



МОРСКАЯ НАУКА И ТЕХНИКА

MARINE SCIENCE AND TECHNOLOGY

НАУЧНО - ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ - СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК №8



РЫБА В РОССИИ ЕСТЬ!

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫБОПРОМЫШЛЕННЫЙ
ФОРУМ И ВЫСТАВКА РЫБНОЙ ИНДУСТРИИ,
МОРЕПРОДУКТОВ И ТЕХНОЛОГИЙ**

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/)



Уважаемые коллеги!

Рад приветствовать вас на VI Международном рыбопромышленном форуме и Выставке рыбной индустрии, морепродуктов и технологий!

В последние годы мировая рыбная отрасль столкнулась с новыми вызовами: экономический спад вследствие пандемии, существенный недостаток продовольствия в ряде бедных стран, беспрецедентные санкционные ограничения – она претерпела значительную трансформацию, но тем самым и получила новый импульс для развития. Важно, что отрасль демонстрирует устойчивость и адаптивность в динамично меняющейся ситуации.

Сегодня мы активно модернизируем рыбное хозяйство, обновляем не только инфраструктуру, но и стратегию развития в целом, выстраиваем прочные партнёрские отношения и новые логистические маршруты. Динамично растёт аквакультура и сотрудничество в этой сфере с соседними странами.

По сути, происходит перезагрузка отрасли – переход на качественно новый уровень развития – экономику предложения, которая сама и формирует спрос на рынке. Основной ориентир – высокие стандарты качества продукции и производственной безопасности. Для этого мы обновляем рыбопромысловый флот и мощности переработки, внедряем инновационные технологии с применением роботизации и цифровизации.

Развитию рыболовства служит передовая наука – повышает эффективность производства, позволяет планировать добычу и рационально использовать биоресурсы.

Кроме того, нам следует объединить усилия для предотвращения незаконного, нерегулируемого промысла – это послужит сохранению экосистемы и рыбных ресурсов для последующих поколений.

Без сомнения, должное внимание нужно уделять развитию кадрового потенциала: профессиональной подготовке молодых специалистов, поддержке трудовых династий, популяризации передового опыта и престижа работы в рыболовстве.

Рассчитываю, что на площадке форума мы обсудим все эти задачи и выработаем решения по дальнейшей модернизации отрасли по всей цепочке производства от вылова до прилавка, с внедрением современных безопасных технологий добычи, переработки и хранения продукции. И также предложения по наращиванию экспорта и выхода на новые рынки – в системе многополярной торговли.

Неизменна наша стратегическая цель – обеспечить рыбой и морепродуктами население своей страны и помочь нуждающимся государствам.

Желаю всем участникам форума интересной работы, новых деловых контактов и успешной реализации всех планов по развитию рыбохозяйственного комплекса!

*С уважением,
Руководитель Федерального
агентства по рыболовству
Илья Шестаков*

Издаёт:

«Морское информационное
агентство» при участии научно -
промышленного союза «РИСКОМ»

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

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

АНДРЕЙ КАМШУКОВ

ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР

АЛЕКСАНДРА ГУЖОВА

ЛИТЕРАТУРНЫЙ РЕДАКТОР

ВАЛЕРИЯ БУДРИНА

РЕДАКТОР ПО ИНФОРМАЦИИ И
КОММУНИКАЦИЯМ

ОЛЕСЯ КАМШУКОВА

ШЕФ-РЕДАКТОР

АНДРЕЙ ПАЩЕНКО

Редакционная коллегия:

Махутов А.Н., Лещенко В.В.,
Лепихин А.М., Кот В.П. и другие.

Материалы и иллюстрации:

Виктор Флусов, Дмитрий Вавилов,
Дмитрий Сребный, Алла Туманова,
Светлана Евсюкова, Елена Жилкина,
Анатолий Лепихин, Александр Свиринов,
Александр Морозов, Яна Фролова,
Юлия Риатом, Елена Морозова,
Ольга Куприянец и другие.

Особая благодарность
за активное участие в издании:

Фетисову И.А., Гриценко Е.Д.,
Кабакovu Б.А., Лещенко В.В

kremlin.ru, marine.org.ru,
government.ru, ntcngd.com,
minpromtorg.gov.ru, ria.ru, mintrans.ru,
morflot.ru, iz.ru, wikipedia.org, seaport.
ru, kchf.ru, shipbuilding.ru,
tass.ru, mil.ru, neftegaz.ru,
seafoodexporussia.com

Благодарим за содействие
в издании журнала:

Кот В.П., Пащенко Т.А., Будрину О.А.,
Вавилова Д.В., Туманова А.Ю.,
Сребный Д.В., Морозова А.В.,
Фролову Я.В., Жулина О.К.,
Евсюкову С.С., Грызлова О.И.,
Помылева И.В.

Отпечатано в типографии:
Общество с ограниченной
ответственностью
«Типография «Печатных Дел Мастер»
г. Москва, 1-й Грайвороновский пр-д,
д.2, стр.10

Тираж 1000 экземпляров
Цена договорная

Позиция редакции может
не совпадать
с мнением авторов.

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА:

- 3** ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО РЫБОЛОВСТВУ.
ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО – ИЛЬЯ ШЕСТАКОВ
- 6** ПЕРСПЕКТИВЫ ОБНОВЛЕНИЯ РОССИЙСКОГО РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА –
БОРИС КАБАКОВ
- 10** ВЫСТАВКА РЫБНОЙ ИНДУСТРИИ, МОРЕПРОДУКТОВ И ТЕХНОЛОГИЙ –
ИВАН ФЕТИСОВ
- 16** МОДЕРНИЗАЦИЯ РЫБНОЙ ОТРАСЛИ – ВОЗРОЖДЕНИЕ СУДОСТРОЕНИЯ
- 20** ГЛАВНЫЕ ЗАДАЧИ ШЕСТОГО ФОРУМА И ВЫСТАВКИ РЫБНОЙ ИНДУСТРИИ
- 22** МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО НЕПРЕРЫВНОЙ ХОЛОДИЛЬНОЙ ЦЕПИ
- 24** О ПРОГРАММЕ ДЕЛОВЫХ МЕРОПРИЯТИЙ
- 30** ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ ФОРУМА И ВЫСТАВКИ
- 34** МЕЖВЕДОМСТВЕННЫЙ ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ МПТ
- 38** АРКТИЧЕСКИЙ РЕФРИЖЕРАТОР – ВИКТОР КОТ
- 42** ОТЕЧЕСТВЕННАЯ МОРСКАЯ РОБОТОТЕХНИКА – ДМИТРИЙ ВАВИЛОВ
- 45** ВНИИР-ПРОГРЕСС СПБ
- 46** РОССИЙСКОЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ: «МУФТЫ НСК»
- 50** НАШИ КАТАМАРАНЫ БЫСТРОХОДНЫ, ОСТОЙЧИВЫ И НАДЕЖНЫ! – ДМИТРИЙ
СРЕБНЫЙ
- 60** ПАРУСНИКИ РОСРЫБОЛОВСТВА – ГОРДОСТЬ РОССИИ!
- 72** РЫБНЫЕ ФЕРМЫ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ
- 76** ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «РИАТОМ» – НАМ 30 ЛЕТ! – ОЛЕГ ЖУЛИН
- 82** БЛАГОДАРНОСТЬ КОМАНДЕ! – ИВАН ФЕТИСОВ

ИЛЬЯ ШЕСТАКОВ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО РЫБОЛОВСТВУ.
ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО

3



24

О ПРОГРАММЕ ДЕЛОВЫХ
МЕРОПРИЯТИЙ



6

ПЕРСПЕКТИВЫ ОБНОВЛЕНИЯ
РОССИЙСКОГО РЫБОПРО-
МЫСЛОВОГО ФЛОТА –
БОРИС КАБАКОВ



10

ВЫСТАВКА РЫБНОЙ ИНДУСТРИИ, МОРЕПРОДУКТОВ
И ТЕХНОЛОГИЙ – ИВАН ФЕТИСОВ



76

ОЛЕГ ЖУЛИН

ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬ-
НЫЙ ЗАВОД «РИАТОМ» -
НАМ 30 ЛЕТ!

ПАРУСНИКИ РОСРЫБОЛОВСТВА -
ГОРДОСТЬ РОССИИ!

60





ПЕРСПЕКТИВЫ ОБНОВЛЕНИЯ РОССИЙСКОГО РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА



Департамент судостроительной промышленности и морской техники



ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И МОРСКОЙ ТЕХНИКИ МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РФ БОРИС АНАТОЛЬЕВИЧ КАБАКОВ

По данным ФАУ «Российский морской регистр судоходства», на классификационном учете находятся более 1073 морских рыбопромысловых, рыботранспортных судов и плавбаз. Таким образом рыболовный флот является самым многочисленным типом судов в классе ФАУ РС под флагом РФ. Наибольшая часть рыбопромыслового флота по количеству сосредоточена 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 1 450 463 тонн, из которых 1 015 992 тонн в ДФО, 426 866 тонн в СЗФО, 7 605 тонн в ЮФО. В количественном отношении и по валовой вместимости рыбопромысловый флот сосредоточен в основном в Дальневосточном и Северном рыбохозяйственных бассейнах.

Средний возраст российского рыбопромыслового флота превышает тридцать лет, что создает проблемы для эффективности его эксплуатации из-за необходимости ремонтов и создания угрозы для жизни моряков. В связи с этим в настоящее время ведется строительство рыбопромысловых судов в рамках реализации первого этапа предоставления квот добычи (вылова) водных биологических ресурсов, предоставленных на инвестиционные цели. В строительстве судов задействованы 16 отечественных верфей и 59 инвесторов. В рамках программы планировалось решить проблему с обновлением отечественного рыбопромыслового флота.

Всего в рамках реализации текущих инвестиционных проектов, предусматривающих закрепление за инвестором

доли квоты добычи (вылова) водных биологических ресурсов (ВБР), было отобрано 105 инвестиционных проектов по строительству судов общей стоимостью около 270 млрд рублей.

В настоящее время заказчикам сдано 19 судов (11 рыбопромысловых и 8 краболовов). В стадии реализации находятся 86 судов (53 рыбопромысловых и 33 краболова), из них около 80 % судов находятся в постройке на стапелях либо спущены на воду.

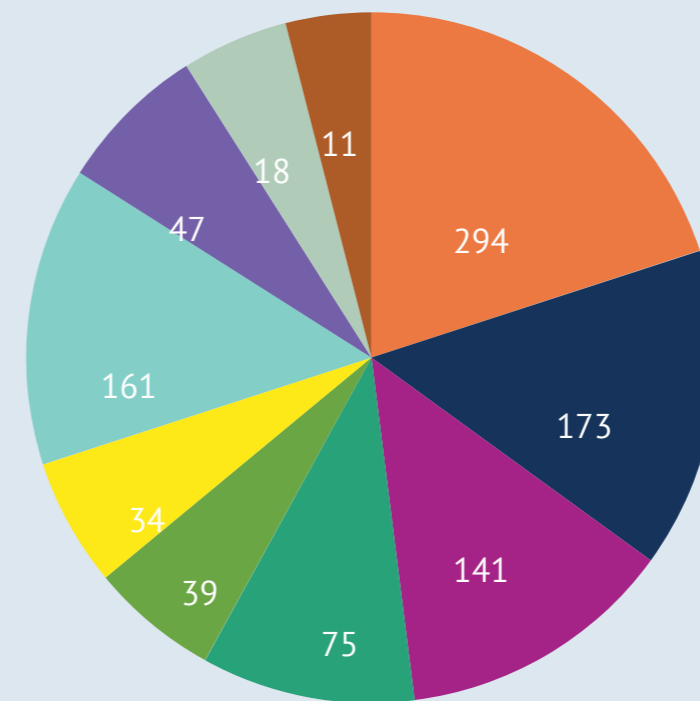
При этом, для Северного рыбохозяйственного бассейна реализуется 38 судов, 5 из которых уже сданы заказчикам. Остальные 67 судов предназначены для Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна, 14 из них уже сданы.

К настоящему моменту в соответствии с графиками верфи должны были сдать более 50 судов, по факту сдано менее 40 % из этого числа.

Программа инвестиционных квот с частичным субсидированием строительства была призвана стимулировать рыбопромысловые компании к размещению новых заказов на отечественных верфях. Однако отсутствие релевантного опыта строительства и проектирования судов 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.

Можно выделить российские конструкторские бюро, которые получили значительный опыт проектирования в результате длительного этапа адаптации иностранных проектов к требованиям заказчиков и ФАУ «Российский морской регистр судоходства»: КБ «Восток» (АО «ЦТСС»), ЗАО «Морское Инженерное Бюро-СПб», ООО «Адомат», ООО «Си Тех»,

Всего в рамках реализации текущих инвестиционных проектов, предусматривающих закрепление за инвестором доли квоты добычи (вылова) водных биологических ресурсов (ВБР), было отобрано 105 инвестиционных проектов по строительству судов общей стоимостью около 270 млрд рублей.



Распределение рыболовных судов по портам приписки, флаг РФ, класс РС (ед.)

конструкторские бюро заводов ООО «СЗ «Отрадное» (ранее ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла»), АО ССЗ «Вымпел», группа компаний «Форсс-Марин», ООО «Волго-Каспийское ПКБ», ООО «КБ «Прошип», ООО «Морской инжиниринговый центр СПб», ООО «Наутик Рус», ООО «ХС Морское проектирование».

За последние несколько лет российские судостроительные предприятия также накопили значительный опыт постройки рыбопромысловых судов. Серийная постройка малых и средних судов освоена на мощностях таких предприятий как: ООО «Судостроительный завод «РОСТР», АО «Судостроительный завод им. Октябрьской революции»,

ООО «Судоремонтный комплекс - Приморский завод», ООО «Судостроительный завод «Отрадное» (бывш. ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла»), ООО «Нева-Стапель» (бывш. ООО «Пелла-Стапель»), ПАО «Судостроительный завод «Вымпел», ООО «Верфь братьев Нобель», АО «Ахтубинский судостроительно-судоремонтный завод» (дочерняя компания ООО «Объединенные Верфи Вега»), ООО НПЦ «Торсиотест», АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод». Строительство судов крупных размеров налажено на АО «Адмиралтейские верфи», АО «Восточная верфь», АО «Окская судовой верфь», ПАО «Завод «Красное Сормово», ПАО «Судостроительный завод «Северная верфь», АО





«Хабаровский судостроительный завод», ПАО «Выборгский судостроительный завод», АО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь», АО «Находкинский судоремонтный завод».

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 выполнению дополнительных работ. Совокупность указанных факторов не позволила отечественным верфям, которые, по сути, только набирали необходимые компетенции, уложиться в первоначальные контрактные сроки сдачи судов.

Во исполнение поручения Председателя Правительства Российской Федерации М. В. Мишустина с целью своевременного завершения строительства рыбопромысловых судов в рамках реализации механизма по предоставлению квот добычи (вылова) водных биоресурсов на инвестиционные цели на базе Координационного центра Правительства Российской Федерации создан Инцидент № 42 «Рыбопромысловые суда», владельцем которого назначен Министр сельского хозяйства Российской Федерации Д.Н. Патрушев.

В рамках Инцидента проведена большая работа, удалось нарастить темпы работ и в 2023 году сдать уже 8 промысловых судов (по 4 рыбо- и краболовных судна). Из последних событий стоит отметить спуск на воду на Выборгском заводе траулера проекта КМТ02 «Братья Лаптевы» 3 августа и 31 августа траулера проекта 04130 «Апача» на Торсиотесте, а также сдачу 31 июля на Адмиралтейских верфях рыбопромыслового судна проекта СТ-192 «Механик Сизов» и 1 сен-

тября краболова проекта 03141 «Кедон» на Хабаровском судостроительном заводе.

С учетом подготовки к началу реализации второго этапа инвестиционных квот, по мнению Минпромторга России, вопрос обеспечения строительства новых промысловых судов и недопущения срыва контрактных сроков их сдачи необходимо рассматривать с учетом выполнения следующих мероприятий:

- разработка типовых проектов промысловых судов с учетом потребностей рыбопромысловых компаний;
- обеспечение отраслевого взаимодействия судостроительных предприятий в рамках работы над типовым проектом промыслового судна;
- разработка и производство специального судового оборудования отечественного производства;
- обеспечение своевременной модернизации производственных мощностей предприятий для строительства современных промысловых судов, отвечающих международным стандартам;
- с целью улучшения финансового состояния отечественных предприятий, рассмотреть меры поддержки, направленные на снижение кредитной нагрузки на верфи и/или снижение налоговой нагрузки.

Ситуация сложилась экстраординарная, но за последние полтора года появилось четкое понимание масштаба проблем, которые необходимо решить. Организованы каналы оперативной связи для обмена мнениями и принятия решений. Это дает твердое основание считать, что обозначенные задачи будут успешно решены в ближайшее время, благодаря совместным усилиям всех заинтересованных сторон под контролем и при участии Департамента судостроения и морской техники Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

НА ПУТИ К ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМУ СУВЕРЕНИТЕТУ: КРУГЛЫЙ СТОЛ ПО ВОПРОСАМ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО СУДОСТРОЕНИЯ



Обновление промыслового флота и перерабатывающих предприятий в России сегодня является ключевым драйвером развития рыбохозяйственной отрасли и одним из приоритетных направлений промышленности в целом. К уже запущенным в работу проектам добавляются новые контракты по второму этапу кампании инвестиционных квот, разрабатываются и внедряются меры государственной поддержки, появляются новые игроки и оптимизируются производственные цепочки.

