

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.

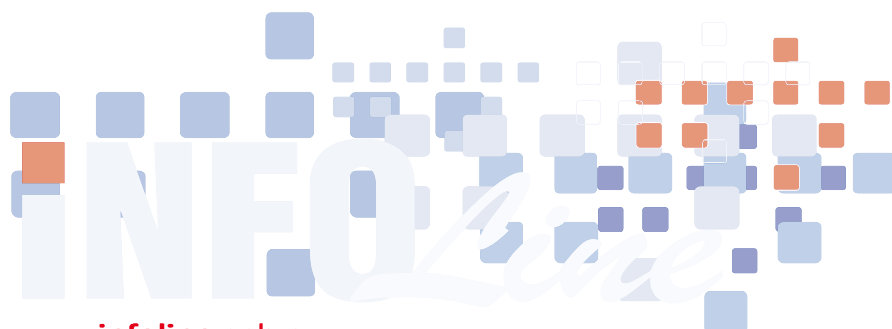
Информационная услуга «Тематические новости»

"Судостроительная промышленность РФ и стран ближнего зарубежья"

Демонстрационная версия

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

Введение	4
Общие новости судостроения	7
<i>Российская палата судоходства предлагает продлить субсидирование ставок по кредитам и лизинговым платежам в судостроении на 10 лет.</i>	7
<i>Минпромторг предложил правила субсидирования приобретения новых судов взамен утилизируемых.</i>	7
Развитие гражданского флота	8
<i>Суда и следствия. "Коммерсантъ-Нижний Новгород". 9 августа 2016</i>	8
Развитие военно-морского флота РФ	10
<i>ВМФ России до 2020 года получит 61 новое вспомогательное судно.</i>	10
<i>Подводная лодка "Великий Новгород" передана в состав ВМФ РФ.</i>	10
Развитие рыболовного флота РФ	12
<i>Власти Крыма разработают программу обновления рыболовецкого флота.</i>	12
<i>Рыбную конкуренцию никто не отменял. "Российская газета". 29 сентября 2016</i>	12
Международные проекты	14
<i>ОСК на выставке "ИНДО ДИФЕНС – 2016" провела свыше 70 деловых встреч и переговоров.</i>	14
<i>Запущен новый прямой контейнерный сервис из Туниса в Новороссийск.</i>	14
Тендеры	15
<i>ОАО "АМТП" объявило запрос цен на плановый ремонт буксирного теплохода "Турий".</i>	15
<i>"СахНИРО" объявил открытый конкурс на ремонт судна "Дмитрий Песков".</i>	15
<i>ФГБНУ "КаспНИРХ" 28 ноября проведет два аукциона на выполнение ремонта рыбопромыслового судна "Исследователь Каспия".</i>	15
Строительство новых судов на российских верфях	16
<i>ВСЗ построит четыре траулера "под ключ" для АТФ.</i>	16
<i>У Выборгского судостроительного завода крупный улов. "Коммерсантъ в Санкт-Петербурге". 10 ноября 2016</i>	16
Выпуск новых судов	18
<i>"Пелла": осуществлен спуск на воду очередного буксира проекта 90600.</i>	18
<i>Введен в строй пограничный сторожевой корабль "Проворный" проекта 22460.</i>	18
<i>Спущено на воду второе судно тылового обеспечения проекта 23120 "Всеволод Бобров".</i>	19
Ремонт судов на российских судоремонтных мощностях	21
<i>Корвет "Бойкий" проведет остаток года на "Северной верфи".</i>	21
<i>Завод, ремонтировавший крейсер "Аврора", нарушил закон. "Ведомости". 8 ноября 2016</i>	21
Строительство и реконструкция верфей	23
<i>Верфь "Звезда" определила подрядчиков на строительство трех цехов за 7,5 млрд руб.</i>	23
<i>Севмаш (Архангельская область) модернизирует цех для строительства подлодок специального назначения.</i>	23
<i>Черное море зовет. "Деловой Петербург". 8 ноября 2016</i>	24
Новости об "Объединенной судостроительной корпорации"	25
<i>Глубоководный аппарат "Бестер" предложили на экспорт.</i>	25
<i>ОСК приняла участие в выставке "Гидроавиасалон-2016".</i>	26
Новости предприятий входящих в "Объединенную судостроительную компанию"	27
<i>Заявление о банкротстве "Балтийского завода" отложено на декабрь.</i>	27
<i>ПСЗ "Янтарь" посетил главком ВМФ России.</i>	27
<i>Хабаровский судостроительный завод рассчитывает увеличить загрузку до 40% к 2017 году.</i>	28
Новости судостроительных и судоремонтных компаний	29
<i>Заявление о признании банкротом Судоремонтно-судостроительного завода Уфы принято к рассмотрению.</i>	29
<i>Туапсинский морской торговый порт направил на модернизацию мощностей 179,7 млн рублей.</i>	29
Новости о производстве оборудования и компонентов	30
<i>"Морская Техника" разработала дизель-генератор для модернизации судна.</i>	30



Завод "Красный Якорь" начинает второй этап модернизации производства	30
Новости судостроительной и судоремонтной промышленности ближнего зарубежья	31
Судоверфь "Украина" отремонтирует океанский спасательный буксир "Сапфир".....	31
В Мариупольском морпорту (Украина) прошли ходовые испытания ледокола "Капитан Белоусов".....	31
Новости судостроительной и судоремонтной промышленности дальнего зарубежья	32
Верфь Fincantieri (Италия) начала строительство судна для Princess Cruises.....	32
В Нидерландах построили инновационное судно.	32
Франция заинтересована в строительстве в Польше трех подлодок	32
Информационные продукты "INFOLine" для компаний топливно-энергетического комплекса ..	33





Введение

Географическое положение России таково, что развитие экономической и военной мощи державы невозможно без флота: страна имеет почти 40 тысяч км морской границы и 100 тысяч км внутренних водных путей, на которых преимущественно работают суда, введенные в эксплуатацию в советский период. По минимальным подсчетам отечественная судостроительная отрасль взаимодействует с более чем двумя тысячами предприятий в вопросах поставки комплектующих для строительства судов, однако убытие флота значительно превышает ввод в эксплуатацию новых кораблей: с 2006 года более 90% заказов отечественные компании разместили на зарубежных верфях. В 2012 году Минпромторг РФ сформировал программу, по которой к 2020 году доля России в мировом судостроении составит 3–5%, а российские компании в совокупности займут место не ниже 8-го по объемам судостроения в мире. В общей сложности реализация кампании потребует 1,3 трлн рублей инвестиций, и драйвером развития отечественных верфей во многом уже стал Арктический проект. Как будут распределяться внутри отрасли средства господдержки и частные капиталы, какие инициативы будут реализованы на крупнейших гражданских и военных заводах, в каком инновационном направлении будет развиваться техническое обеспечение кораблей – эти данные будут играть ключевую роль для ведения бизнеса в российском судостроении.

Услуга **"Тематические новости: Судостроительная промышленность РФ и стран ближнего зарубежья"** – это собранная со всего рынка и систематизированная оригинальная информация о событиях судостроительной отрасли РФ и зарубежья. На основе данных из проверенных авторитетных и профильных источников формируется новостной бюллетень – постоянно обновляющаяся информационная карта для вашего бизнеса.

Характеристики информационного бюллетеня

- Информационный бюллетень услуги **"Тематические новости: Судостроительная промышленность РФ и стран ближнего зарубежья"** включает данные об **основных событиях отрасли**, происходящих на территории РФ и зарубежья.
- Значимые новости содержат **справки о компаниях**, где предоставлена необходимая контактная информация организаций.
- Материалы информационного бюллетеня структурированы по **тематическим разделам**.
- Периодичность предоставления информационного бюллетеня согласовывается с клиентом и варьируется от 1 раза в неделю до 1 раза в месяц. Рекомендуемая периодичность предоставления тематических новостей по судостроительной промышленности – **1 раз в неделю**.
- Суммарное количество оригинальных публикаций, включенных в один информационный бюллетень, в среднем составляет **70 материалов**.

Основные разделы бюллетеня **"Тематические новости: Судостроительная промышленность РФ и стран ближнего зарубежья"**:

- **Общие новости отрасли:** государственное регулирование отрасли, принятие программ развития, проведение отраслевых мероприятий (совещаний, конференций), новости регионов, посвященные судостроительной промышленности, статистические данные по российскому судостроению, новости о страховании судов (2-3 новости в неделю);
- **Развитие гражданского флота:** закупка и передача судов государственным гражданским организациям – атомоходов, ледоколов, грузовых судов (2-3 новости в неделю);
- **Развитие военно-морского и специального флота РФ:** закупка и передача судов государственным организациям РФ, военным, МЧС (2-3 новости в неделю);
- **Развитие рыболовного флота:** закупка и передача судов рыболовческим организациям, стратегия развития рыболовного флота (2-3 новости в неделю);
- **Отраслевые мероприятия:** выставки, конференции по отрасли (2-3 новости в неделю);
- **Тендеры:** проведение тендеров на постройку судов, поставку материалов и оборудования для постройки судов (3-4 новости в неделю);
- **Строительство новых судов на российских верфях:** проекты строительства новых судов на российских верфях, освещение этапов строительства новых судов (закладка, прохождение производственных испытаний), передача готовых судов заказчику (10 новостей в неделю);
- **Выпуск новых судов:** новости о спуске на воду новых судов, об окончании производства судов (10 новостей в неделю);
- **Ремонт судов на российских судостроительных мощностях:** ремонт, модернизация судов на российских верфях, передача их заказчику (5 новостей в неделю);
- **Строительство верфей:** материалы, посвященные строительству верфей, судостроительных и судоремонтных предприятий, а также инвестиции в данные объекты (5 новостей в неделю);



- **Новости об «Объединенной судостроительной корпорации» дочерних обществ:** корпоративные новости, производственные и финансовые показатели, инвестиционные проекты, судебные разбирательства и др. (3-5 новостей в неделю);
- **Новости о компании «Севмаш»:** корпоративные новости, производственные и финансовые показатели, инвестиционные проекты и др. (2-3 новости в неделю);
- **Новости судостроительных и судоремонтных компаний:** итоги работы, планы, кадровые вопросы и др. (5-10 новостей в неделю);
- **Новости о производстве оборудования и компонентов:** новости, посвященные производству компонентов, оборудования, запчастей для судостроительной и судоремонтной промышленности, а также о компаниях производящих их (5-7 новостей в неделю);
- **Зарубежные новости:** строительство и ремонт судов на верях ближнего и дальнего зарубежья, деятельность судостроительных и судоремонтных предприятий зарубежья, состояние судостроительной отрасли в зарубежных странах, статистические показатели отрасли, выпуск новых судов (10-15 новостей в неделю).

Источники информации:

- эксклюзивные материалы, обнародованные компаниями, работающими на данном рынке;
- официальные документы Правительства РФ, федеральных и региональных органов власти (министерства, администрации и другие);
- материалы зарубежных и российских экспертных и аналитических центров;
- публикации в деловых и отраслевых СМИ, материалы новостных лент информационных агентств;
- отраслевые порталы.

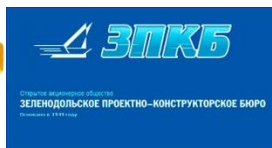
Предлагаем вам также ознакомиться с другими направлениями услуги "Тематические новости" по машиностроительной промышленности: [Тематические новости: "Энергетическое машиностроение РФ"](#) и [Тематические новости: "Электротехническая промышленность РФ"](#). С полным списком тематик в линейке ТЭК вы можете ознакомиться на нашем сайте в разделе ["Тематические новости"](#).

Клиенты услуги "Тематические новости: Судостроительная промышленность РФ и стран ближнего зарубежья" и исследований в ТЭК:



ПРИБАЛТИЙСКИЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД

ЯНТАРЬ РОСНЕФТЕФЛОТ



СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТ INFOLINE!

Тестовая 30-дневная подписка на услугу даст вам бесплатный доступ к оперативной информации о динамике рынка, изменениях в структуре ключевых компаний и колебаниях инвестиционного климата:

- **отрасль день за днем** – события и мероприятия в сфере производства и ремонта судов, новости о деятельности судостроительных и судоремонтных компаний;
- **буква закона** – презентация новых и описание изменений в уже действующих нормативных документах и государственных приказах, регламентирующих развитие отрасли;
- **международная арена** – контакты, заключение сделок и договоров между российскими судостроительными корпорациями и иностранными компаниями;
- **лидеры и эксперты** – новости ведущих компаний судостроительной промышленности России;
- **знания и технологии** – значимые события научных площадок и инновации;
- **точки коммуникации** – анонсы и обзоры основных отраслевых мероприятий.

Для оформления тестовой подписки и за консультацией по продуктам вы можете обратиться по телефонам: +7(812)3226848 и +7(495)7727640, а также написать нам на электронную почту industrial@infoline.spb.ru. Будем рады ответить на любые ваши вопросы!



Подпишитесь на услугу "Тематические новости: Судостроительная промышленность РФ и стран ближнего зарубежья" на постоянной основе, чтобы опередить конкурентов и быть всегда готовым к любым переменам в национальной и мировой экономике.





Общие новости судостроения

Российская палата судоходства предлагает продлить субсидирование ставок по кредитам и лизинговым платежам в судостроении на 10 лет.

Субсидирование ставок по кредитам и лизинговым платежам для компаний, заказывающих строительство судов на российских верфях, необходимо продлить на 10 лет. Об этом в ходе заседания Госсовета по развитию внутренних водных путей России под председательством президента Владимира Путина в Волгограде 15 августа 2016 года заявил президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин. Он также поддержал предложение по введению судового утилизационного гранта с целью обновления флота.

"В части, касающейся нового судостроения, судоходные компании, входящие в состав Российской палаты судоходства, достаточно активно с 2011 года строили суда... Очень хорошо работал 305-й закон, который был принят по поддержке судоходства и судостроения, и постановление по компенсации процентных ставок по кредитным и лизинговым платежам. К сожалению, 2014 и 2015 годы – маловодье, заказы серьезно снизились, в 2016 году мы ожидаем, что будет построено всего два судна. Поэтому те меры, которые были предложены в части предложения системы по компенсации процентных ставок по кредитам и лизинговым платежам, необходимо продолжить на обозримую перспективу, по крайней мере на 10 лет, поскольку для судоходных компаний это очень важно", - отметил Алексей Клявин.

