 18 млн тонн. Этот объем был сформирован по состоянию на декабрь 2023 года. План достаточно гибкий, с учетом относительно высокой изменчивости потребностей государственных и частных заказчиков, предусмотрена ежегодная актуализация Плана.

Также стоит отметить, что поступательное развитие отрасли невозможно без обновления основных фондов. Сегодня, к сожалению, для многих предприятий характерен высокий износ оборудования и производственных мощностей, которые не обновлялись с прошлого века.

При этом текущее финансовое состояние основной части предприятий не позволяет осуществлять инвестиции в необходимом объеме, в связи с чем главным стимулирующим механизмом по обновлению и развитию производственных мощностей является государственная поддержка в рамках государственных программ Российской Федерации: «Развитие оборонно-промышленного комплекса», «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», а также «Развитие транспортной системы». Среди наиболее значимых для отрасли стоит отметить следующие реализуемые инвестиционные проекты:

- строительство II очереди комплекса крупнотоннажного судостроения ООО «ССК «Звезда»;
- проект «Модернизация и развитие российских мощностей по созданию современного речного флота для внутренних водных путей» АО «Жатайская судостроительная верфь»;
- строительство, реконструкция и техническое

Большой морозильный рыболовный траулер
«Механик Маслак» проекта СТ-192



переворужение (глубокая модернизация) производственных мощностей АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод»;

- строительство современного судостроительного комплекса на территории ПАО Судостроительный завод «Северная верфь».

Принимая во внимание вышеобозначенные тенденции и факторы, для дальнейшего планомерного развития судостроительной отрасли необходимо продолжить наращивать соответствующие компетенции и технологический потенциал. Решение текущих проблем и переход к ритмичному строительству судов и морской техники, которые будут конкурентоспособны и востребованы для использования в различных условиях, в том числе в Арктике, возможно только при тесном сотрудничестве всех участников рынка, органов власти, компаний-инвесторов, заводов, проектных бюро и научных организаций.

3. Достижения отечественного судостроения

В связи с усилившемся в 2022-2023 годах санкционным

давлением в отрасли существуют определенные проблемы с поставками импортного судового комплектующего оборудования (СКО), в том числе не имеющего отечественных аналогов.

В целях импортозамещения Минпромторгом России в 2022 году были разработаны мероприятия по реализации комплексных проектов по созданию и внедрению в серийное производство критически важного СКО, которые осуществляются в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 20 октября 2022 г. № 1872.

Всего Минпромторгом России заключены соглашения о предоставлении субсидий по 60 темам (видам судового комплектующего оборудования). Новые отечественные образцы СКО будут доступны для использования при строительстве судов начиная с 2025 года.

Кроме этого, ранее отечественные конструкторские бюро разработали ряд проектов отечественных судов с минимальной долей иностранного СКО, в том числе:

- проект судна «Финвал-8000» (доля локализации СКО ~ 84 %);

- проект сухогрузного судна смешанного плавания класса река-море «Сухогруз-М» (доля локализации – 95 %).

Особое внимание и усилия направлены на обеспечение судами функционирования Северного морского пути и работ по освоению арктического континентального шельфа.

Так, были построены и строятся атомные ледоколы по проекту 22220, доля локализации которых составляет 87-90 %.

В части проектирования и строительства новых судов для работы на шельфе, Минпромторгом России реализованы 2 ОКР по разработке технического проекта атомного ледокола-лидера мощностью 120 МВт для круглогодичной работы на трассе Северного Морского Пути и разработке разрешительной документации для строительства. Ледокол способен осуществлять проводку транспортных судов во льду толщиной 2 м со скоростью 13-14 узлов. Предельная толщина сплошного ровного льда, преодолеваемая ледоколом непрерывным ходом со скоростью 2 узла, при полной мощности энергетической установки, составляет 4,3 метра.

В части оборудования для морской геологоразведки Минпромторгом России были заключены государственные контракты, в рамках которых разрабатывается конкурентоспособное оборудование взамен иностранных аналогов, подтвердившее свою работоспособность испытаниями при участии ПАО «Газпром нефть» и нефтесервисных компаний – «Совкомфлот», «МАГЭ» и «РОСГЕО».

4. Современные новации и эксклюзивные разработки российских конструкторов и изобретателей.

С целью формирования на территории России уникальных компетенций в области проектирования, изготовления, проведения комплексных испытаний и сертификации оборудования систем подводной добычи Минпромторгом России организовано системное взаимодействие с ПАО «Газпром» в рамках соглашения о сотрудничестве в сфере развития подводно-добычных комплексов. В результате, сегодня в России разработаны отечественные технологии и оборудование систем подводной добычи углеводородов, позволяющие осуществлять добычу в самых сложных условиях, в том числе подо льдом. Заключен долгосрочный договор с АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей» на серийное производство, поставку, техническое, сервисное и ремонтное обслуживание подводного оборудования, которое будет применено при обустройстве шельфовых месторождений Российской Федерации.

Для решения задачи по созданию отечественного СПГ-танкера для работы в Арктическом регионе и последующей реализации серийного строительства газозовозов, в августе 2023 года по поручению Председателя Правительства Российской Федерации М.В. Мишустина разработана и утверждена дорожная карта по проектированию отечественного танкера-газовоза ледового класса, перечень мероприятий которой содержит комплекс мер от разработки технических условий на проектирование и строительство отечественного газозовоза до полного обеспечения судна необходимым СКО и технологиями.

В апреле 2024 года утверждено техническое задание на разработку эскизного проекта отечественного газозовоза. В настоящее время Минпромторгом России объявлен конкурс на выполнение работ по разработке эскизного проекта. Таким образом, работы по проектированию танкера начнутся в текущем году.

В соответствии с планом мероприятий утвержденной дорожной карты завершение строительства головного газозовоза планируется в 2031 году.

Сейчас в мире происходят кардинальные изменения, связанные с формированием е-Навигации (единой информационной среды, единых стандартов обмена данными, компьютерных систем, электронного документооборота и цифровых сервисов) и а-Навигации (внедрение технологий автономного судовождения, т.е. автоматического и дистанционного управления судами). Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» в рамках федерального проекта «Автономное судовождение» Минпромторгом России профинансированы работы по созданию инфраструктуры обеспечения автономного судовождения, судового и берегового оборудования автономного судовождения, средств автономного портового флота.



**ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!
ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ДНЕМ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЯ!**

Судостроение является одним из ключевых приоритетов государства. Оно влияет на развитие целых секторов экономики и регионов, повышает обороноспособность страны и укрепляет наши военно-морские силы. В последние годы особенно заметно развивается гражданское судостроение, прежде всего, рыбопромысловый и пассажирский флот. На речные маршруты вышли новые скоростные катамараны и суда класса река – море. Строятся современные танкеры, контейнеровозы и сухогрузы. Практически по всем видам судов и морской техники в отрасли есть флагманские проекты – от научно-исследовательского до вспомогательного флота. Значительный потенциал судостроения позволяет сегодня создавать суда любой сложности, в том числе уникальные, не имеющие аналогов в мире сверхмощные ледоколы, благодаря которым Россия укрепляет свое лидерство в Арктике.

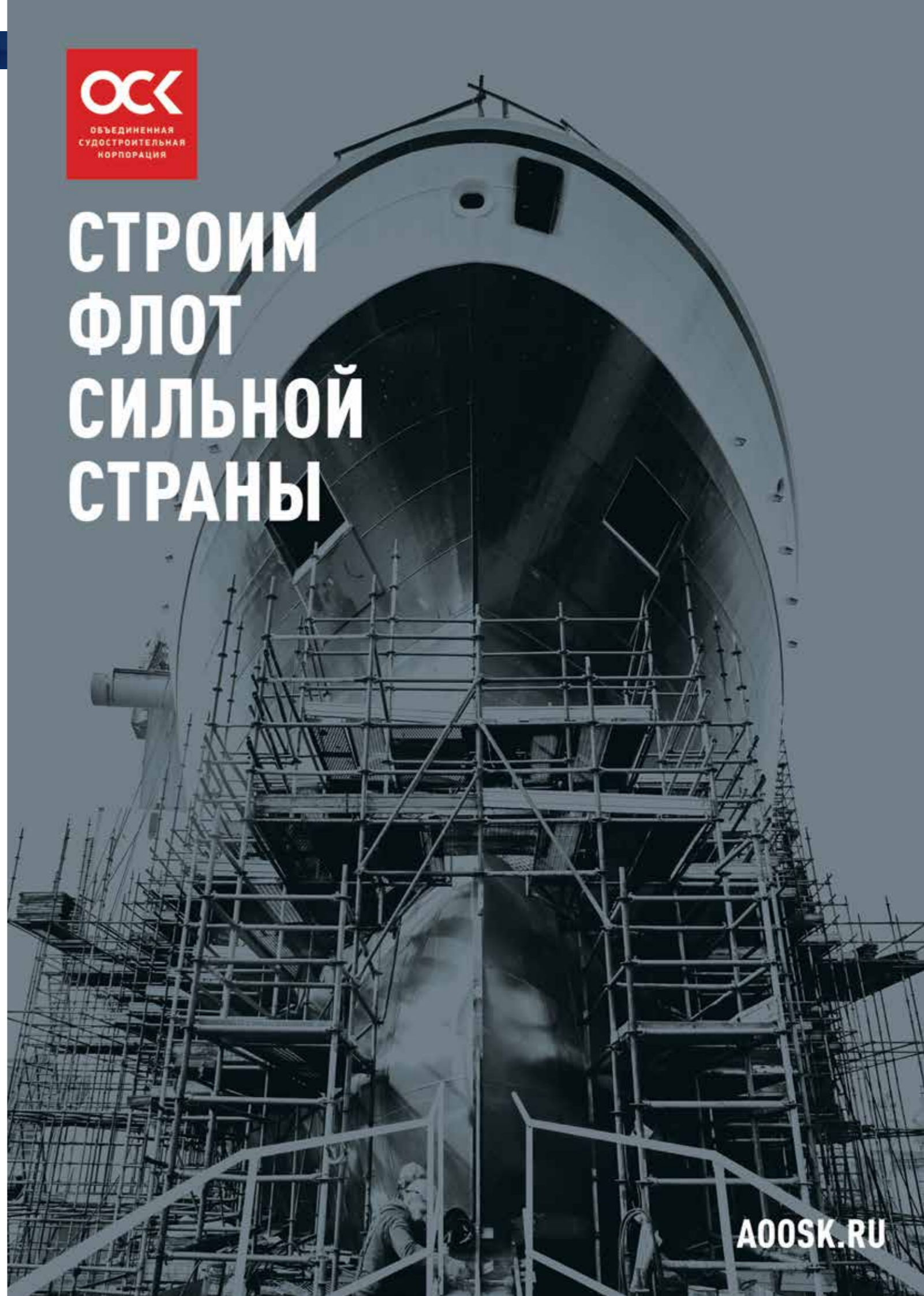
Руководством страны поставлены перед корабелями новые задачи – существенно повысить эффективность и вывести судостроение на качественно иной уровень, достичь технологического и экономического суверенитета. Я уверен, что в тесной кооперации всех предприятий отрасли и смежных индустрий мы добьемся поставленных целей.

Желаю всем кораблестроителям нашей страны крепкого здоровья и благополучия, успехов в реализации намеченных планов.

Генеральный директор ОСК Андрей Сергеевич Пучков



СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ





ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ

Акционерное общество «Объединенная судостроительная корпорация» учреждено 21 марта 2007 года в соответствии с указом Президента России В.В.Путина № 394. 100% акций АО «ОСК» находятся в федеральной собственности и Указом Президента Российской Федерации переданы в доверительное управление Банку ВТБ (публичное акционерное общество). Общество зарегистрировано в Санкт-Петербурге.

ОСК – крупнейшая судостроительная компания России. В ее состав входит более 40 проектно-конструкторских бюро, судостроительных, судоремонтных и машиностроительных заводов, специализированных предприятий в 15 регионах России.

Многие предприятия входили в ОСК в период с 2007 по 2022 год в банкротном и предбанкротном состоянии, в том числе без заказов. Корпорация предпринимала меры по стабилизации экономического состояния предприятий и возвращению их к производственной деятельности. В настоящее время предприятия ОСК имеют портфели заказов на годы вперед как в части военного кораблестроения, так и в гражданских проектах.

Группа ОСК сегодня это:

- 80% - Судостроительной отрасли России;
- 95 - Государственного оборонного заказа.

В портфеле ОСК около 300 контрактов по военной и гражданской тематике.

В рамках исполнения гособоронзаказа серийно строятся подводные атомные ракетные крейсера стратегического назначения, дизель-электрические подлодки, большие десантные корабли, корветы и фрегаты, минные тральщики, которые регулярно пополняют боевой состав Военно-Морского Флота.

Для освоения Арктики и развития Северного морского пути на верфях ОСК созданы серия крупнейших в мире универсальных атомных ледоколов проекта 22220, ледостойкая платформа «Северный полюс», плавучая атомная теплостанция «Академик Ломоносов», крупнейший в мире дизель-электрический ледокол «Виктор Черномырдин», морская ледостойкая стационарная платформа «Приразломная».

В гражданском сегменте корпорацией построено более 230 судов. Ведется серийное строительство сухогрузов, пас-



Универсальный атомный ледокол "Урал" проекта 22220



Ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс»



Плавучая атомная электростанция «Академик Ломоносов»



Морская ледостойкая стационарная платформа «Приразломная» на месторождении

сажирских лайнеров и катамаранов, рыбопромысловых и научно-исследовательских судов. В числе знаковых проектов: первый за 20 лет большой морозильный рыболовный траулер, первый за 60 лет круизный лайнер «Мустай Карим».

В декабре 2023 года корабли ОСК передали заказчику сухогруз проекта RSD59, на котором впервые установили отечественные винторулевые колонки, спроектированные и изготовленные на предприятиях ОСК. В 2023 году нижегородская верфь ОСК заключила контракт на строительство серии из 34 сухогрузов того же проекта.

По итогам 2023 года Объединенная судостроительная корпорация передала заказчикам рекордное количество судов – 25 единиц: 8 судов рыбопромыслового флота, 9 сухогрузов, 2 скоростных пассажирских катамарана, 1 автомобильно-железнодорожный паром, 2 танкера-химовоза, 1 пассажирский теплоход, 1 земснаряд и 1 спасательный катер. В 2023 году корабли ОСК приступили к строительству 13 новых гражданских судов и продолжают работы по строительству судов, заложенных ранее.

В 2024 году корпорация намерена передать заказчикам 36 судов гражданского назначения.

ОСК наращивает кадровый потенциал: с 2014 года корпорация на треть увеличила количество рабочих мест, численность работников предприятий ОСК превышает 100 тысяч человек.



Пассажирский лайнер проекта PV300 «Мустай Карим»



ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ

**В 2024 ГОДУ СРАЗУ НЕСКОЛЬКО КРУПНЕЙШИХ ПРЕДПРИЯТИЙ
ОБЪЕДИНЕННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ ОТМЕЧАЮТ СВОИ ЮБИЛЕИ**

320 лет исполняется АО «Адмиралтейские верфи». Это старейшее предприятие отрасли, построенное в Санкт-Петербурге еще Петром I в 1704 году, флагман судостроения, центр неатомного подводного кораблестроения.

За три с лишним века Адмиралтейские верфи построили практически 3000 кораблей и судов различных типов и классов. Среди них ставшие ключевыми в истории флота России первый линейный корабль «Полтава», первый отечественный пароход «Елизавета», броненосная батарея «Не тронь меня», броненосец береговой обороны «поповка» «Новгород», легендарный крейсер «Аврора» и многие другие.

Адмиралтейцами построены подводные лодки серий «М», «Щ», «С» и «К», составившие к началу Великой Отечественной войны 1/3 боевого состава подводных сил ВМФ СССР. А в послевоенное время предприятие выпустило более 300 подводных лодок различных проектов (из них 41 атомная). Именно здесь в декабре 1959 года был создан первый в мире атомный ледокол «Ленин», в 1969 году уникальная рыбоперерабатывающая база «Восток». Здесь строили корабли для ракетно-космической отрасли и научно-экспедиционные суда. Знаковым проектом стала переданная заказчику в 2022 году ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс». В настоящее время на предприятии в стадии строительства находятся две серии подводных лодок, серия патрульных кораблей ледового класса для ВМФ России, а также серия больших морозильных рыболовных траулеров. Начато строительство уникального научно-экспедиционного судна «Иван Фролов».



Первый в мире атомный ледокол «Ленин»

Ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс»



Круизный лайнер проекта 00840 «Карелия»

Одно из ведущих судостроительных и машиностроительных предприятий России завод «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде отмечает 175 лет со дня основания. С предприятием связаны многие технические новшества отечественной промышленности: от первой мартеновской печи до лучшей атакующей титановой подводной лодки XX столетия «Барракуда», от первой отечественной промышленной установки непрерывной разливки стали до серийного строительства первых в мире глубоководных спасательных аппаратов «Приз» из титанового корпуса, от первого русского танка до современного пятизвездочного отеля на воде – круизного теплохода «Мустай Карим».

В различные годы завод выпускал металлургическую продукцию, железнодорожные локомотивы, спецавтомшины, танки и подводные лодки, буровые установки. В годы Великой Отечественной войны здесь было создано около 13 тысяч танков Т-34. Всего за свою историю нижегородская верфь построила около 2000 судов гражданского флота, в том числе 105 пассажирских судов – пароходов, теплоходов и дизель-электроходов. В наше время предприятие является лидером гражданского судостроения, реализует знаковые для экономики России проекты, строит нефтеналивные танкеры, дноуглубительные суда, танкеры-химовозы. Сейчас на заводе создается крупнейшая серия судов проекта RSD59: 34 сухогруза будут спущены на воду до 2027 года. В цехах «Красного Сормова» рождаются и современные круизные лайнеры, строится серия из трех круизных лайнеров проекта 00840 «Карелия».



Спуск на воду головного крболова-процессора «Вайгач» проекта КСП01

85 лет исполняется Производственному объединению «Севмаш». Это единственная верфь, осуществляющая полный цикл строительства и испытаний атомных подводных лодок. Всего на заводе построено 233 надводных корабля, 40 дизель-электрических подводных лодок (среди них первая в мире подводная лодка с баллистическими ракетами), 140 атомных подводных лодок по 13 проектам (среди них первая отечественная АПЛ проекта 627 «Ленинский комсомол», первая в мире титановая АПЛ, самая глубоководная и

самая большая в мире атомные подводные лодки). На предприятии построено четыре поколения АПЛ. Кроме того, корабельщики «Севмаша» создали не имеющую аналогов морскую ледостойкую стационарную платформу «Приразломная», провели переоборудование авианесущего крейсера в авианосец «Викрамадитья» для военно-морских сил Республики Индия. Сегодня на Севмаше строятся две группировки атомных подводных лодок проектов «Борей-А» и «Ясень-М». Двенадцать современных ракетноносцев уже переданы ВМФ страны.



ПО «Севмаш»



Самоподъемная буровая установка «Арктическая»

АО «Центр судостроения «Звёздочка» отмечает 70 лет со дня основания. «Звёздочка» располагает 8 филиалами и является признанным лидером в ремонте и модернизации атомных и дизель-электрических подводных лодок, надводных кораблей различных классов, строительстве судов специального назначения. С начала производственной деятельности головным предприятием АО «ЦС «Звёздочка» выполнены ремонт и переоборудование 139 подводных лодок, из которых 97 – с атомной энергетической установкой. Отремонтированы 89 надводных кораблей ВМФ Рос-

сии и гражданских судов. Построено более 250 судов, плавсредств и сооружений. В активе предприятия производство металлоконструкций для объектов стартовой инфраструктуры космодромов «Плесецк» и «Восточный», строительство буровых платформ и другой техники. «Звёздочка» первой в России освоила разработку, проектирование и изготовление винторулевых пропульсивных комплексов мощностью от 1 до 9 МВт. Сегодня предприятие решает самые сложные задачи по модернизации и переоборудованию кораблей и судов ВМФ России, выполняет их сервисное обслуживание.



Корвет проекта 20380 «Сообразительный»

75 лет отмечает Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз». Предприятие является ведущим российским проектантом надводных кораблей малого и среднего водоизмещения, десантных катеров на воздушной подушке, кораблей противоминной обороны и судов специального назначения. По разработанным бюро проектам построено более 26 тысяч боевых катеров, кораблей и судов, около тысячи из них поставлено на экспорт в более чем 40 стран мира. «Алмаз» стоял у истоков создания первых ракетных катеров и амфибийных кораблей на воздушной подушке. Мировую известность бюро принесли проекты ракетных кораблей на автоматически управляемых подводных крыльях «Ураган», десантных судов на воздушной подушке типа «Зубр» и «Мурена-Э», корветов проекта 20380, малых ракетных кораблей «Каракурт-Э» и композитных тральщиков «Александрит».



Корабль противоминной обороны проекта 12700 «Владимир Емельянов»



СОБЫТИЯ ОБЪЕДИНЕННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ В 2024 ГОДУ



В ОСК ЗАЛОЖИЛИ ДВЕНАДЦАТЫЙ ТРАЛЬЩИК ПРОЕКТА «АЛЕКСАНДРИТ»
Санкт-Петербург, 18 января 2024

В Санкт-Петербурге на Средне-Невском судостроительном заводе ОСК состоялась торжественная церемония закладки корабля противоминной обороны проекта 12700 шифр «Александрит». Приказом Главкома ВМФ будущему морскому тральщику присвоено имя Героя Советского Союза Семёна Агафонова.

В ОСК ЗАЛОЖИЛИ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ЛЕНИНГРАД» С УЧАСТИЕМ ВЛАДИМИРА ПУТИНА
Санкт-Петербург, 26 января 2024

На Балтийском заводе ОСК состоялась торжественная церемония закладки пятого серийного универсального атомного ледокола проекта 22220 «Ленинград». Мероприятие состоялось при участии Президента России Владимира Путина.



В ОСК ПОДНЯТ ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛАГ НА ПОДЛОДКЕ «КРОНШТАДТ»
Санкт-Петербург, 31 января 2024

На предприятии ОСК «Адмиралтейские верфи» прошла церемония поднятия Военно-Морского флага РФ на большой дизель-электрической подводной лодке «Кронштадт» 677 проекта.



В ОСК СОСТОЯЛАСЬ ЦЕРЕМОНИЯ ВЫВОДА ИЗ ЭЛЛИНГА АТОМНОГО ПОДВОДНОГО КРЕЙСЕРА
Северодвинск, 3 февраля 2024

На предприятии ОСК «Севмаш» состоялась торжественная церемония вывода из эллинга атомного подводного крейсера «Князь Пожарский» проекта «Борей-А». Завершен стапельный период строительства 4-ого серийного корабля модернизированного проекта.

НА ТРАУЛЕРЕ «КАПИТАН МАРТЫНОВ», ПОСТРОЕННОМ ОСК, ПОДНЯТ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ФЛАГ
Санкт-Петербург, 1 марта 2024

На предприятии ОСК «Адмиралтейские верфи» состоялась торжественная церемония поднятия Государственного флага Российской Федерации на большом морозильном рыболовном траулере (БМРТ) «Капитан Мартынов», четвертом в серии, строящейся на предприятии для ООО «Русская Рыбопромышленная Компания».



В ОСК ЗАЛОЖИЛИ АВТОНОМНЫЙ ГЛУБОКОВОДНЫЙ АППАРАТ
Санкт-Петербург, 28 марта 2024

На предприятии ОСК «Адмиралтейские верфи» состоялась закладка автономного глубоководного аппарата «Сергей Бавилин», спроектированного СПМБМ ОСК «Малахит». Аппарат предназначен для выполнения научно-изыскательских, историко-археологических, аварийно-спасательных работ и экологического мониторинга Мирового океана.