Для реализации всего объема запланированных судов и прибрежных заводов необходимо заместить оборудование и комплектующие ушедших с российского рынка поставщиков и локализовать их выпуск в целях обеспечения технологического суверенитета. Российским компаниям-производителям в кратчайшие сроки предстоит расширить, а в некоторых случаях и наладить с нуля, производства для удовлетворения возросшего спроса.

Чтобы поддержать продуктивный диалог между всеми заинтересованными сторонами и синхронизировать позиции, вновь будет организован круглый стол, посвященный вопросам обновления инфраструктуры рыбопромышленной отрасли, с привлечением представителей заказчиков, исполнителей, поставщиков оборудования. Повестка мероприятия сформирована на стыке Росрыболовства и Минпромторга России с участием полномочных представителей обоих ведомств. Так, к круглому столу впервые лично присоединится заместитель главы Минпромторга России Виктор Евтухов, который в прошлом году уже посещал форум и выставку и

высоко оценил организацию и состав участников, отметив, что «именно на такой площадке можно вырабатывать современные решения и находить новых партнеров».

Производители оборудования в формате питч-сессии кратко расскажут о своей продукции, а по результатам выступлений эксперты дадут свои комментарии и оценку внутреннего потенциала производителей оборудования для промыслового флота и перерабатывающих мощностей. Перед началом круглого стола организаторы предложат участникам возможность познакомиться, чтобы сразу понять направление деятельности друг друга и быстрее наладить новые деловые связи.

Как и в прошлом году, журнал «Морская наука и техника», информационный партнер мероприятия, готовит специальный выпуск для форума и выставки. Желающие рассказать о своей компании и представленной экспозиции могут обратиться в редакцию: главный редактор Камушков Андрей Викторович. моб.: +7 (989)707-97-69; литературный редактор: Будрина Валерия Ильинична. моб.: +7 (999) 592-74-86, e-mail: morinform@marineorg.ru, www.marine.org.ru

Круглый стол «Рыбная промышленность на пути к технологическому суверенитету: обновление флота и перерабатывающих мощностей» состоится в первый день Международного рыбопромышленного форума и Выставки рыбной индустрии, морепродуктов и технологий, 27 сентября, после завершения пленарной сессии, с 14:00 до 15:30, в конференц-зале D1.

ХОРОШО ЗНАЕМ ОТРАСЛЬ И НАШИХ УЧАСТНИКОВ

ИНТЕРВЬЮ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ
ООО «ЭКСПОСОЛЮШЕНС ГРУПП» ИВАНом ФЕТИСОВЫМ



Осень вновь приносит рыбохозяйственной отрасли новые возможности. Результативно завершается лососёвая путина, а рыбопромышленные компании уже строят амбициозные планы на будущее. Осуществить их помогут Международный рыбопромышленный форум и Выставка рыбной индустрии, морепродуктов и технологий, которые в этом году будут проходить 27-29 сентября, как всегда – в КВЦ «Экспофорум» в Санкт-Петербурге. Генеральный директор компании-оператора мероприятия Иван Фетисов поделился подробностями подготовки к ключевым российским форуму и выставке и другим международным событиям рыбохозяйственной отрасли.



- В прошлом году у Международного рыбопромышленного форума и Выставки рыбной индустрии, морепродуктов и технологий был первый юбилей, а чем удивит мероприятие в этом году?

В этом году мы готовимся уже не просто реагировать на вызовы, но и задавать мировые тренды. Для этого нужно, в первую очередь, продолжать работу над инфраструктурными проектами. Их круг в этом году особенно широк: помимо традиционных вопросов рыбопромышленного судостроения, переработки, логистики и ритейла, более пристальное внимание будет уделено ремонту, вводу в эксплуатацию, комплектации и обслуживанию строящихся судов, а также предприятий переработки.

У отрасли большие планы на проведение второго этапа инвестиционной кампании и дальнейшую модернизацию. Поэтому, чтобы сделать дискуссию ещё более содержательной и плодотворной, в этом году повестка профильного мероприятия по рыбопромышленному судостроению и оборудованию сформирована на стыке Росрыболовства и Минпромторга. Участие замглавы Минпромторга Виктора Евтухова и других представителей ведомства, ответственных за планирование, реализацию и бюджетное обеспечение программы развития рыбопромышленного судостроения, станет важным дополнением к традиционному обсуждению.

Круглый стол, посвящённый вопросам обновления рыбопромышленного флота и производственных мощностей, состоится в первый день мероприятия, 27 сентября, с 14:00 до 15:30 в конференц-зале D3. Поставщики оборудования смогут кратко рассказать о своей продукции. По результатам выступлений эксперты дадут свои комментарии и оценку внутреннего потенциала производителей оборудования для российского промыслового флота и рыбоперерабатывающих мощностей. Перед началом мероприятия участники смогут познакомиться, поэтому рекомендую приходить заранее.

- Кто может принять участие в этом круглом столе и в мероприятии, в целом?

В профильных мероприятиях по рыбопромышленному судостроению традиционно участвуют заказчики новых судов, ответственные лица профильных ведомств, представители верфей, конструкторских бюро. Особое внимание в этом году уделим оборудованию для комплектации судовых систем и предприятий переработки. Чтобы отрасль по достоинству оценила представленные экспонаты и возможность их применения на промысле и в производстве рыбной продукции, мы приглашаем участвовать капитанов промысловых судов, а также рефмехаников, механиков-наладчиков, технологов,

В этом году мы готовимся уже не просто реагировать на вызовы, но и задавать мировые тренды. Для этого нужно, в первую очередь, продолжать работу над инфраструктурными проектами. Их круг в этом году особенно широк: помимо традиционных вопросов рыбопромышленного судостроения, переработки, логистики и ритейла, более пристальное внимание будет уделено ремонту, вводу в эксплуатацию, комплектации и обслуживанию строящихся судов, а также предприятий переработки.

старших мастеров добычи. Роль технических специалистов здесь очень важна, поскольку именно им предстоит работать на новом оборудовании – важно, чтобы оно было удобным в эксплуатации и соответствовало требованиям.

Форум и выставка ежегодно объединяют широкий круг профессионалов, прямо или косвенно задействованных в рыбохозяйственной отрасли и сопутствующих сферах. Поэтому мы приглашаем на площадку всех, чья деятельность так или иначе связана не только с промыслом, но также с торговлей рыбной продукцией, логистикой, сертификацией, выращиванием и разведением рыбы и морепродуктов, технических специалистов, ученых, экспертов и всех единомышленников.

За годы проведения мероприятия мы стали неотъемлемой частью рыбохозяйственной отрасли, поэтому очень хорошо знаем своих участников, их потребности и фокусируемся на решении их задач, в том числе по модернизации флота и производственных мощностей.

- Какие ещё темы в повестке деловой программы станут основными?

Чтобы создать условия для системного развития, мы из года в год обсуждаем широкий круг тем отраслевой инфраструктуры: модернизация портов и организация логистики с применением непрерывной холодильной цепи, стимулирование сбыта и потребления рыбной продукции через сети ритейла и рестораны, раскрытие кадрового и научного потенциала отрасли, аквакультура и сотрудничество по этой теме со странами Евразийского экономического союза, от-

В профильных мероприятиях по рыбопромысловому судостроению традиционно участвуют заказчики новых судов, ответственные лица профильных ведомств, представители верфей, конструкторских бюро. Особое внимание в этом году уделим оборудованию для комплектации судовых систем и предприятий переработки.



крытие новых экспортных направлений и выход на новые рынки с продуктами глубокой переработки.

При этом каждый год мы актуализируем повестку по этим ключевым направлениям и приглашаем новых участников, новых спикеров и предлагаем новые форматы с учетом запроса рынка, поэтому программа по логистике станет разнообразнее. Помимо профильного круглого стола в рамках программы форума, мы совместно с АСОРПС (Ассоциация организаций продуктового сектора) запускаем международную конференцию по непрерывной холодильной цепи Cold Chain Eurasia. Она так же будет проходить на площадке КВЦ «Экспофорум» 28 сентября, но затронет вопросы логистики не только рыбной продукции, но и всего скоропорта. Поддержку в организации конференции нам оказывают КСТП и Россоюзхолодпром. Она станет продолжением серии мероприятий по НХЦ, которые мы проводили в рамках форума и выставки в 2021-2022 гг. Накопленный опыт позволил нам расширить свою экспертизу и предложить решения, которые могут быть эффективны для перевозок всех типов пищевой продукции.

- Форум и Выставка снова проходят в сентябре. Это случайность или уже традиция?

Из пяти лет проведения форум и выставка всегда проходили в сентябре, за исключением 2019 года, когда было принято решение объединить его с празднованием Дня рыбака. Конечно, у нас на мероприятии обычно праздничная атмосфера, но в то же время деловая. В этом году перенос сроков сыграл нам на руку. Главное – что наша встреча стала ближе почти на целый месяц. К тому же в октябре нас ждёт

большое возвращение выставки China Fisheries & Seafood Expo в Циндао. Впервые с 2019 года она состоится в привычном формате с участием компаний со всего мира, а интерес к ней огромен, поэтому этот перенос создал для нас и участников обеих выставок комфортный период подготовки и отдыха между этими большими событиями. К тому же решение проводить мероприятие в сентябре приняла сама отрасль, а спорить с ней бессмысленно.

- От России в этом году будет много участников в выставке в Циндао?

Отрасль соскучилась по зарубежным мероприятиям, поэтому в этом году площадь российского национального стенда впервые в истории превысит 1000 кв. м. Желающих очень много, но мы стараемся обеспечить высокие результаты для каждой компании объединённого стенда. Поэтому обсуждаем с ними основные аспекты экспозиции, их цели, перспективы, чтобы ещё на этапе планирования, с учётом нашего опыта вместе понять, насколько эффективным будет участие именно в этой выставке. Огромный китайский рынок привлекает всех, но здесь важно учитывать специфику.

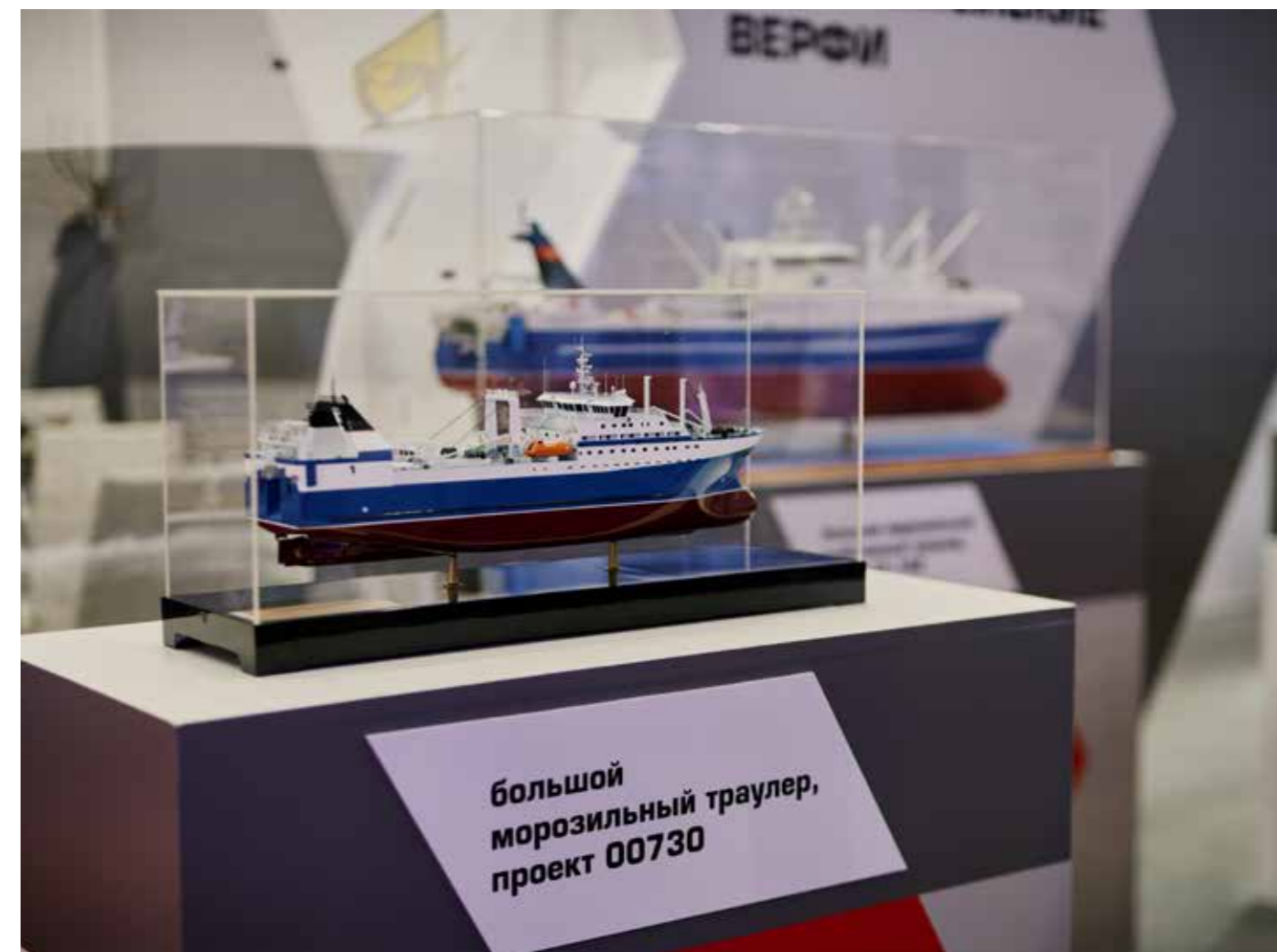
Об этом мы поговорим и в рамках деловой программы выставки в Санкт-Петербурге.

Если же китайский рынок не является приоритетом, то для открытия новых экспортных направлений мы можем предложить нашим клиентам и другие площадки: например, принять участие в новой выставке Seafood Expo Eurasia, которая будет проходить 7-9 декабря в Стамбуле.

- Стамбул звучит интересно, хотелось бы узнать об этой выставке подробнее.

На мой взгляд, Seafood Expo Eurasia – одна из самых перспективных площадок как для России, так и для всей мировой отрасли. Она позволяет преодолеть барьеры, обусловленные неэкономическими обстоятельствами. Выгодное расположение и развитая логистика делают Турцию очень удобным для России хабом, но в то же время хочу подчеркнуть, что это не турецкая, а международная выставка. Участие в этом году примут представители бизнеса и отраслевого сообщества 120 стран мира из Европы, Азии, Африки, Латинской Америки, Ближнего Востока, Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Российская экспозиция на вы-

Чтобы создать условия для системного развития, мы из года в год обсуждаем широкий круг тем отраслевой инфраструктуры: модернизация портов и организация логистики с применением непрерывной холодильной цепи, стимулирование сбыта и потребления рыбной продукции через сети ритейла и рестораны, раскрытие кадрового и научного потенциала отрасли, аквакультура и сотрудничество по этой теме со странами Евразийского экономического союза, открытие новых экспортных направлений и выход на новые рынки с продуктами глубокой переработки.



Форум и выставка ежегодно объединяют широкий круг профессионалов, прямо или косвенно задействованных в рыбохозяйственной отрасли и сопутствующих сферах. Поэтому мы приглашаем на площадку всех, чья деятельность так или иначе связана не только с промыслом, но также с торговлей рыбной продукцией, логистикой, сертификацией, выращиванием и разведением рыбы и морепродуктов, технических специалистов, ученых, экспертов и всех единомышленников.

ставка станет одной из самых масштабных – это в полной мере отражает интерес к нашей отрасли и её перспективы на международном рынке.

Узнать подробнее можно будет на выставке в Санкт-Петербурге, где у Seafood Expo Eurasia будет собственный стенд.

- Форум и выставка в Санкт-Петербурге из года в год становятся только масштабнее, вы чувствуете «плечо отрасли» при организации такого фундаментального события?

Разумеется, мы безмерно благодарны всему отраслевому сообществу, ради которого, в первую очередь, и организуем это мероприятие. Из года в год мы делаем всё, чтобы все представители всего нашего большого рыбохозяйственного комплекса чувствовали себя на площадке как дома, и очень рады, что это действительно получается. А благодаря участию наших коллег из Росрыболовства и других ведомств, профильные мероприятия позволяют не только обсуждать задачи, но и находить реальные решения.



