

# Танкеры для Каспия

Интервью с исполнительным директором Группы компаний «Морские и нефтегазовые проекты» Вадимом Маловым

**Николай Звуйковский**

*Offshore [Russia]*

Интенсивное развитие нефтегазовых проектов стран Каспийского региона — одна из причин растущего интереса к продукции судостроительных предприятий. Приоритет при этом, безусловно, отдается прибрежным, а также имеющим беспрепятственный выход к морю верфям. Россия в этом плане не исключение. Нижегородский завод «Красное Сормово» стабильно в течение последних 10–15 лет обеспечивал и продолжает обеспечивать каспийский нефтегаз поставками коммерческих судов. О каких судах идет речь, что нового могут сегодня предложить сормовские судостроители для проектов в этом регионе российским и зарубежным судовладельцам, рассказал в интервью Offshore [Russia] исполнительный директор Группы МНП Вадим Малов.



Исполнительный директор Группы компаний «Морские и нефтегазовые проекты» Вадим Малов

**Вадим Евгеньевич, что позволяет сохранять уверенные позиции завода на Каспии?**

Здесь можно говорить о нескольких факторах. Во-первых, это достаточно удачное расположение завода — на месте слияния Волги и Оки, поэтому его судьба как строителя судов для Каспия и речного судоходства predetermined исторически. Первые отечественные танкеры для каспийской нефти сормовские судостроители строили еще в конце позапрошлого века. И хотя у нас нет преимуществ как у верфей, находящихся в непосредственной близости от Каспийского моря, правильно выбранная еще в 2004 году стратегия работы компании позволила выстроить долгосрочные отношения с заказчиками и стабильно обеспечивать завод заказами со стороны судовладельцев из прикаспийских государств. И это второй фактор. Отсюда вытекает третья причина: нашими проектировщиками разра-

ботаны такие проекты судов, которые оптимально подходят под требования судовладельцев, работающих на Каспийском море. Так, танкер проекта 19619 дедвейтом 13,4 тыс. т является самым большим на сегодняшний день судном, который может, с одной стороны, проходить через волжские шлюзы, с другой — эксплуатироваться на Каспийском море без переоборудования портовых терминалов. В судоходном смысле Каспийский регион сегодня бурно развивается. В течение последних 10–15 лет прикаспийские государства, ранее не имевшие серьезных возможностей по транспортировке нефти, нефтепродуктов, а также грузов общего назначения, активно создавали свой флот. И мы активно в этом участвовали, поставляя суда Казахстану, Туркмении, продолжаем сотрудничать с Азербайджаном.

Ключевые слова: Красное Сормово, танкеры, коммерческие суда, Каспийский регион.

**Вы сказали, что на формирование портфеля заказов в свое время повлияла правильно выбранная стратегия работы компании. В чем она заключалась?**

Начиная с 2004 года, после сужения рынка строительства новых судов и значительного числа отказов от судов, строительство которых уже было начато, оставшиеся в МНП активы сократили спектр производимой продукции и сконцентрировались на создании танкеров и сухогрузов так называемого среднего дедефта – от 5 до 13,5 тыс. т. При этом была построена вертикально интегрированная компания, способная предоставлять заказчикам – судоходным компаниям полный цикл строительства. Именно концентрация на главном и локализация проектов обеспечили стабильную загрузку завода, значительную долю в портфеле заказов при этом заняли страны Каспийского региона. Сегодня, несмотря на то что мы работаем в партнерстве с Волго-Каспийским ПКБ уже как с самостоятельным предприятием, такая стратегия сохраняется и полностью себя оправдывает. То есть проектирование и строительство происходит непосредственно под задачи заказчика и под требования выбранного заказчиком классификационного общества. Это означает, что в том случае, когда заказчик начинает с нами работу на стадии технического предложения, проектировщики завода полностью формируют облик судна. Если же заказчик приходит со «своим» класс-проектом, специалисты Волго-Каспийского ПКБ разрабатывают рабочую конструкторскую документацию. Для эксплуатации на Каспийском море спроектированы и построены серии танкеров (проекты 19612A, 17103, 19614, 19619, 4450, 19900, RST22, RST27), которые в настоящее время активно работают на традиционных маршрутах перевозки нефти и нефтепродуктов, а также задействованы в инфраструктурных нефтегазовых проектах в качестве судов снабжения.

