

СПЕЦИАЛЬНОЕ
ИЗДАНИЕ

РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ
БЕСПЛАТНО

01-05.07.2015



ЖУРНАЛ МВМС



**ПРИОРИТЕТ —
СТРОИТЕЛЬСТВУ ФЛОТА
ЗАВТРАШНЕГО ДНЯ**

16+

НОВОСТИ РЫНКА
ОБОРОННОЙ ТЕХНИКИ
НОМЕР 3, ИЮНЬ-ИЮЛЬ 2015 ГОДА

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе
по надзору в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия.

Свидетельство о регистрации
ПИ №ФС77-22570 от 07.12.2005 г.



СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

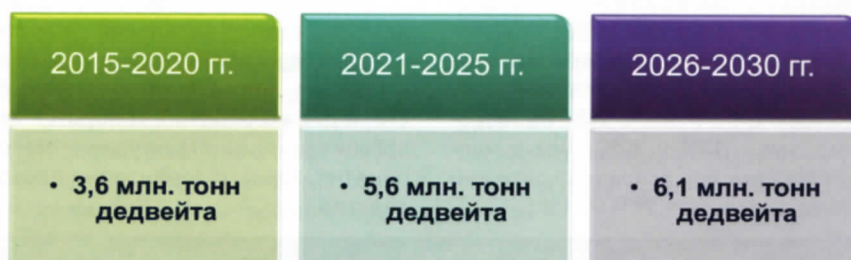
Александр Николаевич Алешкин, генеральный директор
АО «Центр технологии судостроения и судоремонта»

Россия имеет 45 тыс. км морских границ, более 100 тыс. км внутренних водных путей, на российском шельфе находится 25% всех мировых запасов углеводородного сырья, более 80% объемов внешне-торговых перевозок обслуживается морским транспортом.

Приведенные цифры в очередной раз подтверждают статус России как великой морской державы, а сферу деятельности в области морского бизнеса – как одну из приоритетных в экономике страны.

Прогноз объемов перевалки грузов через морские порты России на период до 2030 года, составленный по данным Центрального научно-исследовательского и проектно-конструкторского института морского флота (ЦНИИМФ), показывает, что за это время объемы перевозок должны увеличиться практически в 2 раза.

С целью обеспечения перспективных объемов перевозок и восполнения тоннажа списанных по возрасту судов ЦНИИМФ разработан прогноз строительства новых судов транспортного флота на период до 2030 года.



Прогноз ЦНИИМФ на строительство судов транспортного флота на период до 2030 года



ОАО «ПО «Севмаш»



Кроме транспортного морского и внутреннего флота в объеме выпускаемой продукции судостроения значительную долю всегда занимало производство судов промыслового флота. В постсоветское время этому сектору экономически не уделялось должного внимания.

В целом за период с 1992 года морской, внутренний и промысловый флот под флагом России сократился почти в 2,5-3 раза как по количеству судов, так и по дедвейту.

На заседании Морской коллегии при Правительстве России 25 марта 2015 года Минэкономразвития России был представлен актуализированный сводный перспективный план заказов гражданских судов и изделий морской техники на 2015-2030 годы. Общая потребность России в морской технике гражданского назначения составляет не менее 1150 судов, из которых 650 – это высокотехнологичные суда и объекты для освоения морского шельфа. К ним относятся: ледоколы, научно-исследовательские суда, газовозы (в том числе ледового класса), плавучие атомные электростанции, суда и морская техника для освоения шель-