**ОСК ПЕРЕДАЛА ЗАКАЗЧИКУ
НОВЕЙШИЙ ЯРУСОЛОВ «ГАНДВИК-1»**
Санкт-Петербург, 9 апреля 2024

Северная верфь ОСК и рыболовецкая компания «Вирма» подписали акт приёма-передачи головного ярусолова-процессора «Гандвик-1» проекта МТ1112XL.



**ОСК ПРЕДСТАВИЛА «ДОБРЫНЮ»
НА ВЫСТАВКЕ В КАЛИНИНГРАДЕ**
Калининград, 31 мая 2024

Катер, созданный на универсальной цифровой платформе «Добрыня» представили специалисты Объединённой судостроительной корпорации на выставке и конференции «Маломерное и малотоннажное судостроение в России». Судно прошло испытания и готово к эксплуатации.



**НА АСТРАХАНСКОЙ ВЕРФИ ОСК
ЗАЛОЖИЛИ ГОЛОВНОЙ ЗЕМСНАРЯД**
Астрахань, 18 апреля 2024

На производственной площадке АСПО Южного центра судостроения и судоремонта ОСК состоялась закладка киля головного земснаряда со сменным фрезерным/ротаторно-ковшовым рыхлителем российского проекта 93.159А.



**ОСК СПУСТИЛА НА ВОДУ ПАССАЖИРСКОЕ
СУДНО КЛАССА «РЕКА-МОРЕ» ДЛЯ
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ**
Санкт-Петербург, 5 июня 2024

На предприятии ОСК «Средне-Невский судостроительный завод» состоялась торжественная церемония спуска головного пассажирского судна проекта А45-90.2 «Виктор Астафьев». Судно предназначено для перевозки 245 пассажиров в комфортабельных каютах на маршруте протяжённостью 5000 км.

**ОСК ВО ВЛАДИВОСТОКЕ
ПРЕДСТАВИЛА ФЛОТ БУДУЩЕГО**
Владивосток, 31 мая 2024

Центральное морское конструкторское бюро ОСК «Алмаз» на «Морском конгрессе - Дальний Восток» во Владивостоке представило серию принципиально новых разработок судов ледового класса для Северного морского пути, позволяющих выполнять задачи по обеспечению безопасной перевозки пассажиров, транспортировке грузов, выполнению подводно-технических работ и работ по расчистке акваторий Дальнего Востока и Арктики.



**НА ТЕПЛОХОДЕ «АУРУМ», ПОСТРОЕННОМ ОСК,
ПОДНЯТ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ФЛАГ РОССИИ**
Нижний Новгород, 14 июня 2024

Торжественная церемония поднятия флага состоялась на судне проекта ПКС-180 «Аурум», построенном производственной площадкой ОСК «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта. Трёхпалубный теплоход, рассчитанный на 180 пассажиров, будет курсировать по маршруту «Московской кругосветки».



О СУДОСТРОИТЕЛЬНОМ КОМПЛЕКСЕ «ЗВЕЗДА»

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС «ЗВЕЗДА» – НОВЕЙШАЯ СТРАНИЦА ИСТОРИИ РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ. НА НАШИХ ГЛАЗАХ ОН СТАНОВИТСЯ КРУПНЕЙШЕЙ В РОССИИ ВЕРФЬЮ, ПРЕДНАЗНАЧЕННОЙ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСЕХ ТИПОВ МОРСКИХ СУДОВ И ДОБЫЧНЫХ ПЛАТФОРМ ДЛЯ РАБОТЫ НА РОССИЙСКОМ ШЕЛЬФЕ.

Судостроительный комплекс «Звезда» – новейшая страница истории российского судостроения. На наших глазах он становится крупнейшей в России верфью, предназначенной для строительства всех типов морских судов и добычных платформ для работы на российском шельфе.

Проект строительства ССК «Звезда» предполагает завершение в 2024 году. Но уже сейчас функционируют объекты первой очереди: в блоке корпусных производств и окрасочных камерах изготавливаются судовые конструкции для многофункциональных судов снабжения ледового класса, танкеров типа «Афрамакс». На тяжёлом открытом достроечном стапеле, укомплектованном уникальным грузоподъёмным оборудованием во главе с краном-гигантом «Голиаф», ведётся формирование корпусов судов. Уже спущен на воду и передан заказчику первый «зелёный» танкер типа «Афрамакс» дедеветом 114 тыс.тонн.

Не за горами реализация второй очереди: в скором времени предприятие будет располагать крупнейшим в России сухим доком, который позволит строить все типы морских судов, вокруг дока будет построено ещё одно судосборочное производство. Вокруг ССК «Звезда» активно формируется судостроительный кластер, который максимально локализует в Приморье технологическую цепочку для создания продукции верфи.

Работы идут непрерывно, мы прилагаем все усилия для воплощения в жизнь задач и планов, поставленных руководством страны – принципиально изменить стратегическую конкурентную позицию гражданского судостроения России, на нашей базе выпускать современную, конкурентоспособную крупнотоннажную морскую технику.

Уже работают и продолжают становиться частью нашей команды лучшие специалисты судостроительной отрасли со всей страны. Мы опираемся на опыт ведущих инженеров и рабочих не только России, но и мира, тесно сотрудничая с лидерами в области судостроения и судового машиностроения.

В портфеле заказов предприятия уже свыше 50 судов, загрузка судостроительного комплекса позволяет смело смотреть в будущее, активно работая уже сегодня. Динамично развиваясь, продолжая строить верфь, мы уже строим суда – на благо отрасли и во имя России.



ССК «ЗВЕЗДА» – НОВЫЕ КОРАБЛИ БУДЕМ СТРОИТЬ ЗДЕСЬ...

ВЛАДИМИР ПУТИН НА ПЛЕНАРНОЙ СЕССИИ XXVII ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ФОРУМА ВСПОМНИЛ ПРЕДЫСТОРИЮ ПОЯВЛЕНИЯ ССК «ЗВЕЗДА».



"Я приехал много лет назад на судостроительное предприятие под Владивостоком, оно находилось в состоянии полураспада. И я сказал: знаете, вот здесь мы не просто восстановим, а будем создавать и новые компетенции, и новые корабли будем строить. Надо было посмотреть на людей, которые меня окружали, - рабочие, инженеры - скептически очень отнеслись. Я вам скажу, что это требовало огромных усилий создавать тот кластер, который сейчас там создается", - рассказал глава страны.

"Мы дважды или трижды подходили к снаряду. В конце концов, сегодняшний руководитель компании "Роснефть" Сечин Игорь Иванович, он взялся и создал там большое крупнотоннажное судостроение, огромное предприятие. Но это потребовало огромных усилий. Кадры там появились, поскольку высокие зарплаты, люди начали туда переезжать. Уровень заработной платы повысился, технологической культуры, возникло сотрудничество со странами региона по этому направлению деятельности", - отметил президент.

Путин напомнил, что сейчас руководством ключевых предприятий судостроительной отрасли занимается ВТБ и председатель правления банка Андрей Костин.

"Мне очень приятно, что он так схватился за это, как будто он никогда не был финансистом, как будто все время занимался судостроением. Но я к чему? Мы сейчас думаем, где построить еще одно предприятие. И тоже, видимо, где-то на берегу океана, либо близко к этому", - добавил президент.

По материалам: <https://www.korabel.ru/>



СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВ ДЛЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

О ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ ПЛАНОМ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ НА ПЕРИОД ДО 2035 ГОДА.

АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ ПРОЕКТА «ЛИДЕР»

ООО «Судостроительный комплекс «Звезда» с апреля 2020 г. по заказу ФГУП «Атомфлот» осуществляет строительство головного атомного ледокола проекта 10510 «Лидер», со сроком окончания строительства в 2027 году.

Краткая информация: Атомный ледокол «Лидер» предназначен для круглогодичной проводки крупнотоннажных транспортных судов (дедвейтом более 100 000 т и шириной более 50 м) на всем протяжении Северного Морского Пути (во всех районах Арктики) с коммерчески эффективной скоростью 11–13 узлов. Создание атомного ледокола «Лидер» позволит превратить Северный Морской Путь в постоянно действующую транспортную магистраль и обеспечить движение судов по расписанию.



ХАРАКТЕРИСТИКИ	ЗНАЧЕНИЯ
Длина, м	~209
Ширина, м	~48
Водоизмещение, тыс. т.	~71.4
Осадка, м	13
Энергетическая установка	РУ в составе 2х реакторов РИТМ-400 по 315 МВт
Мощность на винтах, МВт	120
Автономность по запасу провизии, мес.	8
Ширина прокладываемого канала, м	~50

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ ПРОЕКТА 22220

Универсальные атомные ледоколы проекта 22220 предназначены для:

- самостоятельной проводки судов (в том числе крупнотоннажных);
- лидирования караванов круглогодично в западном районе Арктики;
- ледокольной проводки судов на мелководных участках Енисея и Обской губы;
- буксировки судов и других плавучих сооружений во льдах и на чистой воде;
- оказания помощи судам и выполнение спасательных работ в ледовых условиях и на чистой воде.



ХАРАКТЕРИСТИКИ	ЗНАЧЕНИЯ
Длина, м	173,3
Ширина, м	34,00
Высота борта на миделе до ВП, м	15,2
Осадка по конструктивной ватерлинии, м	10,5
Осадка минимальная рабочая, м	8,55
Водоизмещение, т	33540
Пропульсивная мощность, МВт	60
Экипаж, чел.	75

СТРОИТЕЛЬСТВО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ФЛОТА



1. В рамках государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны» реализуется строительство дрейфующей ледостойкой самодвижущейся платформы (ЛСП) для осуществления комплексных научных исследований в высоких широтах Северного Ледовитого океана «Северный полюс» проекта 00903.

Весной 2018 г. АО «Адмиралтейские верфи» подписало контракт с Федеральной службой по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Росгидромет) на проектирование и строительство ЛСП «Северный полюс» проекта 00903. Разработка технического проекта платформы была завершена АО «КБ «Вымпел» в конце 2018 г.

Церемония закладки ЛСП состоялась на АО «Адмиралтейские верфи» 10 апреля 2019 г. Судно было спущено на воду в декабре 2020 г

ХАРАКТЕРИСТИКИ	ЗНАЧЕНИЯ
Длина, м	83,1
Ширина, м	22,5
Осадка по КВЛ, м	8,6
Водоизмещение, т	10373
Мощность ЭУ, кВт	4200
Скорость, уз.	10
Спецперсонал, чел.	34
Экипаж, чел.	14

2. В 2020 г. между Центром морских экспедиционных исследований ИО РАН и ООО «ССК «Звезда» заключен контракт на строительство 2-х многофункциональных НИС для фундаментальных исследований в Мировом океане, включая Арктику и Антарктику. Строительство судов запланировано в рамках Национального проекта «Наука». Разработку проекта НИС осуществляет АО «ЦКБ «Лазурит».



ХАРАКТЕРИСТИКИ	ЗНАЧЕНИЯ
Длина, м	122,5
Ширина, м	20
Осадка, м	5,6
Водоизмещение, т	8130
Мощность ЭУ, кВт	4x1960
Скорость максимальная, уз.	15
Автономность, сут.	50
Экипаж/пассажиры, чел.	35/45



**ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!
ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ДНЕМ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЯ!**

Значение судостроения для рыбной отрасли и всей страны невозможно переоценить. Ваш вклад в экономику и поддержание привычной жизни миллионов граждан России вызывает глубокое уважение и составляет величайшую гордость.

День кораблестроителя стал отмечаться совсем недавно, но эта индустрия обладает глубокими историческими традициями. И сегодня мы вместе бережём и стараемся приумножить это богатое наследие.

Стоящие перед нами вызовы заставляют по-новому взглянуть на значение профессии кораблестроителя. Мы видим, как российская отрасль умело сочетает в себе новейшие технологии и многовековые традиции, создавая корабли и суда, которые соответствуют самым высоким стандартам качества и надёжности. Это труд, требующий огромной ответственности, знаний и мастерства, и мы гордимся тем, что в нашей стране и на её благо работают такие высококвалифицированные специалисты.

Мы будем рады вашему участию в работе специализированной экспозиции судостроения, судоремонта и портовой инфраструктуры Ship Tech Global. Ведь личная вовлеченность профессионалов отрасли помогает нам сохранять преемственность и передать ваш огромный опыт будущим поколениям. Со своей стороны мы делаем всё, чтобы рассказать о потребностях отрасли и решить возникающие вопросы на площадке нашего мероприятия в Санкт-Петербурге.

От всей души поздравляю вас с Днём кораблестроителя! Желаю вам крепкого здоровья, профессиональных успехов, новых достижений и реализации всех намеченных планов. Пусть ваше мастерство и труд продолжают служить во благо нашей Родины!

Генеральный директор группы компаний Expo Solutions И.Фетисов

17-19 СЕНТЯБРЯ '24

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ | КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»

SHIP TECH GLOBAL



**СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ЭКСПОЗИЦИЯ** СУДОСТРОЕНИЯ,
СУДОРЕМОНТА, ОБОРУДОВАНИЯ
И ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ*

ПРОХОДИТ
В РАМКАХ

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

*В части реализации задач обновления рыбопромыслового флота и обеспечения непрерывной деятельности рыбопромышленной отрасли





SHIP TECH GLOBAL:

НОВАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ СУДОСТРОЕНИЯ, СУДОРЕМОНТА, ОБОРУДОВАНИЯ И ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

17-19 СЕНТЯБРЯ ОТКРОЕТСЯ НОВАЯ БИЗНЕС-ПЛОЩАДКА, КОТОРАЯ ПРЕДЛОЖИТ ПРОВЕРЕННЫЕ НА ПРАКТИКЕ ПОДХОДЫ К СТРОИТЕЛЬСТВУ, ОСНАЩЕНИЮ И РЕМОНТУ ФЛОТА*. СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ SHIP TECH GLOBAL ОРГАНИЗОВАНА КОМПАНИЕЙ EXPO SOLUTIONS GROUP И ПРОЙДЁТ В РАМКАХ ВЫСТАВКИ РЫБНОЙ ИНДУСТРИИ, МОРЕПРОДУКТОВ И ТЕХНОЛОГИЙ SEAFOOD EXPO RUSSIA В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ.



От частного – к общему: расширяя компетенции

Организация специализированной экспозиции Ship Tech Global стала возможна благодаря стремительному росту разделов строительства, ремонта и оснащения судов на Seafood Expo Russia. Опыт в проведении бизнес-мероприятий и достигнутые результаты позволили организаторам предложить индустрии судостроения решения к налаживанию деловых связей и реализации заказов, эффективность



которых уже подтверждена практикой. Внимание на мероприятии уделяют также модернизации и развитию портовой инфраструктуры. Российские предприятия составят основу экспозиции, которую дополняют новые участники из Китая, Турции, Пакистана, Индии и других стран.

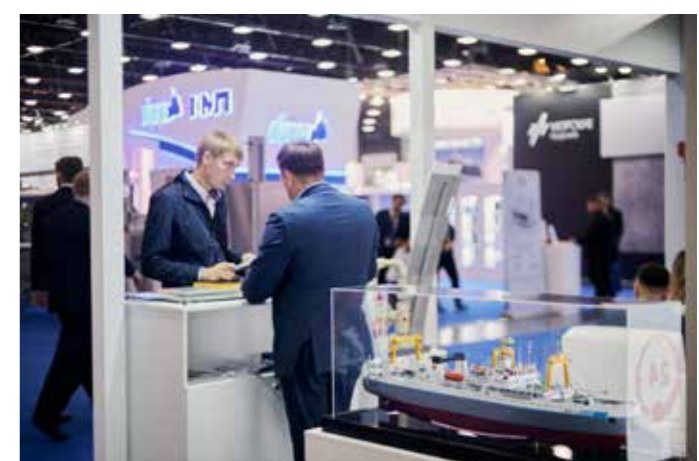
«Потребности отрасли не ограничиваются ведением промысла, а строительство траулеров и краболовов также не обходится без общесудовых систем и механизмов. Именно поэтому нам важно предоставить нашим участникам всё необходимое для успешной реализации задач обновления рыбопромыслового флота и обеспечения непрерывной деятельности рыбопромышленной отрасли. Эффективное решение действительно сложных задач, причём в весьма динамичных условиях рынка, позволило нам расширить тематику и предложить индустрии судостроения наш подход, который реально работает на практике», – отметил Иван Фетисов, генеральный директор группы компаний Expo Solutions, организатора экспозиции Ship Tech Global и оператора Global Fishery Forum & Seafood Expo Russia.

Ship Tech Global направлена на широкую аудиторию владельцев судов и участников процесса реализации заказов*: верфи, судоремонтные заводы и проектно-конструкторские бюро, производители и поставщики оборудования, комплектующих и материалов, разработчики IT-решений, судоходные и промышленные компании, операторы портов и центров хранения.

Новый формат бизнес-мероприятий: отличия и преимущества

Ship Tech Global станет ежегодной экспозицией, которая предложит участникам удобный им формат эффективной бизнес-площадки для размещения новых заказов. Одно из основных преимуществ нового проекта – насыщенная и по-настоящему практико-ориентированная деловая программа, которая позволит профессионалам отрасли быстрее найти взаимовыгодные решения и наладить эффективное сотрудничество.

Ещё одной существенной особенностью станет участие в обсуждении отдельных аспектов реализации проектов не только руководителей и собственников бизнеса, но и технических специалистов как со стороны заказчиков, так и от исполнителей. Капитаны судов, ведущие инженеры, конструкторы, проектировщики, механики-наладчики – именно они вовлечены в процессы проектирования, строительства и оснащения флота и понимают реальные потребности отрасли.



Их активное участие, помимо всего прочего, поможет по-новому взглянуть на вопросы кадрового обеспечения отрасли, уточнить требования к рабочим специальностям и сохранить преемственность подготовки профильных специалистов, перед которыми сегодня возникают всё более сложные задачи.

Время и место

Экспозиция Ship Tech Global будет организована в рамках Международного рыбопромышленного форума и Выставки рыбной индустрии, морепродуктов и технологий в г. Санкт-Петербурге, КВЦ «Экспофорум». Такой формат, с одной стороны, упростит задачи по модернизации промыслового флота, а с другой – поможет новым участникам быстро найти клиентов и партнёров, заинтересованных в поставках широкого круга оборудования и услугах судоремонта, наладки и обслуживания флота, а также партнёрстве при модернизации мощностей и инфраструктуры портов*. Для удобства посетителей участники Ship Tech Global будут дополнительно выделены на плане и в путеводителе.

Специализированная экспозиция судостроения, судоремонта и портовой инфраструктуры организована при поддержке Минпромторга России, ФАУ «Российский морской регистр судоходства», ИА «Медиапалуба» и Отраслевой судостроительной ассоциации (ОСА).

Подробная информация – на официальном сайте мероприятия <https://seafoodexporussia.com/shiptechglobal/>



*В части реализации задач обновления рыбопромыслового флота и обеспечения непрерывной деятельности рыбопромышленной отрасли



РОССИЯ МОРСКАЯ ДЕРЖАВА – НАМ БЕЗ ФЛОТА НЕЛЬЗЯ!

Морская доктрина Российской Федерации является основополагающим документом, определяющим государственную политику в области морской деятельности - национальную морскую политику Российской Федерации до 2035 года. Реализация национальной морской политики обеспечивается совокупностью ресурсов государства и общества, которые составляют морской потенциал Российской Федерации. Основу морского потенциала Российской Федерации составляет морской транспорт, Военно-Морской флот, рыбопромысловый, рефрижераторный, научно-исследовательский и специализированный флоты, а также глубоководные силы и средства органов Федеральной службы безопасности, объекты и средства разведки и добычи топливно-энергетических и минеральных ресурсов, других полезных ископаемых, организации национального кораблестроения и

судостроения, а также инфраструктура, обеспечивающая их функционирование и развитие.

По итогам совещания с членами Правительства, состоявшегося 14 марта 2024 года, Президент Российской Федерации Владимир Путин поручил Правительству предоставить комплексные предложения по практической реализации Морской доктрины Российской Федерации в части отечественного гражданского судостроения. В июне месяце этого года правительству необходимо подготовить актуализированный перспективный план строительства гражданских судов на период до 2035 года и предоставить детальную схему развития производственных мощностей организаций, осуществляющих строительство и ремонт судов. Полноценное обеспечение национального экспорта и обретение реальной независимости от иностранных перевозчиков насто-



Россия морская держава - нам без флота нельзя!...

29 июня - ДЕНЬ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЯ!

Судостроительный комплекс «Звезда»

Почетный Председатель Севастопольского Морского Собрания *Виктор Кот*

ательно требуют ускоренного развития судостроительных мощностей, причем в крупнотоннажном сегменте.

По итогам работы Морского конгресса во Владивостоке 30-31 мая приходится с сожалением признать простую истину, что для строительства крупнотоннажного флота потребуются огромные инвестиции и долгосрочные модернизации производственных мощностей до 2035 года. Средства пойдут на создание мощностей, необходимых для строительства крупнотоннажного грузового флота, в первую очередь это касается морских танкеров, сухогрузов и многоцелевых арктических рефрижераторов, которые вывозят российские сырьевые ресурсы на экспорт, а также грузы в Европейскую часть России и грузы по программе Северного завоза для развития Арктики.

В настоящее время Минпромторг актуализирует Стратегию развития судостроительной промышленности России до 2035 года совместно с профильными предприятиями и разрабатываемой стратегией корпорации ОСК, но на это потребуются не только значительные финансовые ресурсы, но и время, которого у нас катастрофически не хватает в условиях интенсивного формирования многополярного мира, так как нам крупнотоннажные транспортные и рефрижераторные суда нужны уже сегодня.

В сложившейся ситуации профильными отечественными структурами, с целью ускорения практической реализации стратегии Морской доктрины РФ, в части строительства крупнотоннажного торгового флота, рассматривается возможность применения метода парной корреляции - развития отечественного торгового судостроения и одновременно строительства необходимого тоннажа танкеров, рефрижераторов и сухогрузов на верфях Китая. Во Владивостоке состоялся Международный бизнес-диалог «Россия – Китай»,

где китайская секция стала одной из самых востребованных секций «Морского конгресса – Дальний восток». В рамках бизнес-диалога представители отрасли обсудили необходимые государственные, экономические, инвестиционные инструменты для стимулирования деловых партнерств между Россией и Китаем в области судостроения и судоремонта, рассмотрели примеры успешных совместных российско-китайских производств в морской отрасли на Дальнем Востоке. Центральной темой диалога в рамках деловой программы стал разворот России с Запада на Восток и усиление роли Китая и стран Азиатско-Тихоокеанского региона во





Морская доктрина Российской Федерации отмечает, что кадровое обеспечение, морское обучение и воспитание играют важную роль в повышении эффективности морской деятельности. Они направлены на подготовку, привлечение и сохранение квалифицированных кадров всех уровней, поддержание профессионализма, морских традиций и равнодушного отношения граждан к морской истории страны, служат позитивному представлению, пропаганде и поддержке национальной морской политики, морской деятельности и морской службы в обществе.



внешнеэкономической политике РФ применительно к отрасли судостроения, судоремонта и развития Северного морского пути.