27-29
СЕНТЯБРЯ '23
— САНКТ-ПЕТЕРБУРГ —



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО РЫБОЛОВСТВУ

GLOBAL FISHERY FORUM **and** SEAFOOD EXPO RUSSIA

FISHERY • AQUACULTURE • PROCESSING

ПЕРИОДИЧНОСТЬ:
ЕЖЕГОДНО
ПЛОЩАДЬ:
26 000+ м²

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

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



ОТРАСЛЕВОЙ
ВЫСТАВОЧНЫЙ
ОПЕРАТОР

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

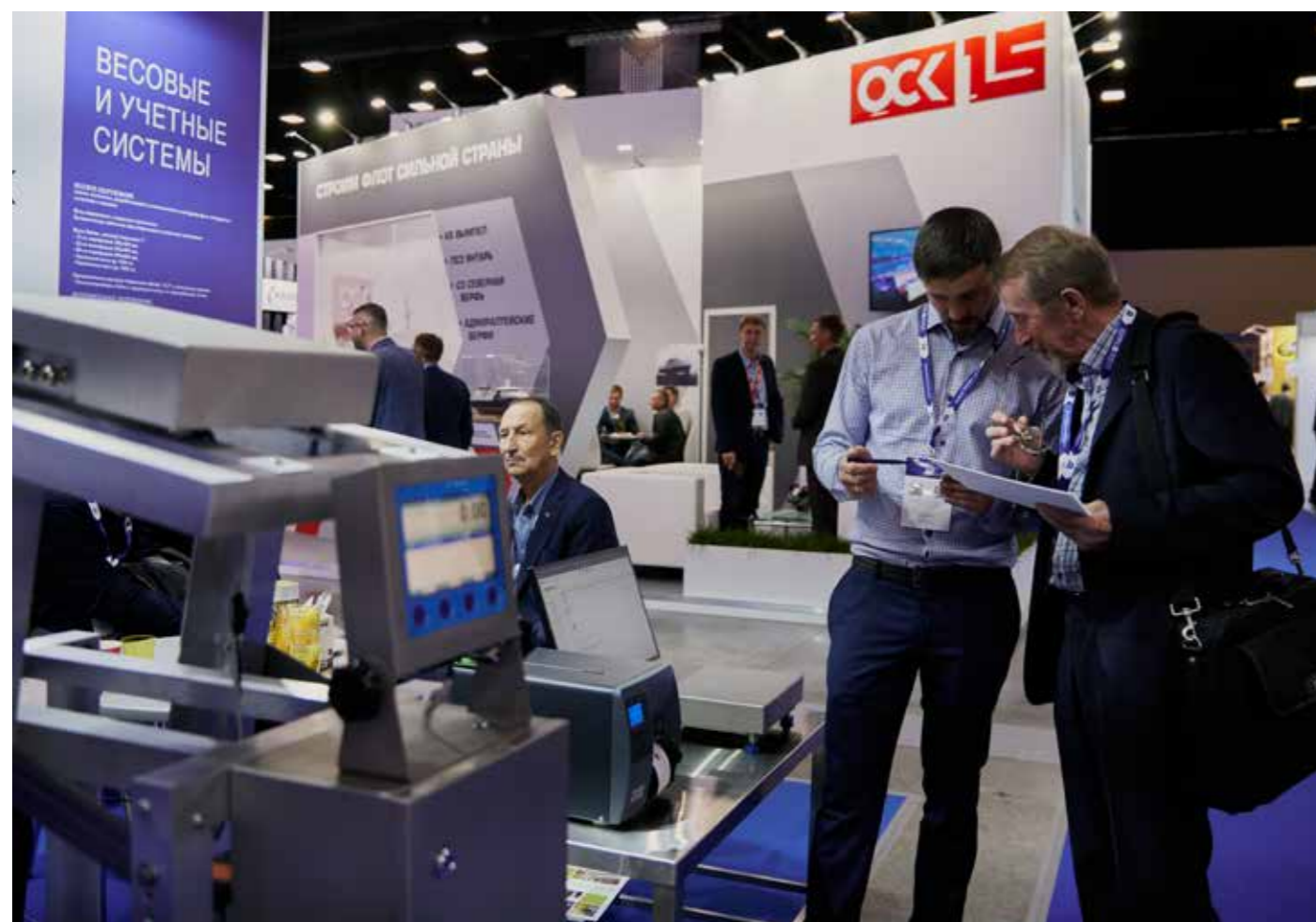


НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

МОДЕРНИЗАЦИЯ РЫБНОЙ ОТРАСЛИ – ВОЗРОЖДЕНИЕ СУДОСТРОЕНИЯ



Обновление флота и мощностей рыбохозяйственной отрасли открыло новую эпоху индустрии гражданского судостроения в России. Верфи осваивают новые важные компетенции, а на промысел выходят самые современные в мире рыбопромысловые суда и кралоуы. Модернизация уже затрагивает новые сферы отрасли, а условия для комфортного и комплексного обновления инфраструктуры неизменно создаёт Global Fishery Forum & Seafood Expo Russia.



Минпромторг заинтересовался рыбой

В этом году вопросы судостроения вновь выходят на передний план. Работа над модернизацией рыбопромыслового флота и перерабатывающих мощностей рыбной промышленности продолжается – и впереди у отрасли новый этап кампании предоставления квот в обмен на инвестиции. Проект постановления правительства России о наделении участников инвестиционной кампании долей квот водных биоресурсов ещё в разработке, но известно, что, согласно проекту, меры поддержки планируется применять также и при строительстве транспортных рефрижераторов. Норма в настоящее время предлагается только в отношении судов длиной не менее 120 метров и для Дальневосточного бассейна, но в дальнейшем перечень таких объектов может быть расширен. В то же время предоставление дополнительной доли квоты добычи не единственная мера поддержки рыбопромышленников, заинтересованных в обновлении собственного флота. Для компенсации части затрат при постройке средне- и малотоннажных судов в Северном и



Основным принципом выставки Seafood Expo Russia является участие в мероприятии всех заинтересованных сторон и сфер отрасли, в этом году для совершенствования проектно-согласительной работы будет организован круглый стол «Рыбная промышленность на пути к технологическому суверенитету: обновление флота и перерабатывающих мощностей».

Дальневосточном бассейна действует механизм предоставления субсидии, реализуемый по линии Минпромторга в рамках постановления Правительства России от 27 декабря 2019 г. № 1917.

Другое важное направление деятельности – оснащение строящихся судов и предприятий переработки современным оборудованием. Сочетание активной модернизации мощностей отрасли и ухода ряда важных поставщиков создало перспективную нишу для производителей оборудования для комплектации судовых систем и рыбной промышленности. Возросший интерес со стороны рыбопромышленных компаний заставил их по-новому взглянуть на перспективы всей рыбохозяйственной отрасли. В целях достижения технологического суверенитета Правительство России распоряжением от 25 апреля 2023 г. № 1069-р поручило Минпромторгу обеспечить предоставление субсидий на выполнение комплексных проектов по разработке, созданию и внедрению в серийное производство судового комплектующего оборудования в рамках финансирования по государственной программе развития судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений.

Учитывая, что основным принципом выставки Seafood Expo Russia является участие в мероприятии всех заинтересованных сторон и сфер отрасли, в этом году для совершенствования проектно-согласительной работы будет организован круглый стол «Рыбная промышленность на пути к технологическому суверенитету: обновление флота и перерабатывающих мощностей». Для того, чтобы обсуждение стало действительно полезным и актуальным, повестка будет формироваться на стыке двух ведомств – Росрыболовства и Минпромторга. Со стороны Минпромторга ожидаются полномочные представители профильных департаментов, также своё личное участие в Международном рыбопромышленном форуме подтвердил заместитель главы ведом-

ства Виктор Евтухов, курирующий вопросы планирования, реализации и бюджетного обеспечения государственной программы развития судостроения.

Среди участников круглого стола – топ-менеджеры заказчиков судов, представители верфей и конструкторских бюро, поставщики оборудования и технологий. Организаторы предложат участникам возможность познакомиться и пообщаться перед началом обсуждения, чтобы каждая из заинтересованных сторон могла найти новых партнёров для дальнейшего взаимодействия.

Новый стандарт качества пищевой логистики

Не менее важно холодильное оборудование. Потребность в нём актуальна как для логистических цепочек и узлов, так и для оснащения транспортных рефрижераторов, а также некоторых типов судов рыбопромыслового флота и предприятий перерабатывающей промышленности.

Выловить рыбу подчас легче, чем доставить её потребителю, поэтому совершенствование логистической инфраструктуры отрасли – одна из приоритетных целей отрасли. Её достижение зависит от комплексного решения широкого круга задач: от модернизации портов, автомобильных и железнодорожных подъездов к ним, ввода в эксплуатацию новых моделей рефрижераторных вагонов до оптимизации маршрутов и обеспечения температурного режима на всём пути следования пищевой скоропортящейся, в том числе рыбной, продукции. Это одно из ключевых условий развития в рамках рационального и бережного отношения к водным биоресурсам – фундаментального принципа их использования.

Все эти процессы находят отклик в экспозиции выставки Seafood Expo Russia и деловой программе. Для содействия применению бережного подхода к сохранению потребительских качеств продукции Ассоциация организаций продуктового сектора (АСОРПС) уже на протяжении нескольких лет разрабатывает проект закона «О непрерывной холодильной цепи оборота пищевой продукции в Российской Федерации». Чтобы законопроект учитывал интересы всех заинтересованных сторон, в 2021-2022 гг. на площадке Seafood Expo Russia с АСОРПС и участниками товаропроводящей цепи пищевой скоропортящейся продукции были организованы тематические мероприятия по вопросам перевозки пищевой скоропортящейся, в том числе рыбной, продукции с применением НХЦ. Нарботанный результат и реальная практическая польза позволяет расширить тематику и запустить новую серию ежегодных мероприятий, посвященных тонкостям перевозки любых продуктов питания с сохранением их качества от места производства до стола потребителя, – международной конференции Coldchain Eurasia. Она будет проходить одновременно с Международным рыбопромышленным форумом и Выставкой рыбной индустрии, морепродуктов и технологий, 28 сентября, так же на площадке КВЦ «Экспофорум».



На благо отрасли

Выставка Seafood Expo Russia способствует устойчивому развитию рыбохозяйственной отрасли в России, обеспечивая новые возможности для коммерческих связей и сотрудничества между участниками. Она помогает осуществить модернизацию инфраструктуры и является площадкой для представления современных технологий и инновационных решений в области судостроения и рыбного хозяйства, переработки, логистики и торговли продукцией из рыбы и морепродуктов.

В этом году форум и выставка будут проходить 27-29 сентября и, как всегда, объединят на площадке в КВЦ «Экспофорум» все стороны рыбохозяйственной отрасли и представителей взаимосвязанных сфер, обеспечивающих её функционирование и развитие. Помимо вопросов судостроения, особое внимание в этом году будет уделено развитию ритейла рыбной продукции на внутреннем рынке и стимулированию экспорта рыбы и морепродуктов за рубеж. Благодаря Seafood Expo Russia участники смогут получить доступ к новым рынкам сбыта, в том числе в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), реализовать свой экспортный потенциал, сократив затраты на поиск новых клиентов и направлений.

Кроме того, важное место в экспозиции выставки и деловой программе займут вопросы аквакультуры, производственного, научного и кадрового обеспечения сектора, которое может быть достигнуто в сотрудничестве с государствами-членами Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Этому поспособствует новый статус форума и выставки, который они получают, приняв на своей площадке центральное мероприятие по аквакультуре в России и на всём Евразийском пространстве – международную конференцию «Развитие аквакультуры в условиях единого экономического пространства. Вызовы и решения».



27-29
СЕНТЯБРЯ '23
— САНКТ-ПЕТЕРБУРГ —



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО РЫБОЛОВСТВУ

GLOBAL and SEAFOOD FISHERY FORUM EXPO RUSSIA

FISHERY • AQUACULTURE • PROCESSING

ПЕРИОДИЧНОСТЬ:
ЕЖЕГОДНО
ПЛОЩАДЬ:
26 000+ м²

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

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



ОТРАСЛЕВОЙ
ВЫСТАВОЧНЫЙ
ОПЕРАТОР

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



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ



ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ГАРМОНИЧНОГО РАЗВИТИЯ РЫБНОЙ ОТРАСЛИ НА VI GLOBAL FISHERY FORUM & SEAFOOD EXPO RUSSIA 2023

Шестой Международный рыбопромышленный форум и Выставка рыбной индустрии, морепродуктов и технологий – главное событие рыбохозяйственного комплекса международного масштаба. Ежегодно мероприятие объединяет на своей площадке ключевых игроков рыбной отрасли и её инфраструктуры, а также средние и малые региональные предприятия.



Главной задачей форума и выставки в этом году станет сохранение стабильности развития рыбохозяйственного комплекса с интеграцией российской отраслевой экономики в динамичную систему многополярной торговли. Российская отрасль достойно справилась с вызовами последних лет и сумела в сжатые сроки переориентировать инфраструктуру производства и поставок рыбной продукции на новые направления с использованием альтернативных логистических цепочек. Однако сегодня перед ней вновь стоит амбициозная задача по переходу на качественно новый уровень развития – экономику, которая не только реагирует на рыночную конъюнктуру и учитывает спрос, но формирует его сама. Экономика предложения предполагает масштабное наращивание мощностей флота, освоение передовых технологий рыбопереработки, укрепление логистической инфраструктуры и ритейла, цифровизацию и научное сопровождение на всех этапах.

Эти цели определили содержание пленарной сессии «Рыбная отрасль в многополярном мире» и других мероприятий деловой программы. В этом году она откроет перед участниками новые форматы. Повестка профильного мероприятия по судостроению рыбопромышленного флота сформирована на стыке Росрыболовства и Минпромторга с участием полномочных представителей обоих ведомств. Представители Роскачества на специализированном круглом столе представят концепцию продвижения рыбной

В 2022 году форум и выставку посетило 12469 специалистов из 82 регионов России 70 стран мира, а продукцию и услуги представило более 400 экспонентов из России и из-за рубежа. В рамках деловой программы состоялось 35 мероприятий с участием 139 спикеров.

Главной задачей форума и выставки в этом году станет сохранение стабильности развития рыбохозяйственного комплекса с интеграцией российской отраслевой экономики в динамичную систему многополярной торговли. Российская отрасль достойно справилась с вызовами последних лет и сумела в сжатые сроки переориентировать инфраструктуру производства и поставок рыбной продукции на новые направления с использованием альтернативных логистических цепочек.

продукции на внутреннем рынке, разработанную совместно с Росрыболовством, Минпромторгом и Рыбным союзом. Кроме того, на площадке форума и выставки состоятся центральные мероприятия по вопросам аквакультуры в Евразийском экономическом союзе. Они помогут добиться устойчивого роста сектора с использованием ресурсов и инфраструктуры Евразийского экономического пространства.

Экспозиция выставки вновь будет расположена в двух выставочных залах КВЦ «Экспофорум»: разделы вылова и переработки, готовой продукции, логистики и хранения – в павильоне G, а аквакультуры, оборудования, судостроения и судоремонта рыбопромышленного флота – в F.

Ежегодно мероприятие объединяет всех участников товаропроводящей цепи от вылова до прилавка. Это позволяет уделить внимание каждому этапу производства, хранения, транспортировки и реализации рыбной продукции. Для стимулирования её сбыта и потребления вновь откроет свои двери Ритейл Центр, зона переговоров поставщиков рыбы и морепродуктов с представителями торговых сетей и интернет-магазинов. Участие в проекте небольших региональных предприятий, предлагающих уникальную продукцию и заинтересованных в расширении торговых связей, поможет ритейлерам значительно расширить ассортимент рыбы и морепродуктов на витрине.

Дополнительные возможности для стимулирования сбыта и потребления рыбы и морепродуктов откроет Russian Seafood Show – зона кулинарных мастер-классов лучших шеф-поваров и бренд-шефов. Проект был запущен в прошлом году и стал одним из самых ярких на выставке. Его главная цель – помочь поставщикам и рестораторам установить контакт и лучше понять потребности друг друга.

В 2022 году форум и выставку посетило 12469 специалистов из 82 регионов России 70 стран мира, а продукцию и услуги представило более 400 экспонентов из России и из-за рубежа. В рамках деловой программы состоялось 35 мероприятий с участием 139 спикеров.

Global Fishery Forum & Seafood Expo Russia традиционно проходит в Санкт-Петербурге в сентябре, когда завершается лососёвая путина и для отрасли наступает время подводить итоги и строить новые планы. В этом году мероприятие состоится 27-29 сентября.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО НЕПРЕРЫВНОЙ ХОЛОДИЛЬНОЙ ЦЕПИ COLD CHAIN EURASIA: НОВЫЕ ПОДХОДЫ К НИЗКОТЕМПЕРАТУРНОЙ ЛОГИСТИКЕ



28 сентября 2023 года в КВЦ «Экспофорум», г. Санкт-Петербург, состоится первая Международная конференция по непрерывной холодильной цепи Cold Chain Eurasia. Деловая программа конференции будет состоять из четырёх основных блоков.

Центральное мероприятие программы – **пленарная сессия «Рынок скоропортящейся продукции: тренды, вызовы и требования со стороны экономики»**. Её участники обсудят роль непрерывной холодильной цепи (НХЦ) при перевозке скоропортящейся пищевой продукции в глобальной продовольственной системе для достижения целей ООН в области устойчивого развития, а также организацию НХЦ в условиях международной нестабильности.

Планируется также затронуть вопросы государственной поддержки экспортёров продукции агропромышленного комплекса России, в том числе в страны Азиатско-Тихоокеанского региона и Юго-Восточной Азии, инвестиции в развитие рыбной отрасли и роль консолидации различных видов транспорта для обеспечения работы НХЦ. Отдельными темами станут динамика импорта скоропортящейся продукции в Россию и развитие агробизнеса на маркетплейсах.

Участие в пленарной сессии примут представители Федерального агентства по рыболовству, Комитета Совета Федерации по экономической политике, Российского союза предприятий холодильной промышленности, Международной академии холода, Общероссийской общественной организации «Деловая Россия», Транспортной группы FESCO, ПАО «Тихоокеанская Инвестиционная Группа» (ТИГР), отделения Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО) для связи с Российской Федерацией, а также зарубежные партнёры из Ирана, Сингапура и Индии.

В 12:00 начнётся **кейс-сессия «Бесшовная температурная логистика: Мировой опыт и практика в России»**, в рамках которой будет представлена презентация транспортных продуктов.

Российские и зарубежные эксперты и представители бизнес-сообщества расскажут об опыте взаимодействия с международной партнёрской сетью операторов холодильной цепи и мультимодальных сервисах транспортировки скоропортящейся продукции в международном сообщении, перевозках из российских дальневосточных портов и рынках рефрижераторных морских перевозок в целом, организации новых логистических цепочек от производителя к потребителю.

В рамках **бизнес-сессии «Скоростной рынок холодильной цепи: факторы успеха и логистические аспекты»** запланировано рассмотрение вопросов, связанных с механизмами повышения эффективности НХЦ за счёт прослеживаемости температурного режима, введением единой классификации пищевой продукции и контролем за деятельностью агентов НХЦ.