По его словам, длительный период окупаемости судов требует уверенности в том, что эти кредитные ресурсы будут обеспечены. "Мы горячо поддерживаем инициативу, связанную с судовым утилизационным грантом, поскольку, по нашему мнению, это придаст серьезный импульс для судоходных компаний по выходу на рынок нового судостроения", - подчеркнул президент Российской палаты судоходства. (Российское судоходство 16.08.16)

Минпромторг предложил правила субсидирования приобретения новых судов взамен утилизируемых.

Минпромторг РФ разработал проект постановления о правилах предоставления организациям РФ госсубсидий на возмещение части затрат на приобретение новых гражданских судов на российских верфях взамен судов, сданных на утилизацию с 1 января 2017 года, следует из информации на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Проект разработан в рамках подпрограммы господдержки госпрограммы "Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы".

"Настоящие правила устанавливают условия и порядок предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям при приобретении путем строительства на российской верфи новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию, за счет собственных средств, заемных средств, полученных в российских кредитных организациях и в государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)", лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным с российскими лизинговыми компаниями", - говорится в проекте.

Также, в частности, согласно разработанным правилам возраст судна, сданного на утилизацию, должен составлять 30 лет и более.

"Субсидии предоставляются российским организациям по договору о предоставлении субсидий, который заключается в отношении судна, сданного на утилизацию, с Минпромторгом России", - также предлагается в проекте.

В настоящее время в России действует более 20 речных пароходств и судоходных компаний. По состоянию на 2016 год речной флот РФ насчитывает 23,5 тысячи судов, однако основная их доля была построена в 70-е и 80-е годы. Таким образом, их средний возраст составляет более 33 лет, и, по экспертным оценкам, к 2020 году должно быть выведено из эксплуатации более 80% судов.

Для справки: Название компании: Министерство промышленности и торговли Российской Федерации (Минпромторг России) Адрес: 109074, Россия, Москва, Китайгородский проезд, 7 Телефоны: +7(495)5392187 Факсы: +7(495)5392172 E-Mail: pressa@minprom.gov.ru Web: <http://www.minpromtorg.gov.ru> Руководитель: Мантуров Денис Валентинович, министр (ПРАЙМ 22.09.16)



Развитие гражданского флота

Суда и следствия. "Коммерсантъ-Нижний Новгород". 9 августа 2016

Судостроение

Изношенность флота остается одной из главных проблем водного транспорта. Возраст большинства судов превышает нормативный срок службы, а темпы выбытия грузового флота опережают ввод новых судов в 20 раз. Участники рынка считают, что спасти отрасль под силу только государству, но действующих госпрограмм пока недостаточно, чтобы полностью загрузить судостроительную промышленность.

"В 70-е годы XX века на долю СССР приходилась треть суммарного объема продукции мирового военного кораблестроения, а гражданское судостроение считалось одной из наиболее сильных отраслей промышленности. Каждый год в стране строилось до 50 подводных лодок и боевых кораблей и порядка 550 тыс. т промысловых и транспортных судов" - так о прошлых успехах говорили члены правительства РФ еще в 2013 году, перед тем как принять госпрограмму развития судостроения до 2030 года. В планах кабинета если не возродить, то хотя бы довести количество морского и речного флота до приемлемого уровня, исключив главную угрозу безопасности мореплавания - изношенность судов.

Текущая ситуация такова, что большинство судов эксплуатируются за пределами нормативного срока службы. Так, средний возраст грузовых судов составляет 32 года, пассажирских - 33 года, судов, используемых на туристических маршрутах, - 41 год. За последние пять лет выбытие грузового флота превышало ввод новых судов в 20 раз. Сейчас общая численность судов морского флота, работающих под российским флагом, составляет 3,8 тыс. единиц суммарным дедвейтом 4,7 млн т (данные на февраль 2016 года). Речной флот состоит из 26,6 тыс. судов дедвейтом 9,9 млн т, еще 896 судов зарегистрировано в Российском международном реестре. При этом еще в начале 2000-х годов общая численность речного флота составляла 34 тыс. судов, а в 80-е годы XX века - около 50 тыс.

Добавленная стоимость

Во многом такая отрицательная динамика связана с высокой стоимостью постройки судов (средняя стоимость грузового судна - \$15 млн, пассажирского - в полтора-два раза дороже) при относительно низкой рентабельности судоходного бизнеса (4-5%). Это объясняется сроками навигации, инфраструктурными ограничениями (обмелением рек, узкими местами), а также ростом цен на топливо (за последние три года цены выросли почти на 70%). В результате окупаемость грузового флота составляет 12 лет, а пассажирского - 25 лет. Исполнительный директор "Окской судостроительной верфи" (входит в UCL Holding Владимира Лисина, в 2015 году построила пять судов, в 2016-м планирует сдать восемь судов) Денис Самсиков говорит, что потребность в приобретении судов возрастает, даже несмотря на тяжелую ситуацию, связанную с обмелением внутренних водных путей. "Возраст многих судов находится за пределами нормы эксплуатации, а при их использовании могут возникнуть проблемы технического характера, что небезопасно", - отмечает он.

В Объединенной судостроительной корпорации (ОСК, объединяет 40 судостроительных и судоремонтных верфей) отмечают, что в изношенном состоянии сейчас находится около 70% действующего гражданского флота. "Это характерно для речного флота, рыболовецкого флота и речных круизных судов. Потребности в обновлении речного флота на следующие 15 лет мы оцениваем в 300 гражданских судов различного назначения. Потребности в судах "река-море" - еще в 450-500 единиц", - говорят в ОСК.

При этом там также считают, что давно назрела необходимость обновления рыбопромыслового флота, а в ближайшие 15 лет возникнет потребность в 250-400 новых судах для добычи морских биоресурсов. Еще в 600 единиц до 2030 года в ОСК оценили потенциальный портфель заказов на суда арктического плавания и шельфовую технику.

В стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года потребность в речных судах оценивается в 13,5 тыс. единиц (грузовых и вспомогательных) и еще в 825 - в обслуживающих (технических) судах. Но рассчитывать на столь масштабное обновление флота в ближайшие 15 лет вряд ли стоит. Причем проблема не только в финансировании, но и в ограниченных мощностях действующих судостроительных верфей. Хотя сейчас отечественные судостроительные верфи скорее недогружены. Для сравнения: в 2015 году предприятия ОСК сдали заказчикам 13 судов, в этом планируют построить 26 судов, а на 2017 год законтрактовано к сдаче 19 судов. "Некоторые верфи уже загружены заказами на 100%, а некоторые - только на 40%", - признаются в ОСК.

По данным Минпромторга, всего в 2015 году на предприятиях судостроительной отрасли было построено около 50 средне- и крупнотоннажных судов. Среди наиболее масштабных проектов - строительство Выборгским судостроительным заводом (ВСЗ, входит в ОСК) двух ледоколов - "Мурманск" и "Владивосток" - мощностью 18 МВт, которые способны преодолевать льды толщиной 1,5 м, имеют неограниченный район плавания и могут работать в летнее время в арктических морях. На данный момент это самые мощные дизель-электрические ледоколы в мире. Также в 2015 году было построено два многофункциональных аварийно-спасательных судна мощностью 7 МВт, одно мощностью 4 МВт, два экологических и четыре обстановочных судна.

Сдаешь старые - получаешь новые

Сегодня в России действует несколько программ, направленных на поддержку судостроительной отрасли. Например, транспортным компаниям предоставляются субсидии на возмещение двух третей затрат на уплату



процентов по кредитам, а также по лизинговым платежам при покупке судов, построенных на отечественных верфях. Общий размер субсидий, предусмотренных в 2016 году на кредит, составляет 704 млн руб., на лизинг - 1,06 млрд руб. Предполагается, что всего в текущем году субсидии получат 18 предприятий на закупку 92 гражданских судов. Соответствующее постановление было подписано премьер-министром Дмитрием Медведевым в январе, в нем также указывается, что такая господдержка уже позволила привлечь около \$1050 млн внебюджетных средств на строительство судов. Впрочем, не обошлось и без казусов - например, в прошлом году бюджетных средств хватило, чтобы удовлетворить только половину заявок от судовладельцев.

Кроме того, еще в 2011 году был принят закон "О поддержке судостроения и судоходства", который предусматривает льготный налоговый режим при регистрации в "Российском международном реестре судов" судов, построенных на российских верфях после 1 января 2010 года.

По словам Дениса Самсикова, обновление флота было бы затруднительно без выделяемых субсидий, поскольку судно - дорогой и фондоемкий вид транспорта и разовая нагрузка на приобретателя достаточно высока. При этом государство покрывает свои расходы за счет загрузки производства и налоговых сборов, поскольку мультипликативный эффект от работы всей технологической цепочки от производителей сырья и металлургов до поставщиков оборудования и самих судостроителей достаточно велик, утверждает Денис Самсиков. По мнению исполнительного директора "Окской судовой верфи", усилить этот процесс может дополнительная загрузка производителей, что позволит повысить степень локализации производства необходимого оборудования, которое сейчас импортируется.

Еще одна мера поддержки - судовой утилизационный грант - заработает в 2017 году. Речь идет о единовременной выплате судоходной компании при сдаче в переработку старого флота. Судно должно быть старше 30 лет, а его собственник должен владеть им не менее трех лет. Размер утилизационного гранта будет примерно сопоставим с суммой, которую мог бы получить владелец при перепродаже судна на вторичном рынке, но в то же время должен составлять не менее 10% от стоимости нового. Предполагается, что финансирование судовых утилизационных грантов продлится до 2030 года, а общий объем поддержки превысит 10 млрд руб. В 2017 году в рамках этой программы из бюджета будут выделены первые 400 млн руб.

Судостроители предлагают принять и другие меры, которые могут стимулировать отрасль и существенно обновить флот. Так, в ОСК указывают на необходимость унификации проектов судов и средств освоения шельфа, выход на серийное строительство (сейчас заказы ограничиваются одним-двумя судами) и стимулирование иностранных изготовителей к локализации производства в России, развитие лизинговых программ, выдачу госгарантий под строительство судов и морской техники для шельфа, госфинансирование разработки. В UCL Holding еще в 2015 году предлагали рассмотреть возможность выделения через профильные финансовые институты государственного целевого долгосрочного, платного и возвратного финансирования российских судоходных компаний по аналогии с авиацией и сельским хозяйством. (Коммерсантъ-Нижний Новгород 09.08.16)



Развитие военно-морского флота РФ

ВМФ России до 2020 года получит 61 новое вспомогательное судно.

Как сообщил заместитель Министра обороны РФ генерал армии Дмитрий Булгаков, до 2020 года в состав военных флотов ежегодно будет входить от 6 до 17 современных, универсальных и многофункциональных судов, предназначенных для обеспечения действий боевых кораблей. Так, уже в этом году моряки получают 12 судов, в 2017 году - 10, в 2018 - 6, в 2019 - 16 и в 2020 году - еще 17.

Это позволит значительно обновить состав вспомогательного флота и обеспечить выполнение задач, стоящих перед ВМФ России.

В текущем году в состав вспомогательного флота уже включены самоходные плавучие краны проекта 02690, опытовое судно "Виктор Чероков" и рейдовый буксир.

К концу года в состав военно-морского флота войдет головное судно проекта 23120 - уникальное в своем роде судно тылового обеспечения ледового класса "Эльбрус". Летом уже был спущен на воду головной ледокол дизель-электрический проекта 21180 "Илья Муромец". За последние годы в состав Северного флота уже вошли около 20 судов, на Тихоокеанском флоте несут службу 16 новых судов, Балтийский флот принял в свой состав и успешно эксплуатирует 14 единиц такой техники, на Черноморском флоте и в Каспийской флотилии выполняют задачи еще 16 спасателей.

Обновление парка обеспечивающих кораблей – необходимый шаг на пути реформирования флота. В первую очередь, конечно, моряки ожидают специальную технику для проведения спасательных работ, в том числе, и на больших глубинах. Такие суда уже начали поступать в части. Так, спасатель "Игорь Белоусов" прибыл в порт постоянной приписки Владивосток и вошел в состав Тихоокеанского флота. Этот корабль - уникальный в своем роде. Он стал головным спасательным судном проекта 21300С "Дельфин". Главное поисково-спасательное средство, размещенное на борту "Игоря Белоусова" - глубоководный водолазный комплекс ГВК-450, уникальный проект, реализованный совместно компанией "Тетис Про" и шотландской фирмой "Divex".

Глубоководный водолазный комплекс является водолазно-спасательным и предназначен для обеспечения работы 12 водолазов сменами по 3 человека на глубинах до 450 м по 6 часов в сутки в течение 3-х недель с последующей однократной декомпрессией, а также для реабилитации подводников, эвакуированных с аварийной подводной лодки с помощью находящегося на борту спасательного аппарата "Бестер", или покинувших лодку самостоятельно (во всплывающей рубке или свободным всплытием).

На вооружение спасательных сил Военно-морского флота России поступит и телеуправляемый необитаемый подводный аппарат (ТНПА) "Марлин-350" разработки и производства "Тетис Про". Главные качества "Марлина" - маневренность и простота управления, что значительно повышает удобство и производительность поисковых и подводно-технических работ.

"Марлин-350" оборудован шестью движителями, причем четыре горизонтальных расположены по векторной схеме. Такое расположение является наиболее оптимальным для маневрирования. Каждый движитель снабжен магнитной муфтой, что позволяет передавать вращение с вала двигателя на гребной винт, минуя сальниковое уплотнение. Тем самым существенно повышается надежность и простота обслуживания ТНПА в целом.

Благодаря оригинальному техническому решению построения системы управления, а также применению современной элементной базы, существует возможность обеспечить высокую точность и скорость отработки движителями сигналов управления (изменения скорости вращения, реверс). Для связи подводного аппарата и надводного модуля применяется тонкий, гибкий оптоэлектрический кабель с низким сопротивлением движению и близкой к нулевой плавучестью.