Наряду с призывами к скорейшей практической реализации программы крупнотоннажного транспортного и рефрижераторного флота необходимо проводить широкую пропаганду престижности профессии моряка в средствах массовой информации, сделать жизнь моряка на судне, вдали от дома, более безопасной и комфортной. Морская доктрина Российской Федерации отмечает, что кадровое обеспечение, морское обучение и воспитание играют важную роль в повышении эффективности морской деятельности. Они направлены на подготовку, привлечение и сохранение квалифицированных кадров всех уровней, поддержание профессионализма, морских традиций и равнодушного отношения граждан к морской истории страны, служат позитивному представлению, пропаганде и поддержке национальной морской политики, морской деятельности и морской службы в обществе.

Реализуя программу ускоренного строительства крупнотоннажного флота, важно помнить, что судно можно построить за один год, максимум за два, а чтобы стать капитаном или офицером старшего командного состава судна такого тоннажа потребуется 15 лет и более. Уже сегодня наш торговый флот испытывает острый дефицит моряков всех рангов и специальностей. Морские учебные заведения нуждаются в предоставлении им соответствующих ресурсов кадровых и финансовых, а также непосредственно самих учебных судов для прохождения морской практики, чтобы обеспечить приход в профессию хорошо обученных моряков. Правительство может сделать многое, чтобы обеспечить большую популярность морских профессий в обществе. Например, можно признавать службу на торговом транспортном или добывающем судне в качестве обязательной службы в армии, а также способствовать тому, чтобы морскую карьеру

выбирали женщины. Профессия моряка – тяжелый труд, требующий больших физических затрат, со своими, только ему присущими, сложностями и рисками. В конце напряженного рабочего дня моряков не ждет возвращение домой к семье, они не смогут провести вечер с друзьями в кафе, сменить обстановку, расслабиться и отдохнуть. Только непрерывающаяся гул дизельных двигателей, постоянное движение судна – это и есть рабочее место и дом моряка, 24 часа в сутки, семь дней в неделю, в течении многих месяцев. И в глубине сознания постоянно присутствует мысль о стихийных бедствиях и других опасностях, в том числе и таких как нападение пиратов, необоснованное задержание судна и оставление его в иностранном порту. Всё это делает профессию моряка мужественной и вызывает достойное уважение в нашем обществе.

Решением Совета ИМО (Международная Морская Организация) в 2010 году на Дипломатической конференции в Маниле было принято решение ежегодно отмечать **День моряка (День мореплавателя)**, который празднуется 25 июня.

Имею честь поздравить всех российских моряков, несущих вахту на просторах мирового океана на судах под флагами России и дружественных нам государств с девизом: «Честь. Флот. Отечество!»

В канун **Дня кораблестроителя** поздравляю всех нас с этим праздником под девизом: «РОССИЯ МОРСКАЯ ДЕРЖАВА - НАМ БЕЗ ФЛОТА НЕЛЬЗЯ», с пожеланием всем нам, нашим морякам, кораблям - удачи, творческих успехов в реализации Морской Доктрины Российской Федерации и всего того, что люди на планете Земля называют Счастьем!

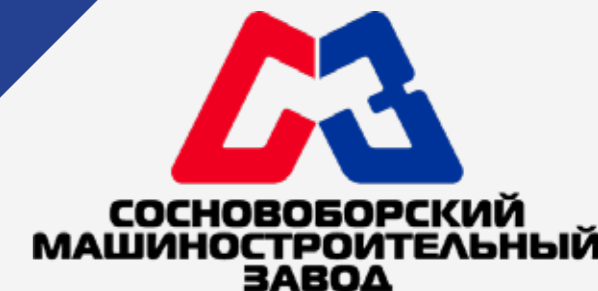
Почетный председатель
Севастопольского Морского Собрания
Кандидат технических наук Виктор Кот

188544, Ленинградская обл.
г.Сосновый Бор, ул. Мира, д.1.

Тел. 8 (813-69) 7-30-09

E-mail: office@sbmz.ru

sbmz.ru



СУДОВЫЕ ИНСИНЕРАТОРЫ

ООО «СМЗ» ПРЕДЛАГАЕТ ЭФФЕКТИВНОЕ И ЭКОЛОГИЧНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ ОБЕЗВРЕЖИВАНИЯ ТВЕРДЫХ ОТХОДОВ И НЕФТЕШЛАМОВ НА СУДАХ ВОЕННОГО, ГРАЖДАНСКОГО И ТОРГОВОГО ФЛОТОВ

ЛИНЕЙКА ИНСИНЕРАТОРОВ С ШИРОКИМ ДИАПАЗОНОМ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ



ИС-200
200 000 ККАЛ / Ч (232 КВТ)



ИС-800
800 000 ККАЛ / Ч (930 КВТ)



ИС-400
400 000 ККАЛ / Ч (465 КВТ)

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

РАЗРАБОТКА В РАМКАХ ПРОЕКТА СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА СУДОВЫХ ИНСИНЕРАТОРОВ ПО ЗАКАЗУ МИНПРОМТОРГА РОССИИ

- ВОЗМОЖНОСТЬ ОДНОВРЕМЕННОЙ УТИЛИЗАЦИИ ТВЕРДЫХ ОТХОДОВ И НЕФТЕШЛАМОВ
- НЕПРЕРЫВНАЯ ПОДАЧА ОТХОДОВ БЕЗ ОСТАНОВКИ ТЕРМИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА
- АВТОМАТИЗИРОВАННЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС
- СИСТЕМА КАТАЛИТИЧЕСКОЙ ОЧИСТКИ ДЫМОВЫХ ГАЗОВ
- СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ И ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
- НАДЕЖНОСТЬ КОНСТРУКЦИИ: УСТОЙЧИВАЯ РАБОТА ПРИ БОРТОВОЙ И КИЛЕВОЙ КАЧКЕ
- КОМПЛЕКТАЦИЯ ЕМКОСТЬЮ НЕФТЕШЛАМОВ (ОПЦИОНАЛЬНО)





РОССИЙСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ - ЭФФЕКТИВНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕН

2023 год для отечественного судостроения ознаменован вступлением в силу Федерального закона от 07.10.2022 № 390-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О промышленной политике в Российской Федерации» (далее – Закон № 390-ФЗ), ряда постановлений Правительства Российской Федерации и приказов Минпромторга России, которые сформировали минимально-достаточную базу нормативных правовых актов (далее – НПА) по ценообразованию на суда.

На сколько это важное событие и много ли поменяется в практике ценообразования? Станут ли суда дешевле, а заводы-строители рентабельнее? Не будет ли процедура определения цен более трудоемкой и запутанной? Новые НПА, безусловно, вызывают множество как общих, так и частных деталей вопросов.

Разработку проектов этих НПА осуществляло АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» под руководством Минпромторга России и с участием организаций судостроительной промышленности. В последние годы (на завершающем этапе разработки и после вступления в силу НПА) АО «ЦТСС» активно проводит информационную кампанию по разъяснению их содержания и ответам на возникающие вопросы на страницах журналов «Судостроение» и «KORABEL.RU», в рамках проводимых организацией совещаний, круглых столов и конференций.

Попытаемся в этой статье, не углубляясь в детали, ответить на ряд ключевых вопросов.

Во-первых, про важность, актуальность и востребованность. Тут соединилось желание «низов» с желанием и возможностями «верхов». С одной стороны, в судостроительной промышленности на отраслевых совещаниях по ценообразованию регулярно обсуждалась необходимость возрождения отраслевого порядка определения цен строительства судов и легитимизации экспертиз цен. С другой стороны, с предложением узаконить экспертизы цен в судостроении Счетная палата обратилась к Президенту Российской Федерации еще в 2017 году, результатом чего стало поручение Правительству и ряд поручений Правительства федеральным органам исполнительной власти (далее – ФОИВ). Несколько позже, Минфин России как орган, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в бюджетной сфере, предложил наделить Минпромторг России полномочием по установлению порядка определения цен в судостроительной промышленности.

В результате соответствующие положения были включены в Стратегию развития судостроительной промышленности до 2035 года и в план ее реализации. Так что речь идет о решении востребованных стратегических задач.

Во-вторых, отметим, что дают новые НПА судостроению. Сформированная система НПА предоставила ряд механизмов (регламентированных процедур), используемых при определении цен, в том числе:

1. Порядок определения трудоемкости на основе легитимных нормативов трудоемкости строительства судов. Тут

многие могут возразить: так и раньше был такой порядок и были нормативы трудоемкости. Да, были нормативы трудоемкости строительства судов, утвержденные в 1994 году, которые давно утратили и актуальность и легитимность. Был порядок определения, а точнее – «управления» трудоемкостью в форме руководящего документа, который так же устарел и утратил силу в соответствии с Законом «О стандартизации в Российской Федерации». При разработке Порядка определения трудоемкости судов не пытались сделать революцию в этой области. Использован шестидесятилетний опыт разработки и применения нормативов трудоемкости строительства судов, положенный в канву действующего российского законодательства и сложившейся практики. Необходимо также уточнить, что введенный Порядок является универсальным (единым) и для гражданских судов, и для кораблей, поставляемых по государственному оборонному заказу (далее – ГОЗ).

Важно отметить, что само понятие «нормативы трудоемкости» впервые введено в правовое поле для использования при определении трудоемкости и затрат на оплату труда в ценах контрактов, причем не только на строительство, но и на проектирование, ремонт и утилизацию судов.

2. Порядок определения ориентировочной стоимости строительства судна. К сожалению, практика выполнения в рамках эскизного и технического проекта судна расчета ориентировочной стоимости его строительства, с последующей экспертизой этого расчета, была утрачена еще в 1990-е годы. Теперь у нас есть нормативный правовой акт, который обязывает проектантов проводить расчет ориентировочной стоимости строительства судна и описывает процедуру такого расчета, в том числе устанавливает:

- рекомендуемые образцы плановой калькуляции и расшифровок по статьям калькуляции;
- перечень конструкторской документации проекта судна и исходных данных, необходимых для расчета затрат по статьям калькуляции;
- основные правила для расчета величин затрат по статьям калькуляции и подстатьям калькуляции;
- необходимость использования экономических показателей потенциальной организации-строителя судна, в случае наличия информации от заказчика проекта о выборе единственного поставщика или трех вероятных организаций-строителей судна, определенных проектной организацией.

В дальнейшем этот расчет ориентировочной стоимости строительства судна используется как при установлении

лимитов бюджетного финансирования (в соответствии с Законом № 390-ФЗ), так и при определении цен. Учитывая, что государственные заказчики не вправе заключать контракты выше доведенных лимитов, повышение обоснованности установления этих лимитов будет способствовать и снижению риска срыва реализации мероприятий по строительству судов в государственных программах и обеспечению рентабельности государственных контрактов.

3. Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта (далее – НМЦК) и цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем) (далее – ЦКЕИ). Ранее цены судов определяли по общим правилам, установленным Методическими рекомендациями Минэкономразвития России, без учета отраслевых особенностей, что не способствовало ни эффективности использования бюджетных средств, ни рентабельности контрактов на строительство судов.

Указанная ситуация была связана, в том числе и с тем, что до последнего времени не был определен ФОИВ, уполномоченный устанавливать порядок определения цен при закупке продукции судостроительной промышленности.

Предложения о необходимости установления порядка определения цен при строительстве судов обсуждались в последние годы и в судостроительной промышленности, и среди заказчиков судов, и в ФОИВ. Как отмечено выше, необходимость его введения была поддержана.

Среди рассматриваемых новых НПА Порядок определения НМЦК и ЦКЕИ представляется наиболее сложным как в части разработки, так и в отношении применения. Например, для продукции, поставляемой по ГОЗ, аналогичный порядок регламентируется тремя НПА (постановлением Правительства, приказом Минпромторга России и приказом ФАС России). В связи с чем при его разработке Минпромторгом России была сформирована рабочая группа с участием АО «ЦТСС», АО «ОСК» и судостроительных заводов, входящих в другие отраслевые интегрированные структуры. Эта рабочая группа давала предложения по проекту документа и рассматривала его редакции, подготавливаемые АО «Центр технологии судостроения и судоремонта».

При разработке Порядка определения НМЦК и ЦКЕИ учтены Методические рекомендации Минэкономразвития России и отраслевые особенности. Положения Порядка максимальным образом унифицированы с формами расшифровок и составом затрат, используемым для продукции, поставляемой по ГОЗ. Структура Порядка определения НМЦК и ЦКЕИ и документы-аналоги, использованные при его разработке, приведены на рисунке 1.

Важно отметить, что Порядок определения НМЦК и ЦКЕИ устанавливает обязательное использование затратного метода при определении цены строительства судна наряду с методом сопоставимых рыночных цен (анализа рынка), а также то, что заключение контракта на строительство судна

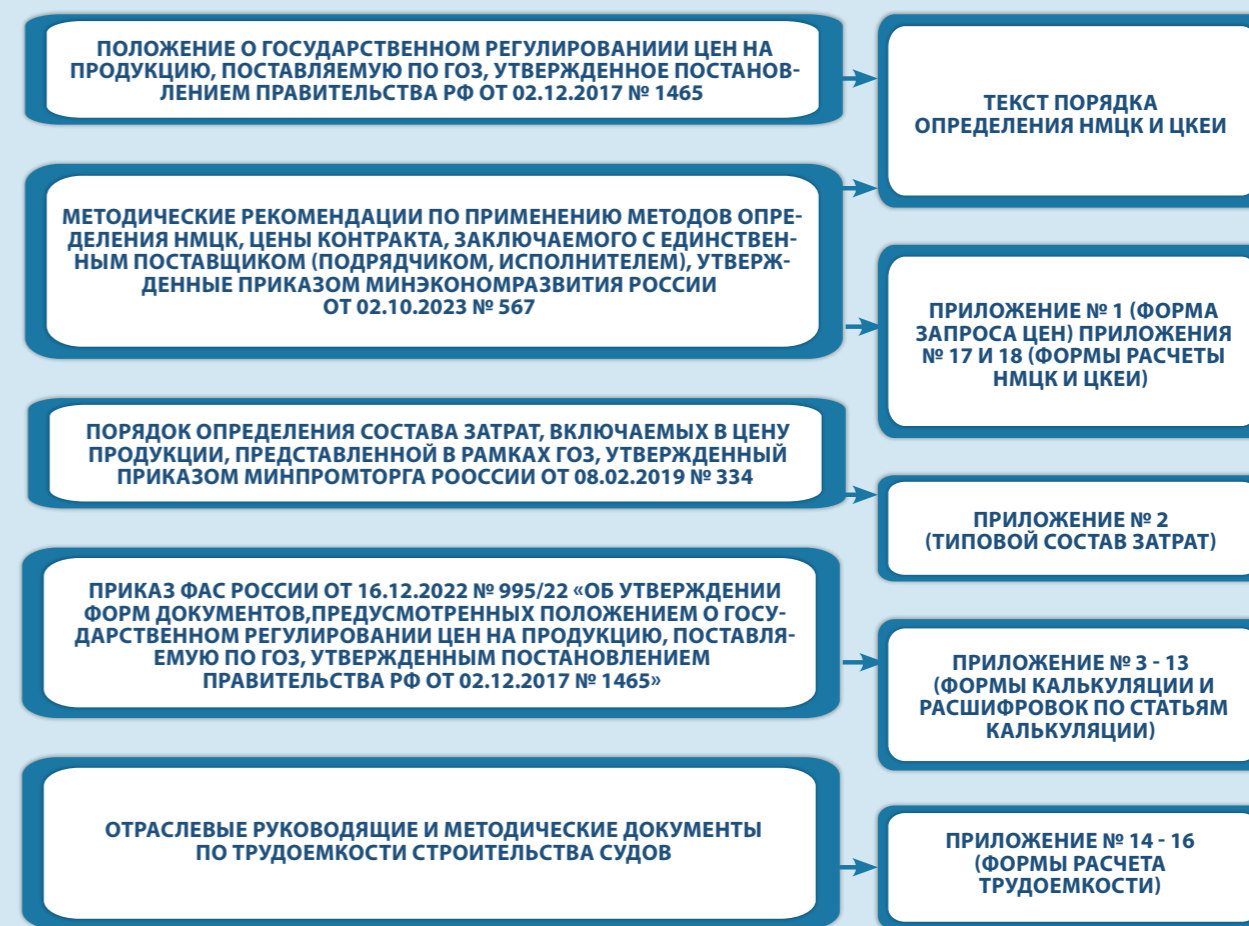


Рис. 1. Структура Порядка определения НМЦК и ЦКЕИ и документы-аналоги, использованные при его разработке

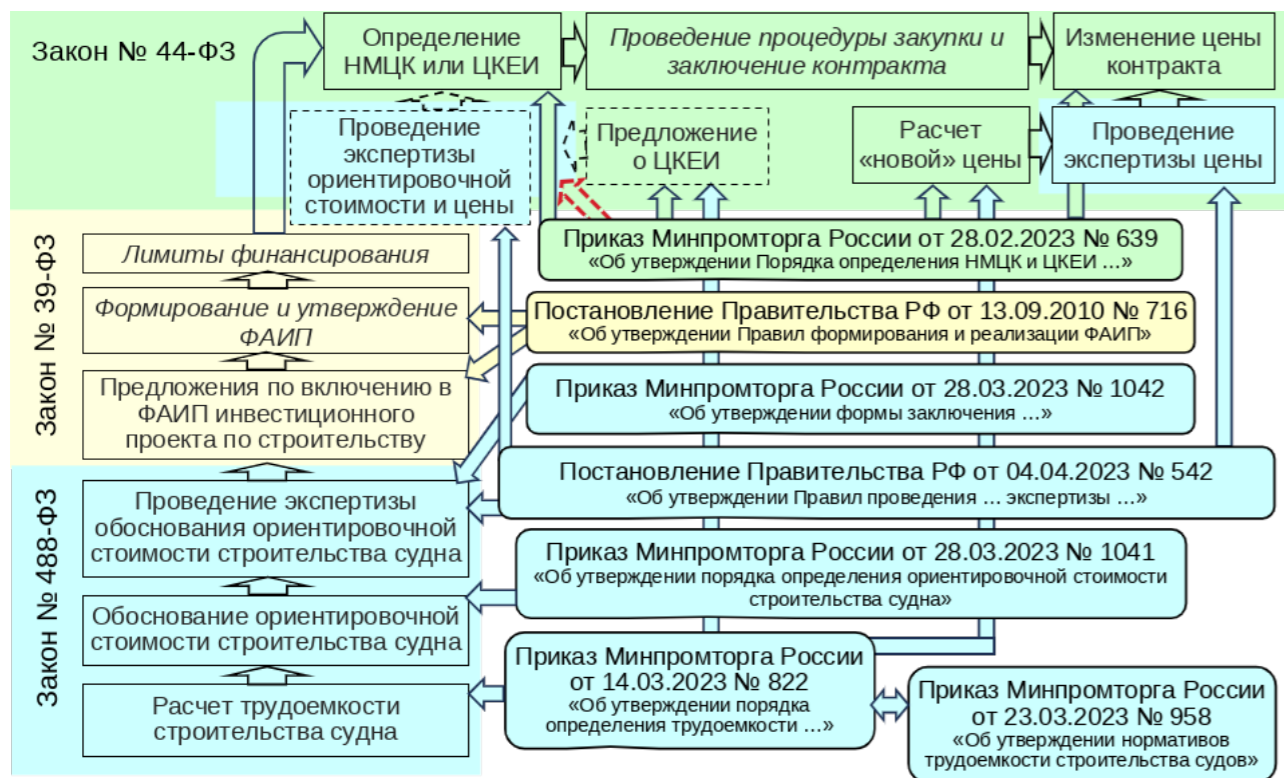


Рис. 2. Схема применения новых нормативных правовых актов при определении цены строительства судна

Говоря о ценах строительства судов на внутреннем рынке, следует, в первую очередь, иметь ввиду себестоимость строительства. Правильный расчет себестоимости с использованием новых НПА лишь делает результаты расчета более обоснованными и «прозрачными», а экспертиза этого расчета позволяет устранить допущенные в расчете ошибки и еще более повышает его достоверность. В результате на основе таких расчетов обеспечивается возможность принимать более эффективные решения, как в отношении использования бюджетных средств, так и в части организации производства.

может проводиться только после разработки технического проекта или эскизного проекта (если разработка технического проекта не предполагается), когда имеются исходные данные, необходимые для определения цены с применением затратного метода.

4. Правила проведения экспертизы обоснования ориентировочной стоимости строительства судна и экспертизы цены проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна, Правила установления платы за проведение экспертизы обоснования ориентировочной стоимости строительства судна и Правила отбора организаций для проведения экспертиз.

Экспертизы цен строительства судов проводятся АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» уже более 10 лет. При определении цены они обеспечивают повышение ее обоснованности, а при изменении цены позволяют урегулировать разногласия, возникающие между заказчиком и исполнителем. Однако, эта работа проводилась «факультативно» и у заказчиков отсутствовали юридические основания использовать результаты экспертиз. В связи с этим в большинстве случаев такие основания формировались каждый раз индивидуально в виде протоколов совещаний ФОИВ.

Теперь эта деятельность строго регламентирована. Для экспертиз обоснований ориентировочной стоимости и цены строительства судна установлены:

- перечень документов и иных обоснований, представляемых на экспертизу;
- порядок проведения экспертизы и взаимодействия с заказчиком экспертизы;
- перечень проверок, осуществляемых при проведении экспертизы;
- состав заключения по результатам экспертизы.

Пока обязательной является только экспертиза обоснования ориентировочной стоимости строительства судна при определении лимитов бюджетного финансирования, но в ближайшее время в Порядке определения НМЦК и ЦКЕИ будут установлены случаи проведения указанных экспертиз при определении цен.

5. Для экспертизы обоснования ориентировочной стоимости строительства судна приказом Минпромторга России установлена форма заключения по результатам экспертизы.

Схема применения новых НПА при определении цены строительства судна приведена на рисунке 2.

Конечно, введение новых механизмов ценообразования, даже хорошо проработанных, само по себе недостаточно. Требуется научиться ими эффективно пользоваться.

Кроме того, реализация новых НПА связана и с определенными трудностями, такими как необходимость:

- реализации более сложного механизма определения цен – для заказчиков судов;
- обучать и содержать специалистов по расчетам трудоемкости и ориентировочной стоимости строительства судна – для проектантов;
- наладить должный учет и обоснование затрат – для заводов-строителей судов.

В последующем предлагается устранить выявленные на практике «шероховатости» новых НПА и принять меры к дальнейшему развитию нормативно-правовой базы в этой области. При этом могут быть рассмотрены вопросы ценообразования при проектировании, ремонте и утилизации судов. Кроме того, необходимо разработать методические документы, используемые при:

- определении ориентировочной стоимости строительства судна;
- определении, изменении цен проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна;
- определении трудоемкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна.

Соответствующие полномочия предоставлены Минпромторгу России пунктами 10 и 11 части 3 статьи 6 Федерального закона от 31.12.2014 № 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации» (в редакции Закона № 390-ФЗ).

В заключении необходимо ответить на вопрос: повлияют ли новые НПА на снижение цен строительства судов? Говоря о ценах строительства судов на внутреннем рынке, следует, в первую очередь иметь ввиду себестоимость строительства. Правильный расчет себестоимости с использованием новых НПА лишь делает результаты расчета более обоснованными и «прозрачными», а экспертиза этого расчета позволяет устранить допущенные в расчете ошибки и еще более повышает его достоверность. В результате, на основе таких расчетов обеспечивается возможность принимать более эффективные решения как в отношении использования бюджетных средств, так и в части организации производства.

Экспертизу цены можно сравнить с диагностическими процедурами, такими как измерение температуры, рентген или УЗИ. Эти процедуры не лечат, но позволяют поставить правильный диагноз и назначить курс лечения.

