

Продукты информационного агентства "INFOLine" были по достоинству оценены ведущими европейскими компаниями. Агентство "INFOLine" было принято в единую ассоциацию консалтинговых и маркетинговых агентств мира "ESOMAR". В соответствии с правилами ассоциации все продукты агентства "INFOLine" сертифицируются по общеевропейским стандартам, что гарантирует нашим клиентам получение качественного продукта и постпродажного обслуживания.



Крупнейшая информационная база данных мира включает продукты агентства "INFOLine". Компания "Lexis-Nexis" с 1973 года интегрирует информацию от 9000 СМИ всего мира, в рамках работы по мониторингу данных о России и странах СНГ сбор информации осуществляет с помощью продуктов агентства "INFOLine".



Информационное агентство "INFOLine" имеет свидетельство о регистрации средства массовой информации ИА № ФС 77 – 37500.

База событий

"Судостроительная промышленность РФ и стран ближнего зарубежья"

2011-2014

Информационные услуги для Вашего бизнеса

- Тематические новости
- PR-поддержка
- Отраслевая лента новостей
- Готовые маркетинговые продукты
- Заказные исследования
- Доступ к базе данных 7000 СМИ и многое другое



Содержание выпуска

Общие новости	4
<i>Рейтинг деловых лидеров и неудачников недели (1–7 декабря).....</i>	<i>4</i>
<i>В Правительстве Иркутской области сформированы поручения по итогам Послания Президента России Федеральному Собранию РФ... 6</i>	<i>6</i>
<i>Свердловская область увеличила внешнеторговый оборот вопреки стагнации и санкциям.....</i>	<i>7</i>
<i>Глава Минэкономразвития Алексей Улюкаев назвал заслуживающими помощи ФНБ только два проекта "Роснефти".</i>	<i>7</i>
<i>Светлана Орлова: "Реализация программы по импортозамещению даст дополнительный импульс станкостроительной отрасли Владимирской области".....</i>	<i>8</i>
<i>Гособоронзаказ-2014 по судостроению выполнен на 95%.....</i>	<i>9</i>
<i>Топливное обеспечение Севморпути. "Эксперт Северо-Запад". № 49-50 (691) 2014.....</i>	<i>9</i>
<i>Покорение полюса двойного назначения. "Эксперт Северо-Запад". № 49-50 (691) 2014.....</i>	<i>10</i>
<i>Открытие Северного промышленного фронта. "Эксперт Северо-Запад". № 49-50 (691) 2014.....</i>	<i>15</i>
<i>ФНБ на два проекта. "Ведомости". 11 декабря 2014.....</i>	<i>16</i>
Развитие гражданского флота.....	17
<i>Заседание рабочей группы по реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы".</i>	<i>17</i>
Развитие военно-морского флота РФ	20
<i>Программа военного кораблестроения РФ включает создание своих вертолетоносцев.....</i>	<i>20</i>
Отраслевые мероприятия	21
<i>В Сеуле прошел российско-корейский экономический форум.....</i>	<i>21</i>
<i>Завершилась выставка "Транспорт России".....</i>	<i>21</i>
Международные проекты.....	23
<i>Минвостокразвития России и крупнейшая китайская судостроительная компания China State Shipbuilding 10 декабря 2014г в Пекине подписали меморандум о сотрудничестве, предполагающий строительство на Дальнем Востоке судостроительного кластера.....</i>	<i>23</i>
<i>Д.Розовина попросила направить деньги от "Мистралей" на развитие проекта "летающих автомобилей".....</i>	<i>23</i>
<i>РФ было бы выгоднее получить от Франции не Mistral, а деньги.....</i>	<i>24</i>
<i>Унижение "Мистралем". Сделка по покупке французских кораблей еще ждет своей правовой оценки. "Флот2017". 15 декабря 2014.....</i>	<i>24</i>
Строительство новых судов на российских верфях	28
<i>"Совкомфлот" привлек 319 млн долларов на строительство двух газозовов.....</i>	<i>28</i>
<i>В Астрахани начали строить катера для Каспийской флотилии.....</i>	<i>28</i>
<i>Заложен киль головного дноуглубительного судна нового поколения.....</i>	<i>28</i>
<i>Рассмотрение в Росморречфлоте проекта CNF19 железнодорожного паромы для Балтийского моря.....</i>	<i>29</i>
<i>75-летие "Севмаша" отметят закладкой нового "Борея".....</i>	<i>31</i>
Выпуск новых судов.....	32
<i>На "Северных верфях" спущен на воду фрегат "Адмирал флота Касатонов".....</i>	<i>32</i>
<i>Судзавод "Пелла" (Ленобласть) спустил на воду второй буксир-спасатель "МБ-123" для ВМФ РФ.....</i>	<i>32</i>
Строительство и реконструкция верфей	34
<i>"Роснефть" попросила 400 млрд руб. на реконструкцию верфи "Звезда".....</i>	<i>34</i>
Новости предприятий входящих в "Объединенную судостроительную компанию"	35
<i>Предложения Поморья одобрены федеральной Морской коллегией.....</i>	<i>35</i>
<i>ВСЗ был признан лучшим предприятием по строительству судов для освоения нефтегазового шельфа.....</i>	<i>35</i>
<i>Крыловский ГНЦ и ДЦСС подписали соглашение о сотрудничестве.....</i>	<i>35</i>
<i>Актив на плаву. "Недвижимость и строительство Петербурга". 8 декабря 2014.....</i>	<i>36</i>
<i>Поворот на Москву. "Коммерсантъ в Санкт-Петербурге". 10 декабря 2014.....</i>	<i>36</i>
Новости судостроительных и судоремонтных компаний.....	38
<i>Власти Карелии пообещали запустить судостроительный завод в январе 2015 года.....</i>	<i>38</i>
<i>"Совкомфлот" продемонстрировал новейшую морскую технику на "Транспортной неделе-2014".....</i>	<i>38</i>
<i>"Раньше мы делали почти все, сможем сделать и сейчас". "Эксперт". № 50 (927) 2014.....</i>	<i>38</i>
Новости о производстве оборудования и компонентов.....	43
<i>Судовые лебедки и рулевые механизмы смогут работать в полную силу даже на одном двигателе.....</i>	<i>43</i>
<i>ММК-МЕТИЗ освоил производство грузовых канатов для судостроителей.....</i>	<i>43</i>
<i>СМЦ-Колпино развивает возможности для судостроения.....</i>	<i>44</i>



<i>ОАО "Армалит-1" продолжает двигаться по пути модернизации производства.</i>	44
Новости судостроительной и судоремонтной промышленности ближнего зарубежья	45
<i>Украинская Smart Maritime Group построит 2 корпуса буксиров для Kirgan Holding.</i>	45
Новости судостроительной и судоремонтной промышленности дальнего зарубежья	46
<i>Состоялась церемония крещения нового разведывательного судна Норвегии "Marjata".</i>	46
<i>De Hoop приступила к строительству третьего судна типа PSV для компании ADNOC.</i>	46
<i>На верфи группы Damen завершился ремонт научно-исследовательского судна MV Tridens.</i>	46
<i>Индия начала экспорт военных кораблей.</i>	47



Общие новости

Рейтинг деловых лидеров и неудачников недели (1–7 декабря).

АПН-НН представляет "Рейтинг деловых лидеров и неудачников недели".

Мы предложили экспертам назвать трех деловых лидеров и трех неудачников недели (с 1 по 7 декабря) и дать краткое пояснение причин, по которым эксперты считают ту или иную персону лидером или неудачником.

Общий подсчет экспертных оценок выявил следующую картину.

Деловые лидеры недели:

1. Иосиф Хайцин, генеральный директор ЗАО "Хемкор".

Дзержинский "Хемкор" вложит 350 млн руб. в расширение производства кабельных пластикаторов.

"В настоящее время любой проект, связанный с инвестированием является подтверждением экономической устойчивости и управленческого таланта. Тем более, что запуск такого производства осуществляется в очень жесткой конкурентной среде. Экспертное сообщество, будет с большим вниманием следить за реализацией любого инвестпроекта регионального уровня, который будет реализовываться в ближайшее время", - Олег Тимофеев.

"Сделка с "СИБУР-Нефтехимом" была закрыта в апреле 2014 года, поэтому логично, что до конца года была выработана стратегия предприятия и определены размеры инвестиций и планы увеличения выпуска продукта. Хорошо, что производство будет развиваться", - Марк Фельдман.

"Приятно отмечать в последнее время оживление нашего химического кластера в Дзержинске и 350 млн руб - серьезная цифра в развитие и расширение производства пластикаторов", - Андрей Колобов.

"Расширение производства - это значит новые рабочие места. Хорошая новость!", - Вячеслав Растеряев.

"Дзержинский кластер химической промышленности страны медленно, но уверенно восстанавливается", - Владимир Рогозин.

2. Николай Воронов, генеральный директор завода им. Фрунзе.

Около 5,5 млн. евро было направлено на открытие производства аппаратуры для радиоэлектронной и аэрокосмической отраслей на заводе им. Фрунзе в Нижнем Новгороде.

"Запуск нового производства это двойной успех: во-первых, он показывает, что, несмотря на сложную внешнеполитическую обстановку, зарубежные партнеры готовы развивать сотрудничество с нижегородскими предприятиями, а во-вторых, это реальный пример импортозамещения, причем в высокотехнологичном секторе", - Дмитрий Кузин.

"Мы уже отмечали важность совместного проекта НППП им. Фрунзе с Rohde & Schwarz, а теперь назван объем инвестиций в совместное производство, и этот объем весьма серьезный. В непростой международной ситуации развитие такого сотрудничества особенно важно", - Марк Фельдман.

"Может для аэрокосмической отрасли сумма 5,5 млн евро не очень существенная, но в рамках программы импортозамещающей продукции да и ещё по сегодняшнему курсу, эта цифра очень показательна", - Андрей Колобов.

"Оборона страны - одна из важнейших задач!", - Вячеслав Растеряев.

"Сделан очередной шаг в развитии и диверсификации производства на заводе им. Фрунзе. Можно только выразить удовлетворение происходящим на предприятии под руководством Николая Воронова", - Михаил Гапонов.

3. Алексей Комяков, генеральный директор НПП "Полет".

Нижегородское НПП "Полет" обеспечит связью самолеты и вертолеты морской авиации.

"Есть у нас талантливые электронщики. Хватит закупать за границей аппаратуру. Тем более для оборонных нужд", - Вячеслав Растеряев.

"Оборонка снова становится локомотивом страны", - Владимир Рогозин.

В числе деловых лидеров также были названы:

Дмитрий Зверев, директор ОАО "ОКБМ Африкантов".

Нижегородское "ОКБМ Африкантов" получило награду губернатора.

"Заслуженная награда лидеру отрасли", - Михаил Гапонов.

"Можно только поздравить директора и сотрудников одного из флагманов нашей нижегородской промышленности, а заодно перенять опыт и многому поучиться", - Андрей Колобов.

Сергей Гречишников, директор по производству завода "Нижегородский теплоход".

Завод "Нижегородский теплоход" завершил строительство десятого катера для нужд Минобороны РФ.

"Старейшее борское предприятие уже привычно продолжает выполнять гособоронзаказ. Это идет на благо и заводу, и городскому округу г. Бор", - Михаил Гапонов.





"Реализация контракта по строительству катеров для российского ВМФ продолжается, новые катера сдаются в плановые сроки. Заказ на производство катеров для Черноморского флота представляется особенно надежным", - Марк Фельдман.

Андрей Сысоев, генеральный директор завода "Красная Этна".

Завод "Красная Этна" увеличит уставный капитал в 26 раз.

"Радикальное увеличение уставного капитала - это не только организационно-финансовое действие, но и важный знак, свидетельствующий о намерениях собственников развивать производство и искать решения в непростой ситуации", - Марк Фельдман.

Деловые неудачники недели:

1. Виктор Харитонов, генеральный директор ХК "Торпедо".

Приставы возбудили исполнительное производство в отношении нижегородского "Торпедо" за невыплаченный долг физическому лицу.

"Возбуждение исполнительного производства по долгам хоккейного клуба физическим лицам - лишь проявление системного финансового кризиса в "Торпедо", - Дмитрий Скворцов.

"Отсутствие финансовой дисциплины всегда негативно сказывается на репутации менеджмента. А когда речь идет о таких публичных организациях, как ведущий хоккейный клуб, новости о неисполнении финансовых обязательств получают особый резонанс", - Марк Фельдман.

"Можно сказать банальность, что необходимо выполнять свои финансовые обязательства перед игроками, можно провести параллели с ситуацией вокруг Капелло, но главное, что бы хотелось отметить: руководству клуба удалось создать очень крепкую команду международного уровня, а финансовые трудности в ближайшее время только усилятся", - Андрей Колобов.

"Проблемы с финансированием нижегородского спорта докатились до такого благополучного вида спорта, как хоккей. Губернатору пора вмешаться", - Владимир Рогозин.

"Долги нужно возвращать!", - Вячеслав Растеряев.

2. Игорь Кондаков, генеральный директор ООО "Сити-Петролеум".

Нижегородское УФАС признало ненадлежащей рекламу АЗС "Сити-Петролеум" в Советском районе Нижнего Новгорода.

"Очередное свидетельство того, что антимонопольные органы становятся действенным инструментом при разрешении конфликтных ситуаций с участием бизнеса. Хотя данный эпизод и не имел за собой серьезных экономических последствий для нарушителя, мы наблюдаем достаточно отлаженную процедуру и относительно небольшие сроки рассмотрения дела по существу. Во всем мире процедуры антимонопольных разбирательств, том числе по вопросам недобросовестной рекламы, могут растягиваться на долгие месяцы", - Олег Тимофеев.

"Это очередной случай несоответствия рекламной информации реальному продукту. Но свою основную задачу - привлечение клиентов реклама, видимо, выполняет", - Андрей Колобов.

"Уловки в рекламе, к сожалению, стали весьма распространенным явлением. И это неприятно, поскольку доверие - одно из важнейших условий эффективности рынка и репутации бизнеса", - Марк Фельдман.

"Правила для того и существуют, чтобы их выполнять. Нужно быть аккуратнее с законом", - Вячеслав Растеряев.

3. Владимир Егоров, бывший генеральный директор завода "РУМО".

Совет директоров "РУМО" досрочно прекратил полномочия гендиректора предприятия.

"Попытка сохранить производство на находящемся в предбанкротном состоянии предприятии стоила Владимиру Егорову сначала возбуждения уголовного дела по факту невыплаты зарплаты, а теперь - его кресла руководителя предприятия", - Дмитрий Скворцов.

"Может, Владимир и не считает эту ситуацию неудачной, т.к. покидает предприятие с большим количеством проблем, плохо, что за ним остаётся уголовное дело за невыплату заработной платы", - Андрей Колобов.

"Давно пора!", - Вячеслав Растеряев.

"Беды РУМО продолжаются. И, похоже, это далеко не конец истории", - Владимир Рогозин.

В числе деловых неудачников также были названы:

Анатолий Седых, председатель правления ЗАО "ОМК".

"Отмена строительства "Южного потока" ударила по интересам компании, являющейся одним из ведущих российских производителей труб большого диаметра. Даже если взамен Южного потока будет начато строительство газопровода в Турцию, время, необходимое для разработки нового проекта, станет для ЗАО "ОМК" временем простоя", - Дмитрий Скворцов.

Список экспертов делового рейтинга:

Михаил Гапонов, председатель комитета по экономике, промышленности и поддержке предпринимательства Законодательного собрания Нижегородской области;

Андрей Колобов, директор ООО "СТН-Девелопмент";

Дмитрий Кузин, генеральный директор ОАО "Домостроительный комбинат № 2";

Вячеслав Растеряев, председатель комиссии думы Нижнего Новгорода по развитию города, строительству и архитектуре;



Владимир Rogozin, управляющий нижегородским филиалом Банка ФК "Открытие";
 Дмитрий Скворцов, главный редактор агентства "ИФ-Регион";
 Олег Тимофеев, управляющий партнёр юридической фирмы Timofeev/Cherepnov/Kalashnikov, член совета Нижегородского отделения Ассоциации юристов России, председатель общественного комитета по иностранным инвестициям Торгово-промышленной палаты Нижегородской области.
 Марк Фельдман, председатель постоянной комиссии по бюджетной, финансовой и налоговой политике думы Нижнего Новгорода. (арп-nn.ru)

Для справки: Название компании: ХЕМКОР, АО Адрес: 606000, Россия, Нижегородская область, Дзержинск, ул. 1 мая, 1 Телефоны: +7(8313)244948 Факсы: +7(8313)264783 E-Mail: info@chemkor.ru Web: <http://www.chemkor.ru>

Для справки: Название компании: ОКБМ Африкантов, ОАО Адрес: 603074, Россия, Нижний Новгород, Бурнаковский проезд, 15 Телефоны: +7(831)2418772; +7(831)2469517 E-Mail: okbm@okbm.nnov.ru; inform@okbm.nnov.ru Web: <http://www.okbm.nnov.ru> Руководитель: Зверев Дмитрий Леонидович, директор

Для справки: Название компании: Завод Красная Этна, ОАО Адрес: Россия, Нижний Новгород, ул. Порт-Артурская, д.1 Телефоны: +7(831)2515586; +7(831)2515644; +7(831)2458418 Факсы: +7(831)2515629 E-Mail: marketing@etna.nnov.ru; zavod@etna.nnov.ru Web: etna-nnov.n4.biz Руководитель: Сысоев Андрей Юрьевич, генеральный директор

Для справки: Название компании: Объединенная металлургическая компания, ЗАО (ОМК) Адрес: 115184, Москва, Озерковская набережная, д.28, стр.1, комната № 1 Телефоны: +7(495)2317771 Факсы: +7(495)2317772 E-Mail: Dmorev@omk.ru; AHasanova@omk.ru; Alazarev@omk.ru Web: omk.ru Руководитель: Маркин Владимир Степанович, президент; Седых Анатолий Михайлович, председатель Правления (09.12.14)

В Правительстве Иркутской области сформированы поручения по итогам Послания Президента России Федеральному Собранию РФ.

В Правительстве региона сформированы поручения по итогам Послания Президента России Владимира Путина Федеральному Собранию РФ. На совещании, посвященном этому вопросу, Губернатор Иркутской области Сергей Ерошенко отметил, что приоритетом в развитии экономики остается кластерный подход и поддержка территорий опережающего развития с приоритетными отраслями (машиностроение, фармацевтика, нефтегазохимия, туризм).

– Исходя из Послания Президента отмечу, что курс, который был заложен чуть больше двух лет назад, в плане развития региональной экономики, выбран верно. У нас есть проекты по выпуску продукции с высокой добавленной стоимостью, создаются высококвалифицированные места, строятся детские сады и школы. Мы добились положительных результатов по предоставлению преференций инвесторам, вывели взаимодействие с муниципалитетами на совершенно другой уровень. В будущем будет дана оценка результатам работы, – подчеркнул Губернатор.

Как сообщил министр экономического развития Руслан Ким, Правительством региона ведется работа по подготовке базы для создания Стратегии социально-экономического развития региона на период до 2030 года. Сейчас начата реализация некоторых элементов концепции Стратегии, в том числе принята Инвестиционная стратегия. В 2015 году должна быть утверждена Стратегия социально-экономического развития Иркутской области.

Был также рассмотрен вопрос по решению задач, связанных с обеспечением продовольственной безопасности региона.

– В послании сказано, что в течение трех – пяти лет мы должны обеспечить население собственными, качественными продуктами питания по доступной цене. Мы сейчас готовим проект распоряжения Правительства региона о создании рабочей группы, которая займется разработкой плана по импортозамещению, содействию сельхозтоваропроизводителям, которые будут брать на себя повышенные обязательства по обеспечению региона собственной продукцией, – пояснила министр сельского хозяйства Иркутской области Ирина Бондаренко.

По словам министра здравоохранения региона Николая Корнилова, работа по основным направлениям, касающимся развития специализированных служб, в том числе по профилактике лечения сердечнососудистых заболеваний, а также исполнению майских указов Президента РФ, будет продолжена.

— Сосудистые центры развернуты в Ангарске, Братске, Усолье-Сибирском, Нижнеудинске, Усть-Илимске, Саянске и в Иркутске. В Усть-Илимске такой центр был открыт по просьбе жителей. Такая работа будет продолжаться и в других территориях области, – сообщил Николай Корнилов.

Сергей Ерошенко поручил министерствам и подведомственным учреждениям провести аналитическую работу по выполнению поручений и представить итоги на заседаниях Правительства области.

Возврат к списку (INFOLine, ИА (по материалам Администрации) 08.12.14)



Свердловская область увеличила внешнеторговый оборот вопреки стагнации и санкциям.

Свердловская область за 9 месяцев 2014 г. увеличила внешнеторговый оборот на 4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — до \$8,1 млрд. Как пишет ТАСС, об этом сказал министр международных и внешнеэкономических связей региона Андрей Соболев.

"Экспорт снизился всего на 0,7%, импорт увеличился на 17%. Самый большой рост внешнеторгового оборота зафиксирован с Японией (в 1,5 раза), Азербайджаном (в 1,9 раза) и Ираном (1,7 раз). Также позитивная статистика наблюдается со странами, которые ввели в отношении России санкции: объем торговли с Евросоюзом вырос на 11%, с США — на 8%", — цитирует министра УрБК.

Несмотря на тенденцию, размер экспорта товаров в регионе более чем вдвое превышает импорт — \$5,6 млрд против \$2,5 млрд. Более 57% свердловского экспорта составляют металлы и изделия из них, а 52% импорта формирует машиностроительная продукция.

Впрочем, за прошедшее время Свердловская область уменьшила внешнеторговый оборот с основными экономическими партнерами: Германией, Чехией и Италией. В частности, по итогам 2013 г. доля оборота с Германией составила 9,48% от всего объема внешней торговли, сейчас она немногим превышает 8%.

Товарооборот региона с Украиной снизился на 34% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Однако, поскольку украинские предприятия являются конкурентами уральских, падение объемов торговли не является поводом для беспокойства, утверждает министр.