Эксперты и представители бизнеса также обсудят перспективы прямого железнодорожного сервиса между Россией и Китаем, вопросы соблюдения параметров НХЦ при трансграничных операциях и страхования рисков транспортировки и хранения скоропортящихся грузов.

Участники заключительной сессии конференции **«Индустрия холода и ИТ-технологии»** расскажут о практике использования электронных средств навигации и контроля при обеспечении перевозок термочувствительных грузов, разработке и внедрении автономных рефрижераторных вагонов, применении новых видов экологически безвредных холодильных агентов на хладотранспорте и других практических аспектах организации низкотемпературной логистики.

Участие в Международной конференции Cold Chain Eurasia примут свыше 300 экспертов, представителей бизнеса и органов власти из России, стран ближнего зарубежья, Европы и Азии.

Организаторами мероприятия выступают Ассоциация организаций продуктового сектора (АСОРПС) и Expo Solutions Group, при поддержке Международного Координационного совета по трансъевразийским перевозкам (КСТП) и Российского союза предприятий холодильной промышленности (Россоюзхолодпром).

Титульный партнёр – Тихоокеанская инвестиционная группа (ТИГР), генеральный партнёр – DALREFTRANS, партнёры: FISHPLACE, REFAGRO.

Участие в конференции бесплатное, регистрация доступна на официальном сайте мероприятия:

www.coldchaineurasia.com.



FISHERY • AQUACULTURE • PROCESSING

SEAFOOD EXPO EURASIA

ISTANBUL DECEMBER 7-9, 2023



+ 90 216 922 02 13 | INFO@SEAFOODEXPOEURASIA.COM

SEAFOODEXPOEURASIA.COM

VI GLOBAL FISHERY FORUM & SEAFOOD EXPO RUSSIA 2023: ПРОГРАММА ДЕЛОВЫХ МЕРОПРИЯТИЙ



Рыбная отрасль в многополярном мире

Главной задачей форума и выставки в этом году станет сохранение стабильности развития рыбохозяйственного комплекса с интеграцией российской отраслевой экономики в изменяющуюся систему многополярной торговли. Важную роль в этом процессе будут играть страны Азиатско-Тихоокеанского региона, на долю которых уже сегодня приходится порядка 60% мирового потребления рыбной продукции. Углубление сотрудничества с АТР и другими развивающимися странами Латинской Америки, Африки, Ближнего Востока и ЕАЭС найдёт своё отражение в экспозиции выставки, составе делегаций и программе деловых мероприятий.

Российская отрасль достойно справилась с вызовами последних лет и сумела в сжатые сроки переориентировать

инфраструктуру производства и поставок рыбной продукции на новые направления с использованием альтернативных логистических цепочек. Однако сегодня перед ней вновь стоит амбициозная задача по переходу на качественно новый уровень развития – экономику, которая не только реагирует на рыночную конъюнктуру и учитывает спрос, но формирует его сама. Экономика предложения предполагает масштабное наращивание мощностей флота, освоение передовых технологий рыбопереработки, укрепление логистической инфраструктуры и ритейла, цифровизацию и научное сопровождение на всех этапах. Эти цели определяют как повестку пленарной сессии «Рыбная отрасль в многополярном мире», так и других мероприятий деловой программы.

Судостроение и оборудование

Одним из ключевых мероприятий деловой программы станет круглый стол «Рыбная промышленность на пути к технологическому суверенитету: обновление флота и перерабатывающих мощностей». Для того, чтобы обсуждение стало действительно полезным и актуальным, повестка будет формироваться на стыке двух ведомств: Росрыболовства и Минпромторга, заместитель главы которого – Виктор Евтухов, курирующий вопросы планирования, реализации и бюджетного обеспечения государственной программы развития судостроения, – примет личное участие в работе круглого стола. Помимо представителей профильных ведомств, приглашены также первые лица заказчиков судов, верфей и конструкторских бюро, поставщики оборудования и технологий. Организаторы предложат участникам возможность познакомиться и пообщаться перед началом обсуждения, чтобы каждая из заинтересованных сторон могла найти новых партнёров для дальнейшего взаимодействия.

Помимо вопросов строительства и оснащения рыбопромысловых судов, эксперты в ходе деловых обсуждений также уделят внимания вопросам судоремонта. Поправками в налоговый кодекс предусмотрена возможность установки нулевой ставки налога на добавленную стоимость при ремонте судов, в том числе рыбопромыслового флота. Согласно новой норме, нулевая ставка НДС может применяться при заключении инвестиционных соглашений с Минпромторгом и Минфином

«Минпромторг является важнейшим звеном для реали-

«Минпромторг является важнейшим звеном для реализации целого ряда инициатив государственной поддержки гражданского судостроения и судоремонта, поэтому мы вместе с заказчиками и исполнителями новых проектов ждём мероприятий с участием Виктора Евтухова и его коллег», – отметил Иван Фетисов, генеральный директор компании Expo Solutions Group.

зации целого ряда инициатив государственной поддержки гражданского судостроения и судоремонта, поэтому мы вместе с заказчиками и исполнителями новых проектов ждём мероприятий с участием Виктора Евтухова и его коллег», – отметил Иван Фетисов, генеральный директор компании Expo Solutions Group.





Аквакультура: Евразийское пространство совместного развития

Сотрудничество с ближайшими соседями и налаживание стабильных трансграничных поставок в рамках единого экономического пространства позволят усилить позиции каждой из стран и зададут вектор для дальнейшего развития аквакультуры. Достичь такого высокого уровня взаимодействия сторонам поможет инфраструктура Евразийского экономического союза (ЕАЭС), официальные представители структур которого в прошлом году принимали участие в мероприятии и наметили план работы по углублению сотрудничества в производственной, научной и кадровой сфере.

Специализированная программа начнётся во второй

день форума и выставки, 28 сентября, с конференции «Развитие аквакультуры в условиях единого экономического пространства. Вызовы и решения». Её участники обсудят использование проектных наработок и опыта стран ЕАЭС для технологического, генетического и инфраструктурного обеспечения сектора. Помимо конференции высокого уровня, также состоятся мероприятия, посвящённые отдельным практическим вопросам: обеспечение рыбоводных хозяйств кормами и посадочным материалом, планирование производственных циклов, функционирование оборудования, использование современных технологий и минимизация эффектов «человеческого фактора» для каждого этапа выращивания.

Логистика: рыба и не только

Одним из негативных последствий продолжающейся фрагментации мировой рыбной отрасли стало нарушение устоявшихся логистических цепочек. Ряд своевременных решений позволил не только избежать дефицита контейнерного парка, но и нарастить объёмы погрузки рыбы и рыбной продукции железнодорожным транспортом. Этот показатель по итогам прошедшего года составил более 818 тыс. тонн, что является максимальным значением с 2009 года. По сравнению с прошлым годом объёмы погрузок выросли на 10%, а по отношению к 2020 году – в полтора раза.

Рост перевозок во многом связан с отложенным эффектом увеличения доли рыбной продукции глубокой переработки. Для обеспечения необходимых условий перевозки и хранения формируются целые инфраструктурные хабы, обеспеченные как перерабатывающими, так и холодильными складскими мощностями, – эти проекты включены в перечень объектов для строительства в рамках второго этапа распределения инвестиционных квот. Вопросы достаточ-



ности логистических комплексов, особенности температурной перевозки рыбы и морепродуктов будут рассмотрены 28 сентября в ходе круглого стола «Рыбная инфраструктура и логистика», организованного Росрыболовством.

В 2021-2022 гг. на площадке Seafood Expo Russia совместно с ассоциацией АСОРПС были организованы тематические мероприятия для обсуждения формирования непрерывной холодильной цепи при перевозке рыбы и морепродуктов. В 2023 году организаторы выделили эту тему в самостоятельное мероприятие: 28 сентября пройдёт первая международная конференция по непрерывной холодильной цепи «Cold Chain Eurasia», призванная объединить всех игроков рынка, задействованных в хранении и транспортировке пищевой продукции, независимо от типа этой продукции. Повесткой дня предусмотрено обсуждение вопросов рынка скоропортящейся продукции, скоростного рынка холодильной цепи, температурной логистики, индустрии холода и ИТ-технологий. Конференция пройдёт при поддержке Международного Координационного совета по трансевразийским перевозкам (КСТП) и Российского союза предприятий холодильной промышленности (Россоюзхолодпром).

Оптимальный баланс экспорта и внутреннего потребления

За годы проведения форум и выставка завоевали доверие ритейлеров и всей отрасли, поэтому именно на площадке мероприятия будет представлена концепция продвижения рыбной продукции на внутренний рынок, которую курирует Роскачество, при поддержке Минпромторга, Росрыболовства и Рыбного союза. Помимо этого, участники профильного круглого стола «Продвижение на внутренний рынок и увеличение потребления российской рыбы внутри страны»

обсудят, как донести ценность рыбы до потребителя и повысить уровень её потребления, какая продукция сегодня востребована и нужна ли рынку инновационная рыбопереработка, как снизить издержки в товаропроводящей цепи.

Другой важный вопрос – в гармонизации товарных потоков на внутреннем и внешнем рынках для соблюдения оптимального баланса экспорта и внутреннего потребления рыбной продукции. Поэтому ряд мероприятий деловой программы будет призван помочь российским рыбопромышленным компаниям выйти на новые рынки и получить высокую маржу – среди них, например, круглый стол «Выход и работа на рынке Китая под российским брендом», организованный Росрыболовством.

Раскрывая кадровый потенциал

В рамках мероприятия уже во второй раз состоится Международный образовательный форум рыбохозяйственного комплекса. Сегодняшние студенты и курсанты – это будущее отрасли. Именно им предстоит выходить на промысел и управлять масштабной системой обработки, логистики и дистрибуции рыбной продукции, контуры которой закладываются сегодня. От подрастающего поколения зависит многое, поэтому очень важно не только снабдить их компетенциями по работе с высокотехнологичным оборудованием, но и помочь спланировать начало своей карьеры в рыбной отрасли. Образовательный форум впервые прошёл в 2022 году и продемонстрировал высокий обоюдный интерес молодых специалистов и всей индустрии. В этом году в его организации участие также примет Федеральное агентство по делам молодёжи (Росмолодёжь).

Шестой Международный рыбопромышленный форум и Выставка рыбной индустрии, морепродуктов и технологий будет проходить 27-29 сентября.

За годы проведения форум и выставка завоевали доверие ритейлеров и всей отрасли, поэтому именно на площадке мероприятия будет представлена концепция продвижения рыбной продукции на внутренний рынок, которую курирует Роскачество, при поддержке Минпромторга, Росрыболовства и Рыбного союза.

Деловая программа VI Международного рыбопромышленного форума и Выставки рыбной индустрии, морепродуктов и технологий (Global Fishery Forum & Seafood Expo Russia 2023)

27 сентября (первый день)

ВРЕМЯ	СОБЫТИЕ	МЕСТО
10:00-11:30	Официальная церемония открытия и обход выставочной экспозиции	Сцена открытия в Пассаже
11:30-13:00	Ключевое мероприятие Пленарная сессия Международного рыбопромышленного форума «Рыбная отрасль в многополярном мире»	Конференц-зал E8-E12
13:30-13:45	Официальная церемония открытия II Международного Научно-образовательного форума рыбохозяйственного комплекса «FISHERY SKILLS»	Конференц-зал павильона F (второй этаж)
13:45-14:30	Церемония подписания итогового протокола заседания Комиссии по рациональному использованию ВБР	Сцена открытия в Пассаже
14:00-18:00	Серия ключевых выступлений «Молодые специалисты - двигатель рыбной отрасли»	Конференц-зал павильона F (второй этаж)
14:00-15:30	Круглый стол «Рыбная промышленность на пути к технологическому суверенитету: обновление флота и перерабатывающих мощностей»	Конференц-зал D1
14:00-15:30	Круглый стол Партнёра Международного рыбопромышленного форума	Конференц-зал D3
16:00-17:30	Круглый стол «Выход и работа на рынке Китая под российским брендом»	Конференц-зал D1
16:00-17:30	Круглый стол «Продвижение на внутреннем рынке и увеличение потребления российской рыбы внутри страны»	Конференц-зал D3
18:00-21:00	Неформальное общение и фуршет	Конференц-зал E8-E12
28 сентября (второй день)		
10:00-11:30	Круглый стол «Новые технологии в новых открытиях: технический прорыв»	Конференц-зал D3
10:00-11:30	Встреча с государственной китайской Корпорацией «Ляоюй»	Конференц-зал F200 (второй этаж)

10:00-11:30	Круглый стол «Вуз-бизнесу: инновационные технологии производства высококачественной продукции»	Конференц-зал павильона F (второй этаж)
11:30-13:00	Ключевое мероприятие Конференция по аквакультуре «Развитие аквакультуры в условиях единого экономического пространства. Вызовы и решения»	Конференц-зал D1
12:00-13:30	Круглый стол «Цифровизация. Пути назад нет»	Конференц-зал D3
12:00-13:30	Встреча с авиакомпанией «Волга-Днепр»: «Рыбный логистический интегратор»: решения по оперативной доставке охлажденной рыбы и морепродуктов	Конференц-зал F200 (второй этаж)
12:00-13:30	Круглый стол «Отраслевая молодежная платформа – ПИРС (Перспективные идеи российского студенчества)»	Конференц-зал павильона F (второй этаж)
13:30-13:45	Церемония награждения победителей отборочного этапа чемпионата «Профессионалы»	Сцена открытия в Пассаже
14:00-15:30	Открытая встреча с представителями Россельхознадзора по актуальным вопросам производства (добычи) и экспорта рыбной продукции	Конференц-зал F200 (второй этаж)
14:00-16:00	Ключевое мероприятие Открытый разговор «Смотрим за горизонт!»	Конференц-зал D1
14:00-16:00	Круглый стол «Современное хозяйство аквакультуры: наука и бизнес в решении задач импортозамещения»	Конференц-зал D3
16:00-16:30	Награждение победителей конкурса FishCorr	Сцена открытия в Пассаже
16:30-17:30	Круглый стол «Итоги последних сессий Подкомитета по аквакультуре и Подкомитета по торговле рыбой Комитета ФАО по рыбному хозяйству»	Конференц-зал D1
16:30-17:30	Презентация категорийного бренда «Дальневосточный минтай»	Конференц-зал F200 (второй этаж)
16:30-18:00	Квиз-тест: «Рыбохозяйственная наука: вчера, сегодня, завтра»	Конференц-зал павильона F (второй этаж)
16:30-18:00	Круглый стол «Рыбная инфраструктура и логистика»	Конференц-зал D3

РЫБНАЯ ОТРАСЛЬ ВСТРЕЧАЕТСЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ



VI GLOBAL FISHERY FORUM
& SEAFOOD EXPO RUSSIA

27-29 сентября в Санкт-Петербурге будет проходить Международный рыбопромышленный форум и Выставка рыбной индустрии, морепродуктов и технологий. Мероприятие состоится в шестой раз и вновь объединяет на своей площадке представителей всех сфер рыбохозяйственного комплекса и его инфраструктуры, создавая возможности для стабильного развития отрасли.

Устойчивое развитие в многополярном мире

Российская отрасль достойно справилась с вызовами последних лет и сумела в сжатые сроки переориентировать инфраструктуру производства и поставок рыбной продукции на новые направления с использованием альтернативных логистических цепочек. Однако сегодня перед ней вновь стоит амбициозная задача по переходу на качественно новый уровень развития – экономику, которая не только

реагирует на рыночную конъюнктуру и учитывает спрос, но формирует его сама. Экономика предложения предполагает масштабное наращивание мощностей флота, освоение передовых технологий рыбопереработки, укрепление логистической инфраструктуры и ритейла, цифровизацию и научное сопровождение на всех этапах. Эти цели определяют как повестку пленарной сессии «Рыбная отрасль в многополярном мире», так и других мероприятий деловой программы.



Рыбопромышленное судостроение и оборудование для промысла и переработки

Модернизация промыслового флота и перерабатывающих мощностей рыбной промышленности – стратегические задачи развития рыбохозяйственной отрасли. К уже запущенным в работу проектам добавляются новые контракты по второму этапу кампании инвестиционных квот, разрабатываются и внедряются меры государственной поддержки, появляются новые игроки и оптимизируются производственные цепочки. Для реализации всего объема запланированных судов и прибрежных заводов необходимо заместить оборудование и комплектующие ушедших с российского рынка поставщиков и локализовать их выпуск в целях обеспечения технологического суверенитета. Российским компаниям-производителям в кратчайшие сроки предстоит расширить, а в некоторых случаях и наладить с нуля, производства для удовлетворения возросшего спроса.