Снижение стоимости строительства судов проводится не в кабинете экономиста, а в проектной организации за счет применения экономичных конструктивных решений и материалов, а также в цехах судостроительных заводов путем совершенствования технологии и организации производства. При этом, в отношении организации производства ключевыми вопросами являются повышение загрузки

предприятий, их специализации и серийности продукции. В части развития производства важнейшую роль играет уровень рентабельности. Корректное применение новых НПА будет способствовать росту рентабельности, что повысит собственные возможности судостроительных заводов по вложению средств в развитие производства и в целом положительно отразится на инвестиционной привлекательности нашей отрасли.

Упомянутые НПА:

1. Порядок определения трудоемкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна, утвержденный приказом Минпромторга России от 14.03.2023 № 822.

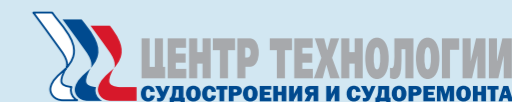
2. Порядок определения ориентировочной стоимости строительства судна, утвержденный приказом Минпромторга России от 28.03.2023 № 1041.

3. Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), и начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок продукции судостроительной промышленности (за исключением продукции, закупка которой осуществляется в рамках государственного оборонного заказа), утвержденный приказом Минпромторга России от 28.02.2023 № 639.

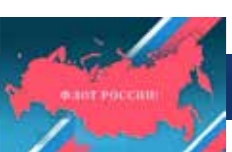
4. Методические рекомендации по применению методов определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), утвержденные приказом Минэкономразвития России от 02.10.2013 № 567.

5. Постановление Правительства РФ от 04.04.2023 № 542 «Об утверждении Правил проведения проверки достоверности (экспертизы) обоснований ориентировочной стоимости строительства судна и цен проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна и выдачи заключения по результатам ее проведения, Правил установления платы за проведение проверки достоверности (экспертизы) обоснования ориентировочной стоимости строительства судна, а также Правил отбора организаций, осуществляющих проверку достоверности (экспертизу) обоснований ориентировочной стоимости строительства судна и цен проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна, приостановления и лишения полномочий таких организаций и требований к ним».

6. Приказ Минпромторга России от 28.03.2023 № 1042 «Об утверждении формы заключения по результатам проведения проверки достоверности (экспертизы) обоснования ориентировочной стоимости строительства судна».



АО «Центр технологии судостроения и судоремонта»
Санкт-Петербург, ул. Промышленная, 7
+7 (812) 786-19-10
inbox@sstc.spb.ru; ontc@sstc.spb.ru
www.sstc.spb.ru



Антон Антонович Соболевский - родился в 1966 году в Москве. В 1988 году закончил кораблестроительный факультет ВМИОЛУ имени Ф.Э. Дзержинского, служил во флоте в Управлении кораблестроения ВМФ и Департаменте Минобороны России. Закончил службу в должности заместителя начальника Управления кораблей и морского вооружения Департамента Министерства обороны РФ по обеспечению государственного оборонного заказа. Капитан I ранга запаса. В 2011 году получил диплом с отличием Российской академии государственной службы при Президенте РФ по специальности: государственное и муниципальное управление. В 2012 году А. А. Соболевскому присвоен классный чин «Государственный советник Российской Федерации 2 класса». С декабря 2014 года становится руководителем ЗАО «Спецсудопроект». Под его руководством конструкторское бюро создает крупные проекты по заказу Министерства обороны России, а также разрабатывает современные суда для гражданского флота. Проекты предприятия — это буксиры, танкеры, суда береговой охраны, сухогрузные, кабельные и рыболовные суда, пассажирские и служебно-разъездные катера, самоходные плавучие краны и многое другое.

**УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ВЕРФЕЙ, КОНСТРУКТОРСКИХ БЮРО, ПРОФИЛЬНЫХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ — КОРАБЕЛЫ И ВЕТЕРАНЫ ОТРАСЛИ!
ОТ ВСЕГО СЕРДЦА ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС И ВАШИ КОЛЛЕКТИВЫ
С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ — ДНЕМ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЯ!**

В данном празднике сосредоточен многолетний труд и великое мастерство балтийских, астраханских, поморских, волжских, дальневосточных и многих других кораблестроителей еще от времен Петра I и до наших дней! Наиболее приятно отметить, что Санкт-Петербург, город в котором вот уже более двадцати лет трудится команда «Спецсудопроекта» всегда был, есть и будет величайшим центром российского судостроения!

Значимый вклад в обороноспособность страны, экономическое, интеллектуальное и социальное развитие России вносят коллективы петербургских производственных, научных и конструкторских организаций, причастных к этой отрасли. Не последнюю роль кораблестроители играют и в поддержании достойного уровня нашей страны на мировом морском поприще — именно в России построено множество уникальных кораблей и судов, равных которым не было и нет ни в одном государстве!

Желаю всем нашим партнерам, дружной команде нашего конструкторского коллектива процветания и достижений в нашей благородной профессии, и каждому — крепкого здоровья, производственных и личных успехов, благополучия и удачи во всех начинаниях!

Председатель совета директоров ЗАО «Спецсудопроект» Антон Антонович Соболевский



СПЕЦСУДОПРОЕКТ

**ЗАО «СПЕЦСУДОПРОЕКТ»
ОПЫТ. КОМПЕТЕНЦИИ. РЕЗУЛЬТАТ.
ЗДЕСЬ ПРОЕКТИРУЮТ БУДУЩЕЕ.
ПРОСТЫЕ РЕШЕНИЯ СЛОЖНЫХ ЗАДАЧ!**

ОБЛАСТЬ НАШЕЙ КОМПЕТЕНЦИИ СОСТАВЛЯЮТ

- СУДА ЛЕДОВОГО ПЛАВАНИЯ
- СУДА С ВЫСОКИМ КЛАССОМ АВТОМАТИЗАЦИИ
- САМОХОДНЫЕ ПЛАВУЧИЕ КРАНЫ
- ГРУНТООТВОЗНЫЕ ШАЛАНДЫ
- СТОЕЧНЫЕ СУДА
- БУКСИРЫ
- ТАНКЕРЫ
- ГАЗОВОЗЫ
- СУХОГРУЗНЫЕ СУДА
- КАБЕЛЬНЫЕ СУДА
- РЫБОЛОВНЫЕ СУДА
- ПАССАЖИРСКИЕ И СЛУЖЕБНО-РАЗЪЕЗДНЫЕ КАТЕРА



S-S-P.RU

Санкт-Петербург, Коломяжский пр. д. 27, лит. А
Тел. 8 (812)7777-995
Факс 8 (812) 7777-965

S-S-P@S-S-P.RU



СПЕЦСУДОПРОЕКТ: НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ

ИНТЕРВЬЮ С ДИРЕКТОРОМ
ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКОГО БЮРО ЗАО «СПЕЦСУДОПРОЕКТ»
АНТОНИНОЙ БУХАРИНОЙ



Проектно-конструкторское бюро ЗАО «Спецсудопроект» разрабатывает проекты и проводит научные исследования по заказам различных Министерств Российской Федерации, ФГУП «Росморпорт» и других государственных структур, а также проектирует современные суда в рамках частных заказов. Проекты предприятия – буксиры, танкеры, корабли береговой охраны, сухогрузные, наливные суда, пассажирские и служебно-разъездные катера, самоходные плавучие краны.

Редакция журнала «Морская наука и техника» обратилась к директору проектного бюро Антонине Бухариной с просьбой рассказать о деятельности предприятия и ответить на интересующие нас вопросы.

Антонина Петровна, кто является вашими заказчиками? Какие проекты считаете своим фирменным знаком?

Обычно наши заказчики – заводы, а конечный потребитель – министерства Российской Федерации, частные компании и судовладельцы, а фирменным знаком конструкторского бюро могу с уверенностью назвать морской самоходный плавучий кран проекта 02690. Наверное, в современной истории строительства вспомогательного флота большей серии по количеству построенных судов нет, разве что рейдовые буксиры проекта 90600, строящиеся по разработанной нашим проектным бюро документации.

Антонина Петровна, мир меняется на глазах, какие изменения происходят в сфере судостроения, проектирования современных судов?

Специалисты в проектировании су-

Обычно наши заказчики – заводы, а конечный потребитель – министерства Российской Федерации, частные компании и судовладельцы, а фирменным знаком конструкторского бюро могу с уверенностью назвать морской самоходный плавучий кран проекта 02690.

дов и сегодня используют те же учебники, что и много лет назад – без знания теории не обойтись. Однако сегодня на помощь проектировщикам пришло мощное программное обеспечение, в которое заложен весь инструментарий. Современные компьютеры упрощают труд, но важно знать основы, иметь образование и опыт, хотя и этого, на мой взгляд, еще недостаточно! Для того, чтобы стать настоящим конструктором,

важно не только правильно применять знания, необходимо «болеть» этим делом, решая поставленные задачи переживать за результат и одновременно воспитывать в себе характер и силу воли. Необходимо постоянно совершенствоваться, интересоваться новыми практиками, искать, читать, обмениваться опытом с коллегами, важно быть вписанным в современность, тогда и создаваемые проекты будут каче-

Морской самоходный плавучий кран проекта 02690

Подавляющая часть наших специалистов – инженеры-кораблестроители, выпускники Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, но в конструкторском бюро работают выпускники и региональных вузов: Калининградского государственного технического университета и Севастопольского государственного университета.

ственными и перспективными, востребованными заказчиками.

Расскажите о кадровом составе проектного бюро. Какие вузы Санкт-Петербурга направляют в «Спецсудопроект» специалистов?

Подавляющая часть наших специалистов – инженеры-кораблестроители, выпускники Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, но в конструкторском бюро работают выпускники и региональных вузов: Калининградского государственного технического университета и Севастопольского государственного университета. Специфика конструкторского бюро такова, что в нашей работе постоянно требуются знания специалистов и в других областях, так или иначе связанных с судостроением. Среди на-



«Всеволод Бобров» - первое серийное судно проекта 23120



Средний морской танкер проекта 23130 «Академик Пашин»

ших сотрудников большое количество специалистов, на практике получивших богатый опыт эксплуатации судов. Многие начинают у нас работу ещё обучаясь на старших курсах университетов, у специалистов «Спецсудопроекта» накоплен большой и позитивный опыт наставничества, мы верим в потенциал нашей молодежи, ее талант и работоспособность.

Какие работы кроме выпуска конструкторской документации в обеспечение строительства судов развивает проектно-конструкторское бюро ЗАО «Спецсудопроект» сегодня?

Нами ещё с 2015 года ведётся направление обеспечения жизненного цикла судов. Так для проектов 02690 и 23120 силами наших сотрудников разработаны и переданы заказчику комплекты интерактивных электронных технических руководств (ИЭТР), обеспечивающих качественное обучение личного состава и надёжную эксплуатацию, и комплект ремонтной документации в обеспечение проведения заводских ремонтов. В настоящее время, нами разрабатываются ИЭТР и ремонтная документация для заводского и докового ремонта на средний морской танкер пр. 23130 и ремонтная документация для докового ремонта на серию судов проекта 23120. Данные

комплекты документов позволяют заказчику в максимальной степени сконцентрироваться на поставленных перед ним задачах, и снизить расходы, по подготовке экипажа к эксплуатации и подготовке к качественному проведению заводского ремонта самих судов. Я считаю, что такая ориентированность на заказчика является нашим серьезным конкурентным преимуществом, поэтому всячески развиваю данное направление.

В активе проектного бюро есть разработки судов для эксплуатации в ледовых условиях?

Создание судов для работы в Арктике – одна из приоритетных задач отечественного кораблестроения. Строительство судов ледового класса имеет свою долгую историю в России. Можно сказать, что наша страна была и остается лидером строительства судов ледового класса. Поэтому и их проектированию уделяется повышенное внимание, надо держать марку! В последнее время в технических заданиях на строительство судов обеспечения заказчиком стали выдвигаться требования на соответствие конструкции судов тому или иному арктическому ледовому классу. Реализация этих требований позволяет существенно расширить районы использования в

Арктике, по сравнению с судами, построенными в конце 20 века.

Примеры такого подхода – средние морские танкеры типа «Академик Пашин» и морские суда тылового обеспечения «Эльбрус» и «Всеволод Бобров» построенные в соответствии с ледовым классом Arc4.

С каждым годом объем перевозок по Северному морскому пути растет. Это нас тоже стимулирует. Планируем и дальше развивать наши компетенции в проектировании судов ледового класса тем более, что эта работа востребована со стороны различных заказчиков.

Для нас, с этой точки зрения, наиболее интересен опыт строительства судна «Эльбрус». Это, пожалуй, первое судно, построенное по требованиям класса Arc4 с бульбообразной носовой оконечностью, которое может успешно эксплуатироваться в районах Крайнего Севера в сложных ледовых условиях, а также развивать скорость до 18 узлов на чистой воде.

Антонина Петровна, что можно сказать о перспективах развития «Спецсудопроекта»? Ваши преимущества?

В настоящее время проектно-конструкторское бюро ЗАО «Спецсудопроект» проводит внутреннюю исследовательскую работу по определению



В настоящее время ЗАО «Спецсудопроект» проводит внутреннюю исследовательскую работу по определению перспективных направлений развития. Новые суда требуются для транспортировки углеводородного сырья, природных ископаемых, для компаний осуществляющих рыбный промысел, транспортно-пассажирским предприятиям, научным организациям, Министерству обороны и МЧС.

перспективных направлений развития. Новые суда требуются для транспортировки углеводородного сырья, природных ископаемых, для компаний осуществляющих рыбный промысел, транспортно-пассажирским предприятиям, научным организациям, Министерству обороны и МЧС. В рамках проводимого исследования в этом году были выполнены эскизные проекты судов для эксплуатации в арктических морях. Это танкер дедеветом около 14000 тонн, с ледовым усилением до Arc7, эскортный буксир ледового класса Icebreaker6 с тяговым усилием на швартовых около 60 тонн, а также

более 10 различных типов судов для эксплуатации в Арктических широтах. Будем предлагать эти проекты заказчикам. Наше преимущество – оперативность, мобильность, гибкий подход, мы творчески подходим к делу и поэтому уверены в своих перспективах.

Антонина Петровна, если мысленно перенестись на 10 лет вперед, каким Вы видите коллектив, в целом конструкторского бюро, на что надеетесь, о чем мечтаете?

Думаю, что у нас хорошие перспективы и есть все возможности для дальнейшего стабильного развития. У нас замечательный, профессиональный

коллектив, богатые традиции, надежные деловые партнеры, есть линейка заказов, большой потенциал и желание много работать, трудиться на перспективу ради общего блага, так что я уверена в нашем будущем.

Научно-исследовательская деятельность, расскажите о ней?

В соответствии с транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, в целях повышения качества транспортного обслуживания, повышения сохранности грузов, увеличения скорости доставки и снижения затрат предусматривается внедрение и развитие транспортно-технологических систем, приспособленных для интермодальных перевозок, в том числе, и с помощью универсальных судовых составов.

В рамках реализации федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы, утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 февраля 2008 г. ЗАО «Спецсудопроект» по государственному контракту Министерством промышленности и торговли Российской Федерации (Минпромторг России) выполнена опытно-конструкторской работы (ОКР) «Разработка концептуального проекта судового состава (толкач-баржа) смешанного (река-море) плавания с гидравлическим сцепным устройством и движительно-рулевыми колонками с гидроприводом» (шифр «Судовой состав»).

В ходе выполнения ОКР выбраны и обоснованы основные размерения, форма корпусов и характеристики судов толкаемых составов смешанного (река-море) плавания для перевозки генеральных и навалочных грузов, форма носовых обводов толкача и кормовых обводов баржи для снижения сопротивления при движении судового состава, выбраны и обоснованы типы и варианты размещения на судах толкаемых составов перспективных сцепных устройств.

Проведенные испытания моделей судов состава в сцепе в опытовом бассейне позволили обосновать параметры ходкости и управляемости состава, нагрузки, действующие в точках сцепа.

Определен перспективный состав пропульсивного комплекса толкача и рассмотрена возможность применения на проектируемом судне двухтопливного газотурбоэлектродвигателя СГТГ-8, разрабатываемого в рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы».

Проведенный в рамках НИР анализ



Средний морской танкер проекта 23130 «Василий Никитин»

вариантов пропульсивных установок показал, что вариант с двухтопливным газотурбогенератором СГТГ-8 технически возможен, но не целесообразен, т.к. ведет к увеличению проектной длины буксира и как следствие уменьшению грузоподъемности баржебуксирного состава, ввиду необходимости сохранения габаритной длины судового состава из условий прохождения по водным ЕГВС России из Балтийского моря в Азовское море. Определяющим условием является полезная длина камер шлюзов на этом пути.

Полученные при выполнении ОКР результаты в дальнейшем были использованы ЗАО «Спецсудопроект» при разработке проектов судовых составов смешанного (река-море) плавания в постройке. Реализовано при проектировании и строительстве баржебуксирного состава проекта 8182 (8 барж + 6 буксиров) и баржебуксирного состава состоящего из буксира проекта 37 с нефтеналивной баржей грузоподъемностью 5000 тон.

Рейдовый буксир проекта 90600

Буксиры проекта 90600 – российские рейдовые буксиры, разра-

ботанные ЗАО «Спецсудопроект» и строящиеся на Ленинградском судостроительном заводе «Пелла» в городе Отрадное Ленинградской области для отечественных и зарубежных заказчиков.

Буксир с азимутальным принципом движения предназначен для выполнения буксировочных и кантовочных операции в порту, на рейдах и в прибрежных районах. Также буксир проекта 90600 можно использовать для оказания помощи в порту, снятия с мели кораблей, тушения пожаров на судах и береговых сооружениях.

Завод «Пелла» уже передал заказчику более пяти десятков буксиров проекта 90600, 25 из которых переданы Военно-морскому флоту. Высокая маневренность рейдовых буксиров проекта 90600 обеспечивается двумя винторулевыми колонками Rolls-Royce. На заводе «Пелла» отмечают, что используют оборудование ведущих мировых производителей, которое гарантирует надёжность работы в тяжёлых ледовых условиях.

Что раньше было неоспоримым преимуществом буксира, стало его ос-

новным недостатком. Ввиду невозможности реализовать проект на ранее используемом иностранном комплектующем оборудовании проектно-конструкторское бюро ЗАО «Спецсудопроект» переработало проект и теперь появилась возможность реализовать проект рейдового буксира полностью на комплектующем оборудовании отечественного производства.

Настало время и на смену хорошо себя зарекомендовавшим рейдовым буксирам проекта 90600 придет новый рейдовый буксир проекта 04900, вобравший в себя все его лучшие технические решения.

Поздравляю с Днем кораблестроителя! Желаю с достоинством продолжать славные многовековые традиции отечественного судостроения, преодолеть трудности, работать и открывать новые горизонты, с успехом проектируя и строя лучшие суда, оставаясь источником нашей гордости. С праздником!

С наилучшими пожеланиями, А.П. Бухарина.

Редакция МНТ.

Рейдовый буксир проекта 04900





СУДА СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОДВОДНЫХ ОБЪЕКТОВ – РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ МЕЖВЕДОМСТВЕННОГО ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ МПТ И ОБЪЕКТОВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР «НТЦ «НЕФТЕГАЗДИАГНОСТИКА», КАНДИДАТ ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК ЛЕЩЕНКО ВИКТОР ВИКТОРОВИЧ.

В настоящее время ситуация с обеспечением безопасной эксплуатации морских подводных трубопроводов (МПТ) и объектов значительно усложнилась. Техногенные факторы дополнились угрозами террористического воздействия. Международные гарантии и договорённости не работают, правовое поле практически полностью разрушено. В этой ситуации особенно актуальным становится формирование собственной системы реагирования на опасности и обеспечения целостности труб.

В связи с этим **Межведомственный экспертный совет по безопасности подводных трубопроводов и объектов (МЭС)** совместно с группой экспертов и Департаментом судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России проводит активную работу по концептуальной разработке проектов серии судов специального назначения для ремонта МПТ, обеспечения безопасности подводной инфраструктуры. Очевидно, что для каждого региона требования к подобным судам существенно разнятся.



Для акватории Каспийского моря требования были сформированы следующим образом:

АНАЛИЗ НЕОБХОДИМОЙ ОСНАЩЕННОСТИ СПЕЦ.СУДНА

Выполняемые задачи:

- Позиционирование и стабилизация судна на точке;
- Размыв грунта/ликвидация фриспанов (отсыпка гравием/укладка мешков с песком);
- Обеспечение водолазных работ;
- Обеспечение работ ROW (ТНПА);
- Гидрографические работы;
- Постановка боновых заграждений.

Функционал:

- Выполнение всего цикла ремонтных и регламентных операций за один выход для любых видов ремонта;
- Возможность длительных переходов/смены региона работ;
- Возможность работы на разных операторах;
- Универсальность, возможность выполнения иных операций.

Дополнительные операции:

- Гидрографические работы;
- Водолазное обеспечение;
- Постановка боновых заграждений;
- Транспортные/спасательные операции;
- Вспомогательные работы;
- Патрулирование/дежурство.

Специфика региона эксплуатации судов:

- Каспий/Балтика/Азовское море;
- Черное море;
- Сахалин/Северные моря (ледовый класс, глубины, ROW).

Состав оборудования:

- DP2/трех-четырёхточечное раскрепление якорей;
- Достаточный размер палубы;
- ГПМ;
- Погружной насос, гидромонитор;

- Система подвеса внешнего грунтососа;
- Траловая лебедка, для буксируемого оборудования (геодезия);
- ROW (ТНПА/LARS/Контейнер управления).

Требования к оборудованию:

- Кран/(оффшорный) – 3-5 тонн;
- Палуба: под 2-4 20футовых контейнера плюс рабочая зона ~ 5*10 м;
- Место для хранения шлангов и бонов;
- П-рама для погружного грунтососа (1,5-3т);
- Электрика 150-300 кВт;
- Каюты на 5-15 чел. (без учета экипажа);
- Автономность от 3-5 недель;
- Мореходность/ледовый класс.

Облик судна:

- Компактное, хорошо оснащенное судно;
- Водоизмещение 1500-2000т;
- Тип: Рыбак, ТБС, возможно катамаран.

Все эти параметры и требования к судам выработаны на основании многолетнего опыта проведения ремонтов подводных трубопроводов и подводной инфраструктуры нефтегазодобычи, проведения подводно-технических работ, ликвидации многочисленных разноплановых аварийных ситуаций высокопрофессиональной инженерной командой научно-технического центра «НЕФТЕГАЗДИАГНОСТИКА». С их учетом в 2024 году создан пилотный вариант серии подобных судов.

В настоящее время судно «НЕПТУН» (порт приписки – Астрахань), оборудованное при технической поддержке ЦНИИ «КУРС» и при информационно-консультативном участии Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России успешно осуществляет работы по ремонту и восстановлению целостности и работоспособности объектов нефтегазовых транспортных систем в Каспийском море.

Данная работа создает основу системного подхода к решению актуальных задач по обеспечению безопасности отечественных транспортных подводных систем.



ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ-СУДОСТРОИТЕЛИ, СЕГОДНЯШНИЕ КОРАБЕЛЫ, РАБОТНИКИ СУДОВЕРФЕЙ И СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, ОТ ВСЕЙ ДУШИ ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ – ДНЁМ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЯ!

С момента зарождения мореплавания флот способствовал развитию и процветанию нашего государства, а военный – оставался гарантом его безопасности и могущества. И первыми, кому нужно сказать за это «спасибо», вы – корабельщики, героический, самоотверженный труд которых позволил человеку покорить водную стихию.