Помимо этого, из-за продуктового эмбарго почти в 10 раз снизился объем импорта продуктов питания, сказала начальник Екатеринбургской таможни Елена Пушкарева. Средняя таможенная стоимость рыбы и мяса в этом году увеличилась, а сыра и овощей — уменьшилась, отмечает она.

Между тем, как сообщало Уральское таможенное управление, по итогам восьми месяцев 2014 г. Свердловская область сократила объем товарооборота с другими странами более чем на 8%. По данным таможни, в январе-августе 2014 г. внешнеторговый оборот Среднего Урала составил \$6,92 млрд, сообщил ДК.RU. (Деловой квартал (Екатеринбург) 09.12.14)

Глава Минэкономразвития Алексей Улюкаев назвал заслуживающими помощи ФНБ только два проекта "Роснефти".

Минэкономразвития считает только два из четырех проектов "Роснефти" заслуживающими финансирования из средств Фонда национального благосостояния (ФНБ), заявил глава министерства Алексей Улюкаев. Он подчеркнул, что никаких планов покупки облигаций "Роснефти" из средств ФНБ не существует. Министр финансов Антон Силуанов в свою очередь отметил, что правительство готово рассмотреть покупку бондов компании на деньги ФНБ.

В рамках заявки на получение средств из ФНБ "Роснефть" представила на рассмотрение в Минэкономразвития четыре проекта. "По крайней мере два из них нам представляются заслуживающими финансирования из ФНБ", — сказал Улюкаев. "Никаких планов о приобретении каких-то специальных облигаций из средств ФНБ не существует", — подчеркнул глава Минэкономразвития.

Силуанов в свою очередь заявил, что правительство готово рассмотреть вопрос о целесообразности инвестирования средств ФНБ в облигации "Роснефти", если от компании поступит соответствующее обращение.

"Все, что касается ФНБ, — у нас есть процедура, мы должны пройти отбор через комиссию, которая создана при правительстве", — цитирует министра ТАСС. Он подчеркнул, что "пока решений не принято": "Если "Роснефть" внесет на комиссию [предложение, то будем рассматривать вопрос о целесообразности инвестирования средств в этот актив".

Как сообщал РБК, "Роснефть" просит у правительства доступ к денежным средствам ФНБ на реализацию четырех проектов.

Речь идет о проекте судостроительного центра "Звезда" на Дальнем Востоке, модернизации Комсомольского НПЗ, освоении газового проекта "Роспан" и Юрубчено-Тохомского месторождения, писали "Ведомости" со ссылкой на два федеральных источника. Четыре программы требуют в общей сложности 500 млрд руб., однако ФНБ может выделить 40% требуемой суммы, то есть 200 млрд руб.

По словам директора Small Letters Виталия Крюкова, в приоритете для государства — проект "Звезда", а Комсомольский НПЗ может быть важен с точки зрения обеспечения топливом Дальнего Востока.

В правительстве обсуждают, стоит ли финансировать все четыре заявки "Роснефти".

Как выяснил РБК, "Роснефть" предложила правительству выкупить облигации компании на 2,4 трлн руб. за счет средств ФНБ.

В начале ноября Минэкономразвития вернуло заявку "Роснефти" на доработку из-за того, что она некорректно расписала распределение затрат, поскольку собственные средства компании должны составлять не менее 15% от требуемых инвестиций. "Роснефть" согласилась ее переоформить с указанием проектов, на которые пойдут деньги фонда.



14 ноября президент России Владимир Путин не исключил, что "Роснефть" может получить средства из ФНБ. При этом он сказал, что вопрос об объемах и сроках выделения "требует проработки" и "никакой суеты" при его решении не будет. (РосБизнесКонсалтинг 10.12.14)

Светлана Орлова: "Реализация программы по импортозамещению даст дополнительный импульс станкостроительной отрасли Владимирской области"

9 декабря на базе Ковровского электромеханического завода состоялось совещание по вопросам развития отечественного станкостроения и инструментальной промышленности под председательством заместителя Министра промышленности и торговли России Александра Потапова и Губернатора Владимирской области Светланы Орловой. В мероприятии приняли участие первый заместитель Губернатора Алексей Марченко, руководители структурных подразделений областной администрации, депутаты Законодательного Собрания, представители Госкорпорации "Ростех" и подведомственных ей предприятий, Московского государственного технологического университета "СТАНКИН", Владимирского государственного университета, Ковровской государственной технологической академии, ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", ОАО "Объединенная судостроительная корпорация", научно-производственной корпорации "Уралвагонзавод" и Ассоциации Станкостроителей России.



Предваряя встречу, участники совещания познакомились с производственной деятельностью ОАО "КЭМЗ". Генеральный директор предприятия Владимир Лебедев представил гостям инновационные продуктовые направления спецпроизводства, современную робототехнику и технику гражданского назначения, продемонстрировал процесс серийной сборки станков.

Неподдельный интерес вызвал созданный на базе завода около года назад Центр подготовки и переподготовки профессиональных кадров. Напомним, это учреждение было организовано благодаря совместным усилиям руководителей областной администрации, Минпромторга России, МГТУ "СТАНКИН" и ОАО "КЭМЗ". О процессе обучения и развития рабочих инженерных кадров для предприятий машиностроения России рассказала руководитель Центра Елена Лаврищева: "Задача перед нами поставлена серьезная, и мы стараемся её выполнить. За этот год мы подготовили 117 учеников, 126 рабочих, которые получают вторую профессию. Это высококвалифицированные специалисты. Центр уже выходит за рамки предприятия. У нас обучаются 26 человек - из Владимирской области, Подмосковья и Крыма".

В ходе совещания были рассмотрены вопросы о реализации подпрограммы "Станкоинструментальная промышленность" государственной программы России "Развитие отечественного станкостроения и инструментальной промышленности", о перспективных технологиях станкостроения, о необходимости обновления станочного парка предприятий страны, о путях развития отечественного станкостроения в рамках реализации задач импортозамещения, о кадровом обеспечении развития машиностроения.

"Станкостроение - не только традиционная для региона отрасль, но и одна из точек роста экономики. Считаю, что сегодня в этом промышленном сегменте просто необходима кооперация - между предприятиями и регионами. Ярким примером такой грамотной выстроенной работы служит Ковровский электромеханический завод. Убедена, что во Владимирской области имеются все основания и необходимые условия для создания мощного станкостроительного кластера", - заявила Губернатор Светлана Орлова.

Станкостроительная отрасль 33-го региона может получить дополнительный импульс развития в связи с реализацией государственной программы по импортозамещению. Имеющиеся на сегодняшний день мощности позволяют проектировать и выпускать до 1,5 тысяч высокоточных станков в год, в том числе по техническим заданиям заказчика.

Замминистра промышленности и торговли России Александр Потапов подчеркнул, что развитие станкостроительного производства сегодня относится к стратегическим задачам государства.

"Приятно было идти по Ковровскому электромеханическому заводу и наблюдать то, что здесь производятся станки, которые идут на наши, отечественные предприятия - в Санкт-Петербург, Рыбинск и другие российские города, которые имеют серьезный оборонно-промышленный потенциал. Наша серьезная и достаточно амбициозная задача - выйти к концу 2020 года по закупкам станочного оборудования отечественного производства на уровень в 60 процентов. Для предприятий при разработке новых проектов в рамках федеральной целевой программы по развитию российского оборонно-промышленного комплекса обязательным условием будет закупка технологического оборудования, произведенного в России. У станкостроения есть надёжный заказчик в лице государства, поэтому мы обязательно достигнем поставленных задач", - выразил уверенность Александр Потапов.

По итогам совещания было принято совместное решение предложить Московскому государственному технологическому университету "СТАНКИН" объединиться с Ковровской государственной технологической академией и создать структуру СТАНКИН - КГТА с практической базой на Ковровском электромеханическом заводе. Профильным структурам Минпромторга России и администрации Владимирской области было рекомендовано проработать вопрос о создании на базе имеющегося Центра подготовки кадров ОАО "КЭМЗ"



Федерального центра отечественного станкостроения. Опыт, который наработан в Коврове, решено точно применять и в других регионах России. Основные предложения, прозвучавшие в ходе совещания, будут проработаны и включены в государственную программу развития оборонно-промышленного комплекса страны, которая будет представлена на утверждение Президенту России Владимиру Путину в следующем году.

Для справки: Название компании: Объединенная Судостроительная Корпорация, ОАО (ОСК) Адрес: 123100, Россия, Москва, Пресненская набережная, 12 Телефоны: +7(495)6459704; +7(495)6459703 E-Mail: osk@oaosk.ru Web: <http://www.oaosk.ru> Руководитель: *Рахманов Алексей Львович, президент*

Для справки: Название компании: Объединенная авиастроительная корпорация, ОАО (ОАК) Адрес: 101000, Россия, Москва, Уланский пер., 22, стр. 1 Телефоны: +7(495)9261420 Факсы: +7(495)9261421 Web: <http://www.uacrussia.ru> Руководитель: *Дмитриев Владимир Александрович, председатель Совета директоров; Погосян Михаил Асланович, президент (INFOLine, ИА (по материалам компании) 10.12.14)*

Гособоронзаказ-2014 по судостроению выполнен на 95%.

Государственный оборонный заказ на 2014 год по состоянию на 1 декабря выполнен на 95%. Как передает корреспондент "Российского судоходства", об этом заявил первый заместитель председателя Морской коллегии при правительстве РФ Сергей Шишкарёв. По его словам, есть все основания полагать, что он будет выполнен может быть не на 100%, но близко к этому. (Российское судоходство 15.12.14)

Топливное обеспечение Севморпути. "Эксперт Северо-Запад". № 49-50 (691) 2014

Андрей Васильев: "Для того чтобы Северный морской путь не только восстановил свои позиции, но и развивался, необходимо объединить усилия законодателей, федеральных и региональных органов власти, а также компаний, заинтересованных в его работе"

Об основных отраслевых тенденциях и трендах бункеровочного бизнеса, а также об участии своей компании в арктических проектах "Эксперту Северо-Запад" рассказал генеральный директор ООО "Газпромнефть Марин Бункер" Андрей Васильев.

– **В настоящее время активизируется освоение северных арктических территорий. Можно рассказать подробнее о вашем участии в этом проекте? Какие перспективы вы видите у этого направления?**

– Одна из приоритетных задач для нашей компании в северном регионе – посильное участие в развитии транспортного коридора Северный морской путь (СМП). Наш посильный вклад – это развитие снабжения судов топливом на всем протяжении пути. В настоящее время активно наращивают мощности порт Саббета и Новый порт, они ориентированы на снабжение и обслуживание судов, задействованных в работе по этому направлению.

РЕКЛАМА

– **С какими научно-производственными кластерами Северо-Запада вы взаимодействуете? Какие есть интересные инновационные разработки?**

– Совместно со специалистами ФГУП "Крыловский государственный научный центр" мы занимаемся разработкой специализированного судна-бункеровщика, работающего на сжиженном природном газе (СПГ). Одна из сложностей использования газа в качестве судового топлива – это его хранение и конфигурация танков. Дело в том, что температура хранения СПГ – 160 градусов по Цельсию, и эта температура должна все время оставаться стабильной. Поэтому пока мы не можем говорить о дальних перевозках – приходится связывать суточный расход с нормой хранения и дальностью плавания.

У нас уже существует несколько разработок судов, отличающихся размерами, методами погрузки-выгрузки, тоннажем. Есть проект бункеровщика, работающего на комбинированном газодизельном топливе, есть полностью газовый бункеровщик. Но, к сожалению, пока они существуют только на бумаге в качестве идеи. Для того чтобы двигаться дальше, необходимо переводить эти проекты из научных разработок в рабочую документацию, начать размещать на заводах заказы. Но тут нужна активная позиция судовладельцев, а им необходима уверенность, что все мощности спроектированного судна будут задействованы.

Поскольку технология применения газа пока еще новая, я думаю, что она будет обкатываться на грузовых судах, а пассажирские начнут ее использовать чуть позднее.

– **Какова стоимость судна, работающего на СПГ? И сколько будет стоить бункеровщик?**

– Такие суда отличаются от традиционных в части двигателя и топливной аппаратуры. Сам двигатель на 20% дороже, чем стандартный. Поэтому в зависимости от размеров стоимость судна на 5-10% увеличивается. Усредненной цифры нет, все зависит от размера судна, его спецификации. Стоимость же всего бункеровщика сейчас только в процессе определения.

– **А как сейчас обстоят дела на бункеровочном рынке России и Северо-Запада в частности?**

– На Северо-Западе потребности судовладельцев в поставках бункерного топлива обеспечены. Я мог бы охарактеризовать бункерный рынок Санкт-Петербурга как стабильный. При этом считаю вполне логичным шагом



развитие порта Усть-Луга в Ленобласти, поскольку в настоящее время Большой порт Санкт-Петербурга не может наращивать свои мощности из-за того, что он находится в самом центре мегаполиса.

Хорошая динамика наблюдается в порту Мурманск. Его развитие связано с арктическими проектами крупнейших российских нефтекомпаний. Порт Калининград показывает положительную динамику в течение всего года, несмотря на рост тарифов на транспортировку грузов в этом регионе. Порт Архангельск активно функционирует в летнюю навигацию, когда осуществляются поставки топлива на суда, задействованные в порту Саббета и на Вальторавской губе. В целом общая динамика по Северо-Западу положительная.

Если смотреть более глобально, то за последние шесть лет российский бункерный рынок развивался очень стремительно. В качестве положительной рыночной тенденции можно отметить рост доли специализированных бункерных подразделений вертикально-интегрированных нефтяных компаний (ВИНК), потому что это выгодно не только самим ВИНКом, но и судовладельцам, операторам портов. Крупные компании могут инвестировать в обновление портовой инфраструктуры. Все это капиталоемкие проекты, реализация которых владельцам небольших компаний, как правило, не по силам. Кроме того, за счет структурирования рынок становится более прозрачным, так как в больших корпорациях механизмы ценообразования, информация о продукции, как правило, более открыты.

– Могли бы вы назвать собственные проекты компании, которые ориентируются на динамику рынка? Какие мощности вы планируете нарастить через создание определенных объектов, проектов?

– В планах компании до конца 2014 года активная подготовка к введению с 1 января 2015 года ограничений по выбросу серы в акватории стран Балтийского и Северного морей, а также вокруг Северной Америки – так называемой зоне ЕСА – до 0,1%, поскольку это одно из самых значительных изменений для отрасли в целом.

Также продолжают свое развитие проекты, связанные с СПГ-бункеровкой. В частности, рабочие встречи в Минтрансе по созданию рынка СПГ, так, как по оценкам экспертов, в настоящее время этот рынок еще не сформирован. Подготовлена детальная спецификация по СПГ-бункеровщику, проведена предварительная оценка стоимости этого судна.

Вследствие введения Налогового маневра и изменения налогообложения в отрасли, а также вступления в силу законодательства по содержанию серы в зоне ЕСА, мы прогнозируем глобальное изменение рынка бункеровки. Кроме этих двух событий также возможно введение акциза на судовое маловязкое топливо. На данный момент это решение еще не принято, однако нужно быть к нему готовыми.

Ожидается, в частности, что на Северо-Западе из-за ограничений по выбросу серы рынок изменится. В 2015 году может появиться новое судовое топливо с содержанием серы 0,1%, которое будет соответствовать экологическим требованиям. (Эксперт Северо-Запад 08.12.14)

Покорение полюса двойного назначения. "Эксперт Северо-Запад". № 49-50 (691) 2014

Промышленные предприятия и научно-производственные объединения СЗФО давно ждали старта арктического мегапроекта – для них это не только загрузка существующих мощностей, но и возможность для технологического прорыва и выхода с собственными инновационными разработками на новые зарубежные рынки

Активизация мегапроекта по покорению Арктики лишней раз подогреет дискуссию об оправданности развития экономики через мегапроекты, которая ведется не первый год. Аргументы сторон известны: сторонники пребывают в уверенности, что денежные вливания в крупномасштабные проекты способны дать кумулятивный эффект для подъема экономики и способствовать созданию новых рабочих мест, оппоненты апеллируют к ресурсозатратности и растянутости таких проектов во времени, а также обращают внимание на присущие им коррупционные риски и проблемы с возвратом инвестиций. С покорением Арктики в этом смысле ситуация с одной стороны проще, с другой – сложнее. В теории извлечение скрытых в толщах арктических льдов углеводородов оправдывает себя с лихвой – по приблизительным оценкам скрытых там резервов хватит, чтобы при нынешних темпах потребления удовлетворить мировую потребность в нефти в течение трех лет, природном газе – в течение 14 лет.

В том, что арктический проект – игра в долгую, есть и свои минусы. Инвестиции в освоение шельфа, транспортную инфраструктуру, разработку дорогих технологических решений потребуются здесь и сейчас, а конечный эффект от этих вложений может быть получен только через несколько десятилетий. Президент Санкт-Петербургской Арктической общественной академии наук Валерий Митько считает, что в нынешних условиях гораздо важнее разработка эксплуатируемых месторождений и освоение новых месторождений на суше с помощью создания передовых технологий, в то время как Арктика – работа на перспективу. При этом эксперт считает, что без сотрудничества с другими странами в арктических проектах России не обойтись.

Вопреки изоляции

Свои коррективы в арктические планы России неизбежно внесут санкции. Европейские страны приостановили экспорт технологий и оборудования для нефтяной отрасли, связанных с глубоководной добычей, арктическими и сланцевыми проектами; США наложили запрет на заключение новых контрактов по добыче на шельфе. Аналитики отмечают, что доля импортного оборудования в российской добыче нефти и газа сейчас достигает 25%, а в проектах на шельфе приближается к 100%. По оценке международного рейтингового агентства Fitch, в среднесрочной перспективе санкции могут поспособствовать откладыванию ряда масштабных проектов по



освоению месторождений, в том числе на арктическом шельфе. "Если санкции сохранятся в течение очень длительного времени, это может негативно сказаться даже на экономической целесообразности этих проектов, если Россия не сможет найти альтернативные источники технологий или разработать собственные", – предполагают аналитики Fitch. Однако заместитель министра энергетики Кирилл Молодцов заявил, что импортозамещения иностранного нефтегазового оборудования по большинству категорий реально добиться к 2018-2020 году.

Куда меньшим пространством для маневра может оказаться в геологоразведке. Для поддержания добычи нефти на прежнем уровне необходимо будет разрабатывать новые месторождения, которые пока не разведаны. В отличие от геологоразведочных работ, на суше успешность геологоразведки на шельфе будет ниже на 20-30%, а ее стоимость выше в четыре-восемь раз, подсчитали в E&Y. По их оценке российским нефтяным компаниям нужно будет утроить инвестиции в геологоразведку, чего, однако, им не позволят сделать существующие финансовые возможности. Нужны будут иностранные инвестиции порядка 1-1,5 трлн в год, сообщают в E&Y.

Различные вызовы, встающие перед страной в контексте освоения Арктики, в ближайшее время представится возможность обсудить на IV Международном форуме "Арктика: настоящее и будущее", который состоится 10-11 декабря 2014 года в Санкт-Петербурге.

Лед тронулся

Уже неоднократно говорилось о том, что Санкт-Петербург должен стать научно-производственным плацдармом для покорения Арктики. Два года назад предложение создать в городе арктический кластер поступило от губернатора Георгия Полтавченко. "Под арктическим кластером понимается объединение ресурсов правительств, научного и делового сообщества приарктических стран на взаимовыгодных условиях в целях освоения данного региона", – так описывается проект в Стратегии развития Санкт-Петербурга до 2030 года. Экономисты, впрочем, считают употребление слова "кластер" в данном контексте не вполне уместным. Так, проректор Санкт-Петербургского экономического университета Александр Карлик отмечает, что правильнее было бы говорить о комплексном подходе к освоению арктических территорий и Санкт-Петербурге как структурообразующем центре такого освоения.

Потенциально арктический мегапроект способен придать импульс развитию сферы судостроения в целом и ряду его инновационных областей (робототехника, топливные технологии, материаловедение).

"На долгосрочную перспективу в 20-25 лет применительно к российскому шельфу наметился тренд постепенного перехода к подводным (подледным) технологиям освоения шельфовых месторождений на всех этапах – от разведки до переработки, – комментирует заместитель генерального директора по науке ОАО "Концерн "Морское подводное оружие – Гидроприбор" Вячеслав Трушенков. – На наш взгляд, международный рынок гражданских подводно-технических средств недостаточно развит, в связи с этим ниша по освоению Арктики достаточно емкая. Ее заполнение может дать мощный импульс для развития сферы робототехники и других инновационных направлений как в судостроении в целом, так и в деятельности нашего концерна в частности". С 2011 года "Гидроприбор" является координатором деятельности технологической платформы "Освоение океана", осуществляя свою деятельность по двум направлениям: "Технологии морских роботизированных систем" и "Технологии освоения природных ресурсов Мирового океана".

"Миссия концерна при реализации этих двух технологических направлений видится во всемерном развитии робототехнических средств и систем двойного назначения, так как промышленные, базовые и критические технологии в военной и гражданской сфере во многом совпадают", – продолжает Вячеслав Трушенков.

И корабль плывет

В судостроении позиции Северной столицы традиционно были сильны. По данным Центра стратегических разработок "Северо-Запад", в Санкт-Петербурге сконцентрировано около 40% судостроительных мощностей страны, а также более 75% от всех проектных и научно-исследовательских организаций в сфере судостроения. В городе функционирует 43 предприятия судостроительного профиля, 26 предприятий задействованы в производстве компонентов. Всего на продукцию судостроительной отрасли приходится более 50% от всей продукции ВПК, выпускаемой в городе, удельный вес сектора в обрабатывающих производствах Северной столицы – 18%, а 16% от всех тех, кто занят в обрабатывающей промышленности, работают в судостроении. Предприятия города способны производить и гражданские (сухогрузы, навалочники, танкеры, ледоколы и буксиры, научно-исследовательские суда), и военные суда (корветы, тральщики, десантные корабли, неатомные подводные лодки, эсминцы, фрегаты). Уровень локализации по некоторым судам достигает 80-90%, отмечают в одном из аналитических материалов ЦСР "Северо-Запад", что благоприятствует созданию цепочек добавленной стоимости.