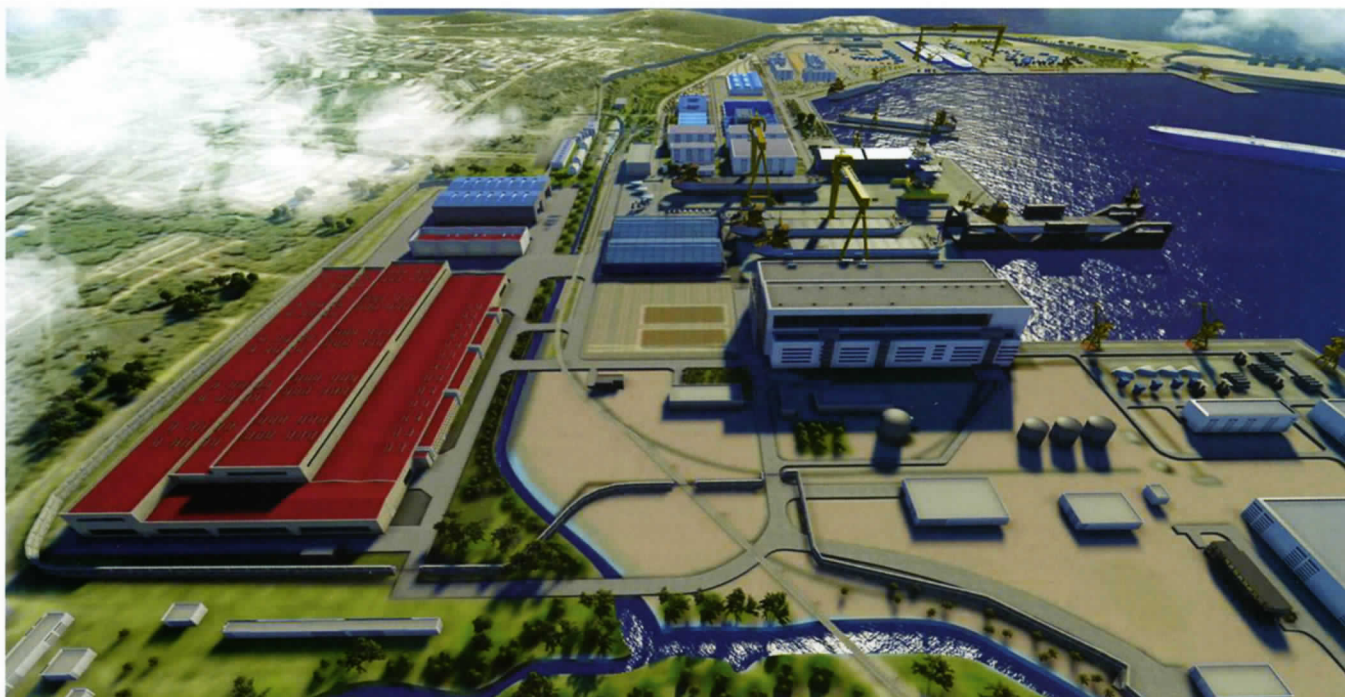
На базе ДВЗ «Звезда» «Роснефть» создаст центр по производству морской техники и оборудования для реализации шельфовых проектов

фа, суда транспортного флота, рыбопромысловые и другие суда для обновления российского флота (суда речного и смешанного плавания, технического флота, снабжения, госнадзора и др.).

По оценке Минэкономразвития, в общем объеме потенциальных зака-

зов суда морского транспортного флота занимают 7% в денежном выражении и 5% в количественном, суда внутреннего водного транспорта – соответственно 6% и около 44%, рыбопромысловые – 10% и 30%, суда и морская техника для освоения континентального шельфа – 77% и 21%.

Обеспечить рост объемов производства судостроительной отрасли к 2030 году практически в два раза – задача чрезвычайной сложности, и для ее решения требуются как организационно-структурные мероприятия, так и модернизация производства.



Новый судостроительный комплекс ОАО «ДВЗ «Звезда»

Сегодня в отрасли завершены интеграционные преобразования и созданы восемь интегрированных структур, основной из которых является АО «Объединенная судостроительная корпорация». В АО «ОСК» входят около 60 предприятий – основные судостроительные и судоремонтные верфи, а также ведущие проектно-конструкторские бюро.