Причём в отличие от начала мореплавания, когда суда предназначались в основном для торговли и боевых действий, сегодняшние горизонты кораблестроения существенно расширились. Современные судостроители – достойные наследники и преемники славной истории отечественного кораблестроения, представители одной из самых благородных и сложных профессий – возводят плавучие сооружения, предназначенные для промысловых и военных, транспортных и торговых, научных и спортивных, прогулочных и технических, многих других целей. А значит, потребность в талантливых, изобретательных, грамотных, высокоорганизованных, скрупулёзных, ответственных кораблестроителях чрезвычайно высока.

Благодаря вам, дорогие судостроители, благодаря тому, что вы всей душой преданы работе, верите в своё дело и вкладываете в него знания и опыт, умения справляться со сложными задачами и силы, со стапелей судостроительных заводов и верфей сходят уникальные надводные и подводные, речные и морские корабли, атомные подводные лодки, авианесущие крейсера, рыболовческие траулеры, нефтеналивные танкеры, круизные лайнеры, ледоколы, многим из которых нет в мире равных. Быстроходные и грузоподъёмные, мощные и манёвренные, боевые и сильные – они продолжают способствовать дальнейшему развитию не только российского флота, но и государства в целом.

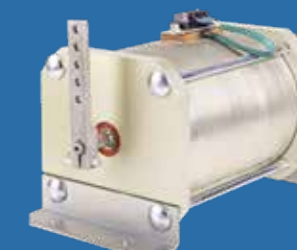
Дорогие корабельщики – люди, для которых корабельное дело превратилось одновременно и в образ жизни, и в её смысл, от всего сердца поздравляю вас и членов ваших семей, которые косвенно не менее вас причастны к великому делу постройки кораблей, с Днём кораблестроителя! Спасибо вам за то, что вы, как и многие поколения создателей кораблей, вносите огромный вклад в развитие экономического потенциала государства, укрепление обороноспособности нашей страны и поддержание высокого статуса России, как великой морской державы.

Желаю вам новых трудовых свершений и достижения поставленных целей, крепкого здоровья и жизненной энергии, доблести и мастерства, счастья и успехов, благополучия и исполнения всех ваших желаний. Пусть работа приносит удовлетворение, жизнь – радость и удовольствие, семья и любимые люди – незабываемые эмоции и впечатления, а мечты и планы – заставляют двигаться вперёд и достигать всё новых высот.

Генеральный директор Приборостроительного завода «РИАТОМ» Олег Константинович Жулин



СФЕРА НАШЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ – ЭЛЕКТРОНИКА И ПРОМЫШЛЕННАЯ АВТОМАТИКА



СЕРИЙНАЯ ПРОДУКЦИЯ НАШЕГО ЗАВОДА:

АВТОМАТИКА ДЛЯ ГЛАВНЫХ СУДОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРОВ

СИСТЕМЫ АВАРИЙНО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ И ЗАЩИТЫ

РЕГУЛЯТОРЫ ЧАСТОТЫ

СИСТЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ (ДАУ)

СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ КОНТРОЛЛЕРЫ

ЭЛЕКТРОМАГНИТЫ ПОВОРОТНЫЕ

РУКОЯТИ СУДОВОДИТЕЛЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ

ШКАФЫ УПРАВЛЕНИЯ

ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА

КОНТАКТЫ

656023, Россия, г.Барнаул, ул.Малахова, д.1

приёмная:
8 (3852) 25-21-08
riatom@riatom.ru

отдел продаж:
8 (964) 083-55-07
sale@riatom.ru

сервисный отдел:
8 (964) 083-55-10
service@riatom.ru



WWW.RIATOM.RU





ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «РИАТОМ» - 30 ЛЕТ СОЗДАЕМ ТЕХНИКУ ДЛЯ ФЛОТА

ЖУЛИН ОЛЕГ КОНСТАНТИНОВИЧ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА «РИАТОМ». СФЕРА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ООО ПЗ «РИАТОМ» - ЭЛЕКТРОНИКА И ПРОМЫШЛЕННАЯ АВТОМАТИКА.



В №10 журнала за 2023 год мы познакомились с планами Вашего предприятия по созданию новой продукции. Можете поделиться успехами в этом направлении? Что удалось сделать? На каком этапе сейчас находитесь?

Мы спроектировали и готовим к производству линейку систем управления серии Катунь-23. Каждая система включает в себя систему дистанционного автоматического управления (ДАУ), систему аварийно-предупредительной сигнализации (АПС) и систему защиты, предназначена для работы с двигателем дизель-генератора или дизель-редукторным агрегатом, имеет сертификат РКО или РМРС.

Системы управления Катунь-23-62, Катунь-23-63, Катунь-23-72, Катунь-23-73 одобрены Российским Классификационным Обществом, начато их серийное производство.

Системы управления Катунь-23-82, Катунь-23-83, Катунь-23-92, Катунь-23-93 планируем передать на рассмотрение Российского Морского Регистра Судоходства в июне, а получить одобрение и пройти испытания планируем до осени.

Вы изготавливаете оборудование только для судовых двигателей внутреннего сгорания, или есть и другие направления? Расскажите о них.



Мы именно те, кто изготавливает судовое комплектующее оборудование, более того, в настоящий момент мы разрабатываем такую систему управления для судовых двигателей, которая охватит все необходимые потребности судостроения в системах управления как главными, так и вспомогательными судовыми двигателями. Это система управления «Амфитрита».



Да, конечно, у нас есть и другие направления. Как раз в настоящий момент мы завершаем разработку автоматического зарядного устройства для аккумуляторных батарей, также планируем выпустить линейку светодиодных прожекторов в корпусе со степенью защиты IP65 для различных применений. В планах выпуск систем управления для сухопутных дизель-генераторов, в том числе с функцией автоматической синхронизации дизель-генераторов с сетью и с функцией автоматического ввода резерва. Разрабатываем измеритель расхода топлива для дизель-генераторов с возможностью подключения к электросчётчику, что позволит определить расход топлива и сопоставить его с выработкой электроэнергии в одно и то же время. Есть и другие интересные проекты.

Известно ли Вам, что глава государства поручил Правительству обеспечить разработку и производство наиболее значимого судового комплектующего оборудования? Как Вы считаете, это поручение имеет отношение к Вашей компании?

Чтобы точнее ответить на Ваш вопрос, начну немного



Планируем открыть новые направления деятельности, такие, как автоматизация технологических процессов, изготовление прожекторов, рукоятей для управления оборотами двигателя и положением руля, автоматических зарядных устройств для аккумуляторных батарей, измерителей расхода топлива и других изделий. Сотрудничаем с ведущими отечественными предприятиями по выпуску комплектующих для нашей продукции.



Мы всегда открыты для сотрудничества, гибко и быстро реагируем на поступающие предложения. Что мы имеем? Собственное конструкторское бюро, собственное производство, собственный сервисный отдел и пусконаладка, своя испытательная лаборатория, команда профессионалов с многолетним стажем. А также желание сделать сильнее нашу промышленность и нашу страну за счёт развития производства.



издалека. Наше предприятие изначально было ориентировано на то, чтобы развивать отечественное судостроение, создавать своё собственное оборудование, не хуже импортного, по некоторым параметрам превосходящее зарубежные аналоги. При этом, основываясь, по возможности, на отечественных комплектующих. Последний год мы как раз начали работать над разработкой нового оборудования. И вот выходит поручение Владимира Владимировича, в котором он поручает Правительству представить «предложения о мерах по обеспечению конкурентоспособности судов, построенных на российских судостроительных верфях (по техническим и экономическим характеристикам), в том числе о мерах по обеспечению разработки и производства наиболее значимого судового комплектующего оборудования».

Это как раз про нас, мы именно те, кто изготавливает судовое комплектующее оборудование, более того, в настоящий момент мы разрабатываем такую систему управления для судовых двигателей, которая охватит все необходимые потребности судостроения в системах управления как главными, так и вспомогательными судовыми двигателями. Это система управления Амфитрита. Она будет совмещать функции систем дистанционного автоматического управления (ДАУ), аварийно-предупредительной сигнализации (АПС) и защиты, иметь сертификаты РКО и РМРС, подходить для установки на двигатели судов с классом автоматизации AUT1, AUT2, AUT3, с возможностью измерения до 20 каналов температуры выхлопных газов. В настоящее время мы готовим каталог проектируемой продукции. Сразу после выпуска системы управления Катунь-23, о которой писали выше, в этом году мы планируем приступить к изготовлению продукции по данному направлению.

Ещё раз вернёмся к вопросу. С одной стороны, это поручение вроде бы не имеет прямого отношения к нашей компании. Потому что наша задача и так – выпускать качественное современное оборудование для того, чтобы наш флот был передовым. Это цель нашей компании – помочь нашему флоту состояться. А с другой стороны, это поручение показывает, что мы как раз одна из тех компаний, которые

могут решить возникшую острую потребность в оснащении флота современным качественным высокотехнологичным отечественным оборудованием. Цели и задачи нашей компании совпадают с целями и задачами правительства нашей страны. Именно поэтому мы надеемся, что наши достижения, наши наработки и наш труд будут оценены и использованы по максимуму в соответствии с поручением Владимира Владимировича Путина.

Что ещё мы можем сделать дополнительно в связи с этим поручением? Планируем открыть новые направления деятельности, такие, как автоматизация технологических процессов, изготовление прожекторов, рукоятей для управления оборотами двигателя и положением руля, автоматических зарядных устройств для аккумуляторных батарей, измерителей расхода топлива и других изделий. Сотрудничаем с ведущими отечественными предприятиями по выпуску комплектующих для нашей продукции.

Мы всегда открыты для сотрудничества, гибко и быстро реагируем на поступающие предложения. Что мы имеем? Собственное конструкторское бюро, собственное производство, собственный сервисный отдел и пусконаладка, своя испытательная лаборатория, команда профессионалов с многолетним стажем. А также желание сделать сильнее нашу промышленность и нашу страну за счёт развития производства.

Таким образом, мы делаем вывод, что глава нашего государства своим поручением поддержал нас в развитии нашего производства, нашей стратегической линии. Поэтому, конечно же, поручение имеет отношение к нашей компании напрямую.

ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «РИАТОМ»
 Барнаул, ул. Малахова, д. 1
 8 (3852) 25-21-08
 riatom@riatom.ru
 www.kiatom.ru

Наименование системы	Сертификат	Назначение двигателя	Количество входов измерения температуры выхлопных газов
Катунь-23-62	РКО	Дизель-генератор	нет
Катунь-23-63			8
Катунь-23-72		Главный двигатель	нет
Катунь-23-73			8
Катунь-23-82	РМРС	Дизель-генератор	нет
Катунь-23-83			8
Катунь-23-92		Главный двигатель	нет
Катунь-23-93			8

МОРСКАЯ РОБОТОТЕХНИКА ДЛЯ МОНИТОРИНГА АКВАТОРИЙ



АО «НПП ПТ «Океанос» более 20 лет разрабатывает и производит морские робототехнические системы и комплексы, а также их компоненты для выполнения океанографических, экологических, подводно-технических, аварийно-спасательных и специальных водолазных работ при освоении шельфовой зоны России.

Одной из разработок компании является автономный обитаемый подводный аппарат типа подводный глайдер. Аппарат перемещается под воздействием гидродинамических сил за счет изменения собственной плавучести. Отсутствие винтового двигателя позволяет минимизировать расход батарей и обеспечить автономность аппарата до 4-6 месяцев в зависимости от энергопотребления полезной нагрузки.

АО «НПП ПТ «Океанос» тесно сотрудничает с ФГБОУ ВО СПбГМТУ, который в свою очередь ведет разработки волно-

вого глайнера. Этот аппарат состоит из надводного и подводного модулей, соединенных между собой кабель-тросом. Используя энергию волны, нижний плавниковый модуль обеспечивает перемещение, а в верхнем модуле размещаются энергетический (аккумуляторные и солнечные батареи) и приборный (полезная нагрузка, связь и система управления) отсеки.

Волновой глайдер при работе в группе с подводным является двухсредным шлюзом ретрансляции связи и коррекции навигации, который способен осуществить передачу



накопленной на него информации или ретрансляцию экстренной информации в режиме близкому к реальному времени на пункт управления комплексом.

На сегодняшний день коллективами «Океанос» и СПбГМТУ разработаны действующие демонстраторы технологий подводного и волнового глайнера, способных решать задачи как отдельно, так и в составе объединенного гетерогенного морского робототехнического комплекса (МРТК). Их технические характеристики могут меняться под конкретные задачи в зависимости от требований по автономности, глубинам погружения, полезной нагрузке, району применения и других факторов.

Принципиальную работоспособность элементы отечественного МРТК глайнера типа подтвердили в 2018 г., когда подводный глайдер под управлением объединенной команды специалистов СПбГМТУ и «Океанос» занял первое место среди АНПА на первых всероссийских соревнованиях по морской робототехнике «АКВАРОБОТЕХ – 2018» (1).

Готовность решать специализированные задачи как в области безопасности, так и в классических океанографических и экологических приложениях МРТК глайнера типа подтвердил опытной эксплуатацией с отечественной сенсорикой. Так, используя многопараметрические гидрохимикофизические, гидрологические, радиационные и метеорологические датчики и приборы компаний ООО «НПП «Гиронав», АО «ПКК Миландр», ООО «Экран», ООО «НПП КБ «Радар», бренда «НАЕСО», средства гидроакустической связи и навигации СПбГМТУ, комплекс успешно выполнил задачи мониторинга в Кольском заливе в ходе межведомственного учения «Безопасная Арктика 2023» под эгидой МЧС России (2). А подводные глайдеры при индивидуальном применении в целях морской геологоразведки, экологических исследований и мониторинга, под научным руководством Центра Морских Исследований МГУ имени М.В. Ломоносова (ЦМИ МГУ) успешно реализовали морской полигонный натурный эксперимент по демонстрации и исследованию применимости в полигонах Беломорской Биологической Станции им. Н.А. Перцева МГУ имени М.В. Ломоносова (ББС МГУ) также в 2023 г. (3).

На сегодняшний день коллективами «Океанос» и СПбГМТУ разработаны действующие демонстраторы технологий подводного и волнового глайнера, способных решать задачи как отдельно, так и в составе объединенного гетерогенного морского робототехнического комплекса (МРТК). Их технические характеристики могут меняться под конкретные задачи в зависимости от требований по автономности, глубинам погружения, полезной нагрузке, району применения и других факторов.

Таким образом не только на основе анализа зарубежных статей по методам и результатам применения морской робототехники глайнера типа, но и по отечественному опыту практического применения данных платформ измерительных комплексов в самых различных конфигурациях полезных нагрузок можно уверенно заявлять, что время роботизации морских исследований не просто пришло, а имеет под собой апробированный фундамент. Более того, за счёт значительного объёма инициативных прикладных научно-исследовательских работ, кроме самих платформ, создан задел не только по полезной нагрузке не только в

Одной из разработок компании является автономный необитаемый подводный аппарат типа подводный глайдер. Аппарат перемещается под воздействием гидродинамических сил за счет изменения собственной плавучести. Отсутствие винтового двигателя позволяет минимизировать расход батарей и обеспечить автономность аппарата до 4-6 месяцев в зависимости от энергопотребления полезной нагрузки.



области отечественной сенсорики, но и таких уникальных систем, как многозвенный подводный автоматический манипуляторный комплекс, продемонстрированный в ходе полунатурных экспериментальных работах в полигоне морской робототехники СПбГМТУ в составе гибридного лёгкого интервенционного автономного необитаемого аппарата с возможностью глайдерного исполнения разработки «Океанос» (4).

Что переводит отечественную морскую робототехнику из категории «наблюдающей» в категорию «активно воз-



действующей» и ставит вопрос не только в своевременном включении в модели функционирования систем экологического, океанологического мониторинга, но и в контуры систем обеспечения безопасности как отдельных объектов, так и целевых акваторий. Да, глайдеры не являются чудом-средством с помощью, которого будут решены сразу и все стоящие вопросы и задачи, но включение глайдеров в комплексную систему позволит, как уже показано опытной эксплуатацией, резко поднять эффективность всей системы в целом.

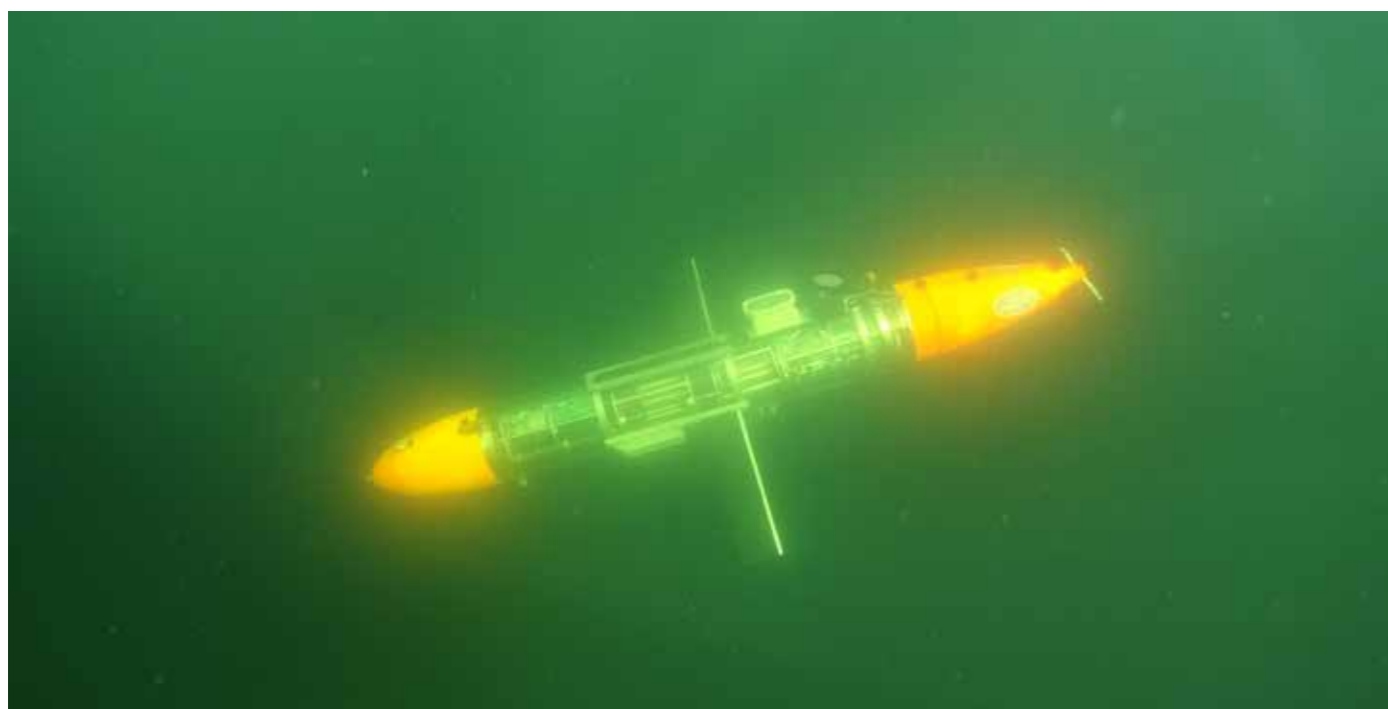
И вот здесь самое время сослаться и на зарубежную практику, где глайдерные системы обеспечивают мониторинговые задачи в самом широком спектре применения. За счёт использования таких факторов как высокая автономность, малая шумность и относительная дешевизна в комплексе с использованием современных технологий группового применения как по средствам связи, так и по алгоритмам/системам управления уже фактически десятилетие практикуется использование «завес» глайдеров, в том числе и в таком близком нам регионе как Баренцево море, когда группы из 5-6 +/- глайдеров ведут широкополосный длительный мониторинг океанологических (включая акустические) и гидрохимических параметров водной среды (5). Что приносит не только значимый (в десятках миллионов долларов) экономический эффект, но и те самые оперативные масси-

вы больших данных, которые позволяют не просто анализировать ситуацию и прогнозировать будущее, но и по факту обеспечивать перехват и сопровождение даже таких мало-размерных объектов как морская робототехника.

Поэтому считаем, что нет необходимости по аналогии с ситуацией по БЛА делать практические шаги только тогда, когда «петух клюнет». Есть все возможности развивать данное направление морской робототехники уже сейчас, и в первую очередь не просто с дальнейшего развития прототипов, а пользуясь своим и зарубежным опытом с моделирования применения и разработки рекомендуемых моделей и технологий использования морской робототехники в комплексной системе мониторинга. Естественно, с практическим апробированием на имеющихся прототипах и демонстраторах, что позволит сэкономить средства и ресурсы разработчикам, и не потерять во временном факторе.

Литература:

1. <https://oceanos.ru/news/266>
2. <https://oceanos.ru/news/506>
3. <https://oceanos.ru/news/531>
4. <https://oceanos.ru/news/355>
5. www.offshore-mag.com "Wave Gliders start ConocoPhillips Barents Sea study" July 8, 2015





РОСТОВ-НА-ДОНУ, «РИФ» ВОЗРОЖДЕНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ФЛОТА



УВАЖАЕМЫЕ КОРАБЕЛЬЩИКИ! ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ И КОЛЛЕГИ!

Примите самые теплые и искренние поздравления с нашим профессиональным праздником — Днем кораблестроителя.

Кораблестроение сегодня – это передовые технологии и модернизация производства, развивающиеся на прочном фундаменте традиций и опыта отечественной судостроительной промышленности.

Стратегически важная для страны отрасль промышленности, от результатов работы которой зависят суверенитет и экономическая безопасность России, и в которой мы, донские корабельщики, играем не последнюю роль.

Вот уже много лет наш судостроительный и судоремонтный завод «РИФ» создает уникальные катера с эксклюзивными техническими возможностями, получившими достойное признание и на международном уровне.

Но главное наше достояние и богатство это люди, мастера корабельных дел высочайшего класса, истинные патриоты донского судостроения и новаторы научно-технических отечественных разработок.

С праздником вас, дорогие кораблестроители! Желаю нам всем много достойных поводов гордиться своей профессией.

Крепкого здоровья и сил в трудном и достойном деле строительства сильного флота великой страны!

Председатель совета директоров АО «Ростовский порт» Олег Игоревич Грызлов

Судостроительно-судоремонтный завод «Риф», г. Ростов-на-Дону, стал первым предприятием маломерного судостроения, подтвердившим статус российского производителя еще в 2019 году. Завод осуществляет строительство как маломерных, так и крупных судов длиной от 5 до 70 метров, спусковым весом до 1000 тонн. В части крупного судостроения завод выпустил катамараны серии «Снегири» длиной 25 метров и пассажироместимостью 250 человек, которые в настоящее время успешно эксплуатируются на туристических маршрутах Москвы.

Для маломерного судостроения завод разработал проекты катеров-такси длиной до 20 метров и пассажироместимостью до 50 человек. Такие суда могут перевозить пассажиров и небольшие партии грузов на небольшие расстояния, снизить нагрузку на транспортные магистрали прибрежных городов, разгрузить имеющиеся мосты от большого количества автомобилей и стать отличной альтернативой наземному пассажирскому транспорту.

Катера «РИФ» выполнены из инновационного материала – полиэтилена низкого давления. Материал не подвержен коррозии, не выгорает на солнце, не обрастает микроорганизмами, что позволяет значительно снизить эксплуатационные затраты судовладельца, может использоваться при температуре окружающей среды от -30С до +50С, в битом льду, т.е. практически круглогодично, если открыта навигация. Гарантия на материал составляет 30 лет, жизненный

цикл судна увеличен до 50 лет. Благодаря прочности износоустойчивости ПНД катера «РИФ» могут швартоваться даже к необорудованным причалам, что позволяет использовать их даже в труднодоступных регионах с неразвитой прибрежной инфраструктурой.