Городская промышленность способна самостоятельно закрыть практически все позиции при реализации арктических проектов: фундаментальные исследования, проектирование, строительство судов, не сомневается заместитель генерального директора, начальник Арктического инжинирингового центра ФГУП "Крыловский государственный научный центр" Олег Тимофеев, добавляя, что определенные усилия нужно будет приложить в области производства судового оборудования. "В среднем больше 90% судового оборудования – иностранные поставки. Здесь машиностроение нужно будет переводить на рельсы импортозамещения, что может занять несколько лет", – подчеркивает он.



Костяк судостроительной отрасли Петербурга составляет 12 предприятий, входящих в состав ОАО "Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК): Адмиралтейские верфи, Балтийский завод, Кронштадтский морской завод, Пролетарский завод, Средне-Невский судостроительный завод, Северная верфь и несколько проектно-конструкторских бюро ("Невское ПКБ", "Северное ПКБ", "СПБММ "Малахит", "ЦКБ МТ "Рубин", "ЦКБ "Айсберг", "ЦМКБ "Алмаз"). Стратегические приоритеты ОСК относительно Арктики недавно были озвучены директором департамента военно-технического сотрудничества ОАО "ОСК" Алексеем Диким на конференции "Offshore Marintec Russia". Это производство ледоколов, строительство судов снабжения и платформ по добыче, участие в модернизации и развитии новых верфей для реализации проектов по строительству буровых и добычных платформ, шельфовой техники и танкеров.

Пользу для себя могли бы извлечь и другие сопредельные судостроению сектора экономики – металлургия (материалы для корпуса, металлические изделия для судостроения), приборостроение, двигателестроение, радиоэлектроника и ИТ (судовая электроника). "Арктический проект способен не только дать новый импульс развитию российского двигателестроения, но и обеспечить данный проект продукцией современного уровня с одновременным решением вопросов импортозамещения и национальной безопасности", – говорит председатель Совета директоров ОАО "Звезда" Павел Плавник. – Наше предприятие готово принять участие в оснащении судов арктического флота дизельными двигателями и судовыми дизель-генераторами нового поколения, соответствующими перспективным мировым требованиям по экологическим показателям, экономичности и надежности".

"Прорывные решения для освоения Арктики могут прийти из тех отраслей, которые не рассматриваются в этом контексте. Есть средние и малые компании, работающие в сфере материаловедения, у которых есть готовые технологические решения, но о них мало кто знает. Здесь необходим механизм сбора всей информации о том, что могут предложить участники рынка. Интегратором информации может стать единая технологическая платформа, которую создает Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов (ВИАМ). Этот институт в партнерстве с государством может создать базу данных материалов, технологий и изделий в соответствии с необходимыми требованиями (низкие температуры, антиобледенительные свойства, сложные условия эксплуатации) и собирать информацию, что могут предложить игроки рынка. Дальше необходимо создание инфраструктуры, позволяющей производить готовый продукт – инжиниринговые центры, центры коллективного пользования, что позволит делать трансфер технологий в другие сферы: судостроение, транспортная отрасль строительство и т.д.", – полагает президент завода по переработке пластмасс им. "Комсомольской правды" Сергей Цыбуков.

Конструкционными материалами сейчас плотно занимается ЦНИИ "Прометей". На предприятии разрабатываются хладостойкие стали, используемые в строительстве ледокольного флота, нефтегазодобывающих платформ, магистральных трубопроводов, работающих в экстремальных климатических условиях. Данные инновационные материалы использовались на морской ледостойкой платформе "Приразломная", самоподъемной плавучей буровой платформе "Арктическая".

И снова кадры

При этом, для того чтобы промышленность Петербурга, заточенная на арктические проекты, давала эффективный отклик, ей требуется постоянная кадровая подпитка. В подготовку кадров для судостроения в той или иной мере вовлечена большая часть технических вузов города (Балтийский государственный технический университет "Военмех", Государственная полярная академия, Государственный университет морского и речного флота им. адмирала Макарова, Российский государственный гидрометеорологический университет, Санкт-Петербургский государственный технологический институт, Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, Санкт-Петербургский государственный политехнический университет, Университет ИТМО, Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения). Научно-техническим сопровождением арктических проектов в той или иной мере занимаются ЦНИИ им. Крылова, ЦНИИ морского флота, Центр технологии судостроения и судоремонта, ЦНИИ судового машиностроения, ЦНИИ "Прометей", научную деятельность ведет Арктический и антарктический НИИ. "В контексте Арктики перед инжинирингом стоят задачи проектирования эффективных коммерчески выгодных транспортных судов, особо актуальна сейчас смена поколений ледоколов. Лидирующей роль нашего инжиниринга должна быть в разработке техники для арктического шельфа", – говорит Олег Тимофеев.

"К сожалению, качество специалистов, которые поставляют технические вузы, нас не очень устраивает. Необходимо подтягивать систему образования под общепромышленные задачи", – добавляет он.

Точка опоры – Северо-Запад

Роль опорных точек для освоения арктического шельфа в силу их географического положения отведена еще нескольким регионам Северо-Запада. В соответствии с постановлением президента в Арктическую зону входят: Мурманская область, Ненецкий автономный округ (НАО), часть территорий Архангельской области и Республики Коми, а также некоторые другие территории за пределами СЗФО. Перечисленные субъекты сейчас вовлекаются в крупные инфраструктурные проекты для транспортировки ресурсов из Арктической зоны. Для Архангельской области – это проект строительства железнодорожной трассы "Белкомур" (Белое море – Коми – Урал), которая



связет Урал и Республику Коми с незамерзающими портами Архангельска и Мурманска. В какой-то момент наравне с проектом "Белкомур" также рассматривался проект "Баренцкомур" (Баренцево море – Коми – Урал), пролегающий через территорию НАО. Теперь эти проекты, видимо, будут развиваться параллельным курсом – в Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года и инвестиционной программе РЖД нашлось место обоим. Согласно этим документам, в рамках "Белкомура" к 2020 году рассчитывают проложить железнодорожную ветку Карпогоры – Вендинга (северный участок) и отрезок пути от Сыктывкара до Перми (южный участок), а также отрезок Сосногорск – Индига, являющийся составной частью проекта "Баренцкомур". Цена строительства двух первых участков – 66,6 млрд рублей, второго – 102 млрд.

В Мурманске положено начало строительству первых объектов в рамках проекта "Комплексное развитие мурманского морского узла" стоимостью 152,1 млрд рублей (62,7 млрд вложит государство, 89,3 частные инвесторы). Проект преследует цель включить в портовую деятельность западный берег Кольского залива, что может увеличить потенциал морского порта Мурманска. Для этого будет построена железнодорожная ветка длиной 46 км, ведущая на западный берег Кольского залива. Там планируется создание угольного и нефтяного терминалов, на восточном берегу появится контейнерный терминал, а угольный терминал подвергнется реконструкции.

Шаг за шагом наращивают свое присутствие в регионе топливно-энергетические компании. "Роснефть" планирует развернуть опорно-логистическую базу для освоения арктического шельфа на территории судоремонтного завода № 82 в поселке Росляково, который расположен на восточном побережье Кольского залива. Концепция проекта предполагает возведение береговой базы, обеспечение арктических проектов с причальными сооружениями и выходом на автомобильную и железнодорожную магистрали, участками сервисного обслуживания буровых платформ и судов, ведущих геологоразведку, а в перспективе и добывающей инфраструктуры шельфовых проектов. ООО "Газпромнефть-Сахалин" в 2014 году создало в мурманском порту базу снабжения для обеспечения разведочного бурения в Печерском море и строительства скважин на Долгинском месторождении. Заинтересованность в развитии перевалочных мощностей в порту есть у компаний "Новатек" и "Башнефть".

Идем своим путем

Дополнительным конкурентным преимуществом России в освоении Арктики является доступ к Северному морскому пути, который представляет собой кратчайший морской путь из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу. Для сравнения, альтернативный маршрут, пролегающий через Суэцкий канал, длиннее на 7 тыс. морских миль. Объемы доставки грузов по нему медленно, но верно растут, однако в качестве полноценной альтернативы более привычным маршрутам зарубежные страны его пока не рассматривают. Основную часть грузооборота обеспечивают российские грузы. Как ни странно, помочь может изменение климата. Увеличение среднегодовой температуры в Арктике влечет за собой сокращение ледяного покрова, благодаря чему увеличится проходимость Севморпути. Сейчас период навигации, когда появляется возможность плавать по нему без сопровождения ледоколов, длится с августа по сентябрь. Вариант коммерциализации транспортной артерии просматривается – по ней могли бы идти углеводороды на рынки азиатских стран.

Среди европейских стран партнером Северо-Западного региона в освоении Арктики выступает Финляндия. По данным Торгового представительства России в Финляндии, между странами уже сейчас реализуется сразу несколько проектов по Арктике. На базе верфи "Арктех Хельсинки Шипъярд" (входит в состав ОСК) ведется строительство судов-снабженцев по заказу ОАО "Совкомфлот", ледокольных судов для борьбы с аварийными разливами нефти. У ОСК и финской корпорации "Вяртсиля" наметилась кооперация в изготовлении судовых двигателей и подруливающих устройств, внедрении в гражданское судостроение России экологически чистых технологий. ЦНИИ конструкционных материалов "Прометей" и Лааперантский технологический университет объединили усилия для производства высокопрочных сталей, сварочных материалов и технологий сварки, коррозионно- и износостойких покрытий, пригодных для работы в арктических условиях. Торговый представитель России в Финляндии Валерий Шлямин считает возможным говорить о формировании трансграничного судостроительного кластера между двумя странами.

"Никаких ограничений для кластера государственная граница не дает. Кластер – не столько торговля, сколько кооперация (научно-производственная, промышленная), когда выбираются конкурентные преимущества заинтересованных сторон и в результате достигается синергетический эффект не только за счет поставок продукции на внутренний рынок, но и в третьи страны", – отметил Валерий Шлямин, выступая на недавнем российско-финском "Рубикон Форуме" (прошедшем в финском городе Лахти и посвященном сотрудничеству двух стран). На его взгляд, все признаки кластера в судостроении присутствуют: производственная кооперация, совместная подготовка кадров, проектирование судов, маркетинг продукции, координация на уровне межправительственной комиссии.

Перерывов в освоении Арктики, несмотря ни на что, быть не должно, считает вице-президент Торгово-промышленной палаты РФ Александр Рыбаков. "Конечно, мировое падение цен на нефть сказывается на интересе к арктическому региону, и есть позиция, что для добычи нефти хватает эксплуатируемых месторождений, следовательно, необходимость спешить с добычей нефти в Арктике отсутствует. Однако кризисы приходят и уходят, а арктический мегапроект должен быть продолжен, хотя он и требует длительной и методичной подготовки. Поэтому она должна вестись уже сейчас", – отмечает он.



"Арктический проект однозначно способен дать толчок развитию технологий в металлургии, транспорте, радиоэлектронике и ИТ-секторе, преодолеть узкие места в этих отраслях. В перспективе это может способствовать разработке конкурентоспособной продукции как собственными силами, так и посредством кооперации и выходу с ней на международные рынки", – резюмирует Александр Рыбаков.

Потенциальные участники арктического кластера

Название предприятия	Направления работы
ОАО «Адмиралтейские верфи»	Строительство и ремонт подводных лодок, строительство танкеров
ОАО «Балтийский завод – Судостроение»	Строительство крупных боевых кораблей, атомных ледоколов, транспортных и научно-исследовательских судов
ФГУП «Кронштадтский морской завод»	Комплексный ремонт судов
ОАО «Пролетарский завод»	Производство судового оборудования и средств технологического оснащения для судостроения
ОАО «Средне-Невский судостроительный завод»	Строительство ракетных катеров, тральщиков, пассажирских и рабочих судов
ОАО СЗ «Северная верфь»	Строительство средних боевых кораблей, гражданских транспортных и вспомогательных судов
ОАО «Выборгский судостроительный завод»	Строительство морских платформ и буровых установок для освоения шельфовых запасов, судов малого и среднего тоннажа
ОАО «Невское ПКБ»	Проектирование авианесущих и десантных кораблей, корабельных авиатехнических средств и учебно-тренировочных комплексов корабельной авиации
ОАО «Северное ПКБ»	Проектирование боевых надводных кораблей, сухогрузных и научно-исследовательских судов, танкеров и траулеров.
ОАО «СПБММ «Малахит»	Проектирование морских платформ для нефте- и газодобычи, подводных аппаратов различного назначения, подводных лодок
ОАО «ЦКБ МТ «Рубин»	Проектирование подводных лодок всех классов, морских сооружений различного назначения, судового комплектующего оборудования и устройств
ОАО «ЦКБ «Айсберг»	Проектирование мощных ледоколов для Арктики, ледокольно-транспортных судов, многоцелевых ледоколов-снабженцев; многоцелевых оффшорных судов и судов обеспечения; плавучих баз технического и общего обслуживания судов, портовых ледоколов, научно-исследовательских судов
ОАО «ЦМКБ «Алмаз»	Проектирование надводных боевых кораблей малого и среднего водоизмещения, скоростных боевых и патрульных катеров, десантных кораблей и судов на воздушной подушке, кораблей противоминной обороны; судов и кораблей специального назначения; плавучих доков
ФГУП «Крыловский государственный научный центр»	Фундаментальные исследования, разработка и экспертиза проектов морских и речных кораблей, судов и сооружений, проектные решения и разработки по созданию платформ для добычи нефти и газа на морском шельфе
ЗАО «ЦНИИ морского флота»	Фундаментальные исследования, проектирование судов транспортного и служебно-вспомогательного флота, ледоколов
ФГУП «ЦНИИ КМ «Прометей»	Фундаментальные исследования, создание конструкционных материалов (хладостойкие корпусные стали, титановые и алюминиевые сплавы, полимерные композиционные материалы)
ОАО «Центр технологии судостроения и судоремонта»	Фундаментальные исследования, проектирование и производство судового оборудования
ОАО «Концерн «Морское подводное оружие –	Создание морского подводного оборудования, подводно-технических средств специального назначения



Название предприятия	Направления работы
Гидроприбор»	
ОАО «Моринформсистема-Агат»	Разработка и производство корабельных интегрированных боевых информационно-управляющих систем, комплексных средств автоматизации управления соединениями морских сил, интегрированных автоматизированных систем управления оружием подводных лодок, корабельных цифровых вычислительных систем
ОАО Концерн «Океанприбор»	Создание гидроакустических комплексов и станций для кораблестроения, гидроакустической техники
ОАО «Звезда»	Двигателестроение
ОАО «Концерн «Гранит-Электрон»	Разработка радиоэлектронных комплексов и систем для военно-морского флота
ОАО «Концерн «Центральный научно-исследовательский институт «Электроприбор»	Разработки в области высокоточной навигации, гироскопии и гравиметрии
ОАО «РИРВ»	Разработка систем спутниковой и дальней радионавигации и координатно-временного обеспечения
ЗАО «Транзас»	ИТ, разработка тренажерных систем, судового радионавигационного оборудования
ООО «Арктикморгео»	Инженерно-геологические, геофизические и гидротехнические работы на морском и океанском шельфах
ОАО «Гипроспецгаз»	Проектно-изыскательские работы

(Эксперт Северо-Запад 08.12.14)

Открытие Северного промышленного фронта. "Эксперт Северо-Запад". № 49-50 (691) 2014

От редакции

Несмотря на непростую экономическую ситуацию внутри страны, арктический мегапроект, похоже, остается одним из приоритетных для российских властей. Буквально на прошлой неделе премьер-министр Дмитрий Медведев сделал целый комплекс поручений различным министерствам и ведомствам, направленных на развитие промышленного потенциала (и прежде всего судостроения), ориентированного на освоение российского арктического шельфа.

В частности, в рамках этих поручений Морская коллегия при Правительстве РФ сформирует до марта 2015 года консолидированный долгосрочный заказ российским корабелам на строительство судов и морской техники для разработки шельфовых месторождений, организации пассажирских перевозок, научных исследований, освоения Севморпути и развития рыболовства, совместив его с загрузкой судостроительных предприятий госзаказом в рамках исполнения новой Госпрограммы вооружения до 2016-25 годов.

"Таким образом, российские судостроители, наконец, смогут рассчитать план загрузки отрасли, модернизации и создания новых верфей. Все, что нам нужно, будем строить только у себя!", – так оперативно прокомментировал это решение на своей странице в соцсетях вице-премьер Дмитрий Рогозин.

Вообще, в последние месяцы Россия заметно активизировалась в арктическом регионе. Так, с 1 декабря у нашей страны появились свои арктические войска – на базе Северного флота создается объединенное стратегическое командование, отвечающее за защиту национальных интересов в Арктике. Весной 2015 года ООН получит российскую заявку на расширение внешних границ. В случае ее одобрения Россия сможет прирастить 1,2 млн кв. км арктического шельфа, на которых, по оценке министра природных ресурсов Сергея Донского, находится 5 млрд тонн потенциально извлекаемых запасов углеводородов. Наконец, уже анонсируется возможность создания специализированного органа по управлению арктическими проектами. Существует вероятность, что для управления Арктикой и северными территориями создадут отдельное министерство. Однако даже если министерским портфелем в итоге никто наделен не будет, все идет к тому, что та или иная организационная форма для развития Арктики будет найдена, поскольку в пользу появления единого органа, занимающегося арктической политикой, на заседании Совета Безопасности уже высказывался президент РФ Владимир Путин. В качестве возможных вариантов обсуждается формат госкомитета или правительственной комиссии.

Для промышленности и науки Северо-Запада арктический мегапроект способен стать полноценной "точкой сборки", и это касается не только судостроительной, но и других сопряженных отраслей: материаловедения,



двигателестроения, приборостроения, радиоэлектроники и ИТ, в которых существенно возрастут возможности по производству конкурентоспособной инновационной продукции с высокой добавленной стоимостью.

Эксперты утверждают, что мегапроект "Арктика" может принести даже больший эффект в смежных отраслях. Он основан на том, что в процессе решения задач для освоения северных территорий российский инжиниринг, наконец, сможет наладить систему разработки, внедрения и массового производства продуктов и технологий, которые будут иметь гораздо более широкое отраслевое применение, нежели только арктическое. Именно такие продукты смогут найти для себя новые рынки сбыта, обеспечивая возврат инвестиций в их создание. Учитывая нынешнюю геополитическую ситуацию, видимо, первыми потребителями подобной продукции станут страны Евразийского союза (то есть, помимо России, еще и Белоруссия с Казахстаном), затем ей могут заинтересоваться страны БРИКС. А там и до глобальных мировых рынков (включающих даже Европу и Америку) недалеко. Остается только надеяться, что к тому времени политический кризис между Россией и Западом уже разрешится, и обе стороны начнут мериться не санкциями, а только силами инновационных технологий. (Эксперт Северо-Запад 08.12.14)

ФНБ на два проекта. "Ведомости". 11 декабря 2014

Из четырех проектов, на которые "Роснефть" просит деньги из фонда национального благосостояния (ФНБ), только два заслуживают финансирования из фонда, заявил в среду министр экономического развития Алексей Улюкаев, его цитирует "Интерфакс". В конце ноября "Роснефть" повторно подала заявку на выделение из ФНБ около 200 млрд руб. на финансирование судостроительного завода "Звезда", модернизацию Комсомольского НПЗ, разработку Юрубчено-Тохомского месторождения и газового проекта "Роспан". О каких из них говорил Улюкаев, представитель министерства не сообщил. Речь шла о "Звезде" и НПЗ, утверждает федеральный чиновник.

Летом "Роснефть" обратилась в правительство, предложив выкупить облигации за счет ФНБ на 1,5 трлн руб. Затем сумма возросла до 2,4 трлн руб. Изначально "Роснефть" просила деньги на финансирование инвестиционной программы в целом. Но затем компания уточнила проекты, на которые пойдут средства фонда, и уменьшила запрашиваемую сумму. Уже тогда профильные чиновники сомневались, что "Роснефть" получит деньги на все проекты. "Вряд ли стоит нагружать ФНБ сырьевыми проектами при падающей цене на нефть, важна диверсификация", — говорил один из них.

При этом схема финансирования проектов "Роснефти" до сих пор не ясна. Улюкаев вчера сказал, что планов покупки облигаций "Роснефти" из средств ФНБ нет. "Пока таких решений принято не было, если "Роснефть" внесет на комиссию, будем рассматривать вопрос о целесообразности инвестирования средств в этот актив", — подтвердил министр финансов Антон Силуанов (цитата по Reuters).

В то же время совет директоров "Роснефти" 9 декабря одобрил размещение биржевых облигаций серий БО-15 — БО-26 на общую сумму 800 млрд руб., сообщила компания. ММВБ допустила их к торгам. Представитель "Роснефти" не ответил на запрос. "Роснефть" объявила о своем намерении разместить облигации, но это не означает, что она выпустит облигации на всю сумму, говорит старший аналитик по долговому рынку ИК "Велес капитал" Анна Соболева. Исходя из рыночных котировок "Роснефть" могла бы рассчитывать на ставку не ниже 14,5-15%, что очень дорого. Если на выкуп облигаций "Роснефти" пойдут средства ФНБ, то ставка будет договорная и, скорее всего, ниже рыночной, говорит она. (Ведомости 11.12.14)



Развитие гражданского флота

Заседание рабочей группы по реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы".

12 декабря 2014 года в Федеральном агентстве морского и речного транспорта Министерства транспорта России состоялось под руководством заместителя руководителя Росморречфлота Юрия Костина заседание Рабочей группы по координации, научно-техническому и организационному сопровождению работ по реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы". В работе приняли участие заместители руководителя Росморречфлота Виктор Вовк и Александр Пошивай.

На заседании Рабочей группы выступил генеральный директор Морского Инженерного Бюро, профессор, доктор технических наук Геннадий Егоров с докладами по результатам разработки концептуальных проектов мелкосидящих толкаемых составов для сибирских рек и железнодорожных паромов для Каспийского и Балтийского морей.