Система передачи данных построена таким образом, что позволяет подключать множество дополнительных датчиков и специального оборудования для подводных работ и поиска. На аппарат можно установить дополнительную камеру высокого разрешения, многолучевой гидролокатор, альтиметр, гидролокатор кругового обзора, систему подводной навигации, одностепенной манипулятор, а также другое дополнительное оборудование.

Пресс-служба компании "Тетис Про".

Всего вспомогательный флот в настоящее время включает в себя около 480 морских и рейдовых судов обеспечения, более 100 из них - это новейшие проекты. (Корабел.ру 25.10.16)

Подводная лодка "Великий Новгород" передана в состав ВМФ РФ.

АО "Адмиралтейские верфи" (входит в состав АО "Объединенная судостроительная корпорация") передало в состав ВМФ РФ большую дизель-электрическую подводную лодку "Великий Новгород".

Торжественная церемония подъема Военно-морского флага состоялась на глубоководной набережной предприятия. В торжественном мероприятии приняли участие заместитель главного командующего Военно-морским флотом вице-адмирал Александр Федотенков и генеральный директор АО "Адмиралтейские верфи" Александр Бузаков.

— Символично, что подъем флага происходит в канун 320-летия создания Военно-морского флота России, — подчеркнул генеральный директор верфей Александр Бузаков. — И мы с гордостью можем сказать, что предприятие



с честью продолжает традиции, заложенные Петром I – строить современные корабли для российского флота. Через месяц мы передадим флоту шестую, завершающую подводную лодку серии "Колпино", а сегодня коллектив верфей уже приступил к строительству новой серии из шести подводных лодок 636 проекта для Тихоокеанского флота.

Знаменательным днём для Военно-морского флота и всей страны назвал подъем флага на подводной лодке "Великий Новгород" заместитель главнокомандующего ВМФ вице-адмирал Александр Федотенков.

– Сегодня замечательный день! Военно-морской флот всегда был предметом национальной гордости, и я хочу выразить слова благодарности коллективу наших славных Адмиралтейских верфей за их ритмичную и четкую работу по строительству подводных лодок для Черноморского флота России. Уверен, что пятая подводная лодка серии будет нести службу только на "пять", то есть на отлично! И мы ждем в ближайшей перспективе серию из шести лодок этого замечательного проекта для Тихоокеанского флота.

Подводная лодка "Великий Новгород" проекта 636.3 – пятая в серии, строящейся на АО "Адмиралтейские верфи" для ВМФ РФ, заложена в октябре 2014, спущена на воду в марте 2016 года. Ее строительство стало продолжением реализации долгосрочного плана Министерства обороны России по восстановлению боевой готовности Черноморского флота и программы совершенствования дизель-электрических подводных лодок для Военно-морского флота России. Все шесть кораблей данной серии, строящейся сегодня на АО "Адмиралтейские верфи", названы в честь городов, носящих почетное звание "Город воинской славы".

Две первые подводные лодки серии – "Новороссийск" и "Ростов-на-Дону" – вошли в состав Черноморского флота в августе и декабре 2014 года, третья и четвертая – "Старый Оскол" и "Краснодар" — переданы в состав ВМФ РФ в июле и ноябре 2015 года. Заканчиваются государственные испытания завершающего корабля серии – подводной лодки "Колпино", которая будет передана Военно-морскому флоту до конца текущего года.

В октябре АО "Адмиралтейские верфи" приступило к выполнению вновь заключенного государственного контракта на строительство очередной серии из шести подводных лодок проекта 636.3 для Тихоокеанского флота России.

Подводные лодки модифицированного 636 проекта имеют более высокую (по сравнению с предыдущими проектами) боевую эффективность. Мировой приоритет кораблей этого класса в области неатомного подводного кораблестроения обеспечивают: оптимальное сочетание акустической скрытности и дальности обнаружения целей; новейший инерциальный навигационный комплекс; современная автоматизированная информационно-управляющая система; мощное быстродействующее торпедно-ракетное вооружение. Адмиралтейские верфи являются безусловным лидером в строительстве субмарин такого класса и с 1983 года успешно поставляют их на экспорт.

Для справки: Название компании: *Адмиралтейские верфи, АО* Адрес: *190121, Россия, Санкт-Петербург, наб. р. Фонтанки, 203* Телефоны: +7(812)7148863; +7(812)7148852; +7(812)4952544; +7(812)4952888; +7(812)7148833 Факсы: +7(812)5711371 E-Mail: admiral300@mail.ru; info@ashipyards.com; marketing@ashipyards.com Web: <http://www.admship.ru> Руководитель: *Бузаков Александр Сергеевич, генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 26.10.16)*



Развитие рыболовного флота РФ

Власти Крыма разработают программу обновления рыболовецкого флота.

Власти Крыма по поручению президента РФ разработают программу обновления рыболовецкого флота региона. Об этом сообщил ТАСС начальник департамента по рыболовству Минсельхоза республики Андрей Дедюхин.

"По обновлению флота эта программа сейчас будет отрабатываться с учетом вчерашнего поручения нашего президента, будем работать", - сказал собеседник агентства.

В среду на региональном "Форуме действий" Общероссийского народного фронта (ОНФ) в Ялте Владимир Путин заявил, что государство найдет средства на обновление рыболовецкого флота Крыма. Так он прокомментировал просьбу крымского ученого Натальи Мильчаковой решить проблему тралового лова рыбы в одномильной зоне близ побережья полуострова.

Путин отметил, что этот вопрос носит и социальный характер, так как более половины из 35 тыс. тонн добываемой близ Крыма рыбы приходится на зону в миле от берега. По словам президента, чтобы рыбаки не лишились работы, можно подумать об обновлении промыслового флота, если новые суда смогут действовать вне этой зоны.

Вопрос давно назрел

По словам главы департамента Минсельхоза, износ рыболовецкого флота Крыма достигает 70%, с каждым годом становится все дороже его содержать, что отражается на себестоимости конечной продукции.

"В любом случае его (флот) обновлять нужно, а какие механизмы будут задействованы, будем эти вопросы отрабатывать и выходить на какие-то решения", - сказал Дедюхин.

По мнению главы комиссии по возрождению рыбной отрасли Керченской организации "Русская община Крыма" Владимира Ольховского, рыболовецкого флота в Крыму на сегодняшний день фактически нет. "Будем говорить, как есть: флот старый, обношенный, уже неэффективный, берет большие затраты на ремонты", - отметил он.

Дедюхин также признал, что задачу обновления флота необходимо решать параллельно его обеспечению кадрами.

"Сможем ли мы сохранить промысловые показатели при замене тралового промысла на какой-либо другой? Здесь нужно выслушать позицию научных институтов. Вопрос сложный, чувствительный, но я думаю, что мы его отработаем", - заметил собеседник.

По словам Дедюхина, для выработки стратегии по управлению прибрежными территориями в Крыму будет создана рабочая группа, в нее войдут общественники, рыбаки, представители органов исполнительной власти, научных организаций. "В рамках этой рабочей группы все эти вопросы нужно будет отработать, взвесить все положительные и отрицательные моменты, чтобы мы пришли к результату", - сказал он.

Дедюхин и Ольховский отметили, что судостроительные заводы Крыма способны включиться в программу обновления рыболовецкого флота региона. (ТАСС 27.10.16)

Рыбную конкуренцию никто не отменял. "Российская газета". 29 сентября 2016

По мнению специалистов, при обновлении основных фондов рыболовного флота приоритет должен быть у крупнотоннажных судов

Рыболовецкая отрасль демонстрирует в последнее время впечатляющий рост, но впереди у нее маячит очень непростой период, когда флот начнет терять выработавшие свой ресурс крупные суда. По свидетельству главы Росрыболовства Ильи Шестакова, средний возраст большинства остающихся в строю судов составляет 28-30 лет, тогда как рассчитанный возраст выбытия - это 30-35 лет.

До 2030 года нужно построить более 360 судов рыбопромыслового флота различных типов, включая свыше 140 средне- и более 90 крупнотоннажных. Чтобы сделать эту масштабную задачу выполнимой, в июле 2016 года правительство РФ внесло изменения в закон о рыболовстве, которые меняют порядок распределения квот на вылов биоресурсов и предполагают, что рыболовные компании, которые строят новый флот или создают перерабатывающие предприятия в России, будут получать дополнительные квоты на вылов рыбы. А это инвестиции в отрасль. Речь об инвестиционной квоте в 20% от общего объема вылова, причем 15% планируется направить на обновление флота, а 5% - на создание рыбоперерабатывающих мощностей.

Уже сейчас количество заявок намного превышает возможности отечественной судостроительной промышленности. По оценке Росрыболовства, всего за пять лет за счет инвестиционных квот можно будет привлечь 200 млрд рублей инвестиций.

Прежде всего отрасли нужны крупнотоннажники для освоения самых массовых объектов лова на Дальнем Востоке - минтая и сельди. Только они могут с максимальной эффективностью использовать улов и производить продукцию глубокой переработки: филе, фарш, сурими, жир, муку. Только они могут вести лов в любой точке Мирового океана, работать в самых сложных метеорологических условиях. Наконец, крупнотоннажники обеспечивают наиболее комфортные условия для работы и отдыха экипажа.

Нужно будет найти компромисс по условиям производства 90 супертраулеров

"Строительство крупнотоннажников нужно стимулировать в первую очередь, - уверен Юрий Алексеев, председатель Совета Ассоциации судовладельцев рыбопромыслового флота. - Такой флот не строили в России в последние 20 лет, мирового вторичного рынка таких судов тоже нет. Если не начать их строить сейчас, то к 2026



году Россия потеряет в вылове минтая и сельди более 1 млн тонн. Именно поэтому сегодня нельзя "размывать" ресурс, надо сосредоточиться на приоритетах".

В правительстве, кажется, вплотную приблизились к решению этой проблемы. По словам замглавы Росрыболовства Петра Савчука, нужно будет найти компромисс по условиям производства 90 супертраулеров, так как некоторые современные судостроительные технологии в России отсутствуют.

"Должен быть найден компромисс с учетом того, что некоторых производств у нас нет в том масштабе, в котором требуется. Некоторые технологии нам нужно просто покупать у ведущих производителей отрасли и создавать здесь производства, делать оборудование у нас, локализовать, чтобы все это постепенно проникало на территорию России", - признал замглавы Росрыболовства.

Представители отрасли рассчитывают, что до конца года правительство сформирует подзаконную нормативную базу, которая позволит регулятору выделять и закреплять инвестквоты. И было бы целесообразно в первую очередь распределить инвестквоты на вылов минтая и сельди на Дальнем Востоке для заказчиков крупнотоннажных судов. Также необходимо определить обязательный объем производящихся в России работ, как и уровень заказа материалов, комплектующих, машин и механизмов при строительстве траулеров. По сложившемуся экспертному мнению, этот объем до 2020 года не должен превышать 40% от заводской цены судна.

В интересах и заказчиков, и регулятора строить не отдельные суда, а серии судов с однотипными характеристиками. Потенциальные инвесторы склоняются к тому, чтобы заказывать первые траулеры серии на зарубежных верфях, имеющих опыт и передовые технологии. При правильной организации дела здесь можно получить очевидные преимущества. Заказчик учится сопровождению строительства и приемке работ. Если удастся наладить сотрудничество иностранных верфей с российскими, включая передачу технологий, компетенций, стажировку персонала, то серия будет строиться уже на наших верфях. Заказчик не получит инвестквот на головное судно, но усилия окупятся сторицей за счет ускорения и удешевления строительства всей серии. (Российская газета 29.09.16)



Международные проекты

ОСК на выставке "ИНДО ДИФЕНС – 2016" провела свыше 70 деловых встреч и переговоров.

Объединенная судостроительная корпорация представила возможности российского кораблестроения на 7-й Международной выставке вооружений и военной техники "ИНДО ДИФЕНС – 2016", проходившей со 2 по 5 ноября 2016 года в Джакарте (Индонезия). Стенд ОСК стал одной из представительных экспозиций на главной оборонной выставке Индонезии.

В составе единой делегации ОСК на Международной выставке в Джакарте приняли участие представители ряда судостроительных предприятий и конструкторских бюро военно-морского профиля, входящих в состав корпорации, в числе которых: Адмиралтейские верфи, ЦКБ МТ "Рубин", СПМБМ "Малахит" и Зеленодольское ПКБ. Продукция предприятий ОСК была представлена неатомными подводными лодками различных проектов и надводными кораблями класса фрегат.

Представители ОСК совместно с ФСВТС России, ГК "Ростех"

и АО "Рособоронэкспорт" приняли участие более чем в 70 деловых встречах и переговорах с потенциальными партнерами, представителями военных ведомств Индонезии, национальных ВМС, а также представителями военно-морских сил ряда стран региона.

Посетители выставки и эксперты обратили внимание на представленные предприятиями ОСК проекты, среди которых: подводная лодка проекта 636 с комплексом Club-S; неатомная подводная лодка "Амур-1650" с воздухонезависимой энергетической установкой (ВНЭУ); океанский патрульный корабль "Гепард-5.1" (на базе сторожевого корабля проекта 11661); фрегат "Гепард-3.9" (на базе сторожевого корабля проекта 11661); малые подводные лодки прибрежного действия "Пиранья" и "Пиранья-Т".

В рамках работы выставки с официальным визитом индонезийский порт Ганджунгриок посетил отряд боевых кораблей Тихоокеанского флота во главе с большим противолодочным кораблем "Адмирал Трибуц", который также посетила делегация ОСК.

Международная выставка в Джакарте показала, что Индонезия проявляет устойчивое внимание к военно-морской составляющей продукции российского военного экспорта. Представителей национальных ВМС традиционно интересуют многоцелевые фрегаты и корветы, а также неатомные субмарины различных классов.

Успешная работа делегации ОСК на Международной выставке "ИНДО ДИФЕНС – 2016" подтвердила, что развитие военно-технического сотрудничества с государствами Юго-Восточной Азии остается одним из приоритетных направлений деятельности корпорации.