Катера «РИФ» могут использоваться как самостоятельные единицы, так и в составе вспомогательных судов на круизных теплоходах. Использование катеров «РИФ» делает доступными множество удивительных по красоте мест и уникальных достопримечательностей, расположенных на больших и малых реках в местах, недоступных для больших круизных лайнеров.

Завод «Риф» активно сотрудничает с государственными органами и частными заказчиками для возрождения популярности и доступности водного туризма, самостоятельно разрабатывает новые проекты в соответствии с анализом потребностей рынка водного туризма и предлагает инновационные решения, а также обладает необходимыми производственными мощностями, современным парком оборудования и передовыми специалистами для реализации утвержденных проектов.

344019, г. Ростов-на-Дону, ул. 13-я линия, д. 93

Телефон: +7 (863) 251-43-66

Официальный сайт: zao-rif.com

Электронная почта: Rif093@yandex.ru





ЛИНЕЙКА ПРОИЗВОДИМОЙ ПРОДУКЦИИ ССРЗ АО «РИФ»

344019, Г. РОСТОВ-НА-ДОНУ, УЛ. 13-Я ЛИНИЯ, Д. 93
ТЕЛЕФОН: +7 (863) 251-43-66
ОФИЦИАЛЬНЫЙ САЙТ: ZAO-RIF.COM
ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА: RIF093@YANDEX.RU



РИФ 68	
Длина габаритная	6,8 м.
Ширина габаритная	2,5 м.
Высота корпуса	1,45 м.
Осадка корпуса	0,45 м.
Двигатель	300 л/с
Пассажировместимость	1+11 чел.
Вес без двигателя	1300 кг.
Грузоподъемность	1100 кг.



РИФ 110 ПКЗ	
Длина габаритная	12 м.
Ширина габаритная	4,1 м.
Высота корпуса	3,2 м.
Осадка корпуса	0,7 м.
Двигатель	440 л/с
Пассажировместимость	2+10 чел.
Вес без двигателя	6100 кг.
Грузоподъемность	2000 кг.

РИФ 75 ПК 3 БРАТ	
Длина габаритная	7,5 м.
Ширина габаритная	2,5 м.
Высота корпуса	2,62 м.
Осадка корпуса	0,5 м.
Двигатель	300 л/с
Пассажировместимость	11+1 чел.
Вес без двигателя	2100 кг.
Грузоподъемность	1000 кг.



РИФ 95 БРАТ	
Длина габаритная	10,5 м.
Ширина габаритная	3,15 м.
Высота корпуса	1,7 м.
Осадка корпуса	0,80 м.
Двигатель	300 л/с
Пассажировместимость	1+7 чел.
Вес без двигателя	3400 кг.
Грузоподъемность	1860 кг.



РИФ 112 СК 3	
Длина габаритная	11,25 м.
Ширина габаритная	3,2 м.
Высота корпуса	3,15 м.
Осадка корпуса	0,7 м.
Двигатель	350 л/с
Пассажировместимость	1+11 чел.
Вес без двигателя	4200 кг.
Грузоподъемность	2500 кг.

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ТОПЛИВА СУДОВАЯ СКТС «КАЙМАН»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «МОРИНСИС-АГАТ-КИП»
РУМЯНЦЕВ СЕРГЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ



Основной задачей, решаемой системой контроля расхода топлива, является повышение коммерческой эффективности эксплуатации флота. Для современных судовладельцев особенно важно, чтобы учет топлива был максимально удобным, прозрачным и точным. Решение данной проблемы сегодня, в условиях возросшей экономики и конкуренции, достаточно эффективно решается установкой системы контроля топлива, включающую в себя расходомеры топлива, плотнометры и измерители уровня в топливных цистернах судна. Благодаря полученной экономии приобретение такого оборудования контроля окупается в короткие сроки. Особенно это выгодно для техники, которая работает значительную часть суток, а временами и круглосуточно.

АО «Моринсис-Агат-Кип» предлагает к установке отечественную Систему контроля топлива судовую (СКТС)

«Кайман» (далее - Система «Кайман») с применением российских комплектующих и материалов, соответствующей требованиям Российского морского регистра судоходства и Российского классификационного общества.

В состав СКТС «Кайман» входят приборы и программное обеспечение собственной разработки, в том числе:

- программное обеспечение «Контроль-Р» (далее - ПО «Контроль-Р»);
- ультразвуковые расходомеры Агат-Р;
- уровнемеры со встроенным каналом измерения температуры Агат-У;
- плотнометры со встроенным каналом измерения температуры Агат-П;
- блоки сопряжения Агат-ПЛК.

С учетом многообразия судовых энергетических устано-

вок (далее - СЭУ), параметры которых необходимо контролировать для обеспечения необходимой энергоэффективности, СКТС «Кайман» построена на основе агрегатно-модульного принципа, который позволяет осуществлять конфигурирование и масштабирование системы в зависимости от конкретных задач судовладельцев и условий применения. Передача судовладельцу информации о наличии и движении топлива осуществляется удаленно на любое удобное устройство (телефон, ПК, ноутбук или планшет).

Основными компонентами (ядром) СКТС «Кайман» являются:

- сервер системы;
- блоки сопряжения (один или несколько);
- ПО «Контроль-Р».

Ядро системы обеспечивает подключение к ней датчиков измерения и контроля с различными интерфейсами. При этом могут быть использованы как уже имеющиеся на судне датчики, так и поставляемые по отдельному заказу. Количественный и функциональный состав датчиков определяется конфигурацией СЭУ.

В качестве дополнительных функциональных компонентов к ядру Системы «Кайман» могут быть подключены:

- навигационный модуль ГЛОНАСС/GPS;
- модуль связи с береговым офисом (при наличии берегового сервера).

Компоненты СКТС «Кайман» представлены на рисунке 1. Типоряд приборов из состава Системы «Кайман» позволяет использовать изделия в различных системах главных и вспомогательных энергетических установок, в составе оборудования для погрузки жидких грузов, общесудовых систем, а также в оборудовании нефтедобычи, нефтепереработки и др.

СКТС «Кайман» предназначена для применения на судах гражданского морского и речного флота с целью:

- выявления случаев «нецелевого» расхода топлива;
- выявления случаев повышенного расхода топлива судовыми потребителями;
- оперативного учета расходования топлива судовыми потребителями;
- оперативного учета перемещения топлива на судне;
- соответствия судна нормам конвенции МАРПОЛ 73/78 в части контроля качества топлива и оптимизацией его расходования.

Установка СКТС «Кайман» на судах позволит непрерывно контролировать и учитывать:

- расход и остаток топлива в системах СЭУ и не только;
- учет принимаемого и выдаваемого топлива;
- действительный расход дизельного топлива потребителями;
- температуру охлаждающей жидкости, температуру и давление масла в каждом двигателе (по требованию заказчика);
- частоту вращения вала каждого двигателя и ресурс каждого двигателя (по требованию заказчика);
- параметры движения судна (координаты, скорость, направление движения, пройденный путь и т.д.) (по требованию заказчика);

За счет ужесточения ряда требований к внешним воздействиям предусмотрена возможность применения СКТС «Кайман» для контроля и учета топлива на базах хранения топлива на территории портов.

Основные технические характеристики системы:

- абсолютная погрешность измерения уровня топлива не более 5 мм;
- основная относительная погрешность измерения рас-

АО «Моринсис-Агат-Кип» предлагает к установке отечественную Систему контроля топлива судовую (СКТС) «Кайман» с применением российских комплектующих и материалов, соответствующей требованиям Российского морского регистра судоходства и Российского классификационного общества.

- хода топлива $\pm 0,25\%$, $\pm 0,5\%$ или $\pm 1,0\%$ в зависимости от конструктивного исполнения расходомера;
- абсолютная погрешность измерения температуры топлива: не более $\pm 0,5^\circ\text{C}$;
- диапазон измерений уровня топлива от 0,15 до 15,00 м;
- диапазон измерений расхода топлива от 3 до 5 000 кг/ч (с разбивкой на поддиапазоны для обеспечения необходимой точности измерений);
- диапазон измерений при приеме/выдаче топлива от 3 до 300 000 кг/ч (с разбивкой на поддиапазоны для обеспечения необходимой точности измерений);
- электропитание системы осуществляется от судовой сети переменного тока частотой 50 Гц и напряжением 220 или 380 В;
- диапазон рабочих температур окружающей среды: $-25...+55^\circ\text{C}$;
- диапазон предельных температур окружающей среды: $-50...+70^\circ\text{C}$;
- ПО «Контроль-Р» обеспечивает сбор, расчёт текущих значений остатков и расхода топлива СЭУ с последующим хранением данных в базе данных на протяжении не менее трех лет;
- ПО «Контроль-Р» и технические средства обеспечивают защиту от несанкционированного доступа и возможности изменения архивных данных;
- возможность информационного сопряжения с ИСУ ТС судна;
- назначенный срок службы не менее 15 лет.

Резюмируя, внедрение СКТС «Кайман» на судах гражданского флота позволит:

- повысить экономию топлива;
- автоматизировать систему топливной отчетности;
- снизить трудоемкость работ по учету движения топлива;
- решать задачи на выполнение требований IMO.

Для каждого вида судна специалистами АО «Моринсис-Агат-Кип» подбираются эффективные технические решения, основанные на потребностях судовладельца и технических характеристиках судна. Основное преимущество данной системы – уровень общей локализации системы не менее 80% и наличие заключения о подтверждении производства на территории РФ согласно постановлению Правительства от 17.07.2015 г. №719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории РФ».

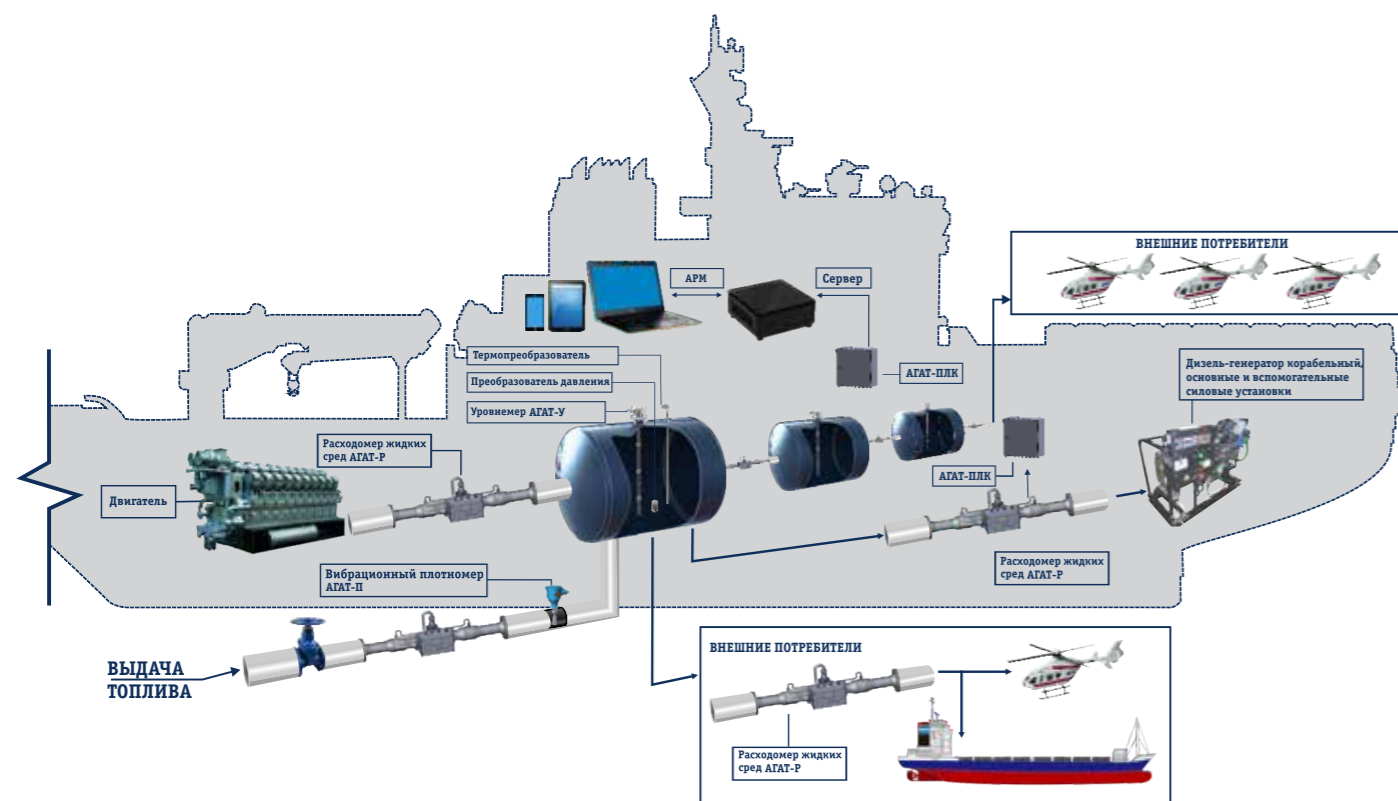


Рисунок 1. Компоненты СКТС «Кайман»



ОТЕЧЕСТВЕННАЯ РАЗРАБОТКА ЗЕМСНАРЯД ПРОЕКТА 2040

ГРУППА КОМПАНИЙ «Р-ФЛОТ» ПРЕДОСТАВЛЯЕТ ПОЛНЫЙ СПЕКТР УСЛУГ ОТ РАЗРАБОТКИ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОЕКТА ДО ГОТОВОГО СУДНА. ВСЕ ЭТАПЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА РЕШАЮТСЯ В РАМКАХ ОДНОЙ ГРУППЫ КОМПАНИЙ, ЧТО СУЩЕСТВЕННО ЭКОНОМИТ ЗАТРАТЫ И ВРЕМЯ.

Многофункциональный земснаряд проекта 2040 - отечественная разработка Группы компаний «Р-Флот», которая состоит из 95% российских комплектующих, что позволяет сократить стоимость эксплуатации и сроки обслуживания. Данный земснаряд является аналогом Water Master, но имеет улучшенные характеристики в сравнении с ним. В настоящее время головной земснаряд проекта 2040 строится по программе Государственной транспортной лизинговой компании.

Назначение

Разработка грунтов I-IV групп трудности, проведение профилактических и дноуглубительных работ на реках, каналах, прудах, водохранилищах и озерах, очистка водоемов от укоренившейся растительности, добыча ила, реконструкция и укрепление береговой линии, строительство мостов, других работ на берегу и прибрежной зоне. Вид и количество выполняемых земснарядом работ определяются прилагаемыми комплектами сменного оборудования.



Основные преимущества

- Применение новой конструкции фрезерного агрегата позволяет спокойно упираться на него при сходе и перемещении земснаряда;
- Фреза имеет сменные зубья, которые можно оперативно менять при износе или переходе на другие грунты;
- Применение нового дизельного двигателя ЯМЗ-536 (EURO 5) позволяет экономить на топливе и масле, защитный кожух обеспечивает хорошую шумоизоляцию;
- В отличие от иностранных аналогов имеет до 30% больше усилия на рабочие органы при сохранении тех же массогабаритных размеров;
- Грунтовый насос собственного производства с увеличенной мощностью привода насоса позволяет обеспечить большую производительность, до 700 м³/ч, и дальность выведения пульпы на расстояние до 1700 м со снижением подачи;
- Конструкция стрелы оборудована быстросъемной системой замены рабочих насадок;
- Разработанная безопасная кабина из композитных материалов оборудована утеплителем, кондиционированием, средствами навигации, холодильником, аудиосистемой и системой мониторинга дноуглубительных работ с учетом производительности и выработки;
- Земснаряд оборудован биотуалетом;
- Конструкция и габариты позволяют перевозить земснаряд на стандартном трейлере;
- Земснаряд изготовлен под надзором Российского Классификационного Общества с выдачей сертификата, что позволяет легко ставить его на учёт и эксплуатировать на любых водоёмах Российской Федерации;
- Удобное и функциональное кресло багермейстера;
- Применение дублирующей системы управлением стрелой и механизмами - аналог JCB, повышает надежность эксплуатации.



Основные характеристики

- Транспортная длина без стрелы – 11 м
- Транспортная длина со стрелой – 15.6 м
- Транспортная ширина – 3.2 м
- Ширина с установленными понтонами – 6.2 м
- Транспортная высота – 3.2 м
- Высота борта – 1.2 м
- Водоизмещение – 24.8 т
- Максимальная производительность по воде – 700 м³/ч
- Производительность по грунту – 100 м³/ч
- Экипаж – 2 чел.



ПОРТ КОЛОМНА 166 ЛЕТ В ИСТОРИИ СТРАНЫ

17 мая 1858 года пароход «Москва» совершил первый рейс из Москвы в Коломну. С этого момента берет свое начало история коломенского порта.

Изначально коломенская пристань была организована в месте, где Москворецкий переулочек выходит к Москве реке. Там был установлен небольшой дебаркадер, через который осуществлялась посадка и высадка пассажиров, погрузка и выгрузка грузов.

8 апреля 1975 года министром речного флота РСФСР подпisan приказ № 53, согласно которому пристань «Коломна», в связи со всё возрастающим объёмом грузоперевозок, получила статус порта. Позже, в 1994 году, Порт переехал с Москвы реки на Оку и в том же году был преобразован в акционерное общество.

Сегодня группа компаний «Порт Коломна» – это более десяти предприятий общей численностью 1200 человек, собственный флот, который насчитывает более 110 судов, развитая сеть транспортно-логистических комплексов от Москвы до Рязани и Касимова, а также промышленно-портовый комплекс, который позволяет выполнять полный комплекс работ по проектированию, ремонту, строительству и модернизации всех типов речных судов и плавучих сооружений.

Производственные мощности:

Главная производственная площадка занимает площадь 15 тысяч квадратных метров. На ней расположены слип с 9-ю косяковыми тележками для подъема судов доковым весом до 2 700 тонн и длиной до 140 метров, а также два двадцатитонных порталных крана.

Процесс сборки секций для новых судов выстроен в единую производственную цепочку. Площадь производственных цехов составляет более 3 500 квадратных метров.

Вначале металл проходит через автоматизированную установку гидроабразивной обработки и покраски.

После первичной обработки зачищенный и загрунтованный металл отправляется в заготовительный цех, оборудованный двумя машинами плазменной резки с ЧПУ.

Готовые детали передаются в сборочный цех, площадь которого составляет 1 500 квадратных метров. При необходимости в цехе можно собирать до 10 объемных секций одновременно.

Перемещение готовых частей нового судна на слип происходит с помощью 50тонной платформы-транспортера, ко-



Генеральный директор: Алексеев Владимир Яковлевич родился 1 марта 1954 года в д. Новые Яхакасы Вурнарского района Чувашской АССР. В 1976 году с отличием окончил Горьковский институт инженеров водного транспорта по специальности «инженер-механик». Трудовой стаж в отрасли составляет более 45 лет. С 1988 года возглавляет «Порт Коломна», а с 1994 года – генеральный директор одноименного акционерного общества. Член коллегии Министерства транспорта Московской области, советов Российской палаты судоходства и Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта. Заслуженный работник транспорта РФ, почетный работник транспорта и речного флота РФ, отличник речного флота. Лауреат премии им. А.Н. Косыгина. Награжден орденами Почета, Дружбы; медалями, ведомственными знаками отличия.

торая управляется оператором удаленно с помощью радио-контроллера.

В производственном процессе также участвуют собственное конструкторское бюро, цеха для ремонта электрооборудования, изготовления гребных валов и насадок, складские модули.

За более чем десятилетнюю историю судостроения АО «Порт Коломна» построило 8 новых судов и провело модернизацию по повышению класса, мощности и грузоподъемности более чем у 40 единиц собственного флота.

4 июня 2024 года «Порт Коломна» спустил на воду новый земснаряд проекта 4395 по заказу ФКУ «Речводпуть», а в 2025 году со стапелей сойдет первое в России специализированное судно медицинского назначения для нужд Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, которое будет доставлено заказчику по Северному морскому пути.

Автор: Дорошев Вадим





РОССИЙСКОЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ: « МУ Ф Т Ы Н С К »

Современная российская промышленность столкнулась с новыми вызовами, обусловленными в том числе и мировой политической повесткой. С одной стороны, это неизбежные сложности, вызванные изменениями рынков и логистических цепочек, с другой стороны возникшие неопределенности, связанные с перспективами развития каждой конкретной компании. Остается неизменным желание производителей знать, какое место они смогут занимать в сложившихся условиях как на отечественном рынке, так и на зарубежных. Что будет с глобальной экономикой вообще и с экономикой каждого предприятия в частности. Однако, подобные вызовы могут открыть новые возможности роста. Как раз сегодня мы расскажем нашим читателям о российской компании, которая прокладывает свой непростой путь в условиях новой нормальности.

Современная российская промышленность столкнулась с новыми вызовами, обусловленными в том числе и мировой политической повесткой. С одной стороны, это неизбежные сложности, вызванные изменениями рынков и логистических цепочек, с другой стороны возникшие неопределенности, связанные с перспективами развития каждой конкретной компании. Остается неизменным желание производителей знать, какое место они смогут занимать в сложившихся условиях как на отечественном рынке, так и на зарубежных. Что будет с глобальной экономикой вообще и с экономикой каждого предприятия в частности. Однако, подобные вызовы могут открыть новые возможности роста. Как раз се-

годня мы расскажем нашим читателям о российской компании, которая прокладывает свой непростой путь в условиях новых реалий.

ООО «МУФТЫ НСК» была основана в 2017 году в Санкт-Петербурге. На тот момент костяк компании составляли опытные специалисты, проработавшие в судостроении ни один год, и за плечами которых годы работы в масштабных проектах, реализованных в не менее сложные времена для Отечества. Предприятие производит продукцию как гражданского, так и военного назначения. Как наш читатель мог понять из названия предприятия, основной его продукцией являются муфты.

Соединительные и ремонтные муфты, производимые компанией, служат

для соединения различных труб. Прежде всего это металлические трубы различных диаметров, которые являются частью простых и сложных трубопроводных систем с рабочими средами, находящимися под давлением. Поскольку разнообразие самих трубопроводных систем весьма велико, как по назначению трубопроводов, так и по числу используемых типоразмеров труб, возникает потребность производить весьма широкий спектр соединительных и ремонтных муфт.

Муфты для соединения трубопроводов делятся на 2 основных типа: муфты фиксированного типа и муфты скольжения. Муфты фиксированного типа в своей конструкции имеют два специальных анкерных кольца, которые при

монтаже трубопровода внедряются в трубу и выполняют задачу якоря-фиксатора, т.е. препятствуют осевому смещению трубы. Также анкерные кольца являются проводниками заземления. Муфты скольжения, или безанкерные муфты, устанавливаются на закреплённые в осевом направлении трубы. Общей чертой в конструкции всех типов муфт является наличие в них корпуса, уплотнительной манжеты и замкового устройства. Дополнительно муфты могут оборудоваться специальными защитными оболочками, которые позволяют защитить конструктивные элементы муфты от воздействия открытого огня в течении длительного времени. В случае пожара огнезащитная оболочка увеличивается в объёме (вспучивается), образуя теплоизоляционный слой. Этот слой препятствует нагреванию муфты и позволяет сохранить соединение герметичным.