Первыми на заседании Рабочей группы были рассмотрены технические проекты мелкосидящих толкаемых составов для сибирских рек.

Актуальность создания барже-буксирных составов (ББС) нового поколения связана с ограниченными глубинами сибирских рек, которые с каждым годом только нарастают.

Проведенный анализ существующего флота СВП и ССП речных пароходств восточных бассейнов позволяет сделать вывод, что в ближайшие 5-10 лет эти суда необходимо будет списать в силу фактического возраста, морального старения, износа машин, механизмов, а также, в некоторых случаях, корпуса. Особенно это видно на примере нефтеналивного флота, в подавляющем большинстве своем однокорпусного.

Основные предпосылки создания нового поколения ББС для завоза грузов в арктические районы России:

- активное развитие Севморпути - к 2020 году, по данным ЗАО "ЦНИИМФ", объем грузоперевозок может достигнуть 60-65 млн. т, а на каботажные и транзитные перевозки будет приходиться порядка 7 млн. т (с учетом смешанных река-море перевозок в Ленском, Енисейском и Обь-Иртышском бассейнах);
- реализация и необходимость поддержки реализованных проектов промышленности и логистики (газопровод "Сила Сибири", порт Сабетта, "Ямал СПГ", "ГМК "Норильский никель", "Ванкорнефть", плановое обустройство городов и предприятий и др.);
- значительное физическое и моральное старения флота судов внутреннего и смешанного плавания пароходств Ленского, Енисейского, Обь-Иртышского и Обского бассейнов при достаточно стабильном грузопотоке;
- безальтернативность водному транспорту в значительном числе арктических районов (особенно касается Ленского бассейна, где доставить материальные и энергетические ресурсы в некоторые отдаленные населенные пункты или на предприятия возможно только рекой в период навигации).

В результате исследований Морского Инженерного Бюро были разработаны технические проекты мелкосидящих толкаемых составов с ограниченной рабочей осадкой (1,40-2,35 м) в сухогрузном (сухогруз-толкач проекта RD63 плюс сухогрузная баржа проекта RDB21) и нефтеналивном (танкер-толкач проекта RT63 плюс наливная баржа проекта ROB21) вариантах, а также в комбинированном варианте (танкер-сухогруз-толкач проекта RT63A плюс сухогрузно-наливная баржа проекта ROB21A).

Как показывает опыт, при работе на мелководных сибирских реках с сухогрузными или нефтеналивными баржами наиболее эффективны самоходные грузовые суда - толкачи типа СК проектов СК-2000, СК-2000К, СК-2000КН. Это позволило использовать их в качестве прототипов для новых концептов.

Разработанные перспективные проекты RT63, RD63, RT63A мелкосидящих самоходных судов внутреннего плавания являются развитием пр. ТО-1400 (речного танкера разряда "О", который был в начале 2000-х годов разработан для Ленского речного пароходства) и должны в перспективе заменить наливные суда пр.1754Б, СК-2000КН, 414Б, 414В и сухогрузные суда пр. СК-2000, СК-2000К, Р-25Б.

На основе анализа применяемых в восточных бассейнах сцепных устройств мелкосидящего толкаемого состава в сухогрузном (сухогруз-толкач плюс сухогрузная баржа) и наливном (танкер-толкач плюс наливная баржа) вариантах было выбрано сцепное устройство типа УДР-100.

Новые проекты барж ROB21, RDB21, ROB21A развивают концепт пр. БН-2000 (который тоже был в начале 2000-х годов разработан для Ленского речного пароходства) расширяет эксплуатационные возможности танкера-толкача, увеличивает грузоподъемность состава, обеспечивает кратность загрузки для танкеров смешанного "река-море" плавания.

Для сведений: головная баржа пр. БН-2000 была построена на Жатайском ССРЗ в 2006 году. В 2008 году закончено формирование корпуса головного танкера пр. ТО-1400, осуществлен его перегон в залив Жатайского ССРЗ для достройки.

В соответствии с анализом эксплуатационных и погодных условий в рассматриваемых районах плавания и накопленным опытом для рассматриваемого мелкосидящего толкаемого состава для сибирских рек в сухогрузном (сухогруз-толкач плюс сухогрузная баржа) и наливном (танкер-толкач плюс наливная баржа) вариантах был



назначен класс PPP "О 2,0" (лед 20) А для грузового судна - толкача и "Р 1,2" (лед 20) для баржи, который позволяет осуществлять перевозку грузов в Ленском бассейне в течение всей навигации.

На основе анализа путевых условий было рекомендовано для мелкоосидающего толкаемого состава для сибирских рек габаритную длину до 170 м (суммарная длина толкача и баржи), при этом необходимо будет снижать скорость хода при проходе на реке Лена участка Усть-Кут - Киренск с радиусом закругления 300 м.

Некоторые причалы будут требовать отдельных операций у причала из-за ограниченности длин причалов, что соответствует моделям эксплуатации составов-прототипов, где в роли толкачей выступают суда типа СК проектов СК-2000, СК-2000К, СК-2000КН.

Габаритная ширина судна может быть принята в пределах 17,20-22,8 м, причем принятие верхнего значения создаст затруднения для постройки судов на российских верфях.

Осадку для мелкоосидающего толкаемого состава для сибирских рек в сухогрузном (сухогруз-толкач плюс сухогрузная баржа) и наливном (танкер-толкач плюс наливная баржа) вариантах следует назначать в диапазоне 1,40-2,35 м. Необходимо учитывать, что река Лена имеет продолжительный период весеннего паводка.

Фактические габаритные размерения и основные характеристики мелкоосидающего толкаемого состава с ограниченной осадкой (1,40-2,35 м) были выбраны следующие:

габаритная длина 170,40 м;

габаритная ширина 17,20 м;

ширина по КВЛ 17,00 м;

осадка по КВЛ 1,80 м.

Проекты RT63, RD63, RT63A представляют собой стальные однопалубные самоходные двухвинтовые суда с наклонным форштевнем и транцевой кормовой оконечностью, с кормовым расположением машинного отделения, с носовым расположением жилой надстройки и рулевой рубкой, с носовым подруливающим устройством, с носовым сцепным устройством (тип УДР-100) для возможности толкания нефтеналивных, сухогрузных и комбинированных барж, в том числе существующих проектов.

Танкер-толкач проекта RT63 имеет следующие основные характеристики:

Класс PPP "О 2,0" лед 20 А;

длина наибольшая 85,70 м;

длина по КВЛ 83,58 м;

ширина габаритная 17,20 м;

ширина расчетная 17,00 м;

высота борта 2,60 м;

высота до палубы тронка 4,40 м;

осадка по КВЛ 1,80 м;

дедвейт при осадке 1,40 м 773 т;

дедвейт при осадке 1,60 м 1040 т (существующие суда проекта 414В при осадке 1,55 м имеют грузоподъемность 600 тонн);

дедвейт при осадке по КВЛ 1,80 м 1310 т (существующие суда проекта СК-2000КН при осадке 1,84 м имеют грузоподъемность 920 тонн);

дедвейт при осадке 2,00 м 1581 т;

дедвейт при осадке 2,15 м 1787 т;

дедвейт при осадке 2,35 м (при эксплуатации в бассейне разряда "Р") 2064 т;

максимальная мощность ГД 2x746 кВт;

скорость (при 100% МДМ) - 10,0 уз.;

экипаж - 8 чел (10 мест).

Нефтеналивная баржа проекта ROB21 имеет следующие основные характеристики:

Класс PPP "Р 1,2" лед 20;

длина наибольшая 85,00 м;

длина по КВЛ 84,40 м;

ширина габаритная 17,20 м;

ширина расчетная 17,00 м;

высота борта 2,60 м;

осадка по КВЛ 1,80 м;

дедвейт при осадке 1,40 м 1253 т;

дедвейт при осадке 1,60 м 1526 т;

дедвейт при осадке по КВЛ 1,80 м 1801 т;

дедвейт при осадке 2,00 м 2075 т;

дедвейт при осадке 2,15 м 2280 т;

дедвейт при осадке 2,35 м 2555 т;

скорость (при движении в составе с судном-толкачем проекта RT63 в качестве энергетической секции) - 7,0 уз.



В сумме, состав нового концепта имеет при осадке 2,35 м дедвейт 4619 тонн, при осадке 1,80 м - 3111 тонн, при осадке 1,40 м - 2026 тонн, что существенно больше, чем существующий флот. Соответственно, несмотря на увеличение толщин корпуса и появление дополнительных конструкций в виде второго дна и второго бора, удельная себестоимость перевозок 1 тонны груза снижается, в сравнении со старыми судами, примерно на 10-15%.

Для сведений: наиболее современный состав ЛОРП начала XXI века из танкера ТО-1400 плюс баржа БН-2000 при осадке 2,35 м имел грузоподъемность 3560 тонн (т.е. на 1059 тонн меньше).

В итоге по заказу Росморречфлота Морским Инженерным Бюро был создан современный эффективный проект мелкосидящего толкаемого состава с ограниченной осадкой (1,40-2,35 м) для сибирских рек в сухогрузном (сухогруз-толкач проекта RD63 плюс сухогрузная баржа проекта RDB21) и наливном (танкер-толкач проекта RT63 плюс наливная баржа проекта ROB21) вариантах (а также в комбинированном варианте - танкер - сухогруз), характеристики которого соответствуют условиям эксплуатации на сибирских реках и значительно превосходят существующие ныне схожие транспортные системы (имеют большую грузоподъемность, при увеличении стандарта прочности и выполнении всех современных требований по экологии, безопасности, обитаемости и сокращении численности экипажей).

Рабочая группа Росморречфлота по координации, научно-техническому и организационному сопровождению работ по реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы" одобрила предложенные проекты мелкосидящих толкаемых составов с ограниченной осадкой (1,40-2,35 м) для сибирских рек. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 12.12.14)



Развитие военно-морского флота РФ

Программа военного кораблестроения РФ включает создание своих вертолетоносцев.

Проектирование и строительство российских универсальных десантных вертолетоносцев внесено в долгосрочную программу военного кораблестроения до 2050 года.

В оборонном ведомстве сообщили, что строительство собственных десантных кораблей включено военно-морским флотом в долгосрочную программу военного кораблестроения до 2050 года и одобрено Министерством обороны, передает "ТАСС".

В сообщении отмечается, что российскому флоту нужны универсальные десантные корабли, подобные вертолетоносцам типа "Мистраль" или "чуть поменьше по тоннажу и габаритам". Такой корабль, пояснил источник, решает намного больше задач, чем строящиеся большие десантные корабли проекта 11711 типа "Иван Грен". (Корабел.ру 12.12.14)



Отраслевые мероприятия

В Сеуле прошел российско-корейский экономический форум.

9 декабря в Сеуле прошел российско-корейский экономический форум, в котором приняли участие более 200 высокопоставленных чиновников, дипломатов, бизнесменов, ученых и журналистов из России, Южной Кореи, Китая, Японии, Сингапура и Тайваня. Все выступавшие сошлись во мнении о необходимости развития двустороннего сотрудничества в самых различных сферах, указав также на появление новых взаимовыгодных направлений. Организатором мероприятия выступили Торгпредство РФ в Республике Корея (РК), Корейская ассоциация международной торговли и Корейско-российская торговая палата.

Выступивший с приветственным словом заместитель Председателя Правительства РФ, полномочный представитель Президента РФ в Дальневосточном Федеральном округе Юрий Трутнев отметил, что Азиатско-Тихоокеанский регион уже превратился в новый центр мирового развития, где темпы роста опережают европейский в 2-2,5 раза. Остановившись на состоянии российско-южнокорейского сотрудничества, полпред президента РФ в ДФО отметил, что на территории России работают более 600 компаний из РК, а в последний год двусторонний товарооборот вырос 13 %. "Нам есть к чему развиваться и есть куда развиваться. Наблюдающееся в настоящее время снижение цен на нефть мы воспринимаем не как угрозу, а как вызов, призыв к необходимости принятия эффективных мер по диверсификации российской экономики", - заявил Юрий Трутнев. В качестве наиболее перспективных направлений российско-южнокорейского сотрудничества заместитель председателя правительства РФ выделил судостроение, топливно-энергетический комплекс, строительство объектов инфраструктуры, добычу и переработку полезных ископаемых, морепродуктов, высокие технологии, генную инженерию, биотехнологии, ядерную энергетику и другие.

Председатель Корейской ассоциации международной торговли Хан Док Су указал на перспективность развития направления логистики, создания транспортной базы на территории Дальнего Востока РФ. Он также упомянул в качестве нового взаимовыгодного направления сотрудничества совместный российско-северокорейский проект "Хасан-Раджин", к которому планирует подключиться и консорциум южнокорейских компаний.

Активное участие в форуме приняли и главы отдельных регионов РФ и РК. Так, вместе с Юрием Трутневым прибыл целый десант из руководителей субъектов Дальнего Востока РФ, которые живо общались с корейскими коллегами в кулуарах мероприятия. Одним из самых активных сторонников развития сотрудничества на региональном уровне стал губернатор провинции Канвон Чхве Мун Су. Вспомнив опыт своего посещения русской бани, а также назвав Толстого, "Доктора Живаго", балет, водку и культуру в качестве основных символов России, губернатор Чхве подробно описал наиболее перспективные, с точки зрения провинции Канвон, направления двустороннего взаимодействия. В качестве таковых были названы сотрудничество в сфере поставок природного газа из РФ, расширение географии транспортных маршрутов, Северный морской путь, туризм, культурные обмены и другие. В качестве личной просьбы глава корейской провинции призвал Россию расширить объемы ввоза в Южную Корею рыбы и морепродуктов, которые, как он признал, "очень любит и часто ест дома".

Заместитель министра экономического развития РФ Станислав Воскресенский, указав на положительные макроэкономические показатели развития российской экономики, призвал представителей Южной Кореи более активно инвестировать в РФ. "Инвестируя в Россию, вы получаете доступ не только на российский рынок, но и на рынки ряда других стран, входящих в состав ЕврАзЭС. Общая численность населения этой территории составляет 170 млн. человек", - отметил он.

Губернатор Сахалинской области Александр Хорошавин отметил взаимодополняющий характер экономики этого региона и Южной Кореи. В качестве одного из факторов, стимулирующих развитие сотрудничества Сахалина и Кореи, он отметил "активную корейскую диаспору", доля которой составляет 8 % от всего населения региона. (Российская газета 09.12.14)

Завершилась выставка "Транспорт России".

6 декабря выставку "Транспорт России" посетили председатель ЛДПР В.В. Жириновский и вице-премьер Правительства РФ А.В. Дворкович.

На стенде Федерального агентства морского и речного транспорта заместитель Руководителя Росморречфлота С. Горелик представил высоким гостям проекты строительства двух низконапорных гидроузлов в районе с. Б. Козино на Волге и хутора Арпачин на нижнем Дону. Реализация этих проектов позволит ликвидировать два "узких" места на Единой глубоководной системе в Европейской части России и будет способствовать переключению грузопотоков на внутренний водный транспорт, который является наиболее экономически выгодным, экологичным и безопасным.

Также В.В. Жириновский и А.В. Дворкович посетили стенды Канала им. Москвы и Росморпорта. Генеральные директора стратегических предприятий Росморречфлота А. Сокуренок и А. Тарасенко представили им проект строительства Кузьминского гидроузла на реке Ока и программу развития ледокольного флота предприятия соответственно.



Также в рамках выставки для студентов транспортных вузов была организована ярмарка вакансий.
Выставка "Транспорт России" завершилась торжественной церемонией. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 06.12.14)



Международные проекты

Минвостокразвития России и крупнейшая китайская судостроительная компания China State Shipbuilding 10 декабря 2014г в Пекине подписали меморандум о сотрудничестве, предполагающий строительство на Дальнем Востоке судостроительного кластера.

Между тем глава российской делегации вице-премьер - полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев подчеркнул, что приветствует подписание меморандума, однако главное заключается в реакции китайских коллег на предложения РФ. "Было видно, что они очень заинтересованы", - сказал Трутнев.

Вице-премьер встретился с президентом крупнейшего банка Китая и мира - это Китайский торгово-промышленный банк (объем активов - 3 триллиона долларов). У банка есть проекты на территории России, общий объем которых составляет около 9 миллиардов долларов, однако он заинтересован в расширении инвестиций и готов работать совместно с Фондом по развитию Дальнего Востока.

"Механизмы совместного сотрудничества очень гибкие, - пояснил Юрий Трутнев. - Это не просто кредитование. Коллеги говорили о том, что они готовы кредитовать с входом в уставной капитал, готовы работать как концессионеры, готовы выводить китайские компании на строительный рынок, предоставлять лизинговые схемы. Я уверен, что Фонд по развитию Дальнего Востока вместе с банком доработает эти предложения до конкретики, и будем вместе работать".

Завтра российская делегация продолжит переговоры и рабочие встречи с китайскими коллегами.



МИНИСТЕРСТВО
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО РАЗВИТИЮ
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Для справки: Название компании: Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока (Минвостокразвития России) Адрес: 119121, Россия, Москва, ул. Бурденко, 14 Телефоны: +7(499)6051902; +7(495)6714604 Факсы: +7(495)6714604 E-Mail: info@minvostokrazvitia.ru; msk@minvostokrazvitia.ru Web: <http://minvostokrazvitia.ru/> Руководитель: *Галушка Александр Сергеевич, министр* (Российская газета 10.12.14)

Д.Рогозина попросили направить деньги от "Мистралей" на развитие проекта "летающих автомобилей".

Разработчики российского проекта судов вертикального взлета и посадки обратились к вице-премьеру России Дмитрию Рогозину с просьбой отказаться от поставок французских вертолетоносцев "Мистраль" и инвестировать деньги, потраченные на их покупку, в российские разработки.

Как отмечается в обращении, проблемы с поставками вертолетоносцев типа "Мистраль" показали всю ненадежность и пагубность зависимости России от закупок военной техники за рубежом. Но самое главное - это то, что миллиарды долларов вкладываются в зарубежные разработки и технологии, а не в российские, поддерживаются западные исследовательские центры, а не российские конструкторские бюро.

Призываем Вас сделать все, чтобы отказаться от этого проекта и вернуть вложенные деньги в отечественные военные разработки. "Мистраль" - это не только проблемный и слишком дорогой проект. Но и с точки зрения технологий его нельзя назвать передовым и перспективным.

Вместе с тем, сегодня в России есть действительно важные разработки, требующие государственной поддержки. Это разработка судов вертикального взлета и посадки СВВП, которой уже много лет занимаются российские конструкторы.

При небольших габаритах, сопоставимых с размером легкового или грузового автомобиля, отсутствию вертолетных винтов, самолетных крыльев СВВП имеет возможность взлета и посадки, используя любые поверхности. Данный тип судов не требует аэродромов. Использовать транспортное средство можно как для военных целей, так и для перевозки грузов или пассажиров на дальность до 3 000 километров со скоростью до 700 км/ч.

В России уже более 10 лет энтузиастами авиационного дела ведутся разработки данного проекта. В 2014 году Федеральной службой по интеллектуальной собственности РФ был выдан патент на изобретение N 2521459 "Летательный аппарат с вертикальным взлетом или посадкой".

По характеристикам российский проект на 30 % превосходит показатели американского X-Plane, который разрабатывается по заказу ВМС США консорциумами Boeing, Sikorski, Lockheed Martin по техническому заданию Агентства передовых оборонных исследовательских проектов США (DARPA).

Также российский проект в 2,5 раза дешевле создаваемых за рубежом аналогов. На данный момент российские прототипы проходят испытания. Основная задача, которую сейчас решают российские конструкторы, - создать управление, способное поднимать машину с любой поверхности.

Развитие данного проекта - это будущее военной и гражданской авиации. Проект изменит весь облик вооруженных сил и представление о ведении воздушно-морских операций, а такие корабли, вроде "Мистралей" будут больше не нужны.



На данном этапе наша страна может занять лидирующее положение в области разработки и строительства судов вертикального взлета или посадки. Но для развития проекта и для того, чтобы Россия была конкурентоспособна по сравнению с зарубежными разработками, нужна помощь государства.

Для развития отечественного проекта СВВП просим Вас оказать поддержку на государственном уровне и посодействовать включению проекта по созданию судов вертикального взлета и посадки в государственную программу по развитию авиации в России, говорится в обращении. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 12.12.14)

РФ было бы выгоднее получить от Франции не Mistral, а деньги.

Москве на данном этапе было бы предпочтительнее, чтобы Франция заплатила деньги за невыполнение условий контракта по двум вертолетоносцам Mistral, а не поставила сами корабли, заявил журналистам в пятницу первый заместитель председателя Морской коллегии при правительстве РФ Сергей Шишкарев.

"Лучше было бы получить деньги, и в этом плане французы ведут себя последовательно, в наших интересах. Мы зашли уже в период предъявления штрафных санкций", - сказал на пресс-конференции в Москве С. Шишкарев, слова которого приводит "Интерфакс".

По мнению председателя Морской коллегии, большой потребности в кораблях данного типа у российских вооруженных сил нет. "Я большой необходимости в этих судах не вижу. У них ограниченный район эксплуатации и плавания", - отметил С.Шишкарев, пояснив, что вертолетоносцы такого типа - в большей степени наступательные, чем защищающие.

"С точки зрения наших стратегических интересов у нас нет оснований полагать, что мы будем где-то высаживать десант", - подчеркнул глава коллегии, добавив, что большие десантные корабли, которые стоят на вооружении ВМФ РФ в настоящее время, гораздо более удобны и приспособлены для высадки десантников на берег.

Контракт стоимостью 1,2 млрд евро между "Рособоронэкспортом" и французской компанией DCNS на строительство двух кораблей Mistral был заключен летом 2011 года. Проблемы с выполнением Францией сделки по Mistral обнаружились несколько месяцев назад, когда Париж под давлением Вашингтона заговорил о невозможности поставки вертолетоносцев из-за позиции РФ по Украине. Ранее первый корабль - "Владивосток" - планировалось передать российскому флоту осенью 2014 года.