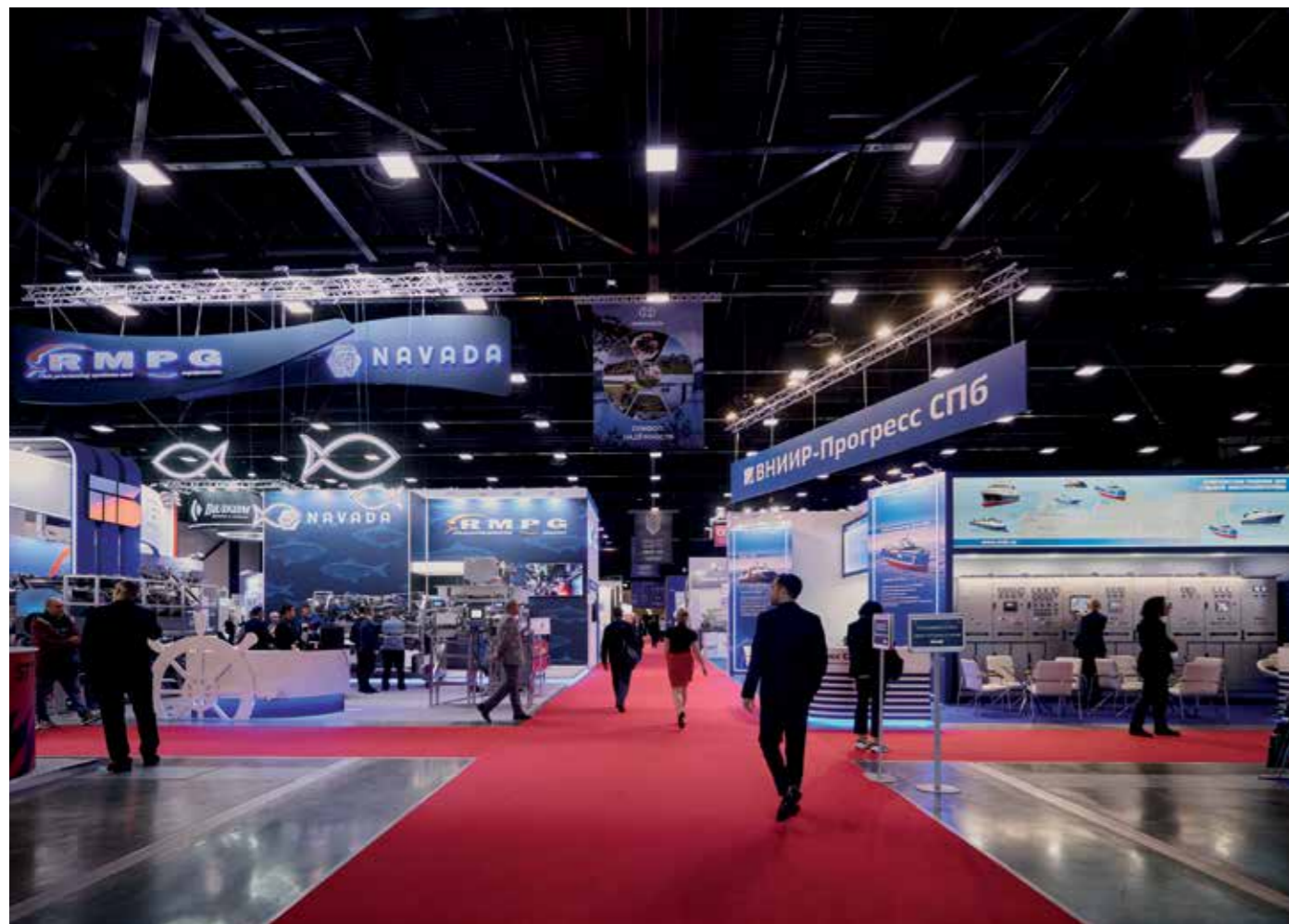
С этими факторами связано повышенное внимание к вопросам рыбопромышленного судостроения и комплектации флота и предприятий переработки. Участникам и посетителям будут представлены системы мониторинга ярусных орудий лова, поставки океанографических данных, связи, навигации и управления курсом, хранения энергии, автоматики; токосъемники для кабельных лебедок; кабели; гироскопы; судовые и промышленные пульта; энергетические установки, а также широкая линейка оборудования для производства рыбной продукции, сортировки, упаковки, заморозки и низкотемпературного хранения и многое другое.

«Мы вновь приглашаем капитанов промысловых судов, а также реф-механиков, механиков-наладчиков, главных технологов, старших мастеров добычи и других технических специалистов, способных профессионально оценить представленное оборудование», – рассказал генеральный



директор компании-оператора мероприятия Expo Solutions Group Иван Фетисов.

Чтобы поддержать продуктивный диалог между всеми заинтересованными сторонами и синхронизировать позиции, вновь будет организован круглый стол, посвященный вопросам обновления инфраструктуры рыбопромышленной отрасли, с привлечением представителей заказчиков, исполнителей, поставщиков оборудования. Повестка мероприятия сформирована на стыке Росрыболовства и Минпромторга России с участием полномочных представителей обоих ведомств. Так, к круглому столу впервые лично присоединится заместитель главы Минпромторга России Виктор Евтухов,



который в прошлом году уже посещал форум и выставку и высоко оценил организацию и состав участников, отметив, что «именно на такой площадке можно выработать современные решения и находить новых партнёров». Круглый стол состоится в первый день мероприятия, 27 сентября, в 14:00 в конференц-зале D1.

Инфраструктура логистики и торговли рыбной продукцией

За годы проведения форум и выставка завоевали доверие ритейлеров и всей отрасли, поэтому именно на площадке мероприятия будет представлена концепция продвижения рыбной продукции на внутренний рынок, которую курирует

Роскачество, при поддержке Минпромторга, Росрыболовства и Рыбного союза. Помимо этого, участники профильного круглого стола «Продвижение на внутреннем рынке и увеличение потребления российской рыбы внутри страны» обсудят, как донести ценность рыбы до потребителя и повысить уровень её потребления, какая продукция сегодня востребована и нужна ли рынку инновационная рыбопереработка, как снизить издержки в товаропроводящей цепи.

Чтобы помочь российским поставщикам реализовать экспортный потенциал, в расписании деловой программы запланирована деловая встреча с авиакомпанией «Волга-Днепр», предлагающей услуги доставки рыбы и морепро-

дуктов за рубеж, а также с китайской государственной корпорацией «Ляоюй», заинтересованной в сотрудничестве по широкому кругу направлений.

В рамках мероприятия вновь будет организован Ритейл Центр – единственная в России бизнес-площадка для проведения прямых переговоров между производителями и поставщиками рыбной продукции с менеджментом соответствующей товарной категории торговых сетей и интернет-магазинов. Также уже во второй раз состоится кулинарные мастер-классы зоны Russian Seafood Show, где лучшие шеф-повара России вновь поделятся оригинальными подходами к приготовлению и подаче блюд из рыбы и морепродуктов.

Одним из важных индикаторов развития рыбохозяйственной отрасли служит показатель доли рыбной продукции глубокой переработки, однако сохранение качества такой продукции требует особого подхода к логистике с применением непрерывной холодильной цепи и контролем температурного режима на всём пути следования. Для организации НХЦ в 2021-2022 гг. в рамках форума и выставки были проведены тематические мероприятия с участием АСОРПС (Ассоциация организаций продуктового сектора). Накопленный опыт и наработанные компетенции позволили предложить эффективные решения для перевозок любых типов скоропортящейся продукции и в дополнение к профильному круглому столу организовать конференцию по непрерывной холодильной цепи. Международная конференция Cold Chain Eurasia будет проходить одновременно с форумом и выставкой, во второй день мероприятия, 28 сентября, так же в КВЦ «Экспофорум».

Аквакультура: совместное развитие

Аквакультура – один из драйверов отраслевого развития и важная часть форума и выставки. Для экспозиции рыбноводных хозяйств, производителей и поставщиков кормов, ветеринарных добавок, посадочного материала и оборудования выделен собственный сектор Seafood Expo Russia. В этом году её пополнит много новых участников. Впервые примут участие производители оборудования для аквакультуры и кормов из Китая, Турции и других стран.

Также найдёт своё отражение углубление сотрудничества

со странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Налаживание стабильных трансграничных поставок в рамках единого экономического пространства позволят усилить позиции каждой из стран и зададут вектор для дальнейшего развития аквакультуры. Достичь такого высокого уровня взаимодействия сторонам может помочь инфраструктура ЕАЭС, официальные представители структур которого в прошлом году принимали участие в мероприятии и наметили план работы по углублению сотрудничества в производственной, научной и кадровой сфере. Специализированная программа начнётся во второй день форума и выставки, 28 сентября, с конференции «Развитие аквакультуры в условиях единого экономического пространства. Вызовы и решения».

Что ещё посмотреть на площадке

Как всегда, в дополнение к деловой составляющей, для участников и посетителей форума и выставки будут организованы проекты для развлечения и отдыха: новые концептуальные фотозоны и конкурсы. На стенде «Медиапалубы» будет организована почта, с помощью которой любой желающий сможет отправить авторскую тематическую открытку с выставки домой, друзьям или коллегам.

На стенде Seafood Expo Eurasia в пассаже можно будет попить турецкого чая с лукумом и узнать у команды подробности новой выставки в Стамбуле. Поесть и попробовать новинки рыбного меню можно в рыбном фудкорте в павильоне F.

Шестой Международный рыбопромышленный форум и Выставка рыбной индустрии, морепродуктов и технологий будут проходить 27-29 сентября в КВЦ «Экспофорум», г. Санкт-Петербург. Экспозиция выставки расположится в павильонах G и F. Основные мероприятия деловой программы состоятся в конференц-залах павильонов D и E.

Партнёры и спонсор мероприятия: АО «Россельхозбанк» (Генеральный партнёр), НОРЕБО (Партнёр деловой программы), ПАО Сбербанк (Банк-спонсор), ООО «Устькамчатрыба» (Официальный партнёр), «Группа ФОР» (Стратегический партнёр), ПАО «ГМК «Норильский никель» (Партнёр), Рыбопромышленный холдинг «Восход» (Партнёр), «К-Флот» (Бизнес-партнёр).

О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖВЕДОМСТВЕННОГО ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКИХ ПОДВОДНЫХ ТРУБОПРОВОДОВ В 2022-2023 Г.



ЛЕПИХИН А.М., Д.Т.Н., ТЕХНИЧЕСКИЙ СЕКРЕТАРЬ МЭС.

Межведомственный экспертный совет (МЭС) по безопасности морских подводных трубопроводов, созданный по инициативе ученых и профильных специалистов в 2022 г., активно занимается координацией усилий по созданию современной отечественной научно-методической и нормативной базы развития отрасли добычи углеводородов на континентальном шельфе России. Формирование ресурсной базы углеводородов, гарантирующей энергетическую и экономическую безопасность государства, является стратегической целью освоения нефтегазового потенциала континентального шельфа Российской Федерации. Освоение шельфа ведется в основном государственными компаниями «Газпром» и «Роснефть», и частными компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Сахалин Энерджи». На протяжении ряда лет это освоение проходило при активном участии иностранных компаний Exxon Mobil, SODECO, ONGG, Shell, TotalEnergies, Mitsui, Mitsubishi и др. Участие иностранных компаний по-

зволило получить доступ к современным технологиям и оборудованию для обустройства и обслуживания месторождений. В настоящее время возможности заимствования зарубежных технологий практически исключены санкционными мерами.

Учитывая стратегическую важность освоения континентального шельфа, в этих условиях необходима определенная коррекция и конкретизация государственной политики развития отрасли. В частности, должна быть четко сформулирована и доведена до заинтересованных ведомственных и промышленных структур концепция государственной политики в освоении шельфовых месторождений, включающая всестороннее развитие отечественной промышленно-технологической и нормативно-правовой базы. Особо следует учитывать, что Россия живет в новом историческом периоде, с иными конкретно-историческими и политическими факторами. Существующий узковедомственный и част-



нопредпринимательский подход к развитию отрасли должен уступить место государственно-частному партнерству, с доминированием государственной координации целей и задач развития отрасли.

Осознание указанных проблем и сложностей послужило основанием для создания указанного выше МЭС. Сформированный на базе инициативно созданной Межведомственной экспертной группы ученых и профильных специалистов, МЭС развернул активную деятельность в части анализа состояния морских подводных трубопроводов (МПП), как ключевого элемента обустройства месторождений углеводородов на континентальном шельфе. За период 2022-2023 г. экспертами МЭС была проведена ревизия технологий, оборудования, норм и правил, используемых при строительстве, эксплуатации, диагностировании технического состояния и проведения ремонтов МПП. Был оценен уровень компетенций отечественных компаний и фирм, возможности межведомственной координации, состояние нормативно-методической базы. Выполнен анализ рисков аварий МПП. Результаты этих работ были рассмотрены на совещаниях МЭС и рабочих групп МЭС, прошедших в г. Москве (на площадках Минпромторга РФ и Аналитического центра при правительстве Российской Федерации) и г. Санкт-Петербурге (на площадке Российского морского регистра судоходства). При этом было констатировано, что компании «Газпром», «Роснефть», «ЛУКОЙЛ», «Сахалин Энерджи» имеют необходимый опыт, компетенции и технологии строительства и обеспечения безопасных условий эксплуатации МПП. Активному развитию шельфовой добычи углеводородов сегодня мешает низкий уровень локализации производства и высо-

За период 2022-2023 г. экспертами МЭС была проведена ревизия технологий, оборудования, норм и правил, используемых при строительстве, эксплуатации, диагностировании технического состояния и проведения ремонтов МПП.

кая зависимость от импортного оборудования и услуг. При этом подводные технологии, используемые за рубежом, не могут быть полностью реализованы на мелководных и замерзающих шельфах России. Наличие ледового покрова существенно затрудняет, а иногда полностью исключает возможность оперативного доступа для обслуживания и ремонтов МПП. В этих условиях освоение континентального шельфа только на адаптации зарубежных технологий оказывается невозможным. Более того, оказывается невозможным выполнить полный цикл работ по обустройству и обеспечению безопасной эксплуатации МПП без создания отечественной нормативно-методической базы. В связи с





МЭС предложил план разработки первоочередных нормативно-методических документов, основанных на современных отечественных и зарубежных научных достижениях. Это план включает документы, регламентирующие используемые термины, концептуальные положения обоснования безопасности по критериям риска, поверочные расчеты прочности, устойчивости, долговечности и обоснования безопасности МПТ на всех стадиях жизненного цикла.



чем МЭС уделяет особое внимание вопросам создания такой базы. Анализ показал, что используемые указанными отечественными компаниями нормативные документы во многом являются заимствованием или прямым переводом зарубежных норм. Существующие современные отечественные научные достижения в используемых нормативных документах практически не используются.

Принимая во внимание указанные обстоятельства МЭС предложил план разработки первоочередных нормативно-методических документов, основанных на современных отечественных и зарубежных научных достижениях. Это план включает документы, регламентирующие используемые термины, концептуальные положения обоснования безопасности по критериям риска, поверочные расчеты прочности,

устойчивости, долговечности и обоснования безопасности МПТ на всех стадиях жизненного цикла. В настоящее время под эгидой МЭС разработаны нормативные документы «Обоснование безопасности морских подводных трубопроводов. Термины и определения», «Обоснование безопасности морских подводных трубопроводов. Общие положения и требования обоснования безопасности по критериям рисков», «Обоснование безопасности морских подводных трубопроводов с дефектами». В стадии доработки находится нормативный документ по методам ремонта морских подводных трубопроводов. В указанных документах учтен опыт и наработки компаний «Газпром» и «ЛУКОЙЛ», Российского морского регистра судоходства и других организаций.



Вторым аспектом деятельности МЭС является координация усилий по развитию и дополнению имеющихся методов и средств строительства и обустройства МПТ специализированным оборудованием и средствами для оперативного выполнения работ и реагирования на возникновение аварийных ситуаций. В этом направлении МЭС, совместно с Минпромторгом РФ, инициировал совещания по обсуждению проблемы строительства специализированных подводных аппаратов и судов, способных обеспечивать весь комплекс диагностических и ремонтных работ в акваториях Балтийского, Черного, Каспийского, Охотского морей и морей Арктического региона. В результате обсуждений были сформулированы общие требования к специализирован-

ным судам, которые направлены в Минпромторг РФ для дальнейшего продвижения работ в указанном направлении.

В заключении следует отметить, что принятые на указанных совещаниях МЭС предложения и решения предполагают не только координацию усилий различных организаций и ведомств по импортозамещению и обеспечению технологического суверенитета России в части освоения месторождений углеводородов на континентальном шельфе, но и централизованное финансирование работ, включая работы МЭС по созданию современной отечественной нормативно-методической базы обоснования безопасности МПТ.

АРКТИЧЕСКИЙ РЕФРИЖЕРАТОР



КАНДИДАТ ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК,
ПОЧЕТНЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СЕВАСТОПОЛЬСКОГО МОРСКОГО СОБРАНИЯ
КОТ ВИКТОР ПАВЛОВИЧ

В своем обращении к Федеральному собранию Президент Российской Федерации В. В. Путин обозначил в качестве ключевого долгосрочный фактор устойчивого развития структур, обеспечивающих повышение качества жизни людей с использованием огромных природных возможностей России и наращиванием производства именно экологически чистой продукции. «Правительству поручено создать защищенный бренд отечественной чистой, «зеленой» продукции, который должен подтверждать, что в ее производстве используются только безопасные для здоровья человека технологии, заслужить гарантии высокого качества как на

внутреннем, так и на внешнем рынках. На внешнем пойдет все влет, уверяю вас, там ничего чистого вообще не осталось за границей».

Безусловно, экологически чистые морепродукты Дальнего Востока в полной мере отвечают бренду «зеленой» продукции – вопрос их доставки в города России и страны Европы может быть решен по Северному морскому пути. (Рис.1. Улов траулера «Зевс»).

Обеспечение россиян экологически чистыми морепродуктами Дальнего Востока требует качественно и как можно оперативно решить два ключевых элемента – не пропустить



«Улов траулера «Зевс» — 140 тонн Минтая»

Рис.1 Улов траулера «Зевс»

2022 - ДЕСЯТИЛЕТИЕ НАУКИ И ТЕХНОЛОГИЙ - 2031



МНОГОЦЕЛЕВОЙ АРКТИЧЕСКИЙ РЕФРИЖЕРАТОРНЫЙ ФЛОТ СМП -
будущее РОССИИ!