Существуют также специальные виды ремонтных муфт. Ремонтные муфты предназначены для ремонта трубопроводных систем вследствие повреждений в виде трещин, отверстий, коррозии и других дефектов. Специальный шарнир, применяемый в конструкции корпуса муфты, позволяет устанавливать муфту на поврежденный трубопровод без отключения его (трубопровода) от трубопроводной системы.

Также компания ведет разработки специальных цапговых муфт, рассчитанных на высокое давление до 30



МПа. Данные муфты способны соединять некалиброванные трубы с малой толщиной стенки практически из любых металлических материалов.

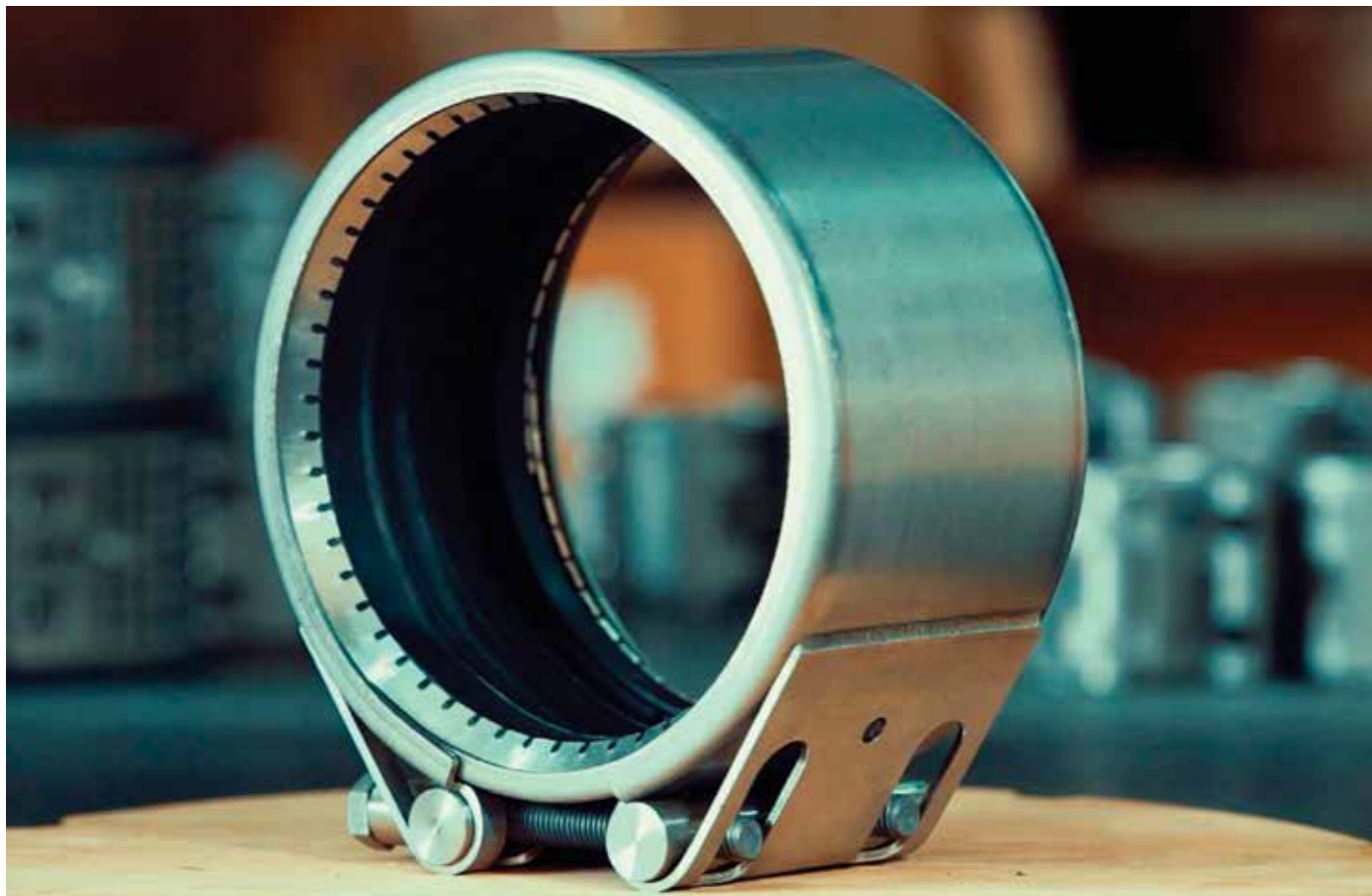
Отдельной линией можно выделить штуцерно-торцевые соединения для трубопроводов. Производимые на новейшем оборудовании ШТС отличаются высокой точностью и качеством поверхности, что гарантирует их надежность в монтаже и эксплуатации.

Производство ООО «МУФТЫ НСК» проходит обязательную проверку в собственной аккредитованной лаборатории. Соединительные муфты имеют

четырёхкратный запас прочности, что является показателем высокой надёжности и предметом особой гордости компании. В своё время отечественная промышленность использовала зарубежные соединительные муфты. Однако сегодня с уверенностью можно сказать, что муфты компании «МУФТЫ НСК» превосходят по качеству и по надёжности соединения импортного производства. При этом они остаются значительно дешевле зарубежных аналогов.

Основными преимуществами соединения труб с помощью муфт явля-





ются универсальность (т.е. совместимость с любыми трубами, в том числе из разнородных материалов), надёжность (устойчивость к осевым и угловым смещениям, давлению), лёгкость эксплуатации (многообразие и простота монтажа), долговечность (коррозионная и термостойкость, прогрессивный герметизирующий и якорный эффекты), безопасность (поглощение вибраций, отсутствие затрат на безопасность), экономическая выгода (экономия времени строительства, веса и стоимости), компактность (что особенно важно в судостроении).

Широкое распространения муфты компании получили в судостроении. В список партнёров ООО «МУФТЫ НСК» входят АО «Адмиралтейские верфи», ПАО «Северная верфь», АО «Невский ССЗ», АО «Окская судовой верфь», ООО «Смартекс-Групп», ОАО «ЛСЗ «ПЕЛЛА», ОАО «Завод Нижегородский теплоход», АО «Судостроительный завод имени Б.Е. Бутомы», СФ «Алмаз», ПАО «Выборгский Судостроительный Завод», ПАО Завод «Красное Сормово», ООО «Эмпериум».

В 2021 году компания получила

сертификат Санкт-Петербургской торгово-промышленной палаты о происхождении товара форма СТ-1, согласно которому продукции ООО «МУФТЫ НСК» был присвоен код промышленной продукции.

С момента образования компания «МУФТЫ НСК» активно участвует в выставках. В этом году компания является участником Международного военно-технического форума «Армия-2022». Участие в выставке – это большая ответственность и честь. Компания рассчитывает познакомить ещё большее количество заинтересованных лиц со своей продукцией, а также рассчитывает на плодотворную работу на выставке и на заключение новых контрактов.

В планах на 2022-2023 год стоит уверенный рост компании, выпуск на рынок новой линейки продукции, проведение межведомственных испытаний с последующим заключением договоров для осуществления поставок в интересах Министерства обороны РФ, а также строительство своих производственных и офисных помещений.

ДЕЛАЙ В РОССИИ!

ДМИТРИЙ СРЕБНЫЙ: НАШИ КАТАМАРАНЫ БЫСТРОХОДНЫ, ОСТОЙЧИВЫ И НАДЕЖНЫ!



Более двадцати лет на побережье Черного моря группа энтузиастов строит необычные суда – катамараны. А собрал их вместе и стал главным идейным вдохновителем **Дмитрий Сребный**. Профессиональный яхтсмен, выпускник факультета судовождения Ростовского мореходного училища, Дмитрий проработал около года в австралийской судостроительной фирме, специализирующейся на постройке катамаранов различного назначения. А когда вернулся в Россию, основал свою верфь «ДИСКАТ», <http://discat.net/>, где проектирует и строит современные катамараны.

– **Дмитрий, в чем преимущества катамаранов по сравнению с другими судами?**

– Новые виды грузов требуют больших площадей грузовых помещений судов, хорошую остойчивость и высокую скорость доставки. Поэтому подчас однокорпусных судов недостаточно. Катамаран идеально отвечает этим требованиям. Главное преимущество многокорпусного судна перед однокорпусным заключается в хорошей поперечной остойчивости, предотвращающей его опрокидывание. Благодаря тому, что два корпуса, жестко соединённых мостом,

отстоят сравнительно далеко один от другого, у катамарана образуется большой переносный момент инерции площади действующей ватерлинии относительно продольной оси. Именно это обеспечивает высокую поперечную остойчивость, недостижимую на однокорпусном судне сравнимых размеров.

Кроме того, катамаран способен развить высокую скорость, у него лучше маневренные качества по сравнению с однокорпусным кораблем. Более острые обводы корпуса катамарана уменьшают волновое сопротивление, что улучшает ходовые качества. Поскольку главные двигатели установлены в каждом корпусе судна, мощность, подводимая к одному гребному винту, уменьшается вдвое, что позволяет повысить коэффициент полезного действия винтов.

– **В каких областях можно выгодно использовать катамараны?**

– У катамаранов в несколько раз большая, по сравнению с однокорпусными судами, площадь палубы. Их выгодно использовать в качестве научных океанографических судов, мореходных плавучих кранов, малых рыболовных су-



Первым детищем нашей команды стал катамаран «Анастасия». Мы спустили его на воду в 2002 году. Позже его конструкция легла в основу целой серии судов. Помню, на побережье собралась целая толпа, чтобы наблюдать за первым плаванием катамарана. Сомнения скептиков развеялись после ходовых испытаний и успешного плавания в неспокойном море с волнением в 3–4 балла!



Катамаран «Анастасия»

ПРОГУЛОЧНЫЙ КАТАМАРАН «АНАСТАСИЯ»

Длина максимальная:	17,5 метров
Ширина максимальная:	6,0 метров
Проектная осадка:	0,7 метра
Двигатели:	VETUS M4.55.2X55 л/с.
Скорость	11 узлов

катамарана типа «Коралл», в 2005 – «Торнадо», в 2008 – «Азимут» – катамаран на подводных крыльях. Несколько лет назад специально для мелководных районов мы разработали скоростной рыболовецкий траулер.

ПРОГУЛОЧНЫЙ КАТАМАРАН «АЗИМУТ»

Длина максимальная:	14,5 метров
Ширина максимальная:	4,7 метров
Проектная осадка:	0,3 метра
Высота борта:	1,5 метра
Двигатели:	YAMAHA 200. 2X200 л/с.
Скорость	27 узлов



«Азимут» – катамаран на подводных крыльях

дов, которые должны работать и на взволнованном море, и как транспортные суда. Перевозка таких видов грузов, как контейнеры, автомашины и промышленное оборудование в сборе, требует много места. Если размещать их только в трюме, то грузоподъемность судна будет использоваться недостаточно эффективно. Эти грузы надо ставить и наверху, выше ватерлинии, и даже на верхней палубе (разумеется, в том случае, если позволяет остойчивость судна). Катамаран вполне может позволить сделать это.

Катамараны активно используют в качестве судов специального назначения: береговая охрана, суда-снабженцы, суда нефтегазовой отрасли и т.д. Незаменимы они и в спасательных операциях.

– Какие суда строит ваша верфь?

– Первым детищем нашей команды стал катамаран «Анастасия». Мы спустили его на воду в 2002 году. Позже его конструкция легла в основу целой серии судов. Помню, на побережье собралась целая толпа, чтобы наблюдать за первым плаванием катамарана. Сомнения скептиков развеялись после ходовых испытаний и успешного плавания в неспокойном море с волнением в 3–4 балла! Робко, но все же пошли заказы на разработку и производство всё новых типов судов. В последующие годы со стапелей сошли два ка-



Катамаран «Борей»

ЭКСПЕДИЦИОННЫЙ КАТАМАРАН «БОРЕЙ»

Длина максимальная:	19,5 метров
Ширина максимальная:	8,6 метров
Проектная осадка:	1,0 метр
Рабочая палуба:	67 м ²
Двигатели:	DAOSAN 2X420 л/с.
Скорость	12 узлов
Автономность	10 суток
Вместимость	12 человек
Гидравлический кран	5,5 тонн

Далее пошли более серьезные разработки, такие как научно-исследовательские суда катамаранного типа «Борей» (2010г.) и «Бриз» (2012г.). Конструкция «Борея» универсальна. Этот катамаран можно использовать и в качестве спасательного пожарно-водолазного судна, и как носителя контрольно-измерительных комплексов. Что и было сделано для разведки и контроля качества работ при укладке газо-

Конструкция «Борея» универсальна. Этот катамаран можно использовать и в качестве спасательного пожарно-водолазного судна, и как носителя контрольно-измерительных комплексов. Что и было сделано для разведки и контроля качества работ при укладке газопровода Лазаревское–Сочи по дну Черного моря.

провода Лазаревское–Сочи по дну Черного моря. А «Бриз» с его конструкцией и возможностью размещать на грузовой палубе контейнеры с оборудованием и специальный ангар с телеуправляемым аппаратом вообще является судном океанской зоны. Он разработан для исследования шельфа северной части Каспийского моря по заданию одного из партнеров отечественного гиганта «Роснефть». Судно укомплектовано современными системами навигации и позиционирования на местности, управляется экипажем из трех человек. На верхней палубе расположен кран-манипулятор. Имеются каюты для размещения 14-15 специалистов экс-



Научно-исследовательское судно-катамаран типа «Бриз»

**НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ
СУДНО-КАТАМАРАН ТИПА «БРИЗ»**

Длина максимальная:	28,7 метров
Ширина максимальная:	12 метров
Проектная осадка:	1,0 метр
Водоизмещение:	190 тонн
Двигатели:	Четыре дизеля VETUS DEUTZ DTA67 мощностью по 300 л/с.
Скорость	15 узлов
Автономность	25 суток
Вместимость	18 человек
Экипаж	3 человека

педиций. Запасы по топливу, продовольствию – на 25 суток. Питьевой водой обеспечивает опреснитель мощностью 160 литров в час.

– **Сейчас вы строите только специальные суда или и пассажирские?**

– Конечно, пассажирские в том числе – мы работаем в разных направлениях. В 2010 году для скоростных пассажирских перевозок и морских прогулок был изготовлен волнопронизывающий катамаран «Барракуда». Благодаря оригинальному дизайну, малой осадке (всего 0,65 м!) и отличным мореходным качествам вкупе с экономичностью он стал заветной мечтой многих судовладельцев, занимающихся прокатом и организацией морских прогулок. Более того, проектом заинтересовались некоторые судостроительные заводы и теперь желают заполнить техдокументацию, чтобы наладить массовое производство.

При скорости 12 узлов «Барракуда» расходует – задумайтесь – всего 6–7 литров дизтоплива в час! Малая осадка, большая пассажировместимость, экономичность делают данный проект очень привлекательным не только для пассажирских перевозок вдоль Черноморского побережья от Анапы и Новороссийска до Сочи и Адлера, но и суда данного типа могут помочь в комплексном решении проблем перевозок в мегаполисах в качестве речного такси.

– **Как вы придумываете новые суда?**

– Все построенные нами катамараны отличаются индивидуальностью. У каждого типа судна свои достоинства. Для меня важно, чтобы корабль был красив и снаружи, и внутри. И не менее важно – надежность и прочность конструкции, механизмов, приборов.

– **Какие проекты вы назвали бы еще интересными, эксклюзивными?**

– Одна из наших современных разработок – катамаран «Корсар». Это научно-исследовательское судно для работы на шельфе. У нашей верфи большой опыт строительства экспедиционных катамаранов, срок исполнения заказа – пол-

«Бриз» с его конструкцией и возможностью размещать на грузовой палубе контейнеры с оборудованием и специальный ангар с телеуправляемым аппаратом вообще является судном океанской зоны. Он разработан для исследования шельфа северной части Каспийского моря по заданию одного из партнеров отечественного гиганта «Роснефть».



Моторный прогулочный волнопронизывающий катамаран типа «Барракуда»

**МОТОРНЫЙ ПРОГУЛОЧНЫЙ
ВОЛНОПРОНИЗЫВАЮЩИЙ КАТАМАРАН
ТИПА «БАРРАКУДА»**

Длина максимальная:	19,456 метров
Ширина максимальная:	6,670 метров
Проектная осадка:	0,650 метра
Водоизмещение:	10,654 тонн
Двигатели:	Два дизеля VETUS DEUTZ DT4.70 мощностью по 70 л/с.
Скорость	12 узлов

При скорости 12 узлов «Барракуда» расходует всего 6–7 литров дизтоплива в час! Малая осадка, большая пассажировместимость, экономичность делают данный проект очень привлекательным для пассажирских перевозок.



Научно-исследовательское судно-катамаран типа «Бриз» и моторный прогулочный волнопронизывающий катамаран типа «Барракуда»



Маломерный раскладной самоходный катамаран, проект № ДС2013/2 (ОНЕГА+)

МАЛОМЕРНЫЙ РАСКЛАДНОЙ САМОХОДНЫЙ КАТАМАРАН, ПРОЕКТА № ДС2013/2 «ОНЕГА+»

Длина максимальная:	11.8 метров
Ширина максимальная:	5.4 метров
Водоизмещение:	12 000 килограмм
Осадка проектная:	0.40 метра
Двигатели:	Подвесные моторы, 2а от 90 до 150 л/с.

года. «Корсар» с площадью рабочей палубы 70 кв. м, где можно разместить 30 тонн оборудования и мощный кран, будет проводить исследования на глубинах до полутора метров. У этого катамарана высокая остойчивость, автономность 25 суток, и он развивает скорость до 24 узлов. На судне располагается большая лаборатория и устройство для буксировки плавающей буровой.

По заданию «Южморгеологии» мы спроектировали и подготовили мобильное складное судно типа «Онега». Оно предназначено для освоения Северного шельфа и обслуживания пунктов временного базирования на Обской губе и Севморпути. Это судно, в отличие от однокорпусных, не боится сдавливания льдами. Благодаря особой конструкции его смогут поднять и вытащить на берег с помощью собственных лебедок или тракторов и дожидаться следующего сезона навигации. Конструкция катамарана «Онега» представляет из себя «раскладушку» катамаранного типа. Его размеры – от 2,2 до 4,7 метров в ширину и 12 метров в длину, чтобы было удобно перевозить его на большие расстояния в контейнерах автомобильным и железнодорожным, а при необходимости – и воздушным транспортом. Еще одна интересная разработка – проект прогулочного судна типа «Сапфир». У него по бортам и в донной части моста между поплавками спроектированы большие панорамные иллюминаторы.

МАЛОМЕРНЫЙ РАЗБОРНОЙ САМОХОДНЫЙ КАТАМАРАН, ПРОЕКТА № ДС4520/2 (ЮЖНЫЙ)

Длина максимальная:	16 метров
Ширина максимальная:	6.75 метров
Водоизмещение:	33 000 килограмм
Осадка проектная:	0.60 метра
Двигатели:	WP6C150-15 (110 кВт/150 л.с., 1500 об/м.). 2 ПО 150 л/с



Маломерный разборной самоходный катамаран, проекта № ДС4520/2 (ЮЖНЫЙ)

Катамаран разработан под сейсморазведку. В стандартный навигационный комплекс входят: Картоплотер, Эхолот (структур-сканер), Радиостанция морского диапазона. Катамаран имеет раскладную конструкцию позволяющую складываться до размера 40f контейнера.



Катамаран проекта ДС 4723 «АНАПА».

Катамаран проекта ДС 4723 «АНАПА»

Длина максимальная:	15 метров
Ширина максимальная:	4,5 метров
Осадка:	0.45 см
Двигатели:	2 единицы по 200 л/с

– Отечественным катамаранам не так уж и много лет. Насколько хорошо они себя зарекомендовали?

– Скажу одно: за более чем 20 лет экспериментального строительства и плавания при различных погодных условиях ни с одним изделием, ни с кем-то из людей, их эксплуатирующих, не случилось ни одного происшествия! Это ли не причина доверять катамаранам? Мы очень надеемся, что государство обратит внимание на эти новые для России, многообещающие суда, и речь о постройке современных катамаранов для скоростных грузовых и пассажирских перевозок, научно-исследовательских нужд пойдет уже на государственном уровне. Главное – чтобы наше начинание не задушили законами и регламентами, а наоборот, поддержали отечественных судостроителей.

– Над какими проектами работает ваша верфь в настоящий момент?

– За 2022 и 2023 год нашей верфью были построены три научно-исследовательских, разборных катамарана проекта ДС2013 «ОНЕГА+» и два Катамарана проекта ДС4520 «ЮЖНЫЙ». Все три катамарана спроектированы для сейсмической разведки в прибрежных морских мелководных участках, а также в речных и озерных акваториях. В настоящее время два катамарана работают в дружественных странах, один на средней Волге. Все три научно-исследовательских судна работают в российских государственных структурах, проводят работы в соответствии с целевым назначением. В настоящее время проектируем многофункциональный катамаран для обеспечения работы морского государственного ведомства в акватории Черного моря. Это очень интересная, можно сказать, эксклюзивная версия собравшая в себе возможности выполнять задачи и патрулирования и экологиче-

ского контроля и аварийно-спасательные функции.

Спущен на воду очередной прогулочный катамаран проекта ДС 4723 «АНАПА». Данная серия разработана для летних прогулок отдыхающих на Черноморском побережье. В настоящее время готовится к спуску еще один прогулочный катамаран проекта ДС 4623 «ТУАПСЕ», а также заканчивается строительство секционного научно-исследовательского судна для сейсморазведки проекта ДС 5023 «ВОСТОК», данные суда будут переданы заказчику до конца июня 2024г. **Уверены – наши катамараны быстроходны, устойчивы и надежны!**

Главный редактор журнала «МОРСКАЯ НАУКА И ТЕХНИКА» Андрей Камшуков.



ВОЛГО-КАСПИЙСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

Волго-Каспийский судоремонтный завод организован в 1943 году на базе Николо-Комаровской моторно-рыболовной станции и получил название «Николо-Комаровский судоремонтный завод». В 1957 году завод включен в состав предприятий Управления судостроительной, судоремонтной и металлообрабатывающей промышленности Астраханского Совнархоза. В 1962 году завод переведен в ведение Главного Управления «Каспрыба». В 1965 году завод был переименован в «Волго-Каспийский судоремонтный завод». В 1996 году постановлением главы администрации Камызякского района «Волго-Каспийский судоремонтный завод» зарегистрирован Открытым Акционерным Обществом. Волго-Каспийский судоремонтный расположен на территории 12,08 гектар на пересечении рек Бахтемир (главный банк в Каспийское море) и Старая Волга.

Завод располагает хорошей материально-технической базой: блок цехов, состоящий из судокорпусного, механического и трубопроводного участков; малярно-деревообрабатывающий цех; изолировочный участок, кузнечный цех; электроучасток; деревообрабатывающий цех; кислородная станция; котельная на газовом топливе; автомобильный гараж.

Имеет квалифицированные кадры рабочих и специалистов признанных Российским Морским Регистром судоходства, Российским Речным Регистром для осуществления деятельности по ремонту и строительству судов.

Предприятие оснащено всем необходимым для ремонта и строительства судов, технологическим оборудованием. Имеется плавучий неавтономный шестипонтонный док, грузоподъемностью 2500 тонн, глубиной погружения 8,2 м., оснащенный портальным краном г/п 5 тонн и самоходными рештованиями, грузоподъемностью по 600 кг. Максимальная длина докуемых судов составляет 125 м.

Слип предприятия позволяет поднять мелкие и средние суда весом до 150 тонн.