Недавно президент Франции Франсуа Олланд заявил, что по-прежнему не видит возможности передать Mistral России из-за украинского кризиса. СМИ писали, что помимо денег по стоимости контракта российская сторона имеет право потребовать компенсацию в размере 800 млн евро за каждый корабль. Впрочем, в конце прошлой недели по итогам встречи с Олландом в московском аэропорту "Внуково" Владимир Путин сообщил, что хотя на переговорах тема вертолетоносцев не поднималась, Россия в случае отказа от контракта не будет требовать дополнительных компенсаций, а удовлетворится возвратом заплаченных денег.

Ранее курирующий ВПК вице-премьер Дмитрий Рогозин, который также возглавляет Морскую коллегию, давал понять, что Россия не особенно заинтересована в поставке Mistral и в случае срыва поставки способна сама построить авианесущий корабль. Накануне высокопоставленный источник в оборонной отрасли заявил ТАСС, что строительство собственных универсальных десантных вертолетоносцев включено в долгосрочную программу военного кораблестроения до 2050 года. (Оружие России 13.12.14)

Унижение "Мистралем". Сделка по покупке французских кораблей еще ждет своей правовой оценки. "Флот2017". 15 декабря 2014

В старину в таких случаях говорили: "Вот тебе, бабушка, и Юрьев день!" 25 ноября Елисейский дворец от имени президента Франсуа Олланда обнародовал заявление: "Президент республики считает, что нынешняя ситуация на востоке Украины по-прежнему не позволяет передачи России первого "Мистраля".

В этой связи он посчитал необходимым отсрочить до нового распоряжения изучение запроса на разрешение поставки первого "Мистраля" России".

Французский президент вряд ли намеренно, но де-факто приурочил свое решение к осеннему Юрьеву дню. Этот праздник, день Святого великомученика Георгия Победоносца, за неделю до которого и неделей позже которого до 1592 года в России разрешался переход крестьян от одного землевладельца к другому, как раз приходится на 26 ноября. Правда, по старому стилю.

ЧТО ВЫЗЫВАЛО ВОЗРАЖЕНИЯ

Всегда относился к числу противников сделки по "Мистралям". В период ее подготовки, да и после подписания контракта выступал в том числе и на страницах "НВО" с критикой этого проекта. И сейчас, когда он поставлен на грань срыва, казалось бы, надо злорадно хлопать в ладоши. Мол, говорили вам, предупреждали! Но нет, берут верх совсем иные чувства. Прежде всего испытываю унижение. Меня, как и всех граждан России, унизили. Унизили "Мистралем".

Кратко напомним аргументы противников корабельной сделки с Францией.

Во-первых, совершенно непонятно, почему обновление российского надводного флота потребовалось начинать с покупки за рубежом десантно-вертолетного корабля-дока (ДВКД), в то время как ВМФ РФ в первую очередь



требуются фрегаты, корветы и ракетные катера. Да и тральщики в своей массе устарели и не могут бороться с современными морскими минами. Им давно требуется замена.

Во-вторых, по своим возможностям и тактико-техническим характеристикам "Мистрали" уступают другим зарубежным аналогам, например, южнокорейскому ДВКД "Токдо". Это не говоря уже об американских универсальных десантных кораблях (УДК) типа "Тарава", "Уосп" и "Америка", а также об испанском УДК "Хуан Карлос I" и его австралийских аналогах типа "Канберра", которые не только могут высаживать десант, но и способны выступать в качестве полноценных легких авианосцев. Да и вообще, называть "Мистрали" боевыми кораблями – большая натяжка. По словам Константина Шилова, генерального директора одного из российских концернов, занимающегося созданием и производством средств корабельной автоматики, эти ДВКД оснащены "невоенной техникой и их надлежит использовать либо в мирное время, либо в предвоенный период".

В-третьих, никакими особо уникальными судостроительными технологиями верфь STX-France в Сен-Назере не обладает. Она успешно специализировалась на строительстве круизных лайнеров. А когда с гражданскими заказами стало туго, предприятие взялось за сборку "Мистралей". Да, на STX-France строят быстро и качественно. Но это уже вопрос правильной организации и культуры производства и своевременного финансирования, а вовсе не продвинутых военных технологий. На Балтийском заводе, как известно, кормовые половинки ДВКД тоже строили доротно и в срок.

В-четвертых, вызывала возражение чрезвычайно высокая цена сделки – 1,12 млрд евро. Стоимость явно завышена. Недаром французский интернет-ресурс Breizh-info.com сегодня сетует, что, мол, "дорогие для НАТО, эти ДВКД могут быть проданы только в Россию". Завышенная цена заставляет предполагать наличие коррупционной составляющей, позволяющей легко пилить и откатывать.

В-пятых, веским аргументом против контракта по "Мистралям" была прямая зависимость от политической конъюнктуры. Сейчас мы как раз и напоролись на этот риф.

КАК ЭТО БЫЛО

Неужели организаторы сделки не понимали эти обстоятельства? Не будем приуменьшать их умственные способности. Конечно, понимали. Но ими, несомненно, двигали очень сильные мотивы.

Говорят, инициатором будущей сделки был российский олигарх и сенатор Сергей Пугачев, ныне объявленный Интерполом в международный розыск. Кроме всего прочего, ему принадлежали Балтийский завод и Северная верфь – одни из крупнейших судостроительных предприятий России. Утверждают, что помимо комиссионных за посредничество он рассчитывал заработать на субподрядных работах по первым двум корпусам "Мистралей", а затем и на строительстве еще двух кораблей на своих заводах. Возможно, так оно и было. Но кризис 2008–2010 годов нарушил эти планы. Против Пугачева возбудили несколько уголовных дел, в том числе по поводу преднамеренного банкротства принадлежавшего ему Межпромбанка. Но если "пугачевский след" и имеется в этом деле, то он давно остыл. А вот весьма зримыми остаются другие обстоятельства.

Все началось на парижском военно-морском салоне Euronaval в конце октября 2008 года. Сенсацией стало появление на нем главкома ВМФ РФ адмирала Владимира Высоцкого. Надо заметить, что до той поры первые лица российского флота не баловали своим присутствием не только зарубежные профильные выставки, но и по каким-то совершенно неведомым причинам и петербургский военно-морской салон.

Разумеется, Владимир Высоцкий не мог пройти мимо огромного и очень грамотно организованного стенда DCNS – ведущей французской компании по созданию военно-морской техники, хотя бы потому, что экспозиция этой фирмы традиционно располагается у самого входа на выставку и ее невозможно миновать. Там российского главкома встретили очень тепло. Адмирал особенно заинтересовался проектом перспективного французского авианосца RXX. Владимир Высоцкий даже не исключил возможности совместной разработки многоцелевого атомного авианосца.

Поскольку я был свидетелем тех событий, могу констатировать, что главком, осматривая экспозицию DCNS, не особенно впечатлился "Мистралем". А вот на стенде известного концерна Thales российского адмирала явно нарочно остановили у модели ДВКД. Тут надо обратить внимание на то, что концерн Thales, занимающийся созданием разнообразных средств корабельной электроники, а также комплексов контроля надводной и подводной обстановки и навигационных систем, является совладельцем DCNS, ему принадлежит чуть менее половины капитала кораблестроительной компании (большой половиной владеет государство). Высокопоставленные менеджеры Thales чуть ли не силой затаскивали Высоцкого в переговорные апартаменты. Тот отнекивался, ссылаясь на скорую протокольную встречу с министром обороны Франции Эрве Мореном. Но и этот аргумент был сломлен: "Не беспокойтесь, господин адмирал, министр подождет". Похоже, именно в переговорных Thales на Euronaval 2008 и произошло "зачатие" будущего контракта.

И вот уже на Международном военно-морском салоне МВМС-2009 в Санкт-Петербурге Владимир Высоцкий впервые заявил, что "не исключает закупку кораблей за рубежом". И там же на стенд DCNS высиделся целый "десант" российских адмиралов. А чуть позже во время пребывания в Улан-Баторе начальник Генерального штаба ВС РФ генерал армии Николай Макаров счел нужным разоткровенничаться перед журналистами: "Мы ведем переговоры с тем, чтобы до конца года выйти на договорные обязательства, которые позволят произвести и закупить корабль типа "Мистраль". Тайное стало явным. Ярмы сторонниками и локомотивами будущей сделки



стали министр обороны Анатолий Сердюков и другие деятели российского оборонного ведомства, а также посол России во Франции Александр Орлов.

Но до конца 2009 года на договоренности по "Мистралю" выйти не удалось. С одной стороны, французы, ухватив Жар-птицу удачи, выторговывали себе все более выгодные условия и вздували цены, с другой – весьма активная позиция противников сделки, казалось, вот-вот не допустит подписания контракта. Переговоры затянулись. Был организован даже международный псевдотендер, в котором, естественно, верх одержали французские "Мистрали". Однако аргументы тех, кто выступал против, звучали убедительно и путали все карты. И тут в игру вступил главный лоббист "Мистралей" – тогдашний президент Российской Федерации Дмитрий Анатольевич Медведев, ныне занимающий пост премьер-министра. Он недвусмысленно дал понять, что приобретение "Мистралей" – это политическое решение, своего рода "мерси" Москвы за активное участие французского президента Николя Саркози в микшировании международных последствий осетино-грузинского конфликта. Но и без "Мистралей" "Сарко", как именуют этого политического деятеля недруги, заработал себе немало очков.

Российский президент заботился о судьбе контракта, как отец о любимом дитяти. Он даже лично прибыл на подписание коммерческой сделки 17 июня 2011 года, словно опасаясь, что представители "Рособоронэкспорта", которым было поручено поставить подписи под документом, в последний момент разбегутся.

Кстати, проблемная мистральная сделка, которая сегодня оборачивается позором, одна из последних громких инициатив Дмитрия Медведева, близкая к краху. Ранее почли в бозе борьба со светом, то есть с лампочками накачивания, летнее время, внедренное в зимний период, и другие подобные "начинания".

КАСКАД ПОЩЕЧИН

Что означает решение главы Пятой республики от 25 ноября? Прежде всего то, что передача России десантно-вертолетного корабля-дока "Владивосток", построенного на верфи STX France в Сен-Назере, в очередной раз откладывается. Ведь первоначально планировалось, что этот корабль перейдет под Андреевский флаг до конца октября этого года. Потом дата приема-передачи была сдвинута на 14 ноября. Компания DCNS, отвечающая за реализацию проекта, разослала приглашения на соответствующую церемонию, в том числе и российским должностным лицам, на эту дату. Но за два дня до события в DCNS и других французских предприятиях и организациях, так или иначе связанных с российскими "Мистралями", в прямом смысле слова перестали выходить на связь: не снимали телефонные трубки, не отвечали на электронные письма и факсы. Вскоре стало известно, что руководство DCNS уволило Ива Дестефани – сотрудника, отвечавшего за программу поставок "Мистралей" в Россию и разославшего приглашения.

Дальше – пуще. Российских моряков, находящихся в Сен-Назере для обучения управлением и обслуживанием "Мистралей", перестали пускать на борт "Владивостока". Однако вмешалось Министерство обороны Франции, снова давшее добро на продолжение учебы российских моряков.

Потом появилось обнадеживающее известие о том, что "Владивосток" отправится в Санкт-Петербург 28 ноября. Был даже назначен главный по переходу ДВКД в Россию – заместитель главнокомандующего ВМФ РФ вице-адмирал Александр Федотенков.

Одновременно в Париже звучали противоречивые заявления. Так, например, министр финансов Франции Мишель Сапен утверждал, что "условий для передачи вертолетоносца "Мистраль" России в настоящее время еще нет". А вот министр обороны Франции Жан-Ив Ле Дриан говорил, выступая в Национальном собрании: "Передача вертолетоносца "Мистраль" России будет осуществлена в ближайшее время, однако точная дата не определена".

И вот 25 ноября стало известно о вердикте Франсуа Олланда. Пока это не окончательный отказ. Люди, знакомые с текстом контракта, свидетельствуют, что у французской стороны для его исполнения есть еще почти три месяца, которые отсчитываются с 14 ноября. То есть до середины февраля будущего года нам надлежит терпеть французские оплеухи и подставлять то правую, то левую щеку для пощечин.

КТО ЗА ЭТО ОТВЕТИТ?

Нас утешают, что, дескать, если Франция откажется от поставок ДВКД, то мы даже будем в выигрыше, поскольку Парижу придется вернуть не только аванс, но и заплатить солидный штраф. Эксперты в этой сфере называют самые разные суммы компенсаций: от 200–250 млн евро до 3–10 млрд. Последние цифры представляются сильно завышенными. Но чтобы возместить потери, придется сильно постараться. Уже сформированы группы квалифицированных юристов, которым предстоит отстаивать интересы России в международных судах. Однако не стоит забывать, что и Франция располагает сильными адвокатами и опыта у них в такого рода делах побольше. Другими словами, пока что компенсация – это журавль в небе.

Не убеждают и аргументы о том, что Франция, отказавшись от поставок "Мистралей" в Россию, подорвет свой авторитет, как надежного экспортера вооружений. Кое-кто даже ссылаясь на Дели, который в свете неприглядной позиции Парижа по ДВКД чуть ли не готов отказаться от закупки 126 боевых самолетов "Рафаль". В этой связи высокопоставленный представитель индийского Министерства обороны даже выступил с заявлением, что "сделка с Францией по самолетам "Рафаль" является действительной и с ней нет никаких проблем". А Египет в самый разгар страстей вокруг "Мистралей" запросил у Парижа срочное добро на приобретение фрегата "Норманди" типа FREMM.



Не надо тешить себя иллюзиями. Зарубежные государства проявляют к коллизии с "Мистралями" лишь вежливое внимание, но выстраивают свою политику в сфере военно-технического сотрудничества исключительно исходя из собственных интересов.

Не исключено, что "Владивосток" нам все-таки отдадут. Например, в "рождественское окно". Но проблем со вторым кораблем, "Севастополем", не станет меньше. Еще целый год Москве будут морочить им голову, а Париж тем временем постарается найти на него покупателя. И вероятно, продаст, пусть и за меньшую сумму, но в любом случае, потери будут значительно сокращены.

Конечно, Соединенные Штаты сыграли большую роль в торпедировании российских "Мистралей". Недаром Барак Обама вел продолжительные беседы с Франсуа Олландом, а государственный секретарь Джон Керри еще 20 ноября, то есть за пять дней до оглашения меморандума Елисейского дворца, назвал позицию Франции по вопросу передачи России вертолетоносцев смелой.

Однако главными виновниками унижения России являются не злонамеренные американцы, а российские должностные лица, которые корысти ради или по недомыслию продвигали эту сделку. Они хорошо известны и пребывают в добром здравии. С них бы и спросить. Но такое вряд ли у нас возможно. (Флот2017 15.12.14)



Строительство новых судов на российских верфях

"Совкомфлот" привлек 319 млн долларов на строительство двух газовозов.

Крупнейшая российская судоходная компания "Совкомфлот" привлекла 319 млн долларов на 10 лет у консорциума банков, в том числе нидерландского ING Bank N.V., выполнившего роль агента, сообщает "Совкомфлот".

"Средства будут направлены на финансирование строительства двух новых танкеров-газовозов СПГ ледового класса SCF Melampus и SCF Mitre, которые будут эксплуатироваться в рамках долгосрочных контрактов с концерном Shell", - говорится в сообщении компании.

Газовозы типоразмера "Atlanticmax" ледового класса Ice2 приспособлены для эксплуатации в сложных климатических условиях и низких температур.

Суда войдут в состав флота дочерней компании группы СКФ - SCF Gas Carriers Ltd, созданной с целью увеличения доли перевозок СПГ.

Группа компаний "Совкомфлот" - одна из крупнейших судоходных компаний, специализирующаяся на перевозке нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа. По состоянию на 30 сентября 2014 года флот группы компаний "Совкомфлот" состоял из 153 судов /включая флот СП с мировыми лидерами нефтегазовой отрасли и ведущими трейдинговыми компаниями/ общим дедвейтом около 12,7 млн тонн. За отчетный период в состав флота вошли три судна, включая два газовоза-СПГ "Великий Новгород" и "Псков", крупнотоннажный танкер класса VLCC "СКФ Шанхай". (ПРАЙМ 07.12.14)

В Астрахани начали строить катера для Каспийской флотилии.

Моряки Каспийской флотилии совместно с командой Морского судостроительного завода проводят в Астрахани государственные испытания созданного на этом предприятии многофункционального модульного катера.

В этом году состав флотилии уже пополнил буксир для поисковых и аварийно-спасательных работ, построенный астраханскими корабелями. По словам командующего Каспийской флотилией Ильдара Ахмерова, прежде астраханские верфи занимались только ремонтом судов, теперь же они выполнили первые заказы на строительство.

- Очень важно, что мы можем пополнять флотилию, не отходя далеко от пункта базирования, - считает командующий.

Многофункциональный модульный катер - один из четырех судов проекта 23370. Их прием в состав флотилии запланирован на первое полугодие 2015 года.

- Раньше мы строили только суда гражданского назначения. И для нас это не просто серьезный заказ, но и ценнейший опыт, - говорит генеральный директор судостроительного завода Ибрагим Абдулгазиев. - И после сдачи этой серии надеемся на дальнейшее сотрудничество с военными моряками. (Российская газета 09.12.14)

Заложен киль головного дноуглубительного судна нового поколения.

На судостроительном предприятии ОАО "Завод "Красное Сормово"(Нижний Новгород) 14 ноября 2014 года состоялась торжественная церемония закладки киля головного дноуглубительного судна с объемом трюма 1000 м3.

В церемонии закладки приняли участие: заместитель министра транспорта России Виктор Олерский, генеральный директор ФГУП "Росморпорт" Андрей Тарасенко, генеральный директор ОАО "Завод "Красное Сормово" Николай Жарков, генеральный директор Группы "МНП" Дмитрий Хритин; а также Глава города Нижнего Новгорода Олег Сорокин, и.о. министра промышленности и инноваций Нижегородской области Игорь Сазонов.

ФГУП "Росморпорт" выступает заказчиком строительства трех дноуглубительных судов, которые планируется использовать на акваториях и подходах к морским портам Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Луга и Туапсе в целях поддержания заданных навигационных глубин для обеспечения безопасного мореплавания.

Проект головного дноуглубительного судна с объемом трюма 1000 м3, отвечающий современным требованиям в области проектирования судов данного типа, в настоящее время разрабатывает голландская компания Damen Shipyard Gorinchem, специализирующаяся в вопросах проектирования и строительства дноуглубительного флота.

Строительство трех судов выполняет ОАО "Завод "Красное Сормово", являющееся победителем открытого запроса предложений, ранее проведенного ФГУП "Росморпорт".

Дноуглубительное судно будет оснащено необходимым высокопроизводительным дноуглубительным оборудованием, соответствующим климатическим условиям региона его использования. В целях расширения области применения судна при проведении дноуглубительных работ с острым песком и гравием, а также в ограниченных зонах у пирсов и причалов, все суда данной серии предусматривается оснастить подвесным многофункциональным погружным грунтовым насосом типа "DOP 200", в основе которого лежит износостойкий, компактный, мощный грунтовый насос с уплотнением.





Дноуглубительное судно с объемом трюма 1000 м³ проектируется на класс Российского морского регистра судоходства не ниже КМ R1 "Hopper Dredger" Ice1 AUT2.

Архитектурно-конструктивный тип судна: самоходное, двухвинтовое, с подруливающим устройством, с надстройкой и ходовой рубкой. Основные размерения судна предполагаются следующими: длина наибольшая 62,6 м; длина между перпендикулярами 58,4 м; ширина 14,0 м; осадка в грузу 4,25 м; максимальная глубина разработки грунта 20 м; объём трюма – 1000 м³.

Для справки: Название компании: *Завод Красное Сормово, ОАО* Адрес: 603950, Россия, Нижегородская область, Нижний Новгород, ул. Баррикад, 1 Телефоны: +7(8312)296127; +7(8312)296105; +7(8312)296425; +7(8312)296262; +7(8312)2296132 E-Mail: bureau_krsormovo@sinn.ru Web: <http://www.krsormovo.nnov.ru> Руководитель: *Жарков Николай Сергеевич, генеральный директор; Жарков Николай Сергеевич, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 12.12.14)

Рассмотрение в Росморречфлоте проекта CNF19 железнодорожного паромов для Балтийского моря.

12 декабря 2014 года в Федеральном агентстве морского и речного транспорта Министерства транспорта России состоялось под руководством заместителя руководителя Росморречфлота Юрия Костина заседание Рабочей группы по координации, научно-техническому и организационному сопровождению работ по реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы". В работе приняли участие заместители руководителя Росморречфлота Виктор Вовк и Александр Пошивай.

На заседании Рабочей группы выступил генеральный директор Морского Инженерного Бюро, профессор, доктор технических наук Геннадий Егоров с докладами по результатам разработки концептуальных проектов мелкосидящих толкаемых составов для сибирских рек и железнодорожных паромов для Каспийского и Балтийского морей.

Третьим на заседании Рабочей группы был рассмотрен технический проект железнодорожного паромов для перевозки железнодорожных вагонов, а также других накатных грузов, с ледовой категорией "Арк4".

В докладе были указаны основные предпосылки создания новых железнодорожных паромов для работы на линии Усть-Луга - Балтийск - Засниц - Мукран:

- отсутствие новых паромов с максимально возможными габаритными размерениями и характеристиками под линию Усть-Луга - Балтийск - Засниц (Мукран);
- практически полное отсутствие альтернативных вариантов доставки специфических грузов, включая военные, в Калининградскую область (паромное сообщение - единственный вариант доставить груз без транспортировки его по соседним государствам);
- необходимость в паромов нового поколения, отвечающих самым современным требованиям по безопасности, включая требования по экологической безопасности (Балтийское море - особая зона), особенно при перевозке опасных грузов, специально проработан вариант паромов, работающего на сжиженном природном газе;
- необходимость в паромов, способных эффективно работать в ледовых условиях порта Усть-Луга;
- предложение Калининградской областной таможни приравнять паромную переправу Усть-Луга - Балтийск к внутренним рейсам (пропадет необходимость проходить границу, тем более два раза за рейс, то есть уменьшится время и сложность доставки грузов), что приведет к увеличению грузопотоков на линии.