Для справки: Название компании: *Объединенная Судостроительная Корпорация, АО (ОСК)* Адрес: 115184, Россия, Москва, ул. Большая Татарская, 11, корп. В Телефоны: +7(495)6173300; +7(812)4941742 Факсы: +7(495)6173400; +7(812)4941743 E-Mail: info@oaoosk.ru; secretar@oaoosk.ru Web: <http://www.oaoosk.ru> Руководитель: *Мантуров Денис Валентинович, председатель Совета директоров; Рахманов Алексей Львович, президент* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 09.11.16)

Запущен новый прямой контейнерный сервис из Туниса в Новороссийск.

Группа НМТП сообщает о том, что 8 ноября 2016 года контейнерный терминал АО "НЛЭ" обработал первое судно нового прямого контейнерного сервиса между Тунисом и Новороссийском.

Новый сервис запущен тунисским государственным оператором Cotunav. Ротация портов: Сфакс (Тунис) – Новороссийск – Стамбул – Сфакс. Судозаходы в Новороссийск будут осуществляться каждые 14 дней, транзитное время между Сфаксом и Новороссийском составит 6 дней. Для работы на сервисе зафрахтовано судно Mehtar Ваурактаг дедвейтом 6231 тонна. Сервис перевозит все виды контейнеров, а основными грузами на нем будут фрукты/овощи и мороженая рыба из Туниса, поставляемые в рефконтейнерах.

"Запуск абсолютно нового продукта - прямого контейнерного сообщения с одной из самых развитых стран Северной Африки позволит расширить торговые связи России и Туниса. Стабильное расписание и прямые судозаходы сократят расходы на экспорт тунисской продукции, в основном сельскохозяйственных грузов, на российский рынок", - отметил генеральный директор ПАО "НМТП" Султан Батов. "Мы надеемся, что новый сервис будет востребован, что положительно скажется на увеличении грузооборота Группы НМТП в целом". (Setcorp.ru 10.11.16)



Тендеры

ОАО "АМТП" объявило запрос цен на плановый ремонт буксирного теплохода "Турий".

ОАО "Архангельский морской торговый порт" (ОАО "АМТП") объявило запрос цен на право оказания услуг по плановому ремонту буксирного теплохода "Турий". Об этом говорится в материалах официального сайта Единой информационной системы в сфере закупок.

Начальная (максимальная) цена договора - 10 млн руб.

Срок подачи заявок истекает 21 ноября 2016 года.

Итоги будут подведены 23 ноября 2016 года.



Для справки: Название компании: *Архангельский морской торговый порт, ОАО* Адрес: *163000, Россия, Архангельск, пр. Троицкий, 52* Телефоны: *+7(8182)210580* Факсы: *+7(8182)211210* E-Mail: port@ascp.ru Web: <http://www.ascp.ru> Руководитель: *Воробьев Виктор Алексеевич, генеральный директор* (Portnews 10.11.16)

"СахНИРО" объявил открытый конкурс на ремонт судна "Дмитрий Песков".

ФГБНУ "Сахалинский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии" (ФГБНУ "СахНИРО", г. Южно-Сахалинск) объявил открытый конкурс на ремонт судна "Дмитрий Песков". Об этом говорится в материалах официального сайта Единой информационной системы в сфере закупок.

Начальная (максимальная) цена договора - 2 млн 710 тыс. руб. Источник финансирования - из средств субсидии из федерального бюджета на выполнение государственного задания.

Срок подачи заявок истекает 29 ноября 2016 года. (Portnews 08.11.16)

ФГБНУ "КаспНИРХ" 28 ноября проведет два аукциона на выполнение ремонта рыбопромыслового судна "Исследователь Каспия".

ФГБНУ "Каспийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства (ФГБНУ "КаспНИРХ", Астрахань) 28 ноября 2016 года проведет два электронных аукциона на выполнение ремонта рыбопромыслового судна "Исследователь Каспия". Об этом говорится в материалах официального сайта Единой информационной системы в сфере закупок.

Аукцион на выполнение ремонта в объеме классификационного освидетельствования рыбопромыслового судна "Исследователь Каспия" (доковые, корпусные работы) состоится в 09:00 мск. Начальная (максимальная) цена контракта - 8 млн 453 тыс. 893,76 руб.

Аукцион на выполнение ремонта в объеме классификационного освидетельствования рыбопромыслового судна "Исследователь Каспия" начнется в 13:50 мск. Начальная (максимальная) цена контракта - 18 млн 914 тыс. 687,11 руб.

Финансирование осуществляется за счет субсидий, предоставленных из федерального бюджета РФ.

Аукционы пройдут на электронной торговой площадке ЗАО "Сбербанк-АСТ".

Срок подачи заявок на аукционы истекает 25 ноября 2016 года. (Portnews 10.11.16)



Строительство новых судов на российских верфях

ВСЗ построит четыре траулера "под ключ" для АТФ.

Накануне, 9 ноября 2016 года после прохождения необходимых корпоративных процедур и согласования всех ключевых положений, вступили в силу контракты на строительство серии рыболовных траулеров-процессоров нового поколения, подписанных Выборгским судостроительным заводом (входит в состав Объединенной судостроительной корпорации) и Архангельским траловым флотом на площадке Международного форума "Флот для рыболовства – новый импульс развития" в Мурманске в марте 2016 года.



Выборгский
Судостроительный
Завод

Согласно контрактам, Выборгский судостроительный завод построит "под ключ" для АТФ четыре крупнотоннажных траулера проекта ST 116 XL для работы на Северном бассейне.

Каждое судно нового поколения будет иметь на борту фабрику для выпуска филе, рыбомучную установку, оборудование для производства рыбьего жира, консервную фабрику, а также будет оснащено мощными грузовыми кранами и траловым комплексом последнего поколения. Это будут первые на Северном бассейне суда, оснащенные системой автоматической паллетировки продукции в трюме, что позволит минимизировать время на выгрузку уловов. Планируемая производительность по вылову каждого траулера составит до 150 тонн рыбы в сутки. Траулеры будут иметь ледовые усиления категории Ice3, что позволит им расширить эффективное время ведения промысла.

Строительство данных судов позволит обновить и вывести на новый уровень рыбодобывающий флот в Российской Федерации и является первым примером успешной совместной работы крупной российской рыбопромышленной компании и отечественной верфи при строительстве подобных судов в современной истории России. Немаловажным фактором, повлиявшим на развитие данного проекта, является принятый летом 2016 года законопроект о государственной поддержке обновления рыбопромышленного флота на российских верфях в виде выделения под строительство судов так называемых "инвестиционных квот" на вылов рыбы.

"В результате эффективной совместной работы представителей ОСК, ВСЗ и АТФ в скором времени выборгская верфь начнет работу над строительством новой серии судов. В данный момент основной деятельностью верфи является строительство судов ледового класса и ледоколов, то есть крайне технически сложных и насыщенных оборудованием судов. Строительство рыболовных траулеров, оснащенных передовым оборудованием, позволит равномерно загрузить мощности ВСЗ на 2018 - 2020 года. В России есть всего несколько верфей, которые готовы строить рыбопромышленные суда, в их число входит и Выборгский завод. ВСЗ является одним из лидирующих предприятий Российской Федерации в сфере гражданского судостроения, и получение данного заказа дополнительно подтверждает это", - прокомментировал заказы генеральный директор завода Александр Соловьев.

"Мы хотели бы поблагодарить ВСЗ за плодотворную работу по согласованию всех ключевых условий контракта. Мы видим, что ВСЗ обладает всеми компетенциями и технологиями, необходимыми для успешного воплощения в жизнь этого проекта. Не секрет, что строительство рыболовных судов на российских верфях стало возможным во многом благодаря выделению т.н. "инвестквот". К сожалению, нормативные документы, регламентирующие условия и объемы надления вновь построенных на российских верфях судов инвестквотами, пока не приняты. Тем не менее, мы очень рассчитываем на то, что вся нормативная база будет сформирована до конца этого года, а объемы инвестквот, выделенных на наши суда, будут достаточны для их рентабельной работы", - сказал генеральный директор АО "АТФ" Алексей Заплатин.

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@vsy.ru; PanfilovaAS@vsy.ru; efimovvv@vsy.ru; ErokhinSA@vsy.ru; ReceptionGD@vsy.ru; Reception3@vsy.ru; mail@vyborgshipyard.ru; PurchChief@vsy.ru Web: vyborgshipyard.ru Руководитель: Соловьев Александр Сергеевич, генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 10.11.16)

У Выборгского судостроительного завода крупный улов. "Коммерсантъ в Санкт-Петербурге". 10 ноября 2016

Предприятие получило крупный заказ на 155 миллионов евро

Входящий в ОСК Выборгский судостроительный завод (ВСЗ) получил свой первый заказ на рыболовные суда. Верфь построит для Архангельского тралового флота четыре судна-процессора к весне 2019 года. Причиной размещения заказа стал новый механизм распределения государством долей квот на вылов рыбы - больше долей получают рыболовы, построившие к 2019 году суда на российских верфях. Впрочем, точную выгоду заказчика нельзя считать до выхода подзаконных актов, которые и определяют правила распределения. Между тем существует



Выборгский
Судостроительный
Завод



сценарий, по которому ВСЗ заберет последующие заказы у своих конкурентов - "Северной верфи" и калининградского "Янтаря".

Архангельский траловый флот (АТФ) вчера заключил четыре контракта с Выборгским судостроительным заводом (ВСЗ) на строительство рыболовных судов общей стоимостью около €155 млн. Верфь будет строить четыре судна по проекту ST-116XL норвежского проектировщика Skipsteknisk. Для адаптации норвежского проекта к требованиям Российского морского регистра судоходства (РС) будет привлечена российская проектная организация, имеющая опыт аналогичных работ.

Контракты заключены после почти года переговоров: впервые информация о достигнутых соглашениях была опубликована ОСК в январе 2016 года. Переговоры затянулись из-за отсутствия определенности по правилам предоставления инвестиционных квот рыболовческим компаниям на вылов биоресурсов. Разговоры о так называемых "квотах под киль" (механизме предоставления долей квот рыболовам, построившим рыболовческие суда на российских верфях) идут уже несколько лет, но подзаконные акты, которые должны регламентировать порядок их распределения, не разработаны до сих пор. Решение о заключении контрактов было принято под давлением сроков строительства кораблей: первые два процессора, по условиям контрактов, будут сданы в октябре 2018 года, третье судно планируется к сдаче в марте 2019 года. Месяц сдачи четвертого судна на дату публикации не известен, однако, по информации "Ъ", последний процессор для Архангельского тралового флота будет готов весной 2019 года.

Интерес заказчика состоит в том, чтобы получить суда к 2019 году. Как пояснил один из собственников АТФ Дмитрий Озерский (по данным Kartoteka.ru, владеет половиной долей ООО "Вирма", которое, в свою очередь, контролирует 75% АТФ), в 2019 году начинается новый период распределения долей квот между рыбопромышленными компаниями. Квотами называется право рыболовов вылавливать определенный объем морских биоресурсов, которые изначально принадлежат государству. "Сами квоты распределяются каждый год. А вот новый период закрепления долей квот начнется с 1 января 2019 года, он продлится 15 лет. В течение этого периода доли квот неизменны, и ежегодно они будут наполняться конкретными квотами на вылов того или иного биоресурса", - объяснил господин Озерский.

Проблема, по его словам, сегодня в том, что правила получения долей квот в отсутствие законодательной базы неизвестны: заказчик строительства ST-116XL рассчитывает получить инвестиционные квоты на каждое из заказанных судов, но пока не имеет представления об их объеме. "По всей вероятности, то, что мы получим в результате строительства, - это то, что у нас предварительно отберут. Новых квот никто не придумал. Из "общего пирога" заберут 20%, а потом отдадут тем, кто построит суда на российских верфях. Возьмем мы только "свои" доли, получим чуть больше или чуть меньше - сейчас точно не рассчитать. Но если мы ничего не построим, у нас просто заберут часть нашей доли", - пояснил Дмитрий Озерский.

Собственник "Вирмы" добавил, что в планах АТФ было обновление своего рыболовного флота, но в отсутствие механизма перераспределения квот компания заказала бы только два судна, а строительство велось бы на иностранной верфи.

Стоимость каждого судна разбита на две части: за два первых процессора ВСЗ получит по €15,9 млн и 1,634 млрд рублей. Разбивка сделана неслучайно - часть оборудования будет куплена за рубежом. Таким образом, верфь застраховала себя от скачков валюты, которые после обострения отношений с Западом стали нормой для российской экономики. В рублях оплачивается оборудование, закупаемое в России, и работа самой верфи. Интересно, что третье судно серии будет стоить те же 1,634 млрд рублей, но в иностранной валюте цена на €1 млн ниже - €14,9 млн.

Как отмечают собеседники "Ъ" в судостроительной отрасли, в случае удачного успешного выполнения заказа ВСЗ может стать опасным конкурентом для других верфей, претендующих на заказы рыболовов. В их числе, к примеру, входящие в ОСК петербургская "Северная верфь", калининградский судостроительный завод "Янтарь", а также частный Невский судостроительно-судоремонтный завод, расположенный в Шлиссельбурге. "Четыре судна - это предварительный заказ. Рыбаки будут смотреть на результат работы ВСЗ. Вполне вероятно, что общее количество судов возрастет до 12. Часть заказчиков склоняется к тому, что строить рыболовческие суда нужно на одной верфи - там будут отработанные технологии, к тому же можно будет убедиться в качестве строительства", - рассказал источник "Ъ" на рынке.

Впрочем, против этой версии может сыграть фактор ограниченного времени: если рыболовы не хотят потерять свои доли квот на вылов биоресурсов, то получить готовые суда им нужно к 2019 году. В таком случае ВСЗ даже при идеальном качестве просто не вместит всех желающих.

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 (Коммерсантъ в Санкт-Петербурге 10.11.16)

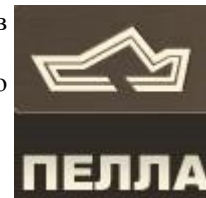


Выпуск новых судов

"Пелла": осуществлен спуск на воду очередного буксира проекта 90600.

10 ноября 2016 года состоялась церемония спуска на воду буксира проекта 90600, очередного в серии судов данного проекта.

По традиции буксир освятил отец Николай священник церкви святого равноапостольного великого князя Владимира.