Общая длина слиповых путей 340 м, подводных 72 м. Из прочих грузоподъемных средств имеются два портальных



крана грузоподъемностью 32 и 10 тонн, козловой кран грузоподъемностью 30 тонн, три мостовых крана грузоподъемностью 2,3,5 тонн.

Завод имеет многолетний опыт строительства судов речного и озерного класса.

С 1973 по 1995 гг. заводом построено 101 единица судов ПТС-20 «Колонок», научно-исследовательские суда – 3 единицы, суда технического флота СТС, СВМ.

С 2019 года построены 4 единицы несамоходного парома проекта 0033/КИБ.

Предприятие осуществляет следующие виды деятельности: строительство, ремонт, переоборудование и модернизация судов различного назначения и типа, металло- и деревообработка, изготовление металлоконструкций и нестандартного оборудования, производит ремонтно-строительные работы, оказывает транспортно-заготовительские услуги и услуги складского характера. Очистка корпусов судов и их окраска соответствуют стандарту и производятся как под наблюдением, так и без наблюдения представителей иностранных и российских фирм производителей окрасочных материалов. Имеется оборудование для гидравлической и пескоструйной очистки.

ОАО «ВК СРЗ» является владельцем ряда судов:

- «Деловой» - буксирный теплоход;

- «Москва» - буксирный теплоход;
- «БТ-185» - буксирный теплоход;
- БСН-47 – несамоходное, транспортировка топлива и масла;
- СПВ – несамоходное, сбор и выдача подсланевых вод.

Аварийно-спасательное пожарное судно «НЕПТУН» это пилотный проект судна специального назначения по обслуживанию и ремонту МПТ, позиционируется как экспериментальная научно-техническая площадка для внедрения современного инновационного оборудования используемого в обеспечении безопасности морских подводных систем и сооружений. Работы проводятся при информационно-консультативном участии Межведомственного экспертного совета по безопасности МПТ и отдела морской техники, технического регулирования и интеллектуальной собственности департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России.

Предприятие имеет лицензию федеральной службы по оборонному заказу на ремонт вооружения и военной техники, признание **Российского Морского Регистра Судоходства за №05.60512.141 от 04.05.2005г.** **Российского Речного Регистра №0397-1.**

<http://www.vksrz.astranet.ru>



ПАМЯТИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА КОРАБЕЛ.РУ, НИКОЛАЯ НИКОЛАЕВИЧА ИВАКИНА...

В АВГУСТЕ 2022 ГОДА МЫ ПОПРОЩАЛИСЬ С НИКОЛАЕМ НИКОЛАЕВИЧЕМ ИВАКИНЫМ – ГЛАВНЫМ РЕДАКТОРОМ КОРАБЕЛ.РУ, КОТОРЫЙ ПОСВЯТИЛ ВСЮ СВОЮ ЖИЗНЬ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ, КАК ТАЛАНТЛИВЫЙ ИНЖЕНЕР, НЕЗАУРЯДНЫЙ ОРГАНИЗАТОР ПРОИЗВОДСТВА, СОЗДАТЕЛЬ УНИКАЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ ПРОФИЛЬНОЙ ПЛАТФОРМЫ И КАК ИСКРЕННИЙ, ПРЕДАННЫЙ СВОЕМУ ДЕЛУ ЧЕЛОВЕК.



чен премией Правительства РФ и рядом других государственных наград.

С 2002 года - главный редактор «Корабел.ру». Занимая высокие должности, получая государственные награды, Николай Николаевич оставался в первую очередь корабелом, преданным своему делу профессионалом, вкладывающим в работу все силы и готовым отстаивать свою правоту на любом уровне.

В 2002 году Николай Николаевич начал новое дело. Он создал и возглавил сайт «Корабел.ру» - самое полное и оперативное отраслевое средство массовой информации. «Корабел.ру» перенял многие черты своего главного редактора – страстность, стремление дойти до самой сути, а главное – беззаветную любовь к судостроительной отрасли. Новое СМИ стало рассказывать о работе небольших фирм и компаний, устами их руководителей поднимать острые темы. В 2007 году появился одноименный журнал, с главным редактором, Николаем Ивакиным.

За двадцать лет работы на капитанском мостике редакции Николай Николаевич сделал «Корабел.ру» ведущим изданием отрасли.

Своей искренней самоотверженной жизненной позицией он всегда был для нас не только примером, но и неким двигателем, зачинщиком новых информационных решений, а его мнение по отраслевым событиям было всегда хлестким и точным.

Все, кто хоть однажды общался с Николаем Николаевичем, отмечали его доброжелательность, глубину и разносторонность его знаний.

Многие, действующие сегодня, отраслевые журналисты и эксперты перенимая у Николая Николаевича его многоуровневый профессионализм, учились терпению и тому самому корабельному подходу, когда надо выполнить задачу, несмотря на недостаток ресурсов, стесненность пространства или отсутствие приспособлений. Встречи с Николаем Николаевичем были всегда теплые и открытые, широта и щедрость его души проявлялась и в радостных часах выставочных общений, и в горькие минуты жизненных неудач.

Настоящий друг, будучи по сути человеком с большой буквы, он всегда приходил на выручку и оказывал помощь, не ожидая просьб и проявляя человеческое добро как естественное состояние своей жизни.

«ЧЕСТНО О СУДОСТРОЕНИИ!» - в этом сама сущность Николая Николаевича Ивакина.

Мы уверены, что дело Николая Ивакина будет продолжено, а память о нем навсегда останется в наших сердцах.

Николай Николаевич родился в Ленинграде, окончил Ленинградский кораблестроительный институт в 1979 году. В том же, 1979 году, он начал работать в Ленинградском адмиралтейском объединении, как помощник мастера, потом мастер, старший мастер, сдаточный механик, заместитель начальника монтажно-сдаточного цеха. Принимал участие в строительстве и испытаниях уникальных заказов - подводной базы-лаборатории для работы акванавтов на глубинах до 300 м проекта 1840 и автономной глубоководной станции проекта 1910. Провел на обоих кораблях ходовые и глубоководные испытания, более 2000 часов находился в подводном положении. Инструктор отдела оборонной промышленности Ленинградского обкома КПСС с 1986 по 1989 годы.

С 1989 г. Николай Николаевич работал в АО "Судостроительная фирма "Алмаз", как заместитель главного инженера, технический директор, главный инженер; руководил основными конверсионными направлениями деятельности предприятия. Под его руководством освоены новые технологические процессы сварки алюминиево-магниевых сплавов, гибки металла.

С 1997 по 1999 год - генеральный директор ОАО "Морской завод "Алмаз".

С 2000 по 2001 – заместитель генерального директора ГУП "Петромортех", разработал и внедрил в практику систему экспертной оценки судов для обеспечения работы таможни.

С 2001 по 2002 год - генеральный директор "Научно-производственного объединения "Прецизионное станкостроение".

2002-2004 гг. - начальник отдела оборонных отраслей промышленности администрации Санкт-Петербурга. Отме-



МОРСКИЕ ПОКРЫТИЯ

КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ
ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ КОРРОЗИИ
И ОБРАСТАНИЯ СУДОВ

ECOMAST

ЗАВОД ПРОИЗВОДИТ
ЛАКОКРАСОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
ECOMAST

- ДЛЯ:
- СУДОВ НЕОГРАНИЧЕННОГО РАЙОНА ПЛАВАНИЯ
 - СУДОВ ЛЕДОВОГО ПЛАВАНИЯ
 - ПРИБРЕЖНО-ПОРТОВЫХ СТРОЕНИЙ И СООРУЖЕНИЙ
 - ПОРТОВЫХ И МОРСКИХ КРАНОВ И ОБОРУДОВАНИЯ
 - ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ

МАТЕРИАЛЫ ОДОБРЕНЫ
РКО и РМРС



ПОДВОДНАЯ ЧАСТЬ
КОРПУСА СУДА



ЛЕДОСТОЙКИЕ
ПОКРЫТИЯ



НАДВОДНАЯ ЧАСТЬ
КОРПУСА СУДА
И НАДСТРОЙКИ



БАЛЛАСТНЫЕ,
ГРУЗОБАЛЛАСТНЫЕ
ГРУЗОВЫЕ ТАНКИ,
ЕМКОСТИ И ЦИСТЕРНЫ



ВНУТРЕННИЕ
ЖИЛЫЕ И СЛУЖЕБНЫЕ
ПОМЕЩЕНИЯ



ГРУНТ ДЛЯ
МЕЖОПЕРАЦИОННОЙ
ЗАЩИТЫ МЕТАЛЛА
И СВАРНЫХ ШВОВ



ЛКМ
ДЛЯ ЛОДОК
И КАТЕРОВ



для судостроения и судоремонта

+7 (812)

335-95-69

ECOMAST.COM

МОРСКАЯ КРАСОТА И СИЛА РОССИИ

«РУССКИЙ ТОТ, КТО РОССИЮ ЛЮБИТ И ЕЙ СЛУЖИТ!» - ПЁТР I

Уникальный, не имеющий аналогов проект «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ», представлен в России и за рубежом Фондом содействия сохранности культурно-исторического наследия и развития в области художественной маринистики «Морское фотографическое собрание».

Проект «Аристократы морей» по своему контенту и смысловой нагрузке существенно отличается от тематических фотопроектов мира.

Это результат многолетней творческой деятельности. Создатели и движущая сила проекта — фотографы Александр Алякринский и Росита Руис.

В своих сюжетах они отражают величественность и изящную красоту парусных судов и боевых кораблей Военно-Морского Флота России. Каждый из них имеет свою неповторимую и уникальную историю, не-

разрывно связанную с Российским флотом, великими открытиями, громкими победами и несокрушимостью силы духа.

Основной миссией проекта «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ» является важность популяризации России, как Морской Державы, как государства, которое бережно относится к морским традициям и к истории своего флота.

Посредством своей выставочной деятельности они показывают всему миру морскую славу России, знакомя с историей флота через время, через события и судьбы людей, воспитывая неподдельный патриотизм.

Создавая свои фотополотна, они понимают, что сегодня многие молодые люди мечтают о профессии моряка, хотят с честью и достоинством служить своему Отечеству, преумножать лучшие, более, чем трехвеко-



Свято-Троицкая Александро-Невская лавра



Нахимовском военно-морском училище, Санкт-Петербург

вые, традиции Российского флота — гордости и славы нашей страны, надёжно стоять на страже интересов России, обладающей самой протяженной морской границей.

Проект «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ» своим творчеством дарит мечту о море тем, кому ещё пока не довелось ходить в дальние плава-

ния, и воспоминания тем, чья жизнь неразрывно связана с кораблями и парусниками.

Все их выставочные проекты традиционно сопровождаются информационно-просветительскими материалами об истории Российского флота, о великих географических и океанографических достижениях

нашего государства.

Для пополнения фотофонда авторы проекта регулярно выезжают на съёмку к местам проведения значимых мероприятий: исторических событий в мире больших парусников и российских военных кораблей, экспедиций, плаваний, регат в мире яхтинга.

ВЕЗДЕ, ВО ВСЕХ УГОЛКАХ МИРА МЫ С БОЛЬШОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ ДЕМОНСТРИРУЕМ ВЕЛИЧИЕ ВЕЛИКОЙ МОРСКОЙ ДЕРЖАВЫ — РОССИИ!



Из серии «Городские зарисовки». «Есть только миг между прошлым и будущим ...»



Из серии «Неземная красота». «Поднебесный»

Наши авторские фотокартины в разное время с успехом экспонировались в городах Москва, Санкт-Петербург, Владивосток, Кронштадт, Петергоф, Пушкин, Севастополь, Ялта, Гурзуф, Сочи, Берлин, Прага, Барселона, Таррагона, Севовия, Гранада, Лиссабон, Ушуайя, а также были представлены в Центральном доме художника, Галерее классической фотографии, в здании Главного Адмиралтейства, ЦВММ имени императора Петра Великого Министерства обороны РФ, Нахимовском военно-морском училище, МВК «Константиновская батарея», Севастопольском Доме офицеров Черноморского флота РФ, МДЦ «АРТЕК», Владивостокском пре-

зидентском кадетском училище-филиале Нахимовского военно-морского училища, Черноморском высшем военно-морском ордена Красной Звезды училище имени П.С. Нахимова, Военно-морском политехническом институте, в ведущем Санкт-Петербургском морском бюро машиностроения «Малахит», ООО «Газпром флот», АО «Объединенной судостроительной корпорации», Морском музее Ушуайя (Аргентина), Русском Доме в Барселоне, на Московском подворье Спасо-Преображенского Соловецкого ставропигиального мужского монастыря, в частных коллекциях России, Аргентины, Германии, Испании, Италии, Китая, США, Франции, Японии.



ПАРУСНИКИ РОССИИ



БАРК «КРУЗЕНШТЕРН»



Фото Юрия Масляева

Учебный четырехмачтовый барк «Крузенштерн» построен в Германии в 1926 году, на верфи Дж. С. Текленборга в Бременхафене, и был спущен на воду под именем «Падуя» (Padua) для известного судовладельца из Гамбурга — компании Ф. Лайеша (F.Laeisz). «Падуя» принадлежала к знаменитой серии парусных судов, которые имели общее название «Летучий П-Лайнер» (Flying-P-Liner), и в настоящее время это единственный существующий из всей серии барк, истинный классический «винджаммер».

Огромный стальной парусник, водоизмещением 6400 тонн, который мог брать в свои трюма 4000 тонн груза, был поставлен на «Капгорновскую» линию, между Европой и Южной Америкой, доставлял из Европы генеральные грузы, из Южной Америки (портов Чили) — селитру. До второй мировой войны «Падуя» сделала 17 коммерческих рейсов, в том числе два из них в Австралию, ходила исключительно под парусами, так как не имела двигателя.

После окончания второй мировой войны странами-победительницами: СССР, США и Великобританией было принято решение поделить германский флот, и в 1946 году парусник по

Огромный стальной парусник, водоизмещением 6400 тонн, который мог брать в свои трюма 4000 тонн груза, был поставлен на «Капгорновскую» линию, между Европой и Южной Америкой, доставлял из Европы генеральные грузы, из Южной Америки (портов Чили) — селитру. До второй мировой войны «Падуя» сделала 17 коммерческих рейсов, в том числе два из них в Австралию, ходила исключительно под парусами, так как не имела двигателя.

репарации был передан Советскому Союзу. Под флагом ВМФ СССР барк получил новое имя, в честь адмирала Ивана Федоровича Крузенштерна — руководителя первой российской кругосветной экспедиции 1803-1806 годов, ученого-гидрографа, воспитателя целой плеяды российских мореплавателей.

В 1959 – 1961 годах «Крузенштерн» прошел капитальный ремонт и дооборудование на Кронштадтском морском ордена Ленина заводе (КМОЛЗ), на нем были установлены два главных двигателя общей мощностью 1.600 л.с. После ремонта в составе отряда учебных судов ВМФ на Балтийском море в течение 5 лет экспедиционно-океа-



После окончания второй мировой войны странами-победительницами: СССР, США и Великобританией было принято решение поделить германский флот, и в 1946 году парусник по репарации был передан Советскому Союзу. Под флагом ВМФ СССР барк получил новое имя, в честь адмирала Ивана Федоровича Крузенштерна – руководителя первой российской кругосветной экспедиции 1803-1806 годов, ученого-гидрографа, воспитателя целой плеяды российских мореплавателей.

нографическое судно (ЭОС) «Крузенштерн» выполняло научно-исследовательские работы в Атлантическом океане по программе Академии наук СССР и одновременно обеспечивало морскую практику военно-морских учебных заведений. Командовал парусником капитан 1 ранга П. В. Власов.

В июне 1967 года учебный парусник «Крузенштерн» вышел из порта Рига в свой первый рейс под вымпелом флота рыбной промышленности СССР. Следующий большой ремонт, переоборудование и модернизация «Крузенштерна» были проведены в

1968-1972 годах. В январе 1973 года обновленное УПС «Крузенштерн» вошло в состав Балтийского отряда учебных судов в порту Рига, став флагманом учебного флота Министерства рыбного хозяйства СССР. В 1983 году УПС «Крузенштерн» было передано из Балтийского отряда учебных судов в порту Рига производственному объединению рыбной промышленности «Эстрыбпром» в порту Таллинн. Руководил «Крузенштерном» в это время капитан Г.В. Коломенский, отдавший работе на паруснике в разных должностях более 40 лет жизни.



В 1991 году свершилось, можно сказать, историческое событие для барка «Крузенштерн». Согласно приказу Министерства рыбного хозяйства № 113 от 25 марта 1991 года, судно передавалось от объединения «Эстрыбпром» в Таллинне Калининградскому высшему инженерному морскому училищу (КВИМУ). Насколько современным и правильным было решение о передаче УПС «Крузенштерн», показала дальнейшая история парусника. Самые значительные мероприятия, связанные с ремонтом, модернизацией и дооборудованием судна; самые громкие и весомые победы российского парусника на крупнейших международных морских соревнованиях и регатах, в том числе мирового масштаба; самые крупные события, которые принесли всемирную известность УПС «Крузенштерн», как, например, два кругосветных плавания (1995-1996 и 2005-2006 гг.) и Международная трансатлантическая экспедиция 2009-2010 годов, были совершены в период с 1992 года по настоящее время.

Судовладельцу – Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота (бывшее КВИМУ) приходилось решать сложнейшие задачи и преодолевать разного характера трудности, связанные с эксплуатацией известного парусника, в непростой для нашей страны период. И академия с честью справлялась со всеми вопросами по эксплуатации УПС «Крузенштерн»

За сорок лет барк «Крузенштерн» под флагом флота рыбной промышленности России совершил 115 рейсов, посетил более 130 портов, полсотни стран мира на всех континентах, за исключением Антарктиды. За это время судно прошло более 700 тысяч морских миль. На борту учебного барка получили хорошую плавательную практику более 15 тысяч курсантов и студентов морских учебных заведений России. Учебный барк «Крузенштерн» регулярно с 1974 года принимает участие в различных международных событиях и мероприятиях, которые организует Международная организация парусной подготовки (STI) и др. морские организации разных стран.

Барк «Крузенштерн» является обладателем самого престижного и желанного для моряков всего международного учебного парусного флота приза «Cutty Sark» с девизом «За наибольший вклад в развитие сотрудничества, дружбы и взаимопонимания между молодежью разных стран мира», также призером и победителем многих меж-



дународных регат, в том числе океанских гонок учебных парусников через Северную Атлантику от американских и канадских портов в Европу 1984, 1992, 2000 гг.

В разные годы капитанами «Крузенштерна» служили выдающиеся моряки: Г.Г. Савченко-Осмоловский, Н.Т. Шульга, И.Г. Шнейдер, В.А. Толмасов, В.Т. Роев, Я.А. Смелтерис, А.Б. Перевозчиков, О.К. Седов, М.В. Новиков. Сегодня капитан УПС «Крузенштерн» – Михаил Петрович Еремченко.

В морских походах курсанты получают физическую закалку, воспитывают в себе твердую волю, учатся работать в команде, принимать ответственные решения за свою судьбу и судьбу своих товарищей. Именно эти качества развивает в будущих мореходах практика на парусном судне.

Курсанты, находящиеся на борту «Крузенштерна», обретают бесценный дипломатический опыт, расширяют свой кругозор и повышают общую культуру. Увоенные за время плавания прекрасная морская выправка, дисциплина, приветливость позволяют будущим морякам достойно представлять Отечество за морями и океанами.

Отлаженный учебно-воспитательный процесс, здоровый дух морских традиций и современные бытовые ус-

ловия позволяют практикантам не чувствовать себя оторванными от Родины (на паруснике есть все необходимое для овладения профессией, занятия музыкой и спортом), а полученные впечатления от посещения иностранных портов формируют у курсантов подлинные жизненные ценности и позитивные ориентиры. Школа «Крузенштерна» формирует такой крепкий стержень, который и в дальнейшей жизни помогает держать удары судьбы – это доказало время.

Совершая кругосветные походы, регулярные океанские плавания, учебные парусные гонки, барк «Крузенштерн» выполняет высокую миссию, представляя Россию и Калининград перед лицом всего мира. В иностранных портах парусник «Крузенштерн» –

это не просто территория Российской Федерации – это место международных встреч руководителей государств, политиков, бизнесменов и представителей мирового морского сообщества.

Барк «Крузенштерн» – посланник Российской Федерации на Зимних Олимпийских играх в канадском Ванкувере в 2010 и в 2014 году в Сочи. Палуба парусника становилась филиалом Русского дома и местом встречи спортсменов, болельщиков и гостей празд-

ников спорта и доброй воли.

В 2015 году «Крузенштерн» с курсантами на борту совершил историко-мемориальную экспедицию, в 2019/2020 – трансатлантический переход в рамках экспедиции парусников Росрыболовства «Паруса мира». В Южной Атлантике в символической 200-мильной мемориальной регате в честь 200-летия открытия Антарктиды «Крузенштерн» вырвал победу у «Седова» и «Паллады».

За 2021-2022 год на судне был выполнен масштабный пласт работ по замене главных двигателей, было осуществлено докование парусника. В конце апреля состоялся переход «Крузенштерна» из Светловского судоремонтного завода в Калининградский морской рыбный порт, а 9 мая 2022 года, в содружестве с флотилией Музея Мирового океана, барк присоединился к акции «Гудок Победы».

После того, когда завершатся швартовные и ходовые испытания, «Крузенштерн» вновь выйдет в море, чтобы выполнять привычную работу по подготовке молодых моряков к профессиональной карьере.

По материалам пресс-службы Росрыболовства



МОРСКАЯ НАУКА И ТЕХНИКА

MARINE SCIENCE AND TECHNOLOGY



ЧАСТЬ ВТОРАЯ. СУДОСТРОЕНИЕ.



ПРИГЛАШАЕМ В НОВОЕ ИЗДАНИЕ!

В настоящее время готовится к изданию вторая часть журнала-альманаха «Флот России. Судостроение» в котором будут размещены рубрики, освещающие историю флота России и его основные направления развития, строительство различных видов флота: ледокольный, военно-морской, рыболовецкий, торговый, пассажирский, парусный, аварийно-спасательный и другие.

Второй выпуск «Флот России. Судостроение» состоится в октябре 2024 года, прием материалов для публикации до 20 сентября 2024 года. По вопросам информационного сотрудничества обращаться в редакцию журнала:

Главный редактор: Камшуков Андрей Викторович. моб.: +7 (989)707-97-69,

Ответственный редактор: Будрина Валерия Ильинична. моб.: +7 (999) 592-74- 86

<https://marine.org.ru/>

e-mail: morinform@marineorg.ru

КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

НТЦ НЕФТЕГАЗДИАГНОСТИКА ГРУППА КОМПАНИЙ



НА ЗЕМЛЕ • ПОД ЗЕМЛЕЙ • ПОД ВОДОЙ

ВНУТРИТРУБНАЯ
ДИАГНОСТИКА
НЕФТЕГАЗОПРОВОДОВ

РЕМОНТ МОРСКИХ
ПОДВОДНЫХ
ТРУБОПРОВОДОВ

ПОДВОДНО -
ТЕХНИЧЕСКИЕ РАБОТЫ

Г. МОСКВА, УЛ. НИЖНЯЯ КРАСНОСЕЛЬСКАЯ, Д.40/12, К.4Б, ОФ.201

ТЕЛ./ФАКС: +7 (495) 781-59-17, ТЕЛЕФОН: +7 (495) 781-59-18

EMAIL: INFO@NTCNGD.COM

[HTTPS://NTCNGD.COM/](https://ntcngd.com/)



ФЛОТ РОССИИ



БИБЛИОТЕКА «МОРСКАЯ НАУКА И ТЕХНИКА»

MARINE.ORG.RU