По данным на 2013 год на Балтике работало более 50 паромных сервисов. Из них железнодорожных было всего лишь четыре:

- Усть-Луга - Балтийск - Засниц (Мукран) (автомобильно-пассажирская и железнодорожная переправа, паромы на участке Балтийск - Засниц ходят реже, чем по основному участку линии Усть - Луга - Балтийск);
- Усть-Луга - Клайпеда - Засниц - Копенгаген (автомобильно-пассажирская и железнодорожная переправа, в своем роде, участок линии Усть-Луга - Клайпеда является альтернативой линии Усть-Луга - Балтийск);
- Путтгарден (Германия) - Родби (Дания) (короткая паромная линия, связывающая Германию и Данию);
- Фредериксхавн (Дания) - Гетеборг (Швеция).

С уходом с линии Усть-Луга - Балтийск - Засниц железнодорожного грузопассажирского паромов "Petersburg", линия перестала обслуживать туристов и пассажиров со своими автомобилями, присутствует возможность брать на борт водителей коммерческих фур - до 12 человек за рейс.

Для Российской Федерации основной железнодорожной линией в Балтийском море является линия Усть-Луга - Балтийск - Засниц (Мукран). Данная линия позволяет перевозить грузы, технику, пассажиров из одного региона страны (Ленинградская область) в другой (Калининградская область), минуя другие государства. В 2013 году на линии было перевезено всего 800 тыс. тонн грузов (на 25% меньше по сравнению с 2012 годом). Уменьшение грузопотока связано как с сезонным фактором (зимой сложная ледовая обстановка в порту Усть-Луга), так и с таможенными противоречиями (дважды таможню проходить необходимо). Значительную часть груза (в перспективе - до 80%) на участке Усть-Луга - Балтийск составляют железнодорожные цистерны с нефтепродуктами, т.е. опасные грузы.



По данным на осень 2014 года, средний возраст морских железнодорожных паромов (8 единиц), эксплуатирующихся в Балтийском море, составляет 27,4 года.

Средний возраст морских железнодорожных паромов (2 единицы), эксплуатирующихся на линии Усть-Луга - Балтийск - Засниц (Мукран) составляет 27 лет.

Необходимо отметить, что железнодорожный паромный терминал в Заснице (Мукран) в середине 2000х проектировался и создавался под паромы типа "Мукран" (отсюда и название серии, всего было построено 5 паромов). К сожалению, на сегодняшний день в Засниц заходит только одно судно серии "Kaunas Seaways", три паромов эксплуатируются в Черном море (два у компании "Укрферри" (одно из них в тайм-чартере), один у компании "БФИ") и один паром, по данным АИС, находится сейчас в Красном море. Эксплуатирующиеся сейчас на линии Усть-Луга - Балтийск - Засниц паромы типа "Балтийск" проекта CNF05 не полностью используют габаритные размеры железнодорожного паромного терминала.

В результате исследований Морским Инженерным Бюро был разработан технический проект CNF19 железнодорожного парома для перевозки железнодорожных вагонов, а также других накатных грузов, с ледовой категорией "Arc4" для работы на линии Усть-Луга - Балтийск - Засниц (Мукран).

Новый концепт железнодорожного парома для Балтики проекта CNF19 - это стальное самоходное судно с ледовой категорией "Arc4" с бульбообразным форштевнем, с тремя грузовыми палубами, кормовым расположением жилой надстройки и машинного отделения, с двухвинтовой дизельной пропульсивной установкой, кормовым подруливающим устройством, и двумя носовыми подруливающими устройствами.

Технической особенностью разработанного проекта парома нового поколения, является соответствие самым современным требованиям по безопасности, включая требования по экологической безопасности (Балтийское море - особая зона), особенно при перевозке опасных грузов. С этой целью проработан вариант парома, работающего на сжиженном природном газе.

При этом судно является в отличие от ранее спроектированного для Росморпорта проекта чисто грузовым - без функции перевозки пассажиров. Учитывая, что на линии Усть - Луга - Балтийск пассажирская функция является дотационной и что пассажирские требования существенно влияют на общее расположение судна и его конструкцию, а также на его скорость и мощность, и, тем самым, заметно снижают вагоновместимость и увеличивают себестоимость грузовых перевозок, решение сделать новый концепт чисто грузовым сделало этот проект окупаемым.

Судно проекта CNF19 предназначено для перевозки до 168 железнодорожных вагонов российского стандарта с шириной колеи 1520 мм, а также других накатных грузов, включая опасные грузы, до 30 рефконтейнеров с эксплуатационной скоростью 18 узлов.

Погрузка колесной техники может осуществляться как с мостов паромных комплексов, так и со съемных береговых Ро-Ро мостов.

Основные характеристики проекта CNF19:

Класс РС **KM Arc4 AUT1-ICS OMBO ECO Ro-ro ship**;

Длина наибольшая - 202,75 м;

Длина по КВЛ - 193,70 м;

Ширина габаритная - 27,40 м;

Высота борта на миделе до главной палубы - 8,60 м;

Высота борта на миделе до верхней палубы - 15,00 м;

Осадка по ЛГВЛ - 7,00 м;

Дедвейт при осадке по ЛГВЛ (около) - 18430 т;

Суммарная мощность ЭУ - 20880 кВт;

Скорость эксплуатационная - 18 уз;

Вместимость ж/д вагонов (длиной 12,02 м) - 168 шт.;

Экипаж/пассажиры - 24 чел /12 чел;

Автономность плавания по топливу - 10 суток.

Перевозка вагонов с опасными грузами в таре и навалом, согласно классификации IMDG-Code IMO, включая взрывчатые вещества, химические грузы и удобрения, уголь, нефть и нефтепродукты наливом, сжиженные газы и т.д., а также перевозку автомобильной техники с топливом в топливных баках.

Назначенный класс Российского Морского Регистра Судоходства позволит круглогодично, в том числе при сложной ледовой обстановке в Усть-Луге, осуществлять перевозку железнодорожных вагонов, а также других накатных грузов на линии Усть-Луга - Балтийск - Засниц - Мукран.

Результаты сравнительной экономической эффективности парома CNF19 на линии Усть-Луга - Балтийск - Засниц были выполнены ЦНИИ морского флота и показали, что загрузка паромов только железнодорожными вагонами при полном использовании вагоновместимости дает срок окупаемости 3,6 года.

При изменении уровня загрузки парома железнодорожными вагонами со 100% до 60% сохраняется положительный финансовый результат, а срок окупаемости увеличивается с 3,6 до 8,2 лет.




При использовании комбинированной загрузки парома железнодорожными вагонами (50%) и автотрейлерами (50%) срок окупаемости составляет 11,4 лет. Но этот вариант позволит при работе парома по расписанию постоянно обеспечивать полную загрузку судна и существенно сократить время простоя груза в порту в ожидании судна.

В целом можно констатировать экономическую целесообразность строительства парома проекта CNF19 и его эксплуатации на линиях Балтийского моря. Но ужесточение экологических требований по выбросам вредных веществ и вынужденное использование дизельного топлива стандарта MGO может привести к значительному снижению доходности перевозок и увеличению срока окупаемости проекта - в такой ситуации предлагается вариант проекта CNF19, работающего на газомоторном топливе, который имеет вполне эффективные сроки окупаемости (например, при 100% загрузке вагонами 3,2 года - т.е. даже лучше чем исходная модель эксплуатации на тяжелом топливе).

В итоге, Морским Инженерным Бюро по заказу Росморречфлота был создан современный проект железнодорожного парома проекта CNF19 для перевозки железнодорожных вагонов, а также других накатных грузов, с ледовой категорией "Арк4" для работы на линии Усть-Луга - Балтийск - Засниц - Мукран с максимально возможными характеристиками и размерениями, позволяющий круглогодично перевозить грузы, включая опасные. Рабочая группа Росморречфлота по координации, научно-техническому и организационному сопровождению работ по реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы" одобрила предложенный проект грузового парома CNF19 для перевозки железнодорожных вагонов, а также других накатных грузов, с ледовой категорией "Арк4" для Балтийского моря. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 13.12.14)

75-летие "Севмаш" отметят закладкой нового "Борея".

Ключевым событием празднования станет закладка РПКСН "Князь Суворов", сообщили Центральному Военно-Морскому Порталу на предприятии. Это будет шестой крейсер проекта 955 "Борей". Подводная лодка проекта 955 "Борей"  warspot.ru В составе Военно-морского флота РФ числятся два подводных атомных крейсера этого класса - "Юрий Долгорукий" (Северный флот) и "Александр Невский" (Тихоокеанский флот). Ожидается, что 19 декабря в состав флота войдет третья подлодка проекта 955 - "Владимир Мономах". Еще два подводных крейсера - "Князь Олег" и "Князь Владимир" строятся на "Севмаше". В общей сложности до 2020 года планируется принять на вооружение восемь подлодок проекта. ОАО "ПО"Севмаш" - один из крупнейших судостроительных комплексов в России. Основное направление деятельности завода - выполнение государственного оборонного заказа. Завод был основан в 1939 году. С момента основания "Севмаш" передал Военно-морскому флоту 131 атомную и 36 дизель-электрических подводных лодок, 45 надводных кораблей. "Севмаш" также занимается производством платформ для разработки арктических нефтегазовых месторождений. Так, в 2013 году "Газпрому" была передана морская ледостойкая платформа "Прилазломная".

Для справки: Название компании: ПО Севмаш, ОАО Адрес: 164500, Россия, Архангельская область, Северодвинск, Архангельское шоссе, 58 Телефоны: +7(8184)504717; +7(8184)504609; +7(8184)504801; +7(8184)504921 Факсы: +7(8184)580219 E-Mail: smp@sevmash.ru; pressa@sevmash.ru; webmaster@sevmash.ru; ipko@sevmash.ru; rek@sevmash.ru Web: <http://www.sevmash.ru> Руководитель: Будниченко Михаил Анатольевич, генеральный директор (FLOT.com 13.12.14)



Выпуск новых судов

На "Северных верфях" спущен на воду фрегат "Адмирал флота Касатонов".

12 декабря на судостроительном заводе "Северная верфь" состоялся спуск на воду серийного фрегата проекта 22350 "Адмирал Флота Касатонов". В торжественной церемонии приняли участие губернатор Георгий Полтавченко, главнокомандующий ВМФ Виктор Чирков, командующий Северным флотом Владимир Королев, вице-президент Объединенной судостроительной корпорации Игорь Пономарев, адмирал Игорь Касатонов - сын Владимира Афанасьевича Касатонова, чьим именем наречен корабль.



Как отметил Георгий Полтавченко, фрегат "Адмирал Флота Касатонов" – корабль нового поколения. Он построен по современной технологии "стелс" и предназначен для действий в дальней морской зоне. "Корабль носит имя нашего земляка, Героя Советского Союза, адмирала флота Владимира Афанасьевича Касатонова. Выдающийся военачальник, он много сил и души вложил в развитие флота", – сказал Георгий Полтавченко. Губернатор отметил, что присутствие на церемонии сына Адмирала Флота Касатонова символизирует неразрывную связь поколений, верность морским традициям.

Георгий Полтавченко пожелал кораблям успехов в труде.

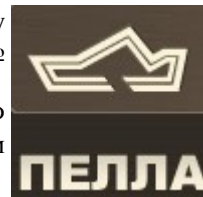
После прохождения испытаний фрегат войдет в состав Северного флота.

Для справки: Название компании: Судостроительный завод Северная верфь, ОАО Адрес: 198096, Санкт-Петербург, ул. Корабельная, д. 6 Телефоны: +7(812)3204260 E-Mail: borisov@nordsy.spb.ru Web: <http://www.nordsy.spb.ru> Руководитель: *Ушаков Александр Владимирович, генеральный директор; Тюков Анатолий Павлович, председатель Совета директоров* (Администрация г. Санкт-Петербурга 12.12.14)

Судзавод "Пелла" (Ленобласть) спустил на воду второй буксир-спасатель "МБ-123" для ВМФ РФ.

Судостроительный завод "Пелла" (Ленинградская область) 10 декабря 2014 года спустил на воду многоцелевой буксир-спасатель "МБ-123" проекта 02980 (ПС - 45) заводской строительный № 802. Об этом сообщает пресс-служба предприятия.

Отмечается, что это уже второй буксир нового проекта, серия которых строится по заказу ВМФ РФ. Спуск был произведен с помощью судоспускowego канала на новом судостроительном комплексе завода "Пелла".



Буксир предназначен для: выполнения морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений во льдах и на чистой воде; выполнения функций снабжения морских объектов оборудованием и материалами, доставки спецперсонала и грузов, оказания содействия в проведении технических работ на удаленных в море объектах; участия в спасательных операциях, оказания помощи судам, терпящим бедствие, поиска, спасения, эвакуации и размещения людей, оказания им медицинской помощи; аварийно-спасательного дежурства в районах судоходства, морских нефтяных и газовых промыслов; тушения пожаров на плавучих и береговых объектах, тушения горящего на воде топлива; ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов. Также буксир может быть задействован для обслуживания транспортных операций в портах, работы на мелководье и в прибрежной зоне шельфа; обеспечения подводно-технических работ; ломки льда толщиной до 1 м на скорости 2?5 узлов; эскортных операций на скорости до 10 узлов.



Основные технические параметры: длина наибольшая – 48 м, ширина наибольшая – 13 м, осадка – 5,4 м, скорость – 14,5 узлов, сила тяги на гаке – 80 тонн, водоизмещение – 1216 тонн, мощность - 2х2666 КВт.

Для справки: Название компании: Ленинградский судостроительный завод Пелла, ОАО Адрес: 187330, Ленинградская область, Кировский р-он, Отрадное, ул.Центральная, д.4 Телефоны: +7(812)3364066; +7(812)3364067 Факсы: +7(81362)44291 E-Mail: Vera.Pella@mail.ru; rimma.pella@list.ru Web: <http://www.pellaship.ru> Руководитель: Цатуров Герберт Робертович, генеральный директор (Российское судоходство 11.12.14)



Строительство и реконструкция верфей

"Роснефть" попросила 400 млрд руб. на реконструкцию верфи "Звезда".

"Роснефть" запросила у правительства 400 млрд руб. из Фонда национального благосостояния на реконструкцию дальневосточной верфи "Звезда", рассказал РБК источник в Объединенной судостроительной компании. Эту информацию подтвердил источник в "Роснефти", заявив что сумма "похожа на правду"

Передать затянувшийся проект модернизации "Звезды" нефтяной компании предложил в августе 2013 года ее президент Игорь Сечин. Владимир Путин эту идею поддержал, но уточнил, что ОСК должна остаться в проекте в качестве младшего партнера. На совещании у президента Владимира Путина, которое состоялось 13 ноября во Владивостоке, было принято решение, что "Роснефть" занимается проектом самостоятельно, в том числе поиском источников его финансирования, говорит чиновник Минпрома.

Реконструкция "Звезды" может забуксовать из-за санкций Европейского союза, рассказал РБК высокопоставленный источник в министерстве промышленности и торговли. По его словам, из-за того, что некоторое оборудование для судостроительного предприятия запрещено импортировать в Россию, проект модернизации предприятия "требует актуализации". Он полагает, что это может задержать реконструкцию верфи, поиск замещающего оборудования "займет некоторое время". О том, что в проекте "Звезды" могут быть сдвиги из-за санкций, известно еще одному сотруднику Объединенной судостроительной корпорации.

В начале сентября Европейский союз запретил своим членам экспорт в Россию продукции двойного назначения – оборудования и материалов, которые могут быть использованы для производства как гражданской, так и военной техники.

По плану новую верфь хотели запускать в 2016 году, сообщил Минпромторг в июне этого года. Но еще в апреле вице-премьер Дмитрий Rogozin обещал, что обновленное судостроительное предприятие получит до 2025 года заказов на 780 млрд руб. Большая часть этого портфеля – суда для добычи нефти и газа на шельфе.

Но пока у верфи небольшая загрузка, она выполняет заказ на строительство всего трех вспомогательных судов для "Роснефти", предназначенных для обслуживания месторождений в Карском море, говорит собеседник РБК в Объединенной судостроительной корпорации. Сечин предлагал загрузить "Звезду" заказами на строительство СПГ-танкеров для НОВАТЭКа, но компания решила отдать заказ южнокорейской Daewoo под предлогом отсутствия опыта строительства таких судов у российского завода, рассказывает он. Больше заказов не предвидится – после того как Еххоп ушел с Карского моря, планы по строительству 200 судов и платформ разрушились, говорит сотрудник ОСК. "Роснефть" пока заказала предпроектные работы только для двух платформ.

Daewoo Shipping должна была стать партнером "Звезды". Меморандум с корейской компанией ОСК и "Роснефть" подписали еще в середине прошлого года. В начале декабря вице-премьер Юрий Трутнев заявил, что договорился с корейской компанией создать рабочую группу по формированию "дорожной карты" работы компании в России (цитата по Интерфаксу). "Должны быть не просто разговоры о том, что когда-нибудь что-то будет построено, а что, в какие сроки, какие мощности – это важно регламентировать", – заявил Трутнев.

Проект крайне сложный, его реализация займет в лучшем случае пять–семь лет, говорит топ-менеджер профильной проектной организации. По его словам, вкладывать кредитные средства или деньги из ФНБ в верфь не имеет смысла, пока государственные компании не определятся с ее загрузкой. Это в первую очередь зависит от хода освоения шельфа, говорит топ-менеджер.

Для справки: Название компании: *Дальневосточный завод Звезда, ОАО (Звезда-D.S.M.E.)* Адрес: 692809, Россия, Приморский край, ЗАТО Большой Камень, ул. Лебедева, 1 Телефоны: +7(42335)51305; +7(42335)40585; +7(42335)41174; +7(42335)41310; +7(42335)51140; +7(42335)40342 E-Mail: zvezda@mail.fes-zvezda.ru Web: <http://www.fes-zvezda.ru> Руководитель: Фильченков Юрий Анатольевич, генеральный директор (РосБизнесКонсалтинг 15.12.14)





Новости предприятий входящих в "Объединенную судостроительную компанию"

Предложения Поморья одобрены федеральной Морской коллегией.

Игорь Орлов выступил с докладом на заседании Морской коллегии. Оно состоялось 9 декабря в Москве с участием заместителя Председателя Правительства РФ Дмитрия Rogozina. Все изложенные главой региона предложения были одобрены участниками заседания.



По инициативе Игоря Орлова в план работы Морской коллегии на 2015 год включены, в соответствии с поручением Президента России по итогам Послания Федеральному Собранию, вопросы разработки проекта развития Северного морского пути, использования для этого северных портов, снабжения арктических нефтегазовых проектов, развития судостроительных кластеров.

— В Архангельской области в 2012 году был создан и успешно функционирует инновационный судостроительный кластер, — отметил Игорь Орлов. — Это кораблестроительные и судоремонтные предприятия региона, а также научно-исследовательские институты и вузы, ведущую роль среди которых играет Северный (Арктический) федеральный университет.

В своем докладе глава региона подчеркнул важность проектирования и строительства на территории Архангельской области морского испытательного центра для проведения испытаний судовых движительно-рулевых комплексов. По словам Игоря Орлова, такой центр может быть создан на базе ОАО ЦС "Звездочка", единственного производителя импортозаменяющей продукции – винторулевых колонок и подруливающих устройств.

Для справки: Название компании: ЦС Звездочка, ОАО Адрес: 164509, Архангельская обл., г. Северодвинск, проезд Машиностроителей, 12 Телефоны: +7(8184)596495; +7(81842)70297 E-Mail: ogs@star.ru; kin@star.ru Web: <http://www.star.ru> Руководитель: *Никитин Владимир Семенович, генеральный директор; Фролов Олег Анатольевич, главный инженер* (INFOline, ИА (по материалам Администрации) 10.12.14)

ВСЗ был признан лучшим предприятием по строительству судов для освоения нефтегазового шельфа.

Выборгский судостроительный завод был признан лучшей компанией 2014 года в номинации "Морские суда для освоения нефтегазового шельфа".

В Москве на конференции Нефтегазшельф-2014 был вручен диплом, подтверждающий победу верфи, сообщает пресс-служба "Выборгского судостроительного завода".

Конкурс на выявление отечественных передовых компаний в области освоения шельфа проводится каждый год, а членами жюри являются потребители продукции - крупнейшие компании нефтегазовой сферы.



Для справки: Название компании: Выборгский судостроительный завод, ОАО Адрес: 188800, Россия, Ленинградская область, Выборг, Приморское шоссе, 2Б Телефоны: +7(81378)99798; +7(81378)99774; +7(81378)28686; +7(81378)27800 E-Mail: marketing@vsvy.ru; PanfilovaAS@vsvy.ru; efimovvv@vsvy.ru; ErokhinSA@vsvy.ru; ReceptionGD@vsvy.ru; Reception3@vsvy.ru; mail@vyborgshipyard.ru; PurchChief@vsvy.ru Web: vyborgshipyard.ru Руководитель: *Соловьев Александр Сергеевич, генеральный директор* (Корабел.ру 12.12.14)

Крыловский ГНЦ и ДЦСС подписали соглашение о сотрудничестве.

ФГУП "Крыловский государственный научный центр" и ОАО "Дальневосточный центр судостроения и ремонта" подписали соглашение о сотрудничестве.

Сотрудничество будет осуществляться в области проведения исследований при создании судов и других объектов морской техники для разведки и добычи углеводородов на континентальном шельфе Российской Федерации. Основными направлениями взаимодействия будут не только научная, но и производственная деятельность. Имеется в виду как совершенствование и модернизация принадлежащего Дальневосточному центру судостроительного комплекса, так и строительство морских судов, буровых платформ, танкеров для перевозки СПГ и другой морской техники в части внедрения актуальных комплексных научно-технических разработок и ноу-хау. Подписанное соглашение также охватывает





актуальные в настоящее время вопросы импортозамещения материалов и судового оборудования и локализации производства морской техники.