Буксир предназначен для выполнения буксировочных и кантовочных операций в порту, на рейдах и прибрежных районах, соответствующих району плавания R3, снятия с мели кораблей и судов, тушения пожаров на плавучих объектах и береговых сооружениях, участия в операциях ЛАРН, перевозки грузов, размывки льда.

Основные технические параметры:

Длина наибольшая	25,4 м
Ширина наибольшая	8,8 м
Осадка	3,8 м
Скорость	11,5 узлов
Символ класса	KM ⚓ Arc4 R3 AUT3 FF3WS Tug по классификации РС.
Пропульсивный комплекс	ВРК US 205 P20 FP фирмы Rolls-Royce с открытым ВФШ

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 (INFOLine, ИА (по материалам компании) 10.11.16)

Введен в строй пограничный сторожевой корабль "Проворный" проекта 22460.

Как сообщают, в начале ноября 2016 года по завершении Государственных испытаний был подписан приемный акт на построенный ОАО "Судостроительная фирма "Алмаз"" в Санкт-Петербурге для Береговой охраны Пограничной службы ФСБ России пограничный сторожевой корабль "Проворный" проекта 22460 (шифр "Охотник", разработчик - ОАО "Северное ПКБ") с заводским номером 506. "Проворный" стал восьмым переданным Пограничной службе кораблем проекта 22460.



"Проворный" является первым кораблем, построенным СФ "Алмаз" в рамках заключенных с ФСБ России в ноябре 2013 года двух государственных контрактов на строительство очередных трёх пограничных сторожевых кораблей проекта 22460 с заводскими номерами 506, 507 и 508 на период до конца 2017 года. Закладка ПСКР с заводскими номерами 506 ("Проворный") и 508 ("Надежный") была произведена на предприятии 27 июня 2014 года, а ПСКР с заводским номером 507 - в конце 2014 года.

"Проворный" был спущен на воду 6 мая 2016 года и передан на заводские ходовые испытания 31 августа. Корабль должен войти в состав Пограничного управления ФСБ России по Республике Крым, однако ввиду раннего наступления зимы перевод его с Балтики на Черное море по внутренним водным путям отложен до навигации 2017 года. ПСКР "Надежный" был спущен на воду 26 мая 2016 года и вышел на заводские ходовые испытания 2 ноября. Ранее "Судостроительная фирма "Алмаз" уже построила пять пограничных сторожевых кораблей проекта 22460. Головной корабль серии "Рубин" (заводской номер 501) был завершён постройкой на предприятии в 2009 году и 12 мая 2010 года принят в состав Черноморско-Азовского пограничного управления Пограничной службы ФСБ России. Также на СФ "Алмаз" в Санкт-Петербурге были построены ПСКР данного типа "Бриллиант" (заводской номер 502, сдан 26 июня 2012 года), "Жемчуг" (заводской номер 503, сдан 21 сентября 2012 года), "Изумруд" (заводской номер 504, сдан 27 июня 2014 года) и "Аметист" (заводской номер 505, сдан 3 октября 2014 года).

В ноябре 2014 года ФСБ России заключила с СФ "Алмаз" контракт на постройку еще трех ПСКР проекта 22460, предназначенных для базирования на Новороссийск, общей стоимостью 7,58 млрд рублей (заводские номера 509, 510 и 511). Первый корабль должен быть сдан к декабрю 2017 года, а два других - к декабрю 2018 года, все корабли находятся в различных стадиях строительства.

Строительство ПСКР проекта 22460 осуществляется также во Владивостоке на ОАО "Восточная верфь", где первый построенный корабль проекта 22460 "Сапфир" (заводской номер 300) был передан в состав пограничного управления ФСБ России по Приморскому краю 28 мая 2015 года, а второй "Коралл" (заводской номер 301) - 17 декабря 2015 года. В декабре 2014 года ФСБ России выдала "Восточной верфи" контракт стоимостью 2,374 млрд рублей на третий корабль проекта 22460 (заводской номер 302), который должен быть сдан к декабрю 2017 года. Корабль, получивший название "Дозорный", был начат постройкой в 2015 году.

Таким образом, общее количество построенных либо законтрактованных ПСКР проекта 22460 составляет на сегодняшний день 14 единиц.



(Оружие России 14.11.16)

Спущено на воду второе судно тылового обеспечения проекта 23120 "Всеволод Бобров".

В понедельник, 14 ноября, в Санкт-Петербурге на судостроительном предприятии "Северная верфь" спустили на воду второе судно тылового обеспечения "Всеволод Бобров" проекта 23120.

В ходе мероприятия руководитель Департамента транспортного обеспечения Минобороны РФ Александр Ярошевич отметил, что конструктивные особенности, заложенные в основу проекта 23120, сегодня востребованы как на ближних, так и на дальних расстояниях.





В свою очередь генеральный директор "Северной верфи" Алексей Селезнев заверил представителей Минобороны, что "Всеволод Бобров" будет сдан в намеченные сроки - в 2018 году.

"Всеволод Бобров" строится по заказу Минобороны для вспомогательного флота ВМФ. Головное судно проекта 23120 "Эльбрус" сейчас проходит второй этап ходовых испытаний, а его передача флоту перенесена на 2017 год.

Суда проекта 23120 предназначены для погрузки, хранения, транспортировки и передачи сухих грузов на берег, надводные корабли, подводные лодки, а также для буксирного обеспечения. Среди новшеств проекта - система динамического позиционирования, которая позволяет удерживать судно в заданной точке в любых погодных условиях, два электрогидравлических крана грузоподъемностью до 50 тонн, а также буксирные лебедки с тяговым усилием 120 и 25 тонн.

Дополнительное назначение судна - оказание помощи терпящим бедствие кораблям и судам. На судне предусмотрены барокамера для проведения декомпрессии и общей барогенотерапии, а также спасательная эвакуационная система и помещения для размещения 16 человек.

"Всеволод Бобров" обладает ледовым классом ARC4, благодаря чему может выполнять задачи в арктических широтах.



Справка FlotProm

Основные характеристики судна проекта 23120:

- длина наибольшая - 95 м;
- ширина наибольшая - 22 м;
- осадка наибольшая - 9 м;
- водоизмещение полное - 10000 тонн;
- дальность плавания - 5000 миль;
- автономность - 60 суток;
- экипаж - 27 человек.

Для справки: Название компании: Судостроительный завод Северная верфь, ОАО Адрес: 198096, Санкт-Петербург, ул. Корабельная, д. 6 Телефоны: +7(812)3240460; +7(812)3242901; +7(812)3242914 E-Mail: borisov@nordsy.spb.ru; info@nordsy.spb.ru Web: <http://www.nordsy.spb.ru> Руководитель: Селезнев Алексей Геннадьевич, генеральный директор (Центральный Военно-Морской Портал 14.11.16)



Ремонт судов на российских судоремонтных мощностях

Корвет "Бойкий" проведет остаток года на "Северной верфи".

Корвет проекта 20380 "Бойкий" пройдет докование на "Северной верфи" в Санкт-Петербурге. Работы будут завершены до конца 2016 года.

"Судостроители "Северной верфи" завершат доковый ремонт и выполнят сервисное обслуживание корвета "Бойкий" до конца 2016 года. Наряду с покраской, верфь проводит сервисное обслуживание оборудования и механизмов корвета", - сообщила FlotProm представитель верфи Ольга Данилевская.

Согласно закупочной документации, имеющейся в распоряжении редакции, малярные работы на корабле будет проводить петербургская фирма "Бласт Сервис", специалисты которой ранее трудились на фрегате проекта 22350 "Адмирал Горшков" и ремонтирующихся алжирских кораблях.

По информации, предоставленной ФГБУ "Администрация морских портов Балтийского моря", на "Северную верфь" корвет "Бойкий" пришел еще 27 октября, однако официально об этом не сообщалось.

"Бойкий" - третий по счету и второй серийный корвет проекта 20380. Он был передан ВМФ России в 2013 году. В октябре 2016 года "Бойкий" проводил учения в Северной Атлантике. Министерство обороны по возвращению корабля в Балтийск подчеркивало, что "Бойкий" прибыл на базу в исправном состоянии.



СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ
СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД



Для справки: Название компании: Судостроительный завод Северная верфь, ОАО Адрес: 198096, Санкт-Петербург, ул. Корабельная, д. 6 Телефоны: +7(812)3240460; +7(812)3242901; +7(812)3242914 E-Mail: borisov@nordsy.spb.ru; info@nordsy.spb.ru Web: <http://www.nordsy.spb.ru> Руководитель: Селезнев Алексей Геннадьевич, генеральный директор (Центральный Военно-Морской Портал 10.11.16)

Завод, ремонтировавший крейсер "Аврора", нарушил закон. "Ведомости". 8 ноября 2016

Он должен вернуть Минобороны 16 млн рублей и отчитаться о тратах еще 18 млн рублей

Управление ФАС по Петербургу обнаружило признаки нарушения закона при выполнении госконтракта на ремонт крейсера "Аврора", который АО "Кронштадтский морской завод" (КМЗ, входит в ОСК) заключило с Министерством обороны. 28 октября инспекция УФАС закончила внеплановую проверку предприятия. Поводом для нее стала жалоба ООО "Рубин" на конкурс по асфальтированию территории завода за 20 млн руб.

В конкурсе победило ООО "ДСК "Рамиренд", предложив выполнить работы за 16,8 млн руб., "Рубин" (с предложением 16,4 млн руб.) занял второе место, следует из документов госзакупки. Жалоба была признана необоснованной.



При рассмотрении жалобы КМЗ сообщил, что закупка проводилась во исполнение госконтракта на ремонт крейсера "Аврора", но проверка выяснила, что работы проводились в рамках другого контракта на ремонт и обслуживание судов Ленинградской военно-морской базы. За предоставление недостоверных сведений КМЗ грозит штраф от 100 000 до 500 000 руб., сообщило УФАС.

УФАС подозревает завод в нарушении закона о государственном оборонном заказе, сообщила представитель ведомства. Полученные по госконтракту средства запрещено использовать на цели, не связанные с его выполнением, объясняет она. По ее словам, КМЗ должен вернуть 16 млн руб., которые не могут быть учтены в себестоимости работ по госконтрактам. Кроме того, завод должен подтвердить, что использовал еще более 18 млн руб. на выполнение других работ и услуг в рамках контракта на ремонт "Авроры". У КМЗ есть 15 рабочих дней, чтобы высказать возражения и представить документы для обоснования своей позиции, после этого УФАС примет решение о том, возбуждать ли дело, говорит представитель управления. КМЗ и ОСК не ответили на запрос "Ведомостей".

В рамках контракта министерство заключило с заводом более 70 договоров, стоимость работ не раскрывалась. Ремонт "Авроры" завершился в июле этого года. (Ведомости 08.11.16)



Строительство и реконструкция верфей

Верфь "Звезда" определила подрядчиков на строительство трех цехов за 7,5 млрд руб.

"Дальневосточный завод "Звезда" определил подрядчиков на строительство трех цехов в рамках создания судостроительного комплекса в Большом Камне (Приморский край), общая цена контрактов составила 7,5 миллиарда рублей, следует из материалов на портале госзакупок.

Самые крупные контракты достались ООО "КЭР" из Санкт-Петербурга. Компании предстоит построить к 31 августа 2018 года цех сборки блоков, который предназначен для предварительной сборки конструкций корпусов судов (танкеры, газовозы и суда снабжения) и объектов гражданской морской техники (буровые платформы), цена договора – 4,343 миллиарда рублей. Также КЭР выиграла контракт на 2,259 миллиарда рублей, предусматривающий к 30 ноября 2018 года возведение здания цеха насыщения и модульной сборки.

АО "ПИ" из Москвы выиграло тендер на строительство к 28 февраля 2018 года цеха горячего цинкования, цена контракта - 900 миллионов рублей. Кроме того, согласно сайту госзакупок завод "Звезда" объявил два запроса предложений на строительство гидротехнических сооружений, общая максимальная цена контрактов – 2,6 миллиарда рублей.

В сентябре 2013 года президент РФ Владимир Путин дал поручение создать судостроительный кластер на Дальнем Востоке по производству морской техники и оборудования, после чего на территории завода и прилегающих площадках началась работа по строительству самой современной в России верфи "Звезда".

По поручению президента РФ консорциум компаний "Роснефти" и Газпромбанка в лице совместного предприятия ЗАО "Современные технологии судостроения" (СТС) создает на Дальнем Востоке промышленный и судостроительный кластер на базе ОАО "Дальневосточный центр судостроения и судоремонта" (ДЦСС), ядром которого станет новый судостроительный комплекс "Звезда" в Большом Камне. Первая очередь судоверфи из трех была запущена в начале сентября. Глава "Роснефти" Игорь Сечин при этом говорил, что производство судов на верфи "Звезда" начнется уже в этом году, а пилотный заказ планируется сдать в 2019 году.



Для справки: Название компании: Дальневосточный завод Звезда, АО (ДВЗ Звезда) Адрес: 692809, Россия, Приморский край, ЗАТО Большой Камень, ул. Лебедева, 1 Телефоны: +7(42335)41174; +7(42335)41310; +7(42335)51305 Факсы: +7(42335)40585 E-Mail: zvezda@mail.fes-zvezda.ru Web: <http://www.fes-zvezda.ru> Руководитель: *Фильченко Юрий Анатольевич, генеральный директор (ПРАЙМ 09.11.16)*

Севмаш (Архангельская область) модернизирует цех для строительства подлодок специального назначения.

На техническое перевооружение цеха №50 "Северного машиностроительного предприятия" ("Севмаш") потратят свыше 880 млн рублей. Обновление производственных мощностей потребовалось для строительства подлодок специального назначения, сообщается в техническом задании на проведение работ.



"Сегодняшнее обновление цехов – это требование времени, на смену устаревшему оборудованию и техники приходит новое. Время диктует нам дальнейшее совершенствование производства, обновление станочного парка, улучшение культуры производства", – сообщили FlotProm в пресс-службе северодвинской верфи.

Предполагается, что процесс модернизации продлится до 31 декабря 2017 года, заниматься реконструкцией будет ОАО "Строительно-монтажное управление № 19 г. Северодвинска".