Траулер проекта КМТ-01 «Баренцево море»
ежесуточный вылов 160 - 170 тн рыбы-сырца, заморозка - 110 тн в сутки, рыбомучная установка
переработка отходов производства - 60 тн в сутки в рыбную муку (8 тн) и рыбий жир (2 тн)

Рис.2 Траулер проекта КМТ-01 «Баренцево море»



Ярусов «Сям Тибурон», капитан Фоменко С.Н., вооружение - 21600 крючков под наживу (сельдь). Вылов 25-30 тн/сутки, выпуск продукции - треска big, филе 20-22тн/сутки

Рис.3 Яруслав «Сям «Тибурон»



Транспортный рефрижератор с кранцами на борту следует в район промысла для обработки пром флота



Рыбодобывающее судно с наливными трюмами и рыбонасосом следует на промысел за уловом

Рис.4 Суда с наливными трюмами и рыбонасосами

путину «красную», «белую», обловить, поднять на борт добывающего судна улов, обработать его и заморозить. Второй ключевой элемент (задача) – доставить не потеряв качество в Европейскую часть России.

Второй элемент – доставить улов с промысла к прилавку Европейской части России. К сожалению, существующая логистика доставки рыбы не только удорожает ее стоимость, но и снижает качество и очень растягивает по времени. «Чем длиннее и сложнее путь – тем дороже продукция» - это классика.

- первое звено – перегруз рыбопродукции в море с борта траулера на рефрижератор, контакт груза с окружающей средой, незначительное отепление груза и деформация упаковки;
 - второе – доставка и выгрузка груза в портовые холодильники, те же риски воздействия на температуру груза и упаковку;
 - третье – загрузка продукции из портового холодильника в рефконтейнеры (те же негативные воздействия);
 - четвертое – доставка рефконтейнеров на жд станцию, ожидание формирования состава;
 - пятое – доставка рефконтейнеров из Владивостока в Москву или Санкт-Петербург, как правило 2-3 недели с простоями на станциях и сомнительным качеством поддержания необходимой температуры в теле рыбы.
- Борьба за улов начинается еще на подходе рыбы в воды

особой экологической зоны России, т.к. рыбака сопредельных государств пытаются перехватить и отловить мигрирующие косяки рыбы до входа в воды России, используя рыбешпионы (Рис.2).

Наш добывающий флот, в последние годы пополнившийся современными траулерами типа «Баренцево море», ярусолов типа «Сям Тибурон» (Рис.3), суда с наливными трюмами и рыбонасосами (Рис.4) вступают в «бой» за улов и благодаря высокому профессионализму и азарту моряков быстро «набивают» трюма рыбопродукцией. Путину – это азарт, это сжатая во времени возможность как можно больше поймать рыбы. Простой траулера во время путины дорого обходится судовладельцу. К сожалению, очень часто



Перегруз рыбопродукции в открытом море с борта траулера на транспортный рефрижератор



Рис.5 Реф.емкости – транспортных рефрижераторов

траулеры «забитые» готовой рыбопродукцией вынуждены простаивать в ожидании реф.емкости – транспортных рефрижераторов. (Рис.5). К сожалению, транспортов не хватает, на 100 построенных под квоты и строящихся траулерах сегодня не заложено строительство ни одного транспортного рефрижератора. И вот здесь происходит первое удорожание рыбопродукции, т.к. ставка фрахта рефрижераторов взлетает в 3-4 раза, плюс простой самого траулера.

- шестое – доставка реф.контейнера в ж/д станции на территорию городского холодильника (риски те же);
- седьмое – перегруз морепродуктов из реф.контейнера в холодильник;
- восьмое – доставка продукции в торговые холодильники города, хранение и реализация «зеленой» продукции.

Безусловно, после такой сложной логистической цепочки груз не только теряет качество, товарный вид, но прирастает в своей стоимости в разы так как каждое из восьми звеньев это труд людей, затраты энергии и все это необходимо покрывать стоимостью рыбопродукции.

Да Дальневосточном форуме Президент России В.В. Путин обозначил развитие Дальнего Востока приоритетным проектом на 21 век. Это не возможно без активного развития Северного Морского Пути. Конечно же, строительство серии многоцелевых арктических рефрижераторов способно в значительной мере решить проблемы рыбаков по доставке морепродуктов в Европейскую часть России и выполнить программы Северного Завоза на обратном пути.



Арктический рефрижератор

Использование многоцелевых рефрижераторов на арктической трассе позволит не только удешевить стоимость «зеленой» продукции Дальнего Востока, но и повысить ее качество, сократив до минимального логистическую цепочку, что называется «с моря к прилавку».

В реализации программы развития Дальнего Востока многоцелевые арктические рефрижераторы способны в значительной степени обеспечить доставку грузов в порты СМП, Камчатки, Чукотки, а Магадан, на Сахалин, и это – один из шагов к снижению цен на социально важные продукты для жителей Дальнего Востока.

СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ РОБОТОТЕХНИКИ В РФ ДО 2035 ГОДА

ВАВИЛОВ ДМИТРИЙ ВИКТОРОВИЧ, ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР АО «ЦНИИ «КУРС»



Аннотация: в статье кратко рассмотрены возможные сценарии развития морской гражданской робототехники в РФ до 2035 года в зависимости от основных факторов: развития экономической ситуации в России и мире.

Ключевые слова: продукция гражданского назначения, морская робототехника, прогнозирования, диверсификация.

При разработке проекта «Стратегии развития гражданской морской робототехники на период до 2035 г.» [1], одним из основных вопросов было рассмотрение возможных сценариев развития робототехники.

Направление развития морской робототехники в России до настоящего времени имело явно выраженный оборонный характер, в то время как гражданский сегмент, имеющий значительные коммерческие перспективы, характеризуется отставанием от передовых мировых технологий.

Основными заказчиками и потребителями гражданской морской робототехники в настоящее время являются:

- Федеральное агентство «Росморречфлот» (включая ФГУП «Росморпорт», ФГБУ «Морспасслужба», администрации морских портов и администрации бассейнов внутренних водных путей);
- структуры МЧС России;
- предприятия и учреждения Федерального агентства «Росгидромет»;
- предприятия и учреждения Федерального агентства «Роснедра»;
- институты Федерального агентства «Росрыболовство»;
- структуры и компании ПАО «Газпром», ПАО «Газпром нефть», ПАО «НК «Роснефть», ПАО «НК «Лукойл»;
- сервисные компании морского нефтегазового сектора;
- компании, специализирующиеся в области дноуглубления, гидротехнического строительства и подводно-технических работ;
- научные и научно-образовательные организации.

Направление морской робототехники, безусловно, является ключевым с учетом географических особенностей Российской Федерации. К юрисдикции нашей страны относится около 20% мирового шельфа (1-е место в мире) и 15% мировых внутренних водных путей (2-е место в мире), что делает Россию крупнейшим в мире географическим рынком для морской робототехники. Это обуславливается анализом направлений морской деятельности, в рамках каждого из

которых будут востребованы морские робототехнические системы:

1. Освоение и сохранение ресурсов Мирового океана:
 - морское рыболовство и рыбоводство (товарное рыболовство);
 - деятельность по поиску и освоению морских минеральных и энергетических ресурсов, в том числе обустройство и обеспечение эксплуатации морских нефтегазовых промыслов, морских отгрузочных терминалов, подводных трубопроводов, промыслов твердых и россыпных полезных ископаемых.
2. Морские научные исследования.
3. Обеспечение безопасности морской деятельности.
4. Обследование подводной части кораблей, судов и морских сооружений, очистка от обрастания, мелкий ремонт.
5. Обеспечение строительства и эксплуатации гидротехнических объектов.
6. Поисково-спасательное обеспечение морской деятельности.
7. Обеспечение защиты и сохранения морской среды.
8. Укладка и ремонт подводных кабелей.
9. Мониторинг и ликвидация последствий техногенных экологических происшествий.

Развитие отечественных морских робототехнических систем тесно связано с развитием российской экономики в целом и освоения морских месторождений нефти и газа в частности.

Исходя из степени благоприятности макроэкономических и отраслевых предпосылок, рассматривается 3 сценария развития гражданских морских робототехнических систем – инновационный, целевой и консервативный.

Итогом реализации Стратегии должно стать устойчивое рыночное развитие отрасли, не связанное с выполнением государственного заказа, при минимальном или умеренном уровне государственного участия.

№	Наименование класса робототехники	2023, ед.	2024, ед.	2025, ед.	2026-2030, ед.	2031-2035, ед.	Итого, ед.
1	Телеуправляемые подводные аппараты рабочего класса	2	2	2	43	50	100
2	Телеуправляемые подводные аппараты осмотрового класса	10	10	10	70	100	200
3	Автономные необитаемые подводные аппараты	1	1	1	11	20	38
4	Безэкипажные катера (БЭК)	3	8	12	63	120	200
5	Беспилотные летательные аппараты морского базирования	10	10	10	70	100	200
6	Самоходные подводные гусеничные роботы	2	2	2	6	10	22

Таблица 1 – Инновационный сценарий

Сценарии разработки и производства гражданских морских робототехнических систем до 2035 года представлены в таблицах 1,2 и 3.

Инновационный сценарий является базовым для реализации Стратегии.

Инновационный сценарий характеризуется усилением инвестиционной направленности экономического развития.

В рамках инновационного сценария предусмотрено производство в РФ и поставка не менее 100 телеуправляемых подводных аппаратов рабочего класса, не менее 200 ТНПА осмотрового класса, не 38 АНПА, не менее 200 БЭК, не ме-

нее 200 БПЛА и не менее 22 подводных гусеничных роботов для всех направлений морской деятельности.

Целевой сценарий является оптимистичным.

В целевом сценарии разработка и производство гражданских морских робототехнических систем развивается быстрыми темпами на фоне ускорения роста экономики. Этот сценарий предусматривает интенсивный рост объемов производства гражданской морской робототехники, поставляемой на экспорт, и освоение новых рынков сбыта. Экспорт будет активно развиваться благодаря эффективному государственному регулированию и сравнительно быстрому росту конкурентоспособности гражданских морских робо-

№	Наименование класса робототехники	2023, ед.	2024, ед.	2025, ед.	2026-2030, ед.	2031-2035, ед.	Итого, ед.
1	Телеуправляемые подводные аппараты рабочего класса	2	2	2	13	10	27
2	Телеуправляемые подводные аппараты осмотрового класса	2	2	2	18	15	40
3	Автономные необитаемые подводные аппараты		1		3	2	5
4	Безэкипажные катера (БЭК)	2	4	6	22	80	100
5	Беспилотные летательные аппараты морского базирования	6	7	8	43	36	100
6	Самоходные подводные гусеничные роботы	1	1	1	3	5	11

Таблица 2 – Целевой сценарий

№	Наименование класса робототехники	2023, ед.	2024, ед.	2025, ед.	2026-2030, ед.	2031-2035, ед.	Итого, ед.
1	Телеуправляемые подводные аппараты рабочего класса	1	2	1	1	7	15
2	Телеуправляемые подводные аппараты осмотрового класса	2	2	2	14	10	30
3	Автономные необитаемые подводные аппараты		1		2	2	5
4	Безэкипажные катера (БЭК)	1	1	1	20	20	40
5	Беспилотные летательные аппараты морского базирования	1	1	1	10	12	25
6	Самоходные подводные гусеничные роботы						1

Таблица 3 – Консервативный сценарий

тотехнических систем российского производства.

Консервативный сценарий является пессимистичным.

В консервативном сценарии предполагается, что замедление или прекращение роста экономики страны негативно отразится на развитии гражданских морских робототехнических систем.

Данные сценарии не включают производство и продажу гражданской морской робототехники на зарубежные рынки. В соответствии с Планом мероприятий («дорожная карта») «Маринет» [2] объем экспорта продукции компаний рынка Маринет (оборот компаний Маринет на мировом рынке) должен возрасти в 5 раз и достигнуть 50 млрд. руб.

Кроме экономической ситуации, достижение поставленных задач по достижению до 90 процентов внутреннего рынка изделий и услуг гражданской морской робототехники к 2030 году, возможно только:

- при активной реализации инвестиционных проектов, с учетом длительных циклов выполнения НИОКР по созданию гражданской морской робототехники по всему перечню оборудования и образцов;
- создание интернет-ресурса (маркет-плейса), на кото-

ром потребители продукции и услуг МРТС смогут выставлять заявки, а поставщики товаров и услуг МРТС размещать каталоги выпускаемой продукции и предоставлять коммерческие предложения по запросу;

- создание общедоступных площадок для взаимодействия заказчиков, сервисных компаний и производителей для обсуждения проблем развития МРТС, сервисного обслуживания, обмена опытом в области разработки и эксплуатации МРТС.

Список литературы

1. Стратегия развития гражданской морской робототехники на период до 2035 г. Проект. Москва – 2020 г.
2. План мероприятий («дорожная карта») «Маринет» Национальной технологической инициативы. Москва – 2020 г.



Комплекс телеуправляемого необитаемого подводного аппарата ТНПА

КОНТАКТЫ

Санкт-Петербургский филиал
АО "ВНИИР-Прогресс"
АБС Электро
197348, г. Санкт-Петербург,
Богатырский пр., д.18, корп. 1,
лит. А, пом. 310-319
тел. (812) 327-51-94
Факс (812)327-51-93

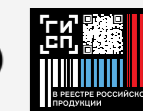


ВНИИР-Прогресс СПб

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ
ФИЛИАЛ ПРЕДЛАГАЕТ
НОМЕНКЛАТУРУ КОРАБЕЛЬНОГО
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ:**

- **СОВРЕМЕННЫЕ КОРАБЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЯ КОРАБЛЕЙ РАЗЛИЧНОГО НАЗНАЧЕНИЯ**
- **ПУЛЬТОВЫЕ КОНСТРУКЦИИ ДЛЯ ОСНАЩЕНИЯ ПОСТОВ УПРАВЛЕНИЯ**
- **ГЛАВНЫЕ И АВАРИЙНЫЕ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ ЩИТЫ, РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА, ПУСКОРегулирующую АППАРАТУРУ, СИСТЕМЫ БЕСПЕРЕБОЙНОГО ПИТАНИЯ**

**МЫ ИЗГОТАВЛИВАЕМ
ОБОРУДОВАНИЕ С СЕРТИФИКАЦИЕЙ
И ПРИЕМКОЙ ВП МО РФ, ОТК И РМРС!**



WWW.ABSELECTRO.COM



Российское импортозамещение: «МУФТЫ НСК»

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 сегодня 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 явля-

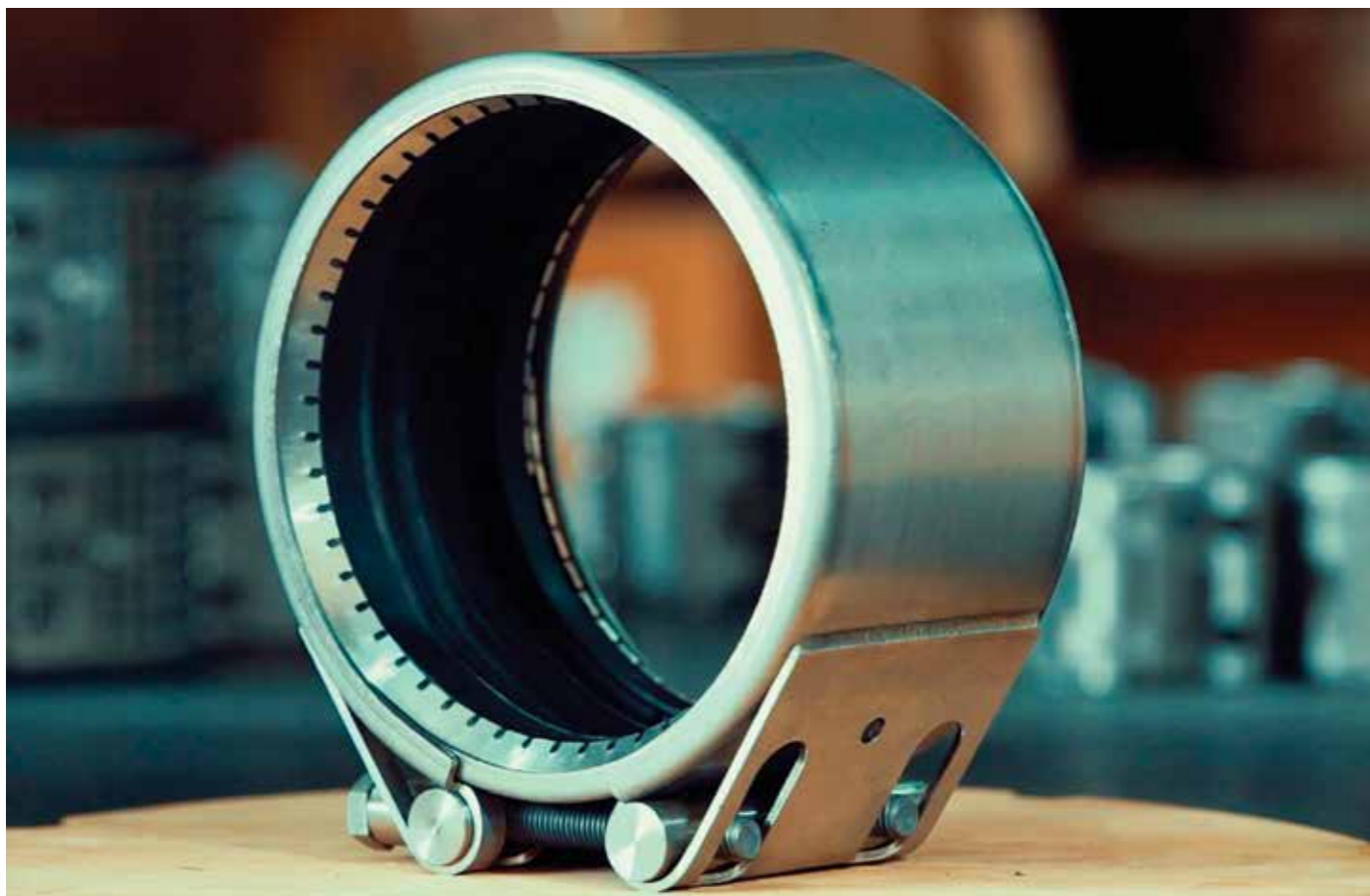
Широкое распространения муфты компании получили в судостроении. В список партнёров ООО «МУФТЫ НСК» входят АО «Адмиралтейские верфи», ПАО «Северная верфь», АО «Невский ССЗ», АО «Окская судостроительная верфь», ООО «Смартекс-Групп», ОАО «ЛСЗ «ПЕЛЛА», ОАО «Завод Нижегородский теплоход», АО «Судостроительный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

ются 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-фик-

сатора, 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 соединительные 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 цанговых муфт, рассчитанных на высокое давление до 30 МПа. Данные муфты способны соединять некалиброванные трубы с малой

толщиной стенки практически из любых металлических материалов.