В области научной деятельности речь идет, прежде всего, о разработке и экспертизе проектов морской техники, направленных на безопасность, экологию, а также экономику с целью минимизации стоимости жизненного цикла объектов морской техники и обеспечения соответствия производственной эффективности перспективным потребностям рынка.

Для справки: Название компании: Дальневосточный Центр Судостроения и Судоремонта, ОАО Адрес: 690001, Россия, Приморский край, Владивосток, ул. Светланская, 72 Телефоны: +7(423)2651736; +7(423)2651081 E-Mail: dcss@dcss.ru Web: <http://www.dcss.ru> (Российское судоходство 12.12.14)

Актив на плаву. "Недвижимость и строительство Петербурга". 8 декабря 2014

Российский аукционный дом объявил первые торги по федеральным пакетам акций, переданным на реализацию в июле. 25,5% акций ОАО "Амурское пароходство" будут продаваться 15 января.

Начальная цена акций — 179 млн рублей. За эти деньги инвесторам предложен блокирующий пакет (25,5% от уставного капитала, или 101 346 обыкновенных акций). В собственности и управлении компании находятся порты Благовещенск и Полярково, терминал Совгавань, порт на базе ЗАО "Николаевское РЭБ флота", судоремонтное предприятие ЗАО "Хабаровская РЭБ флота".

Пароходство занимается перевозками лесных, навалочных, нефтеналивных грузов между портами Дальнего Востока и Северо-Восточной Азии. Большой объем приходится на доставку лесных грузов судами типа "река-море" из портов Амура в Японию, Корею и Китай. В Хабаровском крае пароходство — основной исполнитель госпрограммы Северного завоза по социально значимым грузам. Помимо доставки грузов занимается пассажироперевозками между 58 населенными и остановочными пунктами на Амуре. Она также владеет транзитной скоростной линией "Хабаровск — Николаевск-на-Амуре". Международные пассажирские перевозки представлены туристической линией "Хабаровск — Фуюань" (Китай). Кроме того, акционерное общество занимается судостроением и судоремонтом.

Компания зарегистрирована в Хабаровске, в ней трудятся около 1500 человек. В собственности — 220 морских и речных судов общим дедвейтом 211 100 тонн. В их числе 19 морских сухогрузов, 27 пассажирских судов, восемь плавкранов, а также суда смешанного типа "река-море", танкеры и большегрузные составы. "Учитывая широкий профиль деятельности и высокую ориентированность на расширение объемов международных перевозок, полагаем, что данный актив может представлять интерес как для российских, так и для зарубежных, в первую очередь азиатских, инвесторов", — полагает продавец.

В собственности пароходства — участки земли общей площадью 2,3 га и объекты недвижимости складского и административного назначения. (Недвижимость и строительство Петербурга 08.12.14)

Поворот на Москву. "Коммерсантъ в Санкт-Петербурге". 10 декабря 2014

Адвокаты обвиняемых в деле о мошенничестве со средствами Северной верфи хотят судиться в столице

В городской суд Санкт-Петербурга подана апелляционная жалоба на постановление Кировского райсуда, отказавшегося передать дело о мошенничестве со средствами ОАО "Судостроительный завод "Северная верфь"" в один из районных судов Москвы. По версии следствия, завод заплатил юристам из столичной компании "Самета" 38 млн рублей за работы, которые они не выполняли. Обвинение в этом преступлении было предъявлено пятерым фигурантам, в том числе и бывшему генеральному директору верфи Александру Ушакову.

В Кировский райсуд Петербурга были переданы два уголовных дела о хищении 38 млн рублей, принадлежащих Северной верфи, входящей в "Объединенную судостроительную корпорацию" (ОСК). Преступление, как уже писал "Ъ", было вскрыто прокуратурой Кировского района города, проводившей проверку судостроителей. Тогда надзорное ведомство обратило внимание на контракт между предприятием и московской юридической фирмой "Самета — налоговый и правовой консалтинг". Согласно его условиям, юристы этой компании должны были оспорить в арбитраже налоговые претензии на сумму около 1 млрд рублей. За эту работу в 2012 году Северная верфь перечислила им 38 млн рублей.

Однако прокуроры, изучившие эту сделку, пришли к выводу: московские юристы работу не выполняли — она была сделана юристами судостроительного завода. Материалы были переданы в правоохранительные органы, которые возбудили уголовное дело по ст. 159 УК (мошенничество). Первым был задержан Александр Ушаков, генеральный директор Северной верфи, чуть позже отправленный в отставку. Он заключил досудебное соглашение, дав показания против предполагаемых поделщиков. Его дело было выделено в отдельное производство, а сам топ-менеджер был отправлен судом под домашний арест.

Затем в деле появились еще четверо фигурантов: начальник юридического департамента ОСК Илья Новосельский, который якобы отдал указание Ушакову о перечислении денег "Самете", бывший корпоративный секретарь верфи Людмила Бикбаева и двое сотрудников "Саметы" — Дмитрий Громыко и Людмила Баталова, которым предъявили обвинение в мошенничестве. В отличие от экс-гендиректора верфи, они настаивают на своей невинности.



Оба дела были переданы в Кировский райсуд, который первым рассмотрел дело четверых фигурантов. В заседании были заявлены ходатайства о передаче дела в один из районных судов Москвы для рассмотрения по существу, а также об изменении меры пресечения (все обвиняемые, за исключением Людмилы Бикбаевой, находятся под домашним арестом) на подписку о невыезде. Однако райсуд отказал в этих просьбах, но решил передать дело в Дзержинский райсуд Петербурга. По мнению суда, местом окончания преступления следует считать отправку денег со счета Северной верфи в адрес "Саметы". Банк, где обслуживается завод, находится на набережной канала Грибоедова. А эта территория подсудна Дзержинскому райсуду.

Однако адвокаты не согласились с позицией суда и обратились с апелляционными жалобами в городской суд Петербурга, прося изменить своим клиентам меру пресечения и все-таки передать дело для рассмотрения в Москву. Как пояснил "Ъ" адвокат Георгий Одабашян, представляющий интересы Ильи Новосельского, завершением вмененных его подзащитному действий следует считать поступление денег на банковский счет "Саметы", который находится в Москве. "У моего подзащитного не было умысла на хищение средств Северной верфи, он не предпринимал никаких действий в этом направлении, не мог отдавать указания Ушакову, который действует по распоряжению совета директоров Северной верфи", — уточнил защитник Одабашян. По словам адвоката, никаких доказательств виновности его клиента, за исключением показаний топ-менеджера Ушакова — а он лицо заинтересованное — следствием не получено.

Георгий Одабашян сообщил "Ъ", что, как только будет определена подсудность и дело поступит в суд, он заявит ходатайство о прекращении уголовного дела. По словам адвоката, дело было возбуждено незаконно, поскольку до вынесения постановления о возбуждении дела в следственные органы не поступило заявление от Северной верфи, которая в данной ситуации, согласно материалам дела, является пострадавшей стороной.

Отметим, что дело Александра Ушакова пока не рассмотрено. (Коммерсантъ в Санкт-Петербурге 10.12.14)



Новости судостроительных и судоремонтных компаний

Власти Карелии пообещали запустить судостроительный завод в январе 2015 года.

В январе в столице Карелии начнется возобновление деятельности Онежского судостроительного завода. Об этом заявил глава республики Александр Худилайнен на традиционной встрече с депутатами Законодательного собрания.

"Получено юридическое добро на покупку в государственную собственность Онежского судостроительного завода в Петрозаводске. В настоящее время идет набор специалистов на предприятие. В январе завод будет запущен", - сказал Худилайнен.

Собственником завода станет федеральное государственное предприятие Росморпорт, которое с января 2015 года начнет возобновлять его деятельность: необходимо восстановить энергоснабжение, проверить техническую готовность и решить ряд других вопросов, необходимых для полноценной работы завода. (Интернет-газета «СТОЛИЦА на Onego.ru» 08.12.14)

"Совкомфлот" продемонстрировал новейшую морскую технику на "Транспортной неделе-2014".

Группа компаний Совкомфлот приняла участие в "Транспортной неделе - 2014" - крупнейшем в России ежегодном форуме по транспортной проблематике.

"Совкомфлот" традиционно выступает генеральным спонсором "Транспортной недели", которая организована Министерством транспорта РФ с целью обсуждения наиболее актуальных транспортных вопросов представителями государственной власти и деловых кругов. Ежегодно выставку и форум "Транспорт России" посещают свыше 3 000 человек. В этом году в центре внимания участников форума были проблемы развития транспортной инфраструктуры, вопросы безопасности и применения новейших технологий на транспорте.

Стенд группы компаний Совкомфлот посетили высокие гости: председатель правительства РФ Дмитрий Медведев, зампреда правительства РФ, председатель Морской коллегии при правительстве РФ Дмитрий Rogozin, зампреда правительства РФ Аркадий Дворкович, министр транспорта РФ Максим Соколов и другие.

Генеральный директор ОАО "Совкомфлот" Сергей Франк ознакомил гостей с представленными на выставке проектами компании – современными технологически сложными судами, которые в том числе были созданы российскими судостроителями.

Одним из таких судов является арктический челночный танкер "Михаил Ульянов", который работает в рамках проекта "Приразломное" в Печорском море. Уникальное судно с усиленным ледовым классом было построено по заказу "Совкомфлота" на "Адмиралтейских верфях" в Санкт-Петербурге.

Еще одним ярким примером современной морской техники является серия многофункциональных ледокольных судов снабжения добывающих платформ "Витус Беринг", построенная на предприятиях ОАО "ОСК". Два судна серии эксплуатируются в рамках проекта "Сахалин-1" в Охотском море. В продолжение успешного проекта были заказаны еще три аналогичных судна снабжения и одно судно обеспечения похожей конструкции.

В рамках "Транспортной недели 2014" руководитель Учебно-тренажерного центра СКФ Игорь Панков стал участником дискуссии на тему "Наука, образование, бизнес – акватория партнерства и развития", в ходе которой он рассказал о собственной системе подготовки плавсостава судов "Совкомфлота" и о взаимодействии с ведущими морскими вузами страны.

Для справки: Название компании: *Совкомфлот, ОАО (Современный Коммерческий Флот)* Адрес: 191186, Россия, Санкт-Петербург, наб. р. Мойки, 3А Телефоны: +7(495)6261434; +7(495)6269094; +7(495)6604000 Факсы: +7(495)6261850 E-Mail: info@scf-group.com Web: <http://www.scf-group.com> Руководитель: Франк Сергей Оттович, генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 05.12.14)

"Раньше мы делали почти все, сможем сделать и сейчас". "Эксперт". № 50 (927) 2014

Наша судостроительная промышленность в состоянии в ближайшие годы внедрить в производство новые отечественные разработки и начать выпуск новых буровых судов, нефтегазовых платформ и другой сложной техники для работы в Арктике.

Буквально на днях стало известно, что "Роснефть" расторгла контракты с норвежским нефтесервисным предприятием Siem Offshore на аренду судов, которые должны были использоваться для разведки арктического шельфа в Карском море. Это произошло из-за санкций, наложенных США, Евросоюзом, Норвегией и рядом других стран на российские добывающие компании. В нынешней ситуации заменить эти суда России нечем. В то же время в нашей стране уже создан впечатляющий научно-технический задел, который сейчас должен быть использован при производстве сложных судов, платформ и другой морской техники, которая требуется при освоении ресурсов арктического шельфа и развития судоходства в акватории Северного морского пути. О том, какие разработки у нас





уже есть и какие научно-технические работы сейчас ведутся в гражданском судостроении и военном кораблестроении, в эксклюзивном интервью "Эксперту" рассказал только что назначенный новый генеральный директор Крыловского государственного научного центра (КГНЦ) **Анатолий Алексахин**.

— **Как санкции против России повлияли на деятельность вашего предприятия и судостроительной отрасли страны в целом?**

— Конечно же, санкции оказывают влияние на работу судостроительной отрасли России и в какой-то степени Крыловского научного центра. Однако надо понимать, что любые масштабные меры такого рода всегда затрагивают обе стороны. Нам придется что-то начать делать самим, а по некоторым позициям поискать новых партнеров в других местах. В связи с этим я хотел бы обратить внимание на три аспекта.

Во-первых, значительный объем перспективных судостроительных заказов связан с реализацией планов освоения углеводородных ресурсов шельфа. Наши крупнейшие компании — "Роснефть" и "Газпром" — в таких проектах традиционно привлекают столь же известных зарубежных партнеров: Exxon, Shell, Total, BP и других. Санкции против отечественных нефтегазовых компаний могут, по их заявлениям, отложить реализацию некоторых проектов. Однако в сравнении с длительностью сроков разработки и реализации шельфовых проектов практическая продолжительность действия санкций представляется незначительной.

Во-вторых, на строящихся в России кораблях и судах достаточно велик объем зарубежного комплектующего оборудования. Отказ в поставках отдельных его видов, требующий поиска доступных аналогов, может сказаться на сроках строительства и сдачи судов и объектов морской техники. Насколько они увеличатся, сказать сложно. Может быть, на год-полтора. Сейчас мы действительно можем потерять это время, но потом наверстаем значительно больше, так как вся добавочная стоимость будет оставаться у нас, в России. А это дополнительные деньги, налоги, рабочие места и так далее.

И наконец, в-третьих, то, что касается непосредственно деятельности Крыловского научного центра. Наше сотрудничество с западными компаниями связано преимущественно с начальными этапами работ по проектам. Здесь мы пока не сталкивались с влиянием санкций. Более того, сами зарубежные партнеры ищут и предлагают формы взаимовыгодного сотрудничества, учитывающие сложившуюся обстановку. Например, Китай всегда проявлял интерес к тем знаниям, которые у нас есть. И этот интерес никогда не ослабевал.

— **Очевидно, что санкции создают риски для исполнения экспортных контрактов и могут негативно повлиять на процесс модернизации наших предприятий, сделав закупку необходимого оборудования крайне трудной. Как избежать этого?**

— Выход из этой непростой ситуации есть. Прежде всего, на мировом рынке соответствующего оборудования представлены страны и высокотехнологические компании, не связанные санкционными обязательствами. Не хочет Запад — будем искать ему замену в других частях света. Например, продукция развитых азиатских государств вполне конкурентоспособна как по технологическим, так и по ценовым параметрам. Россия же в плане ресурсов самодостаточная держава и при должной организации, в том числе международного сотрудничества, способна справиться с такого рода проблемами.

— **Если говорить о номенклатуре, то где зависимость нашего судостроения от импортных поставок ощущается наиболее остро и как ее можно преодолеть?**

— Наша зависимость от таких поставок не критична для процесса создания самого современного вооружения и военной техники. И это крайне важно в обеспечении национальной безопасности страны. Если же говорить о гражданском судостроении, то мы используем импортное судовое комплектующее оборудование, в частности некоторые агрегаты, двигатели. То есть то, что связано с движением судна. И кроме того, специализированное технологическое оборудование для буровых и эксплуатационных морских платформ. Но проблемы с возможностями его поставок создают мощный стимул для развития отечественного машиностроения. Первым шагом на пути преодоления воздействия санкций, по нашему мнению, является заинтересованность и соответствующая воля российских заказчиков — нефтегазовых компаний, работающих в морском секторе. Комплексы систем, устройств, вооружения надводных и подводных кораблей, создаваемых в нашей стране, по крайней мере не проще, чем специализированное нефтегазовое оборудование. Поэтому многое может быть сделано на российских предприятиях, в том числе судостроительной промышленности. Раньше же мы делали, значит, сможем сделать и сейчас.

— **Хорошо известно, что мы очень сильно зависим от Украины в части поставок морских газотурбинных двигателей, которые устанавливаются на наши надводные корабли, в частности на фрегаты. Николаевское предприятие "Зоря-Машпроект" поставки турбин в Россию прекратила. Более того, всю техническую документацию на них СБУ вывезла в Киев, и, похоже, возобновить их производство уже невозможно. Может быть, в этой ситуации нам имеет смысл использовать в наших новых кораблях атомные силовые установки, как это делают американцы?**

— Конечно нет. Использовать атомные реакторы очень дорого и далеко не на все виды кораблей их нужно устанавливать. И потом, зависимость от Украины не столь уж непреодолима. Думаю, украинские двигатели наша промышленность в обозримой перспективе сможет заменить. Через год-два, если не раньше.



— **Недавно была принята новая стратегия развития Крыловского центра до 2020 года. Какие цели ставятся перед вашим предприятием?**

— Новая стратегия полностью отражает нашу роль как ведущего отраслевого научного центра. Мы отдаем себе отчет в том, что основной вклад в эффективность современного боевого корабля вносит его оружие и радиоэлектронные системы. Именно в этих направлениях мы вместе с военными моряками и нашими традиционными научными и промышленными партнерами будем работать. Понимание того, каким должен быть наш флот, у командования ВМФ есть. Полагаю, вся ситуация будет развиваться по пути дальнейшей унификации всех кораблей, которые мы проектируем и строим. Она необходима для того, чтобы снизить стоимость жизненного цикла. Это основной тренд, главный путь снижения издержек в военном кораблестроении. То есть произойдет сокращение видов и типов кораблей и судов, а также глубокая унификация в этих типовых рядах. Грубо говоря, останется один тип корвета, один — фрегата, один — эсминца. Причем на универсальной платформе. Глубокая унификация будет и во внутренних системах кораблей, судовых механизмах, системах вооружений.

Что касается гражданского судостроения, то мы также остаемся ведущей научной организацией этой отрасли, активно участвуем в реализации принятой государственной программы "Развитие судостроения на 2013–2030 годы". Цели создания отраслевого научно-технического задела в области гражданского судостроения сформулированы госпрограммой как "Безопасность. Экология. Экономика". Наш приоритет — создание судов и морской техники для освоения ресурсов арктического шельфа и развития судоходства в акватории Севморпути, а также судов внутреннего и прибрежного морского плавания. Последнее особенно актуально для решения социальной задачи повышения транспортной доступности для населения.

В отличие от действовавшей ранее системы создания научно-технических разработок под конкретные проекты новая программа ориентирована на достижение определенного научно-технического и технологического уровня. Причем независимо от того, какие конкретно проекты будут реализовываться в приоритетном порядке.

Средства, необходимые для решения этих задач, в госпрограмму заложены. Мы планируем увеличение собственных работ, но без существенного изменения числа работников.

Мы намерены ввести в эксплуатацию сразу несколько новых объектов научно-экспериментальной базы. В частности, универсальный офшорный бассейн, комплексный стенд настройки, отладки и испытаний в натуральных условиях гидроакустических средств для судов, сборочно-испытательный комплекс для винто-рулевых колонок механического типа.

В сочетании с разработкой новой методологии выполнения исследовательских и проектных работ, а также с развитием кооперации с другими предприятиями судостроения и смежных отраслей это может дать синергетический эффект в решении очень многих крупных научных проблем.

— **Мировой рынок научно-технической продукции судостроения растет на 10–12 процентов в год и к 2016 году достигнет 74 миллиардов долларов. Чем можно объяснить такую динамику и каковы наши позиции на этом рынке сейчас и в перспективе?**

— Темпы роста научно-технической продукции судостроения (к ней следует отнести НИОКР и инновационные проекты) можно объяснить двумя причинами. Во-первых, повышение конкуренции на традиционных рынках. Наиболее востребованы сейчас технические решения, позволяющие повысить экономичность судов и морской техники при соблюдении непрерывно ужесточающихся требований по безопасности и экологии.

Во-вторых, развитие новых рынков, в первую очередь морской техники, для освоения месторождений углеводородов морского шельфа.

Поэтому нынешние темы роста не вызывают удивления, а для российской промышленности должны быть еще выше. Ведь существенно возрастает потребность в специальных технических сооружениях и морской технике для работы в арктических условиях, научно-исследовательских судах и так далее, требующих применения самых высоких технологий.

— **Российский рынок научно-технической продукции судостроения пока еще мал, всего около миллиарда долларов. Но он растет такими же темпами, как и мировой. При этом доля Крыловского научного центра на нем составляет около 13,5 процента. Как вы собираетесь ее увеличить?**

— Крыловский научный центр традиционно специализируется в области гидродинамики, прочности и вибрации, судовой акустики и электромагнетизма, в решении общепроектных вопросов, разработке перспективных судостроительных программ. Кроме нас отраслевой наукой предметно занимаются в Центре технологии судостроения и судоремонта, базовых научно-исследовательских институтах, входящих в концерны судового приборостроения.

В последние годы доля Крыловского научного центра увеличивается за счет включения в его структуру ЦНИИ судовой электротехники, а также развития проектной составляющей на базе специализированного подразделения

— ЦКБ "Балтсудопроект". Однако перспективы повышения компетенции КГНЦ и его доли на российском рынке связаны прежде всего с развитием нашего центра как отраслевого системного интегратора. Сегодня наиболее востребованы рынком комплексные технические решения и проекты "под ключ".

Мы обладаем развитой и во многом уникальной научно-экспериментальной базой, соответствующими научными школами, возможностями в области концептуального и практического проектирования и не имеем конкурентов в



части реализации комплексных проектов, таких как проекты освоения месторождений и отдельных сложных морских инженерных сооружений, морских транспортно-технологических систем. Наиболее эффективно эти компетенции реализуются применительно к сложным системам, какими являются военные корабли, техника освоения шельфа и океана, суда высоких ледовых категорий. Если говорить о целевых показателях, то мы должны увеличить свою долю на рынке до 25 процентов где-то к 2050 году. Перспективы нашего роста в значительной степени связаны с расширением деятельности наших нефтегазовых компаний, разведкой и бурением на шельфе. Прежде всего в Арктике и на Дальнем Востоке, в частности на Сахалине. Что касается других регионов, то нужно четко понимать, что, например, в Норвегии у нас рынка нет. Но вот, скажем, в Латинской Америке, где работают российские добывающие компании, на определенную долю рынка мы претендовать можем, хотя вряд ли она будет значительной.