Модернизация коснется устройств технического контроля и автоматизации, систем внутреннего водоснабжения и водоотведения, отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха, тепловых сетей, оборудования высокого давления, а также по усилению существующих энергетических галерей. Работы планируется выполнить без остановки производственных процессов в цехе.

Обновление производственных мощностей будет проходить в рамках федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ на период 2011-2020 гг.". Стоимость модернизации составит 887 млн руб, часть этой суммы составят инвестиции из собственных средств предприятия.

В настоящее время на "Севмаше" находится подлодка проекта 09852 "Белгород", которую переделывают из носителя крылатых ракет в АПЛ спецназначения.

Для справки: Название компании: ПО Севмаш, АО 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 (Центральный Военно-Морской Портал 11.11.16)

Черное море зовет. "Деловой Петербург". 8 ноября 2016

Более 50 млрд рублей заработал петербургский бизнес на обновлении Черноморского флота. И еще 7 млрд рублей может освоить на реконструкции крымской верфи.

Россия энергично перевооружает устаревший Черноморский флот, чтобы надежно защитить берега Крыма. В октябре этого года Адмиралтейские верфи передали ВМФ РФ пятую из шести неатомных подводных лодок для службы на Черном море стоимостью около 20 млрд рублей. А до конца этого года передадут последний в серии (шестой) корабль.

Ранее калининградский судостроительный завод "Янтарь" передал первые два из шести фрегатов (проект 11356) для Черноморского флота — головной "Адмирал Григорович" и первый серийный "Адмирал Эссен". Оба вооружены крылатыми ракетами большой дальности "Калибр". Именно такими ракетами переданная флоту подлодка "Ростов-на-Дону" в декабре прошлого года из подводного положения наносила удары по террористам в Сирии.

Боевая задача Черноморского флота — обеспечивать безопасность России в регионе Черного и Средиземного морей.

Президентский завод

Однако, как выяснилось, ремонтировать и модернизировать дорогостоящие корабли, поступающие на флот, негде. В срочном порядке государственное АО "Объединенная судостроительная корпорация" выделяет 7 млрд рублей на то, чтобы привести в рабочее состояние Севастопольский морской завод, принадлежавший до возвращения Крыма России президенту Украины Петру Порошенко.

"Пока выделяются собственные средства (например, на разработку проектной документации). Рассматриваются и возможности привлечения заемных средств", — пояснили в ОСК.

Как стало известно "ДП", разработкой проектной документации по реконструкции Севморзавода за 173 млн рублей займется петербургское АО "Центр технологии судостроения и судоремонта" (ЦТСС, на 100 % принадлежит РФ). В конце 2015 года ЦТСС уже получил 10-миллионный контракт на разработку проектной документации по техническому перевооружению производственных мощностей. Общая сумма контрактов — 183 млн рублей — составляет без малого 4 % от выручки ЦТСС за 2015 год — 4,8 млрд рублей.

Перспективный судостроитель

В результате реконструкции к 2020 году крымский завод сможет ремонтировать, переоборудовать и модернизировать подводные лодки и надводные корабли Черноморского флота, а также строить корабли спусковым весом до 3 тыс. т, длиной 100 м и шириной 26 м.

В частности, Минобороны предполагает строить на этой верфи вспомогательные суда проекта 11982 (их строят калининградский "Янтарь" и Ленинградский судостроительный завод "Пелла").

Кроме того, после реконструкции Севморзавод сможет строить плавучие краны грузоподъемностью до 1600 т. Сейчас подобные изделия в РФ не производят. Плавучие краны меньшей грузоподъемностью делает местная судостроительная фирма "Алмаз".

После воссоединения с Крымом куратором Севморзавода стала "дочка" ОСК — северодвинское АО "Центр судоремонта "Звездочка". В конце 2015 года оно арендовало производственные мощности крымского завода на 49 лет.

И теперь на этих мощностях функционирует филиал АО "Центр судоремонта "Звездочка" под названием Севастопольский морской завод.

"Идея реконструкции Севморзавода правильная. Он располагает одним из трех построенных в СССР линкорных доков, пригодных для судоремонта", — говорит эксперт инженер-строитель Владимир Березницкий.

По его мнению, возможности завода надо соотнести с потребностями флота: гонять черноморские корабли на ремонт в другой регион — это нонсенс. Кроме того, можно развивать на заводе судостроение. (Деловой Петербург 08.11.16)



Новости об "Объединенной судостроительной корпорации"

Глубоководный аппарат "Бестер" предложили на экспорт.

В зависимости от пожеланий заказчика аппарат может экспортироваться как отдельно, так и в составе оборудования спасательного судна проекта 21301 российской разработки, сообщили FlotProm в "Объединенной судостроительной корпорации" (ОСК).

По словам пресс-секретаря ОСК Романа Черниговцева, спасательный глубоководный аппарат (СГА) проекта 18270 "Бестер" предназначен для поставки на экспорт без внесения каких-либо конструктивных отличий по сравнению с проектом для ВМФ России.

"Однако, при поставке на экспорт инозаказчик, как правило, вносит в базовый проект какие-либо изменения, касающиеся конструктивных особенностей или состава оборудования. В зависимости от требований инозаказчика СГА может поставляться в различных модификациях (по проектам 18270, 18271, 1827К, 1827С и 1827И)", — отметил он.

Черниговцев также добавил, что для совместимости с комбингс-площадками зарубежных подлодок модернизация аппарата не требуется, поскольку размеры камеры присоса СГА выполнены в соответствии с международными требованиями, соответствуют стандартам НАТО и позволяют в полном объеме осуществлять спасение экипажей субмарин различных проектов российской и зарубежной постройки.

Спасательный глубоководный аппарат "Бестер-1", установленный на российском спасательном судне "Игорь Белоусов", был разработан ЦКБ "Лазурит", строительство СГА осуществлялось на "Адмиралтейских верфях". Максимальная глубина погружения "Бестера" составляет 700 метров. Аппарат способен эвакуировать людей из аварийной подводной лодки при крене до 45 градусов.

21301 - экспортный индекс проекта спасательного судна, по которому для ВМФ России был построен головной спасатель "Игорь Белоусов".



Для справки: Название компании: *Объединенная Судостроительная Корпорация, АО (ОСК)* Адрес: 115184, Россия, Москва, ул. Большая Татарская, 11, корп. В Телефоны: +7(495)6173300; +7(812)4941742 Факсы: +7(495)6173400; +7(812)4941743 E-Mail: info@oaoosk.ru; secretar@oaoosk.ru Web: <http://www.oaoosk.ru>
 Руководитель: Мантуров Денис Валентинович, председатель Совета директоров; Рахманов Алексей Львович, президент (Центральный Военно-Морской Портал 11.11.16)

**ОСК приняла участие в выставке "Гидроавиасалон-2016".**

Объединенная судостроительная корпорация в рамках XI Международной выставки и научной конференции по гидроавиации "Гидроавиасалон-2016", завершившейся в Геленджике, провела ряд переговоров и деловых встреч, представила посетителям и научному сообществу экспозицию как военно-морской, так и гражданской техники, спроектированной и построенной конструкторскими бюро и верфями ОСК.

В составе делегации ОСК на выставке "Гидроавиасалон-2016", которую возглавил президент Корпорации Алексей Рахманов, участвовали пять предприятий корпорации из Санкт-Петербурга, Северодвинска и Зеленодольска: Северное ПКБ, ЦМКБ "Алмаз", ЦС "Звездочка", Средне-Невский судостроительный завод и Зеленодольское ПКБ.

В дни работы выставки стенд ОСК посетили Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров и губернатор Краснодарского края Кубани Вениамин Кондратьев.

Представители ОСК провели ряд продуктивных переговоров по перспективам строительства гражданских судов и военных кораблей, а также приняли активное участие в ряде деловых мероприятий научной конференции, в ходе которых обсудили проблемы внедрения новых материалов в кораблестроении, вопросы развития рыбопромышленного комплекса и организации водных и круизных маршрутов. В частности, руководитель дирекции программы "Суда река-море" Сергей Итальянцев выступил на круглом столе, посвященном строительству круизных судов.

Посетители "Гидроавиасалона-2016" получили возможность ознакомиться с лучшими разработками производственных предприятий и конструкторских бюро ОСК: скоростным патрульным катером проекта 12510 "Мангуст", патрульным катером проекта 12200 "Соболь", патрульным кораблем проекта 22460Э и противопожарным катером проекта FF-331G. Кроме того, вниманию гостей стенда ОСК были представлены: пассажирский катамаран проекта 23290, буксир-толкач проекта 81, катер проекта P1650 "Рондо" и морозильный траулер проекта 50010.

В этом году ОСК стала не только участником, но и официальным спонсором "Гидроавиасалона-2016". Активно содействуя продвижению российского судостроения, Корпорация приняла решение о поддержке Международной выставки, став ее надежным партнером по привлечению внимания к достижениям отечественных корабелов. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 27.09.16)



Новости предприятий входящих в "Объединенную судостроительную компанию"

Заявление о банкротстве "Балтийского завода" отложено на декабрь.

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области отложил на 12 декабря заявление ООО "С.Т. Технолоджи" о признании банкротом ОАО "Балтийский завод" (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК), говорится в материалах суда.

Верховный суд (ВС) РФ в августе возвратил Федеральному агентству по правовой защите результатов интеллектуальной деятельности военного, специального и двойного назначения жалобу на определение арбитража Петербурга, утвердившего мировое соглашение "Балтийского завода" с кредиторами и прекратившего дело о банкротстве, говорится в определении суда.

ВС посчитал, что заявитель жалобы пропустил срок для обжалования актов нижестоящих судов по этому делу. По мнению суда, заявитель имел реальную возможность в предусмотренный законодательством срок подать жалобу, располагая достаточным промежутком времени для ее подготовки с момента опубликования судебного акта. Уважительных причин пропуска срока им не приведено, отметил суд.

Также ВС возвратил аналогичную жалобу ФГУП "Росморпорт".

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленобласти 26 января утвердил мировое соглашение завода с кредиторами. Согласно материалам суда, общая задолженность перед кредиторами третьей очереди составляет 6,7 миллиарда рублей, в реестр включены требования 65 кредиторов.

Однако ФГУП "Росморпорт" обратилось в арбитражный суд с заявлением об отмене определения от 26 января.

Предприятие считает, что условия мирового соглашения неправомерно ограничивают его право на получение 411,1 миллиона рублей неустойки, от уплаты которой должник освобожден в результате утверждения данного соглашения. ФГУП ссылается на то, что "в результате предоставления мировому соглашению скидки на погашение долгов в размере 50% в федеральный бюджет не поступит запланированный доход".

Кроме того, арбитражный суд в мае возвратил московской компании "Квирин" заявление о банкротстве Балтийского завода. От компании в ходе одного из заседаний поступило ходатайство о возвращении заявления, отметил арбитраж.

Сейчас на "Балтийском заводе" по контракту с госкорпорацией "Росатом" строится головной атомный ледокол "Арктика" проекта 22220. Контракт на строительство двух других ледоколов этого проекта — "Сибирь" и "Урал" — "Росатом" и "Балтийский завод" заключили в мае 2014 года, его общая стоимость составляет 84,4 миллиарда рублей.

"Объединенная судостроительная корпорация" — крупнейшая судостроительная компания России, создана в 2007 году со 100% акций в федеральной собственности. В холдинг входит около 60 предприятий и организаций отрасли (основные судостроительные и судоремонтные верфи, ведущие проектно-конструкторские бюро). В настоящее время на базе ОСК консолидировано около 80% отечественного судостроительного комплекса.

Для справки: Название компании: *Балтийский завод - Судостроение, ООО* Адрес: 199106, Россия, г. Санкт-Петербург, Косая линия, д.16, корп.1, лит.Б Телефоны: +7(812)3249435; +7(812)3249370; +7(812)3249587; +7(812)3249290; +7(812)3247769 E-Mail: marketing@bz.ru; goroshkov@oaosk.ru; p_goroshkov@bz.ru Web: <http://www.bz.ru> Руководитель: *Кадиров Алексей Васильевич, генеральный директор* (Российское агентство правовой и судебной информации 07.11.16)

ПСЗ "Янтарь" посетил главком ВМФ России.

23 сентября завод с деловым визитом посетил главнокомандующий Военно-морским флотом России адмирал Владимир Королев.

В программу визита входило ознакомление с предприятием, выполняющим гособоронзаказ, и совещание с его руководством. Генеральный директор завода Эдуард Ефимов показал главкому ВМФ строящиеся корабли и рассказал о ходе выполнения контрактов Министерства обороны РФ. Во время экскурсии по заводу Владимир Королев осмотрел также реконструированный 168 корпус и МП "Янтарь". В завершение ознакомительной части визита главком посетил заводской музей.

Здесь же прошло итоговое совещание с участием представителей Объединенной судостроительной корпорации, главкомата ВМФ, командования Балтфлота, ПСЗ "Янтарь" и 33-го СРЗ. Гендиректоры обоих заводов доложили главкому, как идет выполнение производственных программ и каковы перспективы загрузки заказами.





Отдельный блок вопросов был посвящен строительству второй тройки кораблей проекта 11356. Участники совещания наметили пути совместного решения проблем, связанных с непоставкой Украиной главных двигателей для этих сторожевиков.

На память о визите Эдуард Ефимов преподнес Владимиру Королеву модель корабля проекта 11356, а главком передал в заводской музей юбилейный фотоальбом Северного флота, которым он командовал до назначения на нынешнюю должность.

Для справки: Название компании: АО Прибалтийский судостроительный завод Янтарь Адрес: 236005, Россия, Калининград, пл. Гуськова, 1 Телефоны: +7(4012)648641; +7(4012)613085; +7(4012)613746 Факсы: +7(4012)647540 E-Mail: reklama@shipyard-yantar.ru Web: <http://www.shipyard-yantar.ru> Руководитель: *Ефимов Эдуард Александрович, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 26.09.16)

Хабаровский судостроительный завод рассчитывает увеличить загрузку до 40% к 2017 году.