Отдельной линейкой 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.

Продукция ООО «МУФТЫ НСК» про-



ходит обязательную проверку в собственной аккредитованной лаборатории. Соединительные муфты имеют четырехкратный запас прочности, что является показателем высокой надежности 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 являются 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 судостроительная»



«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 продукция ООО «МУФТЫ НСК» была присвоена 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 устойчивость и высокую скорость доставки. Поэтому подчас однокорпусных судов недостаточно. Катамаран идеально отвечает этим требованиям. Главное преимущество многокорпусного судна

перед однокорпусным заключается в хорошей поперечной устойчивости, 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 устойчивость, 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.



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 беспокойном 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

веялись после ходовых испытаний и успешного плавания в беспокойном 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 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

– 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 судов, 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 раз-



Катамаран «Борей»

ЭКСПЕДИЦИОННЫЙ КАТАМАРАН «БОРЕЙ»

Длина максимальная: 19,5 метров

Ширина максимальная: 8,6 метров

Проектная осадка: 1,0 метр

Рабочая палуба: 67 м²

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 – на 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. А «Бриз» с его конструкцией и возможностью размещать на грузовой палубе контейнеры с оборудованием и специальный ангар с телеуправляемым аппаратом вообще является судном

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.

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 экспедиций. 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



Научно-исследовательское судно-катамаран типа «Бриз»

«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».



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

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 заполучить техдокументацию, чтобы наладить массовое производство.

При скорости 12 узлов «Барракуда» расходует – задумайтесь – всего 6–7 литров дизтоплива в час! Малая осад-



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+)

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

ка, большая пассажироместимость, 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.

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.

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 – полгода. «Корсар» с площадью рабочей палубы 70 кв. м, где можно разместить 30 тонн оборудования и мощный кран,



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

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 буровки 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.

– 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,

Катамарана проекта ДС4520 «ЮЖНЫЙ» спроектирован для сейсмической разведки в прибрежных морских мелководных участках, а также в речных и озерных акваториях. Каждое судно проектируется и строится согласно индивидуальным потребностям каждого клиента: тех-характеристики, осадка, дальность плавания, акватория, скоростные качества.

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

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 по 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 экологического контроля и аварийно-спасательные функции. **Уверены – наши катамараны быстроходны, устойчивы и надежны!**

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



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 «виндjammer».

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

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-

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 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» во-

шло 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 международных 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 «Крузен-



штерна» 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. Усвоенные 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 условия 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 праздников спорта и доброй воли.

В 2015 году «Крузенштерн» с кур-

сантами 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 дружестве 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



«СЕДОВ» – САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МИРЕ ПАРУСНИК!

Фото Юрия Масляева



Учебное парусное судно – барк Росрыболовства «Седов» – самый большой в мире парусник. Судно было построено на верфи Круппа в Киле (Германия) в 1921 году. Длина – 117,5 метра, водоизмещение 7 320 тонн, экипаж – 230 человек, площадь парусов – 4192 квадратных метра. Его первый владелец Карл Виннен назвал судно по имени своей дочери Магдаленны (Magdalene Vinnen).

Судно было спроектировано и построено с целью перевозки навалочных грузов между портами Европы и Южной Америки, Австралии, Юго-Восточной Азии и Океании. В 1936 году Карл Виннен продал этот четырехмачтовый барк судоходной компании «Норддойчер Ллойд». Новый судовладелец оборудовал судно кубриками на 70 кадетов и начал использовать его одновременно как грузовое, так и учебное. Барку присвоили новое имя – «Коммандор Йонсон».

Во время второй мировой войны (1939-1945 гг.) барк ходил в Балтийском море под германским военноморским флагом. После войны Советский Союз получил «Коммандор Йонсон» по репарации вместе с двумя другими немецкими парусными судами: 4-х мачтовым барком «Падуя»

(ныне «Крузенштерн») и «Горх Фок» (ныне «Товарищ»). Корабль назвали «Седов» в честь полярного исследователя Г.Я. Седова. В январе 1946 года на «Седове» был поднят военно-морской флаг СССР, и он переведен в класс учебных судов.

В 1951 году командование судна принял капитан дальнего плавания Митрофанов Петр Сергеевич, и под его руководством судно было приведено в

мореходное состояние. А в 1952 году барк вышел в первое послевоенное плавание. В 1957 году с курсантами на борту «Седов» принял участие в гидрографических исследованиях Атлантического океана.

В период с 1975 по 1981 год судно находилось в ремонте на Кронштадтском Морском заводе. В ходе ремонта были оборудованы кубрики для 164 курсантов, актовый зал, кают-компа-

Учебное парусное судно – барк Росрыболовства «Седов» – самый большой в мире парусник. Судно было построено на верфи Круппа в Киле (Германия) в 1921 году. Длина – 117,5 метра, водоизмещение 7 320 тонн, экипаж – 230 человек, площадь парусов – 4192 квадратных метра. Его первый владелец Карл Виннен назвал судно по имени своей дочери Магдаленны (Magdalene Vinnen).



Барку «Седов» принадлежит официальный мировой рекорд скорости для парусников этого класса, который составляет 12,6 узла. Этот рекорд был установлен барком в Средиземном море в 1987 году. Бывали дни, когда «Седов» проходил за сутки 300,9 миль! (30 июля 1992 года). Когда паруса «Седова» наполнены ветром, он быстр и неустойчив, и соперничество с ним вряд ли под силу какому-либо современному паруснику.

ния, столовые, спортивный зал, музей, сауна. Оборудованы учебные классы, установлены новейшие технические средства судовождения, наблюдения и связи.

В 1991 году судно было передано Мурманскому государственному техническому университету, подведомственному образовательному учреждению Федерального агентства по рыболовству, с этого момента на нем

проходят обучение будущие поколения капитанов, штурманов, механиков и радистов.

В апреле 2017 года судно передано в оперативное управление ФГБОУ ВО «Калининградский государственный технический университет».

Барку «Седов» принадлежит официальный мировой рекорд скорости для парусников этого класса, который составляет 12,6 узла. Этот рекорд был

установлен барком в Средиземном море в 1987 году. Бывали дни, когда «Седов» проходил за сутки 300,9 миль! (30 июля 1992 года). Когда паруса «Седова» наполнены ветром, он быстр и неустойчив, и соперничество с ним вряд ли под силу какому-либо современному паруснику.

С 1966 г. по 2014 г. судно совершило 90 учебных рейсов и неоднократно участвовало в международных регатах, во время которых парусник более 200 раз заходил в порты Европы, Америки, Африки. За это время «Седов» оставил за кормой более 500 тысяч морских миль, что равно путешествию от Земли до Луны и обратно.

С 1992 по 1999 год УПС «Седов» участвовал в регатах проводимых «Катти Сарк», при этом в 1992 году он занял второе общее место, в 1994 году общее третье место, а в 1995 году первое общее место за регату.

В 2006 и 2010 годах «Седов» совершил высокоширотные арктические экспедиции, посвященные памяти героев-североморцев, погибших при защите советского Заполярья в годы Великой Отечественной войны, и освоению российского Арктического континентального шельфа. Седов-



В 1991 году судно было передано Мурманскому государственному техническому университету, подведомственному образовательному учреждению Федерального агентства по рыболовству, с этого момента на нем проходят обучение будущие поколения капитанов, штурманов, механиков и радистов.

при поддержке МИД России, составила 14 месяцев. Пройдя во время кругосветки свыше 47 тысяч миль, судно четырежды пересекло экватор, прошло водами Атлантического, Тихого, Индийского океанов, обогнуло мыс Горн и мыс Доброй Надежды, совершило заходы в 32 порта 24 иностранных государств Европы, Африки, Латинской Америки, Французской Полинезии, Юго-Восточной Азии. На борту барка «Седов» в ходе кругосветного плавания прошли плавательную практику более 330 курсантов образовательных учреждений Росрыболовства, а также 30 юнг молодежных военно-патриотических клубов. Первое кругосветное плавание флагмана российского парусного флота вызвало огромный интерес в мире.

УПС «Седов» занесен в «Книгу рекордов Гиннеса» как самое крупное из сохранившихся до наших дней парусных судов.

1 сентября 2022 года на барке «Седов» вновь стартовала учебная практика, это уже третий рейс этого года.

По материалам пресс-службы Росрыболовства

цы прошли северными трассами в свободном плавании под парусами. Четырехмачтовый парусник посетил порты Исландии, Норвегии, архипелага Шпицберген и побывал в районе Земли Франца-Иосифа.

В рамках высокоширотного плавания 2010 года барк поставил своеобразный рекорд. Берега архипелага Шпицберген такого ещё не видали – 23 сентября 2010 года «Седов» пересёк 78-ю параллель северной широты и, войдя в знаменитый Исфьорд (Ледяной фьорд), ошвартовалось в российском порту Баренцбург. Тем самым

был установлен новый рекорд для парусников этого класса – так далеко на север в это, уже практически зимнее, время подобные суда ещё не поднимались.

20 июля 2013 года в Санкт-Петербурге завершилось первое кругосветное плавание учебно-парусного судна «Седов», приуроченное к годовщине 1150-летия зарождения российской государственности и памятным датам в истории географических открытий. Продолжительность кругосветного плавания, которое проводилось в 2012-2013 годах Росрыболовством



«ПАЛЛАДА» - САМОЕ БЫСТРОХОДНОЕ ПАРУСНОЕ СУДНО В МИРЕ!



Фото Юрия Масляева

Киль «Паллады» был заложен 28 марта 1988 г. на судовой верфи в г. Гданьске (Польша). Спуск на воду состоялся через четыре месяца, Государственный флаг был поднят 4 июля 1989 года. Имя учебному парусному судну дано в честь знаменитого российского фрегата «Паллада». Это решение было принято Всесоюзным рыбопромышленным объединением «Дальрыба» в 1986 году. От своего знаменитого тезки парусник отличается тем, что оснащен двигателем и не несет на борту тяжелое пушечное вооружение. Но все также сохранились на трех мачтах две с половиной тысячи квадратных метров парусов и те же километры такелажа.

«Паллада» имеет парусное вооружение типа «корабль» – классическая трехмачтовая схема. Острые обводы носа и кормы, соотношение длины корпуса к его ширине роднят этот парусник с клиперами и виндjamмерами. Сварной металлический корпус имеет обводы быстроходного судна, перо руля обтекаемой формы. Все

три мачты – стальные, выполнены как однодеревки, условно разделены на стеньги.

Стоячий такелаж выполнен из стальных оцинкованных тросов, а бегучий – из прочных синтетических. Три мачты парусника несут прямые паруса, что позволяет при прочих равных условиях иметь самую большую площадь па-

русности. На УПС «Паллада» она равна 2 771 квадратных метров.

В оперативное управление «Дальрыбвтуза» учебное парусное судно «Паллада» было передано в 1997 г. УПС «Паллада» 25 лет провело в плаваниях; парусником пройдено свыше 600 000 морских миль.

Самое долгое нахождение корабля

Гордостью Дальневосточного государственного технического рыбохозяйственного университета является учебное парусное судно «Паллада», на котором курсанты и студенты Мореходного института и Института пищевой и холодильной техники Дальрыбвтуза, а также других морских учебных заведений Дальнего Востока познают основы профессионального мастерства и морского братства.



в море было в 1997 году – 311 суток! На нем прошли практику свыше 13 000 курсантов, студентов, кадетов и юнг морских и рыбохозяйственных учебных заведений не только Дальнего Востока России. Москва, Астрахань, Архангельск, Калининград, Кострома, Волгоград – вот география учебных заведений центральной и восточной части нашей страны, принимавших участие в учебных рейсах УПС «Паллада».

Ежегодно учебное парусное судно совершает по 4 рейса, география его заходов обширна: Япония, КНР, Южная Корея, Вьетнам, Сингапур, Австралия, США. Всего судно посетило 107 портов в 37 странах. Всемирную известность УПС «Паллада» завоевало не только своими участиями в международных регатах и парусных фестивалях в странах Европы, Америки, Австралии и Азии, где всегда занимало призовые места.

В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации дальневосточный парусник успешно совершил кругосветное плавание, посвященное 190-летию кругосветного плавания российских кораблей под

Учебное парусное судно «Паллада» представлено к занесению в Книгу рекордов Гиннеса как самое быстроходное парусное судно в мире, развивающее скорость более 18 узлов. Во время кругосветного плавания 2007–2008 гг. был установлен новый мировой рекорд скорости – 18,8 узлов.

командованием Ф.Ф. Беллингаузена и М.П. Лазарева и 50-летию начала российских исследований Антарктиды. Этот кругосветный поход способствовал миру, укреплению связей России с другими государствами. Паллада с достоинством пронесла Государственный и Андреевский флаги в те районы Мирового океана, которые в последние 20 лет Россией не посещались. Кроме того, в портах Венесуэлы, Кубы, на острове Фиджи и Самоа флаг Российской Федерации увидели впервые.

За девять с половиной месяцев плавания команда прошла 34 956 морских миль по трем океанам и двадцати трем морям, побывала на четырех кон-

тинентах, посетила двадцать портов в девятнадцати странах, дважды пересекла экватор. Из 284 суток плавания 136 суток прошли в тяжелых штормовых условиях. В течение всего плавания проведено 225 авралов, отыграно 54 судовых учений и тревог по борьбе за живучесть судна.

За активное участие в проведении кругосветного плавания Указом Президента РФ члены его экипажа награждены государственными наградами. Орденом «За морские заслуги» награжден капитан «Паллады» Николай Кузьмич Зорченко. Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награждены старший помощник



В оперативное управление «Дальрыбвтуза» учебное парусное судно «Паллада» было передано в 1997г. УПС «Паллада» 25 лет провело в плаваниях; парусником пройдено свыше 600 000 морских миль.

капитана по учебной работе Владимир Иванович Раменский, помощник капитана по электронике Виктор Гельматович Кривошеев, который работает на «Палладе» с момента постройки корабля, старший механик Петр Владимирович Холдобо, второй механик Юрий Борисович Прядко, электромеханик Сергей Васильевич Разводов.

1 июля 2011 г. учебное парусное судно «Паллада» отправилось в Международную транстихоокеанскую экспедицию, посвященную 50-летию полета в космос Ю.А. Гагарина и 270-летию открытия Русской Америки российскими мореплавателями.

За время экспедиции уникальную морскую практику в условиях океанического плавания прошли курсанты

Дальневосточного государственного технического рыбохозяйственного университета и Камчатского государственного технического университета. В ходе рейса знаменитый российский парусник посетил шесть американских портов: Кадьяк, Ситке, Сиэтл, Сан-Франциско, Лос-Анджелес, Гонолулу и канадский порт Виктория, преодолел 12 030 миль. Рейс длился 100 дней.

Приморская общественность знает парусник и по его участию в таких мероприятиях, как Международный кинофестиваль «Меридианы Тихого», Международный фестиваль «Молодые капитаны Мирового океана», «Человек и море», «Дни Лаперуза» в Приморье. Гостями «Паллады» были известные деятели культуры и искусства нашей

страны, известные политики, губернаторы многих регионов, мэры российских и зарубежных городов. Во время стоянки в родном порту Владивосток судно активно посещают школьники и студенты, жители и гости города, военнослужащие и курсанты учебных заведений.

Учебное парусное судно «Паллада» представлено к занесению в Книгу рекордов Гиннеса как самое быстроходное парусное судно в мире, развивающее скорость более 18 узлов. Во время кругосветного плавания 2007–2008 гг. был установлен новый мировой рекорд скорости – 18,8 узлов.

Курсанты и студенты Дальрыбвтуза приобретают на паруснике ценный опыт заграничных походов и языковой практики. Будущие инженеры, технологи набираются большого профессионального опыта в период учебных практик. Именно поэтому более 75% выпускников Дальрыбвтуза трудоустроивается по полученной специальности.

По материалам пресс-службы Росрыболовства



РЫБНЫЕ ФЕРМЫ ИЗ ПНД ОТ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ



В России, как и в большинстве стран мира, рыбоводство считается частью животноводческой отрасли. Россия имеет огромные перспективы развития рыбоводства, так как площади водных ресурсов России намного масштабнее, чем в других странах, одни озера составляют около 25 миллионов гектаров, 5 миллионов гектаров водохранилищ, около 155 гектаров прудов и других искусственных водоёмов.

Одним из перспективных и экономически выгодных форм товарного выращивания рыбы является садковое рыбоводство. На сегодняшний день садковое рыбоводство в России уступает традиционному прудовому, но активно развивается, поскольку имеет ряд преимуществ:

1. Садковые хозяйства можно располагать непосредственно в водоёмах, в том числе комплексного назначения.
2. Расположение садковых линий не требует больших земельных площадей.
3. Снижение капитальных затрат на строительство основных рыбоводных и гидротехнических сооружений.
4. Отсутствие принудительной подачи воды и как следствие сниже-

ние расходов на электроэнергию.