— **Какие работы вы ведете по шельфовой тематике? Какой задел здесь создается?**

— Мы разработали проект нового бурового судна с различными типами энергетических установок для эксплуатации в Арктике в глубоководных акваториях континентального шельфа. Оно может работать в районах, отдаленных от баз снабжения. Кроме того, разработана технология создания сборного райзера из полимерных композитов для подводных трубопроводов нефтегазодобывающих комплексов на морском шельфе. Этот райзер обладает повышенными характеристиками по сравнению с тем, что делается из стали. Его долговечность выше почти в 1,7 раза, показатель деформированности — в 3,5 раза, а поглощение вибрации — в семь раз. Есть разработки концептуального проекта самоподъемной плавучей буровой установки для бурения на мелководном шельфе, где глубина составляет от 3 до 21 метра. Ее предполагается использовать в безледовый период в Юго-Восточной части Печорского моря, в Карском море у полуострова Ямал и в Обско-Тазовской губе. Есть у нас проект буровой установки на воздушной подушке для бурения на глубине до 3,5 километров и ряд других. Ведутся работы и по судовому машиностроению.

— **Если говорить непосредственно о научных исследованиях в гражданском судостроении, то какие направления здесь приоритетны? Какие задачи ставятся?**

— Самая главная задача — максимально снизить стоимость перевозки грузов. Чем дешевле тебе обходится транспортировка тонны груза, тем больше ты конкурентоспособен. Поэтому ключевое направление здесь — сбережение энергии, разработка и внедрение энергоэффективных технологий, повышение КПД. При этом необходимо повысить качество и срок службы систем, которые обеспечивают жизнь корабля, сделать так, чтобы эти системы жили как можно дольше, меньше было ремонтов. Мы понимаем, что очень большую роль здесь будут играть композиты. Их доля будет увеличиваться, особенно там, где требуются высокие прочностные характеристики.

— **США отказались от многолетней концепции ведения двух войн одновременно. Вместо этого принята новая концепция "Морская мощь 21", предусматривающая распределенную по Мировому океану сеть систем обнаружения, боевых систем и десантных сил. Каким, на ваш взгляд, может быть ответ России?**

— Новая американская программа "Морская мощь 21", основанная на концепции перспективных сетевых войн, предполагает прежде всего существенное усиление военно-морских сил. Особая роль при этом отводится системам управления, подводному, надводному, воздушному и космическому наблюдению, созданию специализированных универсальных подводных и надводных платформ, роботов различного назначения и тому подобного. В этих условиях наш ответ должен быть в максимальной степени адекватным и в значительной степени даже опережающим. Конечно, американцев очень интересует все, что происходит около нашей территории. И нам нужно не позволять им делать определенные вещи. То есть мы должны видеть, слышать и понимать, что происходит в интересующих нас зонах Мирового океана, раньше и лучше них.

— **Но несмотря на смену доктрины, американцы продолжают строить большие авианесущие группировки, которые есть не что иное, как проекция военной силы в отдаленных районах планеты. Мы же авианосцы не проектируем. Это связано с тем, что общий уровень технологий у нас недостаточно высок?**

— Нельзя сказать, что отставание было бы каким-то особенно критическим. Во всяком случае, в военном кораблестроении я этого не вижу. Мы владеем стелс-технологиями, можем строить малозаметные надводные корабли. Нельзя сказать, что у нас низкая скрытность подводных лодок, она достаточно высокая. Просто флоты стран строятся по-разному, так как решают разные задачи. И здесь все зависит от военной доктрины. Какова доктрина, таковы и задачи флота. У нас флот для сдерживания, а не для нападения. Наша задача — обеспечение безопасности своей территории. То есть ближняя океанская зона. Ну и присутствие в Мировом океане. И мы эту задачу решаем.

— **В России сейчас подготовлена долгосрочная программа военного кораблестроения до 2050 года, в соответствии с которой предполагается построить более 600 всевозможных надводных кораблей, подводных лодок, судов обеспечения и прочих. По сути она определяет структуру и состав будущего ВМФ России. Насколько адекватна эта программа тем вызовам и угрозам, которые стоят перед страной?**

— Действительно, впервые в отечественной истории принята программа военного кораблестроения на столь длительный период. Она предполагает строительство принципиально новых, унифицированных морских боевых систем, которые по своим тактико-техническим характеристикам как минимум не будут уступать лучшим



зарубежным аналогам, а во многом их превзойдут. Здесь нет смысла говорить отдельно об акустике, локации и прочих вещах. Нужно говорить об эффективности всей боевой системы корабля в целом. Ее суть в том, чтобы раньше обнаружить противника и иметь возможность нанести упреждающий удар, но при этом сделать так, чтобы противник не обнаружил тебя. Уверяю, что мы в состоянии дать паритетный ответ.

— **Каковы основные тенденции в мировом военном кораблестроении, в том числе технические?**

— На пороге нынешнего столетия обстановка в Мировом океане резко изменилась. Растет интерес ведущих держав планеты к перераспределению морских акваторий для промышленного освоения их природных ресурсов. Все это требует постоянного развития и совершенствования морских систем вооружения для поддержания на должном уровне ВМФ России. Сегодня для военного кораблестроения исключительно актуальны исследования и разработки модульных вариантов кораблей и оснащения их самым разнообразным вооружением: ударным, противовоздушным, противолодочным, противоминным, противодиверсионным, поисково-спасательным.

Определяющим в облике новых кораблей для российского ВМФ станет их способность к взаимодействию с другими видами Вооруженных сил. Кроме того, важное значение придается созданию морских систем с беспилотными, безэкипажными аппаратами, катерами, решающими задачи во всех средах как самостоятельно, так и во взаимодействии между собой и с кораблями-носителями. (Эксперт 07.12.14)



Новости о производстве оборудования и компонентов

Судовые лебедки и рулевые механизмы смогут работать в полную силу даже на одном двигателе.

Это стало возможно благодаря использованию частотно-регулируемых приводов Danfoss с новым функционалом, представленным компанией на рынке в 2014 году. Обновленные преобразователи частоты VLT Automation Drive получили функцию "распределения суммарной нагрузки" - droop function. Она позволяет поддерживать требуемый крутящий момент на валу даже при аварийном отключении одного из двигателей. При этом сами преобразователи частоты не имеют между собой связи (как в системе ведущий-ведомый), а контролируют момент и скорость на валу независимо друг от друга. Такое свойство незаменимо для лебедок судовых кранов, якорных машин и других подъемных механизмов, а также для управления подруливающими двигателями, рулевыми механизмами и холодильными установками: любым оборудованием, которое имеет электропривод.

Чаще всего используемые на судах электродвигатели не имеют системы управления и подключаются непосредственно к сети. Прямой пуск приводит к просадкам напряжения, требует использования дополнительных пусковых генераторов и значительно сокращает ресурс работы двигателей. Судовое оборудование, как правило, проектируется на максимальную нагрузку, что приводит к избыточному потреблению электроэнергии.

Применение частотно-регулируемого привода снимает большую часть перечисленных проблем. В частности, частотный регулятор снижает пусковые токи, что уменьшает просадки напряжения в системе. Также отпадает необходимость в пусковых генераторах.

"Реализованный нами алгоритм управления электродвигателями позволяет решить многие насущные задачи оптимизации работы важнейших элементов судового оборудования и повышает их надежность", – отмечает Филипп Шамаев, руководитель направления OEM отдела силовой электроники компании "Данфосс", ведущего мирового производителя энергосберегающего оборудования.

Как отмечает специалист, преобразователь частоты VLT Automation Drive обеспечивает максимальный крутящий момент с допустимой перегрузкой до 160%, снижает нагрузки на редуктор и тормоз, и имеет функцию автоматического подогрева обмоток двигателя постоянным током. За счет плавного изменения скорости вращения двигателя преобразователи частоты уменьшают энергопотребление и экономят большое количество электроэнергии, а значит и топлива.

Новые преобразователи частоты имеют восемь морских сертификатов от мировых классификаторов, среди которых и "Российский реестр". "Для используемого на судах оборудования важными требованиями являются высокая надежность, безотказность и эффективность. Применяемые устройства должны стабильно работать в изолированных сетях питания, создаваемых генераторами корабля и быть устойчивыми к помехам. Судно постоянно испытывает воздействие волн и соленого тумана, поэтому оборудование должно быть виброустойчивым и противостоять воздействию соленой воды. Для работы в таких условиях преобразователь частоты должен иметь степень защиты корпуса до IP66 и специальное защитное покрытие плат", – объясняет Филипп Шамаев (Danfoss).

По словам специалиста, в машинном отделении температура нередко достигает +50°C. Конструкция преобразователя частоты VLT и его система охлаждения спроектирована таким образом, что обеспечивает работоспособность привода в подобных условиях. Для питания инженерных систем используются автономные генераторы, которые чаще всего выдают напряжение 690В. Широкая линейка мощностей для напряжения 380-690В – от 1,1 до 1400 кВт — обеспечивает оборудованию широкое применение.

Кроме того, преобразователи VLT могут иметь специальное "морское" исполнение. В этом случае применяется особый компаунд для надежного крепления основных компонентов в печатной плате, позволяющий приводу противостоять сильным вибрациям. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 09.12.14)

ММК-МЕТИЗ освоил производство грузовых канатов для судостроителей.

В ОАО "ММК-МЕТИЗ" освоено производство грузовых канатов.

Новая продукция поставлена предприятию ООО "Балтийский завод – Судостроение" (г. Санкт-Петербург), которое специализируется на строительстве надводных кораблей, судов ледового класса с атомными и дизель-электрическими силовыми установками, атомных плавучих энергоблоков, плавучих опреснительных комплексов, а также изделий судовой энергетики и машиностроения. В ходе эксплуатации потребитель подтвердил высокие качественные характеристики грузовых канатов ММК-МЕТИЗ.



Изготовление каната осуществлено в сталепроволочно-канатном цехе по вновь разработанной технологии с применением современного оборудования фирмы "SKET". Проволока-заготовка для свивки каната также изготовлена в сталепроволочно-канатном цехе предприятия.

Новый вид продукции произведен на ММК-МЕТИЗ по ГОСТ 7668-80 диаметром 42,0мм и диаметром 46,5мм маркировочной группы 1770 Н/мм² (180 кгс/мм²). Результаты проведенных испытаний показали, что изготовленные грузовые канаты полностью соответствуют требованиям ГОСТ.



Для справки: Название компании: Магнитогорский метизно-калибровочный завод ММК-МЕТИЗ, ОАО Адрес: 455002, Россия, Челябинская область, Магнитогорск, ул. Метизников, 3 Телефоны: +7(3519)241527 Факсы: +7(3519)247782 E-Mail: karavaev.ni@mmk.ru; infommk@mmk.ru; press@mmk.ru; mvholopova@mmk-metiz.ru Web: <http://www.mmk-metiz.ru> Руководитель: *Ширяев Олег Петрович, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 09.12.14)

СМЦ-Колпино развивает возможности для судостроения.

СМЦ-Колпино ЗАО "Ижорский трубный завод" (входит в дивизион "Северсталь Российская сталь") начал поставку стальных заготовок для строительства морских судов.

В адрес заказчика были направлены детали, изготовленные на машине плазменной резки из судостали, произведенной в листопрокатном цехе производства трубного проката Череповецкого меткомбината (входит в дивизион "Северсталь Российская сталь"). Первая партия стальных заготовок объемом более 170 тонн уже доставлена потребителю.

Продукция СМЦ-Колпино предназначена для строительства корпусных конструкций морских судов, в частности, судов, использующихся в нефтегазовой промышленности.

"Судостроение – одна из профильных и особо перспективных отраслей поставок продукции предприятия, - отмечает директор СМЦ-Колпино Владимир Шагин. – На сегодняшний день производственные возможности сервисного металлцентра позволяют предоставлять судостроительным компаниям не только услуги по зачистке и грунтованию листа, но и широкий спектр возможностей по порезке и гибке металла практически под любые параметры, снятию фасок".



Для справки: Название компании: Ижорский трубный завод, ЗАО (ИТЗ, входит в Северсталь, ОАО) Адрес: 196551, Россия, Санкт-Петербург, Колпино, пр. Ленина, 1 Телефоны: +7(812)4484824; +7(812)4484824 Факсы: +7(812)4619807 Web: itz.severstal.com Руководитель: *Моторин Виталий, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 11.12.14)

ОАО "Армалит-1" продолжает двигаться по пути модернизации производства.

В конце ноября 2014 года были закончены пусконаладочные работы новых станков в 53-м модельном цеху.

Морально устаревшее оборудование заменили на итальянские ленточнопильные станки StarACM, моделей Star600 и Star800, а также бельгийский фуговальный станок RoblandS-510. Новое оборудование характеризуется простотой эксплуатации, высокой степенью надежности и безопасности. Для изготовления деревянной модельной оснастки уже освоен немецкий фрезерно-гравировальный станок i-mesSxY 118/198 с ЧПУ, отличительной особенностью которого является возможность 5-осевого синхронного фрезерования. Кроме того в декабре на участке изготовления металлических моделей планируется запустить еще два новых электроэрозионных станка SL600 японской фирмы Sodick, позволяющих обрабатывать закрытые каналы, недоступные обычной механической обработке.

В совокупности новый станочный парк даст возможность добиться еще более высокого качества поверхности (высокой точности геометрии форм), уменьшить травмоопасность и резко сократить время производства модельной оснастки, в среднем на 15%.

Модельное производство ОАО "Армалит-1" позволяет производить и ремонтировать комплекты деревянной, пластиковой и металлической модельной оснастки, как для собственного литейного производства, так и для нужд сторонних заказчиков.

ОАО "Армалит-1" — современная динамично развивающаяся компания, имеющая вековую историю. Предприятие производит судовую арматуру, предназначенную для применения в системах трубопроводов; общепромышленную трубопроводную арматуру для предприятий нефтяной, газовой, химической и других отраслей промышленности; резинометаллические амортизаторы АКСС всех типов и размеров; поковки, отливки из чугуна, стали и цветных металлов; а также предоставляет услуги в области механической обработки деталей. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 15.12.14)



Новости судостроительной и судоремонтной промышленности ближнего зарубежья

Украинская Smart Maritime Group построит 2 корпуса буксиров для Kirgan Holding.

ООО "Смарт Мэритайм Групп" и Kirgan Holding S.A. подписали контракт на строительство двух корпусов буксиров-кантовщиков проекта T 2440 на мощностях Херсонского судостроительного завода.

По данным портала "Trans-Port", буксиры предназначены для проводки судов и плавучих сооружений в акватории портов, а также для участия в тушении пожаров.

Отмечается, что класс-проект и рабочая документация на суда разработана компанией TRANSSHIP DESIGN. Корпуса будут построены под надзором Российского Морского Регистра Судоходства и соответствовать классу KM Ice3 R2 AUT1 FF3WS Tug.

Уточняется, что достройка и насыщение корпусов, собранных на Херсонском судзаводе, будут выполняться на производственных мощностях ООО "Краншип", расположенных в Херсоне. (Корабел.ру 12.12.14)



Новости судостроительной и судоремонтной промышленности дальнего зарубежья

Состоялась церемония крещения нового разведывательного судна Норвегии "Marjata".

Премьер-министр Норвегии Эрна Сульберг (Erna Solberg) в субботу, 06 декабря 2014 года, приняла участие в церемонии крещения нового судна Норвежской службы разведки (НСР) на верфи "Vard Lansten", расположенной на западном побережье страны. Об этом 11 декабря 2014 года сообщил портал barentsobserver.com.

Планируется, что в 2016 году судно будет введено в эксплуатацию, после чего оно станет самым передовым разведывательным кораблем своего класса в мире.

Основным районом действия нового судна станет Баренцево море и крайний север.

Отмечается, что норвежские разведывательные суда присутствуют в Баренцевом море с 60-х годов прошлого века.

Все четыре последних судна называются одинаково – "Marjata" ("Марьята"). Принимая на вооружение новую "Марьяту", НСР впервые открыто говорит о разведывательной миссии корабля. Эмблема НСР даже изображена на трубе судна, чего раньше никогда не было. Нынешний разведывательный корабль "Марьята", который находится на вооружении с 1995 года, отмечен эмблемой норвежского Института оборонных исследований, и его всегда называли "научно-исследовательским судном".

Новый разведывательный корабль "Marjata" будет иметь длину 126 метров, ширину 23,5 метра. В перспективе у него будет более широкий район действия, чем у прежней. Где будет базироваться новый корабль "Marjata", не сообщается. В настоящее время "Marjata" обычно останавливается в Киркенесе на норвежско - российской границе. Напомним, что корпус нового разведывательного судна "Marjata" был построен на верфи в Румынии. В марте 2014 года корпус судна был отбуксирован на норвежскую верфь "Vard Lansten" для оснащения. (Korabli.eu 12.12.14)



De Hoop приступила к строительству третьего судна типа PSV для компании ADNOC.

12 декабря 2014 года на верфи Lobith судостроительного завода De Hoop, Нидерланды, приступили к резки стали для третьего судна снабжения платформ (строительный номер YN472) в серии из десяти судов, строящихся для компании Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC), ОАЭ. Об этом сообщила пресс-служба De Hoop.

Отмечается, что на головном судне (строительный номер YN470) в настоящее время ведутся работы по сборке корпуса.

Напомним, что поставка серии из 10 судов запланирована в 2015 и 2016 годах. Новые суда предназначены для обслуживания оффшорных нефтяных и газовых платформ на шельфе Объединенных Арабских Эмиратов. Также они могут быть использованы и для оказания вспомогательных услуг, таких как оказание резервных услуг и пожаротушения. Оператором станет компания ESNAAD, входящая в группу ADNOC. (Korabli.eu 14.12.14)

На верфи группы Damen завершился ремонт научно-исследовательского судна MV Tridens.

На верфи Maaskant (Стеллендам, Нидерланды), входящей в группу Damen Shipyards, завершен самый крупный контракт по ремонту и модернизации научно-исследовательского судна M/V Tridens, говорится в пресс-релизе нидерландской группы.

Судно (длина - 73 м, ширина - 14 м) принадлежит государственному оператору Rijksrederij.

Работы по переоборудованию включали установку самого современного гидролокатора Simrad, эхолота и других элементов судна.

Для успешного выполнения заказа специалистам пришлось провести изучение работы сонара на борту научно-исследовательского судна Celtic Explorer, которое в ирландских и международных водах проводило исследования популяции рыб, чтобы затем использовать полученные данные при работе на борту Tridens. Были проведены расчеты для определения наиболее удачного расположения преобразователей гидролокатора для эффективного слежения за косяками рыб.

Работы на верфи Maaskant продолжатся до 2 марта 2015 года. К тому времени на исследовательском судне будут отремонтированы каюты для экипажа и части движительной системы. Капитальному ремонту подлежат ступицы гребного винта, маслораспределитель, главные двигатели, рулевое устройство, кормовые кран и лебедка, мачта, бонь, а также проведены другие ремонтные работы. Будет полностью заменен портал крана.

Крупнейшая судостроительная группа Damen Shipyards Group (головной офис - г. Горинхем, Нидерланды) объединяет 32 судостроительных и судоремонтных верфи (15 - в Нидерландах и 17 - в других странах). Общая



численность персонала по всему миру составляет 8 тыс. человек, из них 3 тыс. трудятся в Нидерландах. Годовой оборот группы составляет 1,7 млрд евро. Компанией построено на сегодняшний день более 5 тыс. судов по всему миру и ежегодно передается в эксплуатацию около 180 новых судов. Damen специализируется на строительстве буксиров, катеров, патрульных судов, высокоскоростных судов, грузовых судов, земснарядов, судов для обслуживания морских платформ, судов ЛАРН, фрегатов и мега-яхт.

Помимо проектирования и постройки судов, подразделение Damen Shiprepair & Conversion предлагает к услугам заказчиков всемирную сеть из 16 ремонтных и конверсионных верфей, включая сухие доки размером до 420x80 м. Конверсионные проекты включают в себя как работы по модернизации судов в соответствии с современными требованиями и нормативами, так и полную конверсию крупных морских добывающих установок. DS&C ежегодно выполняет 1500 заказов по ремонту и техобслуживанию. (Portnews 13.12.14)

Индия начала экспорт военных кораблей.

Индия впервые приступает к экспорту военных кораблей, построенных на своих верфях. Первым государством, закупившим для своей береговой охраны сторожевик индийского производства, стала Республика Маврикий.

Первый экспортный военный корабль береговой охраны "Барракуда", построенный Индией для Республики Маврикий.

Первенцем военно-экспортной продукции кораблестроителей Индии оказался корабль "Барракуда", спроектированный и построенный в Калькутте государственной компанией Garden Reach Shipbuilders & Engineers Ltd. Его сейчас называют символом прорыва в индийском военном кораблестроении.

Он будет использован для борьбы с морским пиратством, контрабандой, незаконной рыбной ловлей у берегов Маврикия и с переброской наркотиков морским путем. Кроме того, корабль может применяться для борьбы за чистоту акватории Мирового океана – на его борту установлено специальное оборудования для локализации нефтяных пятен.

В ближайшее время готовятся к передаче Шри-Ланке еще два однотипных сторожевика, в связи с чем местные СМИ поторопились заявить, что Индия уже не нуждается, как в прошлом, в приобретении кораблей для своего флота и в состоянии строить их собственными силами.

Сравнительно небольшой по размерам и тоннажу сторожевик "Барракуда" (его длина 23 метра, его экипаж – 22 человека, стоимость сделки составила \$58 млн) действительно ознаменовал начало нового и чрезвычайно важного этапа для индийской военной промышленности, выходящей на иной качественный и более высокий уровень.

О таком заметном росте свидетельствует, в частности, и то, что министерство обороны республики недавно заявило об отказе от своих прежних планов закупать за рубежом подводные лодки, решив строить их на индийских предприятиях, предварительно заручившись для этого иностранными технологиями.

Продажа "Барракуды" Маврикию одновременно осуществлена с целью реализации совместной доктрины Индии и Маврикия сдерживать растущее военное присутствие Китая в регионе. Остров находится в юго-западной части Индийского океана на пути в Атлантику, что представляет для Индии важное геостратегическое и экономическое значение. (boyko.ru) (14.12.14)