АО "Хабаровский судостроительный завод" (ХСЗ, на 35,56% контролируется "Объединенной судостроительной корпорацией", еще 47,15% принадлежит консорциуму "Роснефти" и "Газпромбанка") в 2016 году ожидает выпуска продукции на 483 млн руб. Об этом сообщил сегодня гендиректор предприятия Игорь Васько. "В 2017 году производственный план — 1,08 млрд рублей", — сообщил господин Васько. 78% от выручки предприятия за девять месяцев текущего года дали гособоронзаказ и экспортные контракты, уточнил он, показатель за год ожидается на уровне 440 млн руб.



С уровня загрузки 21% на конец 2016 года предприятие рассчитывает выйти на уровень 40% в 2017 году, заявил гендиректор ХСЗ, а в 2018-м — выйти на рентабельность. Но для этого необходимо размещение Минобороны заказа на модернизированные суда "Мурена" с двигателем отечественного производства, а также загрузка предприятия заказами на грузопассажирские суда от властей Камчатки и Сахалина и на рыболовецкие суда. В 2017 году завод избавляется от непрофильных активов. К 1 декабря предприятие рассчитывает завершить оценку уже построенного научно-исследовательского судна "Коновалов", находящегося во Владивостоке, и продать его в начале следующего года не дешевле 500 млн руб. Кроме того, предприятие рассчитывает добиться от Минобороны возмещения понесенных затрат на строительство морского буксира проекта 2230 (заказ 220) еще на 611 млн руб. "Выполнение данных мероприятий позволит стабилизировать положение завода", — подчеркнул господин Васько.

Для справки: Название компании: Хабаровский судостроительный завод, АО Адрес: 680003, Россия, Хабаровский край, Хабаровск, ул. Суворова, 1 Телефоны: +7(4212)458535 Факсы: +7(4212)458544 E-Mail: aohsz@aohsz.ru Web: <http://www.aohsz.com> Руководитель: *Васько Игорь Юрьевич, генеральный директор* (Коммерсантъ 28.11.16)



Новости судостроительных и судоремонтных компаний

Заявление о признании банкротом Судоремонтно-судостроительного завода Уфы принято к рассмотрению.

Арбитражный суд Башкирии принял к производству оставленный ранее без движения иск ООО "Фонд жилищного строительства-недвижимость" о признании банкротом "дочки" Башкирского речного пароходства ООО "Судоремонтно-судостроительный завод" (ССЗ). Рассмотрение заявления назначено на 15 декабря. Кредитор предложил назначить арбитражным управляющим члена СРО "Северная Столица" Зайтуну Ахияртдинову, суд запросил документы на арбитражного управляющего. Задолженность ССЗ перед фондом не уточняется — с иском о взыскании долга в арбитражный суд он ранее не обращался. Финансовой отчетности ССЗ не публикует. По данным банка исполнительных производств Федеральной службы судебных приставов, в 2016 году на предприятия возбуждены исполнительные производства на 9 млн руб.

Судоремонтно-судостроительный завод предоставляет услуги ремонта речных судов класса "река-море", перевозки грузов и деревообработки, сдает в аренду складские и производственные помещения. Основным активом предприятия считаются земельные участки в уфимском Затоне, не используемые для производственных целей и пригодные для строительства жилья. По данным годового отчета пароходства за 2014 год, ССЗ принадлежали участки площадью 20 га, из которых 9 га планировалось передать в виде инвестиционного взноса в совместный проект по строительству жилья с муниципальным Инвестиционно-строительным комитетом.

Для справки: Название компании: Судоремонтно-судостроительный завод, ООО Адрес: 450017, Россия, Республика Башкортостан, Уфа, ул. Ахметова, 207 Телефоны: +7(347)2781818; +7(347)2782774; +7(347)2293926; +7(347)2293803 E-Mail: ccz-ufa@mail.ru Web: sudremzavod.ru Руководитель: Юрченко Павел Юрьевич, генеральный директор (Коммерсантъ 10.11.16)

Туапсинский морской торговый порт направил на модернизацию мощностей 179,7 млн рублей.

За 9 месяцев 2016 года на развитие портовой инфраструктуры АО "Туапсинский морской торговый порт" (ТМТП, входит в UCL Holding) направлено 179,7 млн рублей. ТМТП, как одна из самых технически оснащенных стивидорных компаний России, планомерно реализует программы по модернизации производства по нескольким направлениям.



В 2016 году компанией продолжена реализация инвестиционного проекта, связанного с увеличением пропускной способности порта по перевалке черных металлов. Проведен капитальный ремонт складских причальных площадок и склада генеральных грузов, что позволило существенно увеличить возможности по складированию грузов. Для повышения производительности при перевалке черных металлов были приобретены 3 вилочных погрузчика "Kalmar" грузоподъемностью от 16 до 54 тонн. Инвестиции в проект в текущем году составили 75,2 млн рублей.

В отчетном периоде 38,7 млн рублей было направлено на работы в рамках завершающего этапа уникального судна "Эколог", выполняющего функции сборщика нефтепродуктов, бункеровщика и сборщика льяльных вод. Судно построено по заказу АО "ТМТП" на Окской судовой верфи, введено в эксплуатацию в июле 2016 года. Общая стоимость проекта составила 276,3 млн рублей.

25,4 млн рублей направлено на реализацию проекта по модернизации системы автоматического пожаротушения на Нефтеналивном районе, в том числе — на прокладку сетей и оборудования пожаротушения, установку современных систем обнаружения и локализации очагов возгорания и проливов нефтепродукта.

Дополнительно 36,1 млн рублей с начала года компания направила на поддержание действующих мощностей порта, в том числе: модернизацию комплектной трансформаторной подстанции киоскового вида, приобретение легкового автотранспорта и другого вспомогательного оборудования, а также на внедрение единой электронной учетной системы (ERP).

Для справки: Название компании: Туапсинский морской торговый порт, АО (ТМТП) Адрес: 352800, Россия, Краснодарский край, Туапсе, Морской бульвар, 2 Телефоны: +7(86167)71030; +7(86167)25741; +7(86167)71514 Факсы: +7(86167)21835 E-Mail: port_tuapse@tuapse.ru; port_tuapse@tuapse.ru Web: <http://www.tmt.ru> Руководитель: Ярославцев Андрей Николаевич, управляющий директор; Федоров Валерий Петрович, председатель Совета директоров (INFOline, ИА (по материалам компании) 14.11.16)



Новости о производстве оборудования и компонентов

"Морская Техника" разработала дизель-генератор для модернизации судна.

В октябре был поставлен первый дизель-генератор производства "Морская Техника" для установки на т/х "Кондор". Заказчиком выступило ФБУ "Администрация "Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей". Данный дизель-генератор был специально адаптирован по массогабаритным характеристикам для т/х проекта РМ-376. Стоит отметить, что "Морская Техника" успешно производит и поставляет технику и электронику под собственным брендом на новые суда. Разработка и адаптация дизель-генератора т/х "Кондор" стала первым опытом компании по поиску модернизационных решений на базе собственного оборудования.



Для справки: Название компании: Морская Техника, Группа компаний Адрес: 190020, Санкт-Петербург, Бумажная ул. 18А Телефоны: +7(812)3094646; +7(911)9207652 Факсы: +7(812)3094636 E-Mail: pr@marinetec.com; isaev@mt-shipbuilding.com; reception@marinetec.com Web: <http://www.marinetec.com> Руководитель: Евсеев Александр Николаевич, Генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 07.11.16)

Завод "Красный Якорь" начинает второй этап модернизации производства.

Для замены оборудования предприятие планирует привлечь немецкие сервисные компании

АО "Завод Красный Якорь" приступает ко второму этапу модернизации производства, который включает в себя замену коммуникаций, реконструкцию зданий, замену оборудования на кузнечно-прессовом производстве и в механическом цеху. Как сообщили РБК-Нижний Новгород на предприятии, к процессу модернизации завод планирует привлечь немецкие сервисные компании. Предполагается, что новое оборудование поступит на завод уже в декабре текущего года.



"Мы рассчитываем закончить второй этап модернизации в 2018 году - к 120-летию предприятия", - рассказал генеральный директор АО "Завод Красный Якорь" Дмитрий Барыкин. "Два цеха изменятся полностью - станут современными и технологичными. Также мы планируем поменять часть сетей на территории завода: некоторые коммуникации были проложены в 1930-1960 годах и ни разу не менялись. Завершив второй этап модернизации, "Красный Якорь" увеличит мощность производства и повысит качество продукции", - пояснил он.

Первый этап модернизации производства на "Красном Якорь" завершился в 2016 году и обошелся заводу приблизительно в 500 млн руб.: на эти деньги была улучшена инфраструктура, обновлено термооборудование и цецепделательные линии, а также построена современная лаборатория, осуществляющая контроль сырья, технологических процессов и параметров готовой продукции.

"Мы обновили оборудование в двух основных цехах, практически на 50% изменили номенклатуру", - пояснил Дмитрий Барыкин в интервью РБК-НН. "Теперь цепи 8-10-го классов (прочности - ред.) занимают долю продукции порядка 25%, а ведь еще четыре года назад такой продукции у нас не было вообще", - добавил гендиректор "Красного Якоря".

АО "Завод Красный Якорь" - крупнейшее в Восточной Европе предприятие по производству якорных цепей и такелажа, цепей для горно-шахтного оборудования, грузовых цепей, строп и комплектующих. Мощности завода позволяют изготавливать более 20 тыс. тонн продукции в год. "Красный Якорь" принимал участие в реконструкции крейсера "Аврора" в Санкт-Петербурге - в частности, изготовил новые системы якорного крепления для судна.

Для справки: Название компании: Завод Красный Якорь, АО Адрес: 603950, Россия, Нижний Новгород, Московское шоссе, 120 Телефоны: +7(831)2778838; +7(831)2960830 Факсы: +7(831)2778839 E-Mail: info@redanchor.ru Web: <http://www.redanchor.ru> Руководитель: Барыкин Дмитрий Зотович, генеральный директор (РБК-Нижний Новгород 09.11.16)



Новости судостроительной и судоремонтной промышленности ближнего зарубежья

Судоверфь "Украина" отремонтирует океанский спасательный буксир "Сапфир".

В плавучий док № 2 ОСП "Судоверфь "Украина" ГП "Одесский порт" 3 ноября 2016 года поставлен океанский спасательный буксир "Сапфир". По словам директора судоверфи Петра Жукова, на судне предстоит значительный объем восстановительных работ. Об этом сообщает пресс-служба администрации Одесского морского порта.

Так, наряду с обычными доковыми операциями, будет выполнен ремонт донно-заборной арматуры и винторулевых устройств, а также газотурбинных силовых установок, электрического оборудования и палубных механизмов. Контрактный срок выполнения заказа - 3 месяца.

Выведенное 6 лет назад из эксплуатации судно, отметил Жуков, необходимо привести в соответствие с требованиями для спасательных судов, предназначенных для выполнения задач на значительном удалении от побережья. Буксиры такого типа востребованы для обеспечения безопасности мореплавания, в том числе выполнения Украиной международных конвенционных обязательств в этой сфере.

По информации замдиректора судоверфи по коммерческой работе Игоря Агафоникова, заказ на ремонт судна будет выполняться в кооперации с киевскими специалистами. Часть производственных задач будет производить другое судоремонтное подразделение ГП "ОМТП" — "ПСМ-650".

Спасательный буксир "Сапфир" 1988 года постройки, дедвейтом 391 тонн принадлежит недавно созданному КП "Морская поисково-спасательная служба" Министерства инфраструктуры Украины. Ранее был в составе флота ГП ЧАУ АСПТР, затем Морской аварийно-спасательной службы (МАРС) Украины. В 2010 году снят класс Регистра.



(Portnews 07.11.16)

В Мариупольском морпорту (Украина) прошли ходовые испытания ледокола "Капитан Белоусов".

В Мариупольском морском порту (Украина) прошли ходовые испытания ледокола "Капитан Белоусов". По информации начальника портового флота администрации Мариупольского порта Александра Нефедова, ледокол вышел на испытания после ремонтных работ, которые выполнялись на базе Азовского судоремонтного завода. Об этом сообщает пресс-служба АМПУ.

Согласно утвержденному плану в текущем году на судне отремонтированы танки питьевой воды, трубопроводы, насосы, электрооборудование, проведена покраска отдельных элементов корпуса.

1 ноября после запуска и прогрева двигателей, капитан Василий Чайковский отдал команду покинуть акваторию Азовского судоремонтного завода, и ледокол вышел в открытое море, где приступил к выполнению поставленных задач. Согласно утвержденному плану испытания включали себя: проверку главных и вспомогательных механизмов при различных режимах работы, скорости движения, управляемости судна на переднем и заднем ходу, электрооборудования, средств связи и навигации. Также во время испытаний экипаж ледокола провел учения по ликвидации чрезвычайной ситуации на борту.

Приемная комиссия, в которую вошли представители администрации порта и ГП "ММТП", специалисты судоремонтного завода, во главе с капитаном Мариупольского морского порта Сергеем Поюровским, по итогам ходовых испытаний пришла к выводу, что все системы работают в штатном режиме.

Ходовые испытания проводились с целью определения готовности судна к работе в условиях зимней навигации. Ледоколу "Капитан Белоусов" в этом году исполнилось 62 года, но, несмотря на столь солидный возраст, его техническое состояние соответствует всем необходимым требованиям. А выявленные в ходе испытаний недостатки начальник администрации порта Алексей Росинский, который уделяет данному вопросу повышенное внимание, поручил устранить в кратчайшие сроки. После этого ледокол "Капитан Белоусов" приступит к несению своей вахты по обеспечению безопасной проводки судов в ледовых условиях.

(Portnews 07.11.16)



Новости судостроительной и судоремонтной промышленности дальнего зарубежья

Верфь Fincantieri (Италия) начала строительство судна для Princess Cruises.

Церемония резки металла для носовой части корпуса для нового судна, заказанного для Princess Cruises (круизный бренд Carnival Corporation), состоялось на верфи Fincantieri в Каstellамаре-ди-Стабия (Италия), говорится в сообщении итальянской судостроительной группы.

Судно будет строиться по тому же проекту, что и Majestic Princess, которое в настоящее время строится на верфи Монфальконе группы Fincantieri и будет введено в эксплуатацию весной 2017 года.

Носовая секция будет весить около 10,5 тыс. тонн и иметь в длину более 130 м. После постройки этот модуль доставят морем к верфи Монфальконе для окончательной сборки с другими секциями. Передача судна заказчику состоится на этой же верфи до конца 2019 года.