5. Основным преимуществом садкового хозяйства является интенсивность производства.

6. Рыба выращивается в естественной среде.

7. Во многих случаях садковые хозяйства – единственная возмож-

Рыбные фермы производства «РиФ» представляют собой садки различной формы (круглой, квадратной или многогранной) с системой крепления из якорей, цепей, и буйков различного веса.

ность сохранить и восстановить поголовье редких и особо ценных пород рыбы, например, осетровых.

Учитывая приведенные факты, судостроительно-судоремонтный завод «РиФ», Ростов-на-Дону, в 2015 году запустил собственное производство садков для рыбных ферм из экологически





Завод выполняет проекты «под ключ», начиная с разработки проекта типа фермы под определенный вид рыбы (совместно с ведущими рыбоводческими институтами страны), заканчивая монтажом и строительством сопутствующей инфраструктуры.

чистого материала – полиэтилена низкого давления (ПНД). Рыбные фермы производства «РиФ» представляют собой садки различной формы (круглой, квадратной или многогранной) с системой крепления из якорей, цепей, и буйков различного веса. Проектирование ведется, исходя из ветровых, волновых нагрузок и характеристик географического положения фермы.

Преимущества рыбной фермы «РиФ»:

- конструкция выдерживает заявленные ветровые и волновые нагрузки;
- является прочной и непотопляемой;
- не обрастает льдом;
- садки любой формы, исходя из пожеланий заказчика и вида выращиваемой рыбы;
- простота транспортировки, сборка на месте, возможность перестановки садков и наращивания дальнейшего производства.

Завод выполняет проекты «под ключ», начиная с разработки проекта типа фермы под определенный вид рыбы (совместно с ведущими рыбоводческими институтами страны), заканчивая монтажом и строительством сопутствующей инфраструктуры.

Мы можем установить причалы и понтоны для обслуживания рыбной фермы из пластика или железобетона, а также завод строит катера длиной до 20 метров для обслуживания ферм, на-



Завод «РиФ» предлагает своим клиентам комплексные решения, и поддерживает государственную политику импортозамещения, создавая конкурентоспособный продукт отечественного производства, не уступающий иностранным аналогам.

ходящихся в отдалении от берега.

Корпус катера выполнен из ПНД не подвержен коррозии и образованию осмоса, не требует ежегодной покраски, не выгорает на солнце благодаря наличию УФ-защиты, всё это позволяет значительно снизить эксплуатационные расходы судовладельца. Стойкость к образованию трещин, повышенная ударпрочность даже при экстремально низких температурах, простота в уходе и эксплуатации – все это позволяет продлить жизненный цикл катера «РиФ» до 50 лет. Гарантия на корпус составляет 30 лет.

Полиэтилен низкого давления значительно превосходит традиционные материалы (сталь, алюминий, дерево, стекловолокно) в надёжности и экономичности. Корпус является экологически чистым, что позволяет использовать катер даже на природоохранных акваториях, обладает звукопоглощающими свойствами.

Таким образом, завод «РиФ» предлагает своим клиентам комплексные решения, и поддерживает государственную политику импортозамещения, создавая конкурентоспособный продукт отечественного производства, не уступающий иностранным аналогам.





ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «РИАТОМ» - НАМ 30 ЛЕТ!



ЖУЛИН ОЛЕГ КОНСТАНТИНОВИЧ,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА «РИАТОМ»

Основная сфера нашей деятельности **ООО ПЗ «РИАТОМ»** - электроника и промышленная автоматика. Предприятие на рынке уже больше 30 лет и имеет:

- собственное проектно-конструкторское бюро
- собственное производство
- собственные площади
- свою испытательную лабораторию для тестирования продукции
- собственную службу пусконаладки и сервисного обслуживания.

РИАТОМ выпускаем серийную продукцию, которая широко представлена на российском рынке.

Также компания является разработчиком и изготовителем качественной автоматики и электроники для реализации индивидуальных проектов заказчика.

Серийная продукция представлена продукцией:

- системы аварийно-предупредительной сигнализации и защиты
- системы дистанционного автоматического управления (ДАУ)
- автоматика для главных судовых двигателей и судовых дизель-генераторов
- регуляторы частоты вращения судовых двигателей
- контроллеры
- исполнительные механизмы
- рукояти судоводителя
- шкафы управления
- зарядные устройства.

Продукция **РИАТОМ** высокотехнологична, изготовлена на современной элементной базе с использованием современных технологий, успешно используется для импортозамещения, в том числе в составе изделий специального назначения. Компания имеет все необходимые сертификаты, лицензии, допуски, в том числе свидетельства Российского Речного Регистра и Российского Морского Регистра Судоходства.

РИАТОМ работает как со многими предприятиями в России, так и с зарубежными партнерами. Сотрудничает с крупнейшими российскими компаниями, среди них ООО «Ремдизель», АО «СИТРОНИКС КТ», ООО «УДМЗ», АО «Машзавод ЭТС», ООО «Кингисеппский машиностроительный завод», АО «Барнаультрансмаш», АО «Волгодизельмаш», АО «Волгафлот», ЗАО «Тюменьсудокомплект», ООО «Алтайский завод дизельных агрегатов», ООО «Ансей Марин», ООО «Окско-Московское пароходство», и многие другие.

Продукция нашего завода высокотехнологична, изготовлена на современной элементной базе с использованием современных технологий, успешно используется для импортозамещения, в том числе в составе изделий специального назначения. Она имеет все необходимые сертификаты, лицензии, допуски, в том числе свидетельства Российского Речного Регистра и Российского Морского Регистра Судоходства.

Наши ДАУ, системы АПСИЗ, шкафы вспомогательной автоматики и прочее оборудование используется на судах, на объектах ПАО «ЛОРП», ПАО «Обь-Иртышского речного пароходства» и АО «Енисейского речного пароходства».

Надежность, точность и высокое качество исполнения – приоритет в работе предприятия.

ООО ПЗ «РИАТОМ» всегда рад постоянному и взаимовыгодному сотрудничеству.

Вашему вниманию представлена система дистанционного автоматического управления «Корвет»

Система ДАУ «Корвет» предназначена для управления оборотами главного судового двигателя и включением реверс-редукторной передачи.

Управление производится с помощью задатчиков оборотов, устанавливаемых которые можно в рулевой рубке, в машинном отделении, допускается также установка в других помещениях. Задание оборотов осуществляется путём перемещения рейки топливного насоса исполнительным механизмом (ИМ). Переключение передачи осуществляется механическим перемещением рычага РРП исполнительным механизмом (ИМ) либо подачей сигналов на электромагнитные клапаны «Вперёд» и «Назад».

Система ДАУ «Корвет» одобрена Российским Речным Регистром и Российским Морским Регистром Судоходства.

Наименование	Блок управления	Задатчик оборотов	Исп.механизм	Индикатор ЗО
03.51.50.020	БУ-15.1 - 1 шт	ЗО-4.1-03 - 2 шт	ИМ-05 - 1 шт	ИЗО-03.5 - 1 шт
03.51.55.020	БУ-15.1 - 1 шт	ЗО-4.1-03 - 2 шт	ИМ-05 - 2 шт	ИЗО-03.5 - 1 шт
04.53.50.020	БУ-15.1 - 1 шт	ЗО-4.1-03 - 1 шт ЗО-4.6-03 - 3 шт	ИМ-05 - 1 шт	ИЗО-03.5 - 3 шт
04.53.55.020	БУ-15.1 - 1 шт	ЗО-4.1-03 - 1 шт ЗО-4.6-03 - 3 шт	ИМ-05 - 2 шт	ИЗО-03.5 - 3 шт
2x03.51.50.020	БУ-15.2 - 1 шт	ЗО-4.2-03 - 2 шт	ИМ-05 - 2 шт	ИЗО-2x03.5 - 1 шт
2x03.51.55.020	БУ-15.2 - 1 шт	ЗО-4.2-03 - 2 шт	ИМ-05 - 4 шт	ИЗО-2x03.5 - 1 шт
2x04.53.50.020	БУ-15.2 - 1 шт	ЗО-4.2-03 - 1 шт ЗО-4.6-03 - 6 шт	ИМ-05 - 2 шт	ИЗО-2x03.5 - 3 шт
2x04.53.55.020	БУ-15.2 - 1 шт	ЗО-4.2-03 - 1 шт ЗО-4.6-03 - 6 шт	ИМ-05 - 4 шт	ИЗО-2x03.5 - 3 шт

Сводная таблица модификаций ДАУ Корвет

ДАУ КОРВЕТ. ЗАДАТЧИКИ ОБОРОТОВ

Задатчик оборотов ЗО-4.1-03.

Варианты исполнения: правый, левый, средний.

Напряжение питания, В: 24

Ток потребления, А: 1

Степень защиты оболочки: IP44 / IP56

Угол перемещения рукоятки от положения «Полный назад» до «Полный вперед», °: 160



Задатчик оборотов ЗО-4.2-03.

Напряжение питания, В: 24

Ток потребления, А: 1

Степень защиты оболочки: IP44 / IP56

Угол перемещения рукоятки от положения «Полный назад» до «Полный вперед», °: 160



Задатчик оборотов ЗО-4.6-03.

Варианты исполнения: правый, левый, средний.

Напряжение питания, В: 24

Ток потребления, А: 5

Степень защиты оболочки: IP44

Угол перемещения рукоятки от положения «Полный назад» до «Полный вперед», °: 160

Оборудован электроприводом для автоматического перемещения рукоятки.



Исполнительный механизм ИМ-05.

Напряжение питания, В: 24

Ток потребления, А: 5

Степень защиты оболочки: IP22

Масса, кг, не более: 4

Перемещение штока, мм: 80



Индикатор задатчика оборотов ИЗО-03.5, ИЗО-2x03.5.

Напряжение питания, В: 24

Ток потребления, А: 1

Степень защиты оболочки: IP44



БЛОК УПРАВЛЕНИЯ

Блок управления БУ-15.1, БУ-15.2.

Напряжение питания, В: 24

Ток потребления, А: 1

Степень защиты оболочки: IP22



АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО АЗРУ-23

Автоматическое зарядное устройство АЗРУ-23

Автоматическое зарядно-разрядное устройство АЗРУ-23 предназначено для заряда и разряда аккумуляторных батарей напряжением 12В и 24В.

- Режимы работы устройства:
 - Ожидание
 - Заряд
 - Разряд
 - Тренировка (чередование циклов заряда и разряда)

Напряжение питания, В: от 154 до 264

Частота сети, Гц: от 45 до 55

Выходное напряжение, В: от 9 до 30

Ток заряда, А: от 2 до 20

Ток разряда, А: от 0,1 до 10

Степень защиты оболочки: IP44

Автоматическое зарядное устройство АЗРУ-23 в настоящий момент проходит сертификационные испытания для получения одобрения Российского Речного Регистра и Российского Морского Регистра Судоходства и будет доступно для заказа в I квартале 2024 года.



РЕГУЛЯТОР СКОРОСТИ БРИЗ-2.2

Регулятор скорости БРИЗ-2.2

Регулятор скорости обеспечивает автоматическое поддержание частоты вращения двигателя внутреннего сгорания путём воздействия на рейку ТНВД дизельного двигателя либо на воздушную заслонку газопоршневого двигателя. Одобрен Российским Речным Регистром и Российским Морским Регистром Судоходства.

Напряжение питания, В: 24
Ток потребления, А: 10
Степень защиты оболочки: IP44



ЭЛЕКТРОМАГНИТЫ ПОВОРОТНЫЕ ЭМП

Электромагниты поворотные ЭМП

Электромагниты поворотные предназначены для задания подачи топлива в цилиндры двигателя внутреннего сгорания. Используются совместно с БРИЗ-2.2, ЦРЧ-5, ЦРЧ-7, ЦРЧ-9. Обладают хорошим быстродействием и применяются в случаях, когда требуется быстрое и точное управление оборотами двигателя. Подходят для любого двигателя внутреннего сгорания.



Наименование	Исполнение	Крутящий момент, Н*м	Масса, кг
ЭМП-1	Фланцевое	2,5	3,5
ЭМП-2	На лапах	6,0	8,5
ЭМП-3	На лапах	9,0	14,0

Степень защиты оболочки: IP22

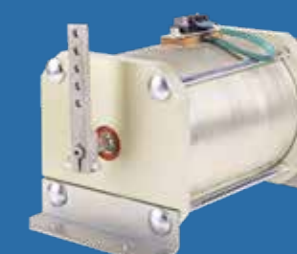
КОМПЛЕКТ МОНТАЖНЫЙ КМ

Комплект монтажный КМ

Комплект монтажный предназначен для установки электромагнита ЭМП на двигатель внутреннего сгорания. Изготавливается под конкретный тип двигателя и электромагнита.



СФЕРА НАШЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ – ЭЛЕКТРОНИКА И ПРОМЫШЛЕННАЯ АВТОМАТИКА



СЕРИЙНАЯ ПРОДУКЦИЯ НАШЕГО ЗАВОДА:

АВТОМАТИКА ДЛЯ ГЛАВНЫХ СУДОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРОВ

АВТОМАТИКА ДЛЯ ГЛАВНЫХ СУДОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРОВ

АВТОМАТИКА ДЛЯ ГЛАВНЫХ СУДОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРОВ

АВТОМАТИКА ДЛЯ ГЛАВНЫХ СУДОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРОВ

СИСТЕМЫ АВАРИЙНО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ И ЗАЩИТЫ

СИСТЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ (ДАУ)

АВТОМАТИКА ДЛЯ ГЛАВНЫХ СУДОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРОВ

АВТОМАТИКА ДЛЯ ГЛАВНЫХ СУДОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРОВ

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



V GLOBAL FISHERY FORUM & SEAFOOD EXPO RUSSIA



БЛАГОДАРНОСТЬ КОМАНДЕ EXPO SOLUTIONS GROUP

Из года в год наша компания растёт и объединяет людей, которые действительно любят своё дело и заинтересованы в развитии форума и выставки не только для поддержки роста рыбопромышленной отрасли, но и на благо всей страны и её граждан. Ведь именно для них мы организуем проекты по стимулированию потребления рыбы, Ритейл Центр и Russian Seafood Show. Мы стараемся систематизировать инфраструктуру логистики и торговли рыбной продукции, чтобы расширять ассортимент в сетях, знакомить потребителей как с незаслуженно забытыми видами рыб, так и с «модными» морепродуктами, восстанавливать потребительские привычки и формировать новые. Мы очень рады, что наша работа приносит реальную пользу.

Отрасль не терпит дилетантов, поэтому и у нас нет людей, «отбывающих свой номер». В нашей команде только те, кто готов с головой погрузиться в непростую, но действительно захватывающую профессию. Я очень благодарен техническому, коммерческому, маркетинговому отделам, коллегам, отвечающим за деловую программу и международное развитие, административному, юридическому отделам и бухгалтерии, а также приглашенным на время мероприятия проектным сотрудникам. Мы вновь сработали, как единый организм, и именно это ежегодно определяет успех всего мероприятия.

Спасибо, дальше будет только лучше!

Иван Фетисов



ГРУППА КОМПАНИЙ
НефтеГазДиагностика
комплексные решения в области промышленной безопасности



БЕЗОПАСНОСТЬ ОБЪЕКТОВ МОРСКОЙ ИНДУСТРИИ



ВНУТРИТРУБНАЯ ДИАГНОСТИКА НЕФТЕГАЗОПРОВОДОВ



ТЕХНИЧЕСКОЕ ДИАГНОСТИРОВАНИЕ И ЭКСПЕРТИЗА ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОПАСНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ



РЕМОНТ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СУДОВ



РЕМОНТ МОРСКИХ ПОДВОДНЫХ ТРУБОПРОВОДОВ



ПОДВОДНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РАБОТЫ



РАЗРАБОТКА НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ, РЕГЛАМЕНТОВ И СТАНДАРТОВ



РАЗРАБОТКА И ПРОИЗВОДСТВО РЕШЕНИЙ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ НЕФТЕГАЗОПРОВОДОВ



ГЕОДЕЗИЯ И КАРТОГРАФИЯ

Наши представительства находятся в г. Пермь, о. Сахалин и в странах Казахстан, Латвия, Индия и Алжир. Долгосрочное партнёрство представлено компаниями Лукойл, Роснефть, Сибур, Новатэк, Газпром, Газпромнефть, Газпром-добыча шельф», КазтрансОйл, КазмунайГаз, Узтрансгаз, ВьетСовПетро EXXON, Saudi Aramco, Oceaneereng, Bumi Armada, Saipem, Rosen, Nord Stream и Nord Stream2. Все необходимые сертификаты и признания Ростехнадзора, РМРС, Exxon Mobil Corporation обеспечивают оперативное и инновационное решение поставленных технических задач.



105066, 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/>



GLOBAL FISHERY FORUM
& SEAFOOD EXPO RUSSIA



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО РЫБОЛОВСТВУ

GLOBAL SEAFOOD FISHERY FORUM EXPO RUSSIA

F I S H E R Y • A Q U A C U L T U R E • P R O C E S S I N G

ДО ВСТРЕЧИ В 2024 ГОДУ



ОТРАСЛЕВОЙ
ВЫСТАВОЧНЫЙ
ОПЕРАТОР

EXPO SOLUTIONS GROUP

+7 (495) 215-06-75

INFO@RUSFISHEXPO.COM

 T.ME/SEAFOODEXPORUSSIA

WWW.SEAFOODEXPORUSSIA.COM



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