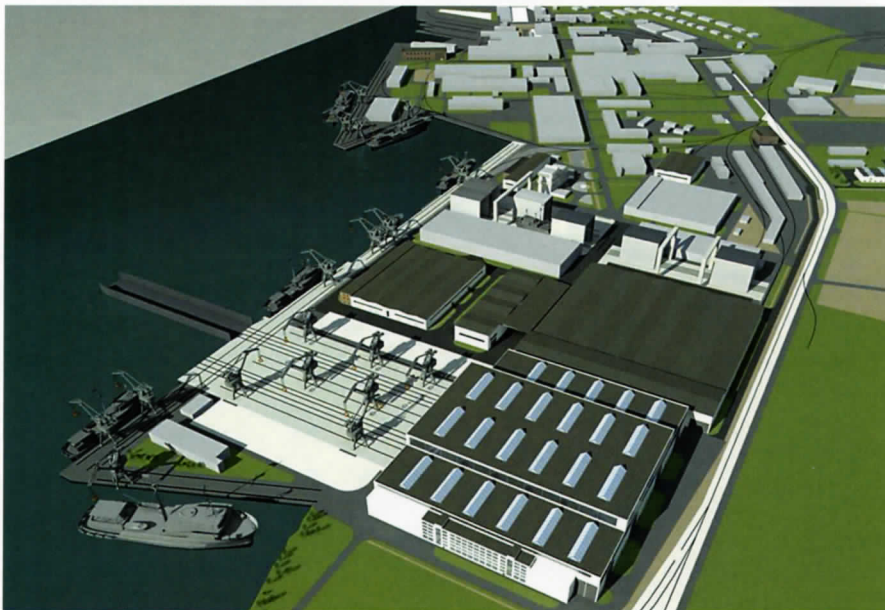
В условиях продолжающегося мирового экономического кризиса проблема повышения эффективности судостроительной промышленности за счет модернизации производства приобретает первостепенное значение.

Главной проблемой российского судостроения является то, что возраст большинства крупных верфей составляет более 50 лет, а последняя модернизация проводилась почти 20-25 лет назад. Естественно, верфи не отвечают современным требованиям и нормам технологического проектирования. Это не позволяет размещать новое высокопроизводительное оборудование, в том числе механизированные поточные линии, обрабатывающие крупногабаритные листы размером до 4,5 x 24 м. Отсутствие стальных кранов большой грузоподъемности (600, 900, 1200 и более тонн) сдерживает применение методов крупноблочного строительства судов.

В настоящее время в Минпромторг России совместно с отраслевыми институтами и предприятиями отрасли завершается формирование проекта государственной программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2015-2030 годы».

В проекте программы основное внимание уделено вопросам модернизации и техничного перевооружения многих предприятий отрасли. Одним из основных разработчиков проектов развития отраслевых производственных мощностей является АО «ЦТСС».

Наиболее масштабная реконструкция мощностей в Северо-Западном регионе предполагается и реализуется в настоящее время в ОАО «ПО «Севмаш». Для обеспечения выполнения программы на предприятии проходит техничное перевооружение всех производств, реконструкция транспортно-передаточного комплекса и гидротехнических сооружений. Стратегически важным решением, придающим предприятию новое качество, является реконструкция транспортно-передаточного комплекса и гидротехнических со-



Для ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» АО «ЦТСС» разработана генеральная схема развития

ружений, обеспечивающая перспективную готовность производства для строительства крупнотоннажных кораблей.

В рамках развития судостроения Дальневосточного региона на базе ОАО «ДВЗ «Звезда» реализуется 1-я очередь создания нового комплекса крупнотоннажного судостроения.

В состав 1-й очереди входит блок корпусообработывающих производств, окрасочные камеры, открытый стапель, достроечные цеха и вспомогательные производства. Разрабатывается концепция создания мощностей под полное развитие (2-я и 3-я очереди) с сухим доком под оффшорную технику.

С 2011 года осуществляется техническое перевооружение и модернизация ОАО «ДВЗ «Звезда» в обеспечение заказов основной программы предприятия.

Следует отметить генеральную схему развития для ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь», разработанную АО «ЦТСС». В ее рамках предусматривается обновление корпусообработывающего и сборочно-сварного производства с

увеличением объема металлообработки, камер очистки и окраски секций, достроечно-сдаточного, механомонтажного, гальванического цехов, удлинение эллинга и др., в стапельно-пусковом комплексе «Буревестник» будет заменено крановое оборудование и проведена комплексная реконструкция существующих цехов.

В связи с возвращением Крыма в состав Российской Федерации возникла необходимость серьезной модернизации судостроительных и судоремонтных предприятий полуострова. Основными объектами модернизации здесь являются Севастопольский морской завод, судостроительный завод «Залив», Феодосийская судостроительная компания «Море» и 13-й судоремонтный завод Черноморского флота МО РФ.

Для этих и ряда других предприятий Крыма специалистами отрасли, в первую очередь АО «ЦТСС», подготовлены совместно с заводами предварительные предложения по реконструкции и техничному перевооружению, а также выполнена оценка требуемых инвестиционных затрат.