Новое судно валовой вместимостью 145 тыс. тонн будет способно разместить 4250 пассажиров на борту. Судно отличается применением новейших технологий и инновационной конструкцией, высокими эксплуатационными характеристиками.

Fincantieri является одной из крупнейших в мире судостроительных групп, основание которой было положено более чем 200 лет назад. Компания построила свыше 7 тыс. судов. Fincantieri специализируется в строительстве круизных судов, а также строит военно-морские суда, круизные паромы, мега-яхты и специальные суда. Компания выполняет контракты по судоремонту и конверсии морских судов. С 1990 г. на верфях группы было построено 74 круизных судна (включая переданное судно), еще 27 находятся в стадии проектирования и строительства. (Portnews 09.11.16)

В Нидерландах построили инновационное судно.

На верфи компании "Concordia Group" (Нидерланды) спустили на воду инновационное судно для перевозки тяжеловесных грузов. Об этом сообщает пресс-служба компании.

Судно "Rotra Vente" длиной 141 м и шириной 20 м специально разработано для эффективной транспортировки составных частей ветровых турбин.

Особенностями судна являются его носовая часть и выдвижная аппарель, контролируемые гидравлическими системами.

Фрахтователем судна является компания Siemens. Место эксплуатации "Rotra Vente" - Северное море. Судно будет транспортировать мачты, лопасти и машинные отделения для ветровых турбин.

Специально разработанная съемная крыша защищает груз от морской воды и осадков.

Для создания судна использовали уже существующий корпус контейнеровоза.

Второе такое же судно, "Rotra Mare", спустят на воду в первом квартале 2017 года. (Sudostroenie.info 08.11.16)

Франция заинтересована в строительстве в Польше трех подлодок.

Французская оборонная компания Direction des Constructions Navales Services (DCNS) заинтересована в строительстве в Польше трех подлодок, которые будут оснащены управляемыми ракетами Naval Cruise Missile (NCM) дальностью 1 тысяча километров, сообщает газета Rzeczpospolita.

По данным издания, в борьбе за тендер на строительство подлодок, стоимость которого — 10 миллиардов злотых (более 2,5 миллиардов долларов), французская компания остается фаворитом, поскольку в отличие от немецкой корпорации Thyssen Krupp Marine Systems и шведского Saab предлагает фабричное оснащение подлодок противокорабельными ракетами NCM. Данные ракеты позволяют поражать надводные цели на расстоянии до 1 тысячи километров, вес боеголовок составляет 250 килограммов.

"Мы полны решимости заказать вооружение наступательного характера, с реальной боевой ценностью, а именно с управляемыми ракетами дальностью около тысячи километров", — цитирует издание слова замглавы МО Польши Бартош Ковнацкого.

В свою очередь представитель DCNS в Польше Януш Пшикланг отметил, что компания проводит переговоры с правительством страны о строительстве в Польше подлодок новейшего поколения в течение "многих лет". По его словам, комплексное предложение DCNS было составлено для обеспечения Польше "оперативной и промышленной независимости, возможной благодаря максимальному вовлечению судостроительной промышленности страны".

Французская сторона отмечает, что выбор именно их подлодок гарантирует создание сотен рабочих мест в польских верфях, половина работ будет производиться местными подрядчиками. (РИА Новости 07.11.16)



Информационные продукты "INFO Line" для компаний топливно-энергетического комплекса

ИНИЦИАТИВНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ:

Исследование «Судостроительная промышленность России. Тенденции 2016 года. Прогноз до 2020 года»

Исследование содержит:

- анализ состояния и прогноз развития судостроительной отрасли России;
- характеристику, состояние и перспективы российского гражданского и военно-морского флота;
- оценку перспектив развития судостроительной отрасли и возможности реализации инвестиционных проектов по строительству и реконструкции верфей;
- анализ интеграции судостроительного комплекса Крыма в российскую промышленность в 2016 году
- описание основных этапов, проблем и перспектив реформирования и развития судостроительной отрасли и наиболее значимых предприятий отрасли,
- **рейтинг судостроительных предприятий России** (по финансовым показателям, показателям выручки, по показателям валовой прибыли, по показателям чистой прибыли, по характеристикам сданных судов, по характеристикам портфеля заказов)
- подробное описание **крупнейших судостроительных предприятий России**, включающее контактные данные, историю предприятия, информацию о структуре собственности, финансовые показатели, виды выпускаемой продукции, наиболее важные реализованные и реализуемые проекты, перспективы развития.



Дата выхода:	Октябрь 2016
Количество страниц:	500
Способ предоставления:	Печатный и электронный
Стоимость:	50 000 - 70 000 руб.

База данных «Заказы на строительство судов на верфях России»

База данных «Заказы на строительство судов на верфях России» – аналитический продукт ИА INFO Line, содержащий сведения обо всех строящихся в России военных кораблях и гражданских судах и портфель заказов (по строительству и ремонту судов) судостроительных и судоремонтных предприятий России.

База данных «Заказы на строительство судов на верфях России» позволяет давать объективную рейтинговую оценку крупнейших судостроительных предприятий России по характеристикам портфеля заказов. В основе рейтинга – оценка объёмов сдачи заказов в отчётном периоде (количество судов, тоннаж, дедейт и совокупная стоимость реализованных заказов).

Данные о каждом заказе включают в себя тип и основные технические характеристики судна, его заказчика и изготовителя, текущее состояние контракта (планируется к подписанию, подписан, в работе, выполнен, заморожен) и ориентировочные сроки его реализации.



Актуализация:	Ежемесячно
Способ предоставления:	Электронный
Стоимость:	60 000 руб.



ОТРАСЛЕВЫЕ ОБЗОРЫ "ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ РФ" Базы строящихся объектов

Инвестиционные проекты в Инженерной инфраструктуре

Цели Обзора: Мониторинг инвестиционных проектов строительства и реконструкции (модернизации) объектов инженерной инфраструктуры, анализ инвестиционной деятельности крупнейших компаний отрасли, структурированное описание инвестиционных проектов с указанием контактных данных участников реализации проекта (инвестора, застройщика, генподрядчика, проектировщика, поставщиков оборудования и других участников).

Обзор содержит описание 50 текущих инвестиционных проектов строительства и реконструкции (модернизации) объектов инженерной инфраструктуры РФ, в том числе водопроводных и канализационных сооружений (включая трубопроводы, насосные станции, очистные сооружения, коллекторы, объекты теплоснабжения, объекты газового комплекса, объекты нефтяного комплекса, объекты электроснабжения).



Дата выхода: Ежемесячно
 Количество страниц: 60
 Способ предоставления: Электронный
 Цена, без учета НДС: 10 000 руб.

Инвестиционные проекты в Гражданском строительстве

Цели Обзора: Мониторинг инвестиционных процессов и проектов строительства и реконструкции торгово-административного, офисного, социального, жилого и спортивного направления в РФ, анализ инвестиционной деятельности крупнейших компаний отрасли, структурированное описание инвестиционных проектов с указанием контактных данных участников реализации проекта (инвестора, застройщика, генподрядчика, проектировщика, поставщиков оборудования и других участников проекта).

Обзор содержит описание 100 инвестиционных проектов строительства торгово-административного, офисного, социального и спортивного направления, жилых комплексов с площадью более 50000 кв. м.



Дата выхода: Ежемесячно
 Количество страниц: 100
 Способ предоставления: Электронный
 Цена, без учета НДС: 10 000 руб.

Инвестиционные проекты в Промышленном строительстве

Цели Обзора: Мониторинг инвестиционных процессов и проектов строительства и реконструкции (модернизации) предприятий российской промышленности, анализ инвестиционной деятельности крупнейших компаний отрасли, структурированное описание инвестиционных проектов с указанием контактных данных участников реализации проекта (инвестора, генподрядчика, проектировщика, поставщиков оборудования и других участников проекта).

Обзор содержит описание 100 инвестиционных проектов строительства и реконструкции обрабатывающих предприятий промышленности: металлургии, агропромышленного комплекса, машиностроения и других отраслей.



Дата выхода: Ежемесячно
 Количество страниц: 100
 Способ предоставления: Электронный
 Цена, без учета НДС: 10 000 руб.

Инвестиционные проекты в Транспортной инфраструктуре

Цели Обзора: Мониторинг инвестиционных процессов и проектов строительства и реконструкции дорожных объектов, искусственных сооружений, таких как мосты, путепроводы, тоннели, транспортные развязки, метрополитен, а также логистических комплексов, гидросооружений, портов, аэропортов и железнодорожной инфраструктуры, анализ инвестиционной деятельности крупнейших компаний отрасли, структурированное описание инвестиционных проектов с указанием контактных данных участников реализации проекта (заказчика, инвестора, застройщика, генерального подрядчика, проектировщика, поставщиков оборудования и других участников проекта).

Обзор содержит описание 100 инвестиционных проектов строительства дорог, мостов, эстакад, тоннелей, каналов, портов, аэродромов, складов, объектов железнодорожного транспорта.



Дата выхода: Ежемесячно
 Количество страниц: 100
 Способ предоставления: Электронный
 Цена, без учета НДС: 10 000 руб.

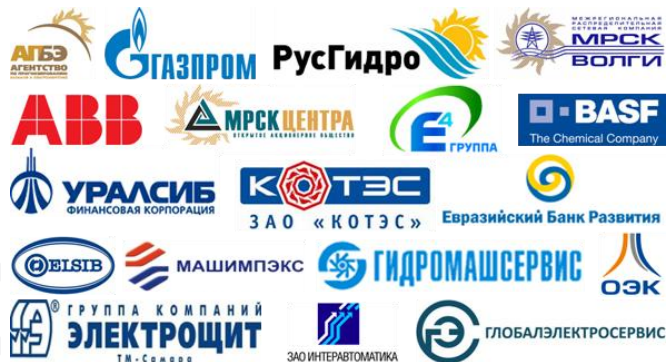


ТЕМАТИЧЕСКИЕ НОВОСТИ

Услуга "Тематические новости" – это оперативная и периодическая информация об интересующей отрасли экономики РФ (всего более 80 тематик), подготовленная путем мониторинга деятельности российских и зарубежных компаний, тысяч деловых и отраслевых СМИ, информационных агентств, федеральных министерств и местных органов власти. Информация представлена в структурированном отчете, в форме, удобной для извлечения и обработки информации. Периодичность получения "Ежедневно" обозначает получение информации 1 раз в день по рабочим дням.

Наименование отрасли	№	Название тематики	Периодичность получения	Стоимость в месяц	
Энергетика и ЖКХ	1.	Электроэнергетика РФ	ежедневно	6 000 руб.	
	2.	Инвестиционные проекты в электроэнергетике РФ	1 раз в неделю	5 000 руб.	
	3.	Теплоснабжение и водоснабжение РФ	1 раз в неделю	10 000 руб.	
	4.	Строительство котельных и производство котельного оборудования	1 раз в неделю	4 000 руб.	
Нефтегазовая промышленность	1.	Нефтяная промышленность РФ	ежедневно	5 000 руб.	
	2.	Газовая промышленность РФ	ежедневно	5 000 руб.	
	3.	Инвестиционные проекты в нефтяной промышленности РФ		5 000 руб.	
	4.	Инвестиционные проекты в газовой промышленности РФ	1 раз в неделю	5 000 руб.	
	3.	Нефте- и газоперерабатывающая промышленность и производство биоэтанола РФ	1 раз в неделю	5 000 руб.	
Химическая промышленность	4.	Топливный рынок и АЗС	1 раз в неделю	5 000 руб.	
	5.	Инвестиции в нефтегазохими РФ	2 раза в неделю	15 000 руб.	
	1.	Химическая промышленность РФ	1 раз в неделю	5 000 руб.	
	Лесная отрасль		Лесопромышленный комплекс РФ	1 раз в неделю	5 000 руб.
	Металлургия	1.	Чёрная металлургия РФ и мира	ежедневно	5 000 руб.
2.		Инвестиционные проекты в чёрной металлургии РФ	1 раз в неделю	5 000 руб.	
3.		Цветная металлургия РФ и мира	ежедневно	5 000 руб.	
4.		Угольная промышленность РФ	ежедневно	5 000 руб.	
5.		Горнодобывающая промышленность РФ и мира	ежедневно	5 000 руб.	
6.		Инвестиционные проекты в горнодобывающей промышленности РФ	1 раз в неделю	5 000 руб.	
Машиностроение	1.	Энергетическое машиностроение РФ	1 раз в неделю	5 000 руб.	
	2.	Электротехническая промышленность РФ	1 раз в неделю	5 000 руб.	
	3.	Рынок приборов и систем учета	1 раз в неделю	5 000 руб.	
	3.	Судостроительная промышленность РФ и зарубежья	1 раз в неделю	5 000 руб.	
	4.	Сельскохозяйственное машиностроение и спецтехника	1 раз в неделю	5 000 руб.	
	5.	Автомобильная промышленность РФ	1 раз в неделю	5 000 руб.	
NEW!		<i>Индивидуальный мониторинг СМИ</i>	<i>Согласовывается</i>	<i>От 10 000 руб.</i>	

Внимание! Вышеперечисленный набор продуктов и направлений не является полным. Для Вашей компании специалисты агентства "INFOLine" готовы предоставить комплекс информационных услуг в виде заказных маркетинговых исследований и регулярного мониторинга отрасли **индивидуально – на специальных условиях сотрудничества!** Всегда рады ответить на вопросы по телефонам: (812) 322-6848, (495) 772-7640 доб.142 или по электронной почте TEK@infoline.spb.ru, industrial@infoline.spb.ru



Информационное агентство INFOLine создано в 1999 году для оказания информационно-консалтинговых услуг коммерческим организациям. Основной задачей является сбор, обработка, анализ и распространение экономической, финансовой и аналитической информации. Осуществляет на постоянной основе информационную поддержку более 1150 компаний России и мира, самостоятельно и по партнерским программам ежедневно реализует десятки информационных продуктов. Обладает уникальным программным обеспечением и технической базой для работы с любыми информационными потоками.

Дополнительную информацию Вы можете получить на сайтах www.infoline.spb.ru и www.advis.ru