**Какова структура поставок прикаспийским странам за последние 10 лет?**

В Азербайджан с 2006 по 2016 годы было поставлено 9 танкеров и танкеров-продуктовозов (проекты 19619 и RST27). В Казахстан ушли 3 танкера (проект 19619), и 6 танкеров в Туркменистан (проекты RST22 и 19900).

**У Группы МНП есть опыт строительства и модернизации модулей технических средств для комплексного освоения шельфовых месторождений. Что было сделано и возможно ли возобновление работы в этом направлении?**

Предприятию, находящемуся в среднем течении Волги, сложно выйти на крупные шельфовые заказы в связи с ограничениями по проходимости судов по Волго-Балтийскому водному пути. Ширина судов, строящихся на «Красном Сормове», не должна превышать 17,5 м, а для выхода в Каспийское море – 25 м. Тем не менее у завода есть опыт решения этой пробле-

## Caspian Sea Tankers

### Interview with Vadim Malov, Executive Director of the MNP group (Offshore petroleum projects)

The intensive development of oil and gas projects in the Caspian countries has led to the increased interest in products supplied by shipbuilding companies. Absolute priority is given to coastal shipyards and those with unhindered access to the sea. Russia is no exception in this regard. The Nizhny-Novgorod Krasnoye Sormovo Shipyard has been supplying the Caspian oil and gas business with commercial ships for the past 10–15 years. In the interview Vadim Malov, Executive Director of the MNP Group describes the ships in questions and explains the new products that the Sormovo shipbuilders can offer Russian and foreign ship owners for the projects under way in this region.

*Keywords: Krasnoye Sormovo, tankers, commercial ships, Caspian Sea region*  
**Nikolay Zvykovsky**



Танкер проекта RST 27 «Леди Севда» для компании «Курганнефтепродукт»

мы. В 2006 году был реализован проект строительства баржи-платформы Ерсай-1 по заказу итальянской компании Saipem SpA для Кашаганского месторождения (Казахстан). Габариты платформы (140x42) не позволили построить ее целиком на одной судовой палубе, ширина каждого из двух понтонов составила 21 м, длина – 140 м. Поэтому понтоны строились на двух предприятиях, на тот момент входивших в Группу МНП (первый – на заводе «Красное Сормово», второй – на ССЗ им. III Интернационала). Стыковка понтонов была произведена на одном из астраханских заводов по технологии, разработанной сормовскими специалистами. Сварка проводилась прямо на плаву. После чего сормовичи провели комплекс сборочных работ, соединение трубопроводов и систем, достройку и испытания. Мы и сейчас считаем, что этот опыт может быть эффективно применен при строительстве судов для шельфа, прежде всего технического и вспомогательного флота. Номенклатура сормовской продукции для



Линия сборки и сварки плоских секций завода «Красное Сормово»

каспийского нефтегаза может быть шире, и мы всегда готовы к реализации подобных проектов, если будет интерес потенциальных заказчиков.

**Если с 2004 до 2010 года наибольшая доля в структуре заказов «Красного Сормова» приходилась на зарубежные страны, расположенные на Каспийском и Средиземном морях, то позже произошли изменения в пользу российского заказчика. С чем это было связано и какие сегодня тенденции?**

Примерно с 2010–2011 годов, действительно, структура продаж стала меняться в пользу российских судоводных компаний. Так, если в 2010 году на Казахстан приходилась доля в 36%, Туркмению – 13%, Италию – 36%, Кипр – 14%, то позже Россия занимала долю от 70% и выше. И тут наша специализация на танкерах река/море стала безусловным преимуществом, так как основными заказчиками стали российские компании, специализирующиеся на речных перевозках с выходом в море. С 2012 по 2016 годы завод построил 20 танкеров проекта RST27 класса «Волго-Дон макс» дедвейтом 7000 т. Из них 13 танкеров – для российских компаний. Танкеры проекта RST27 получили признание у судовладельцев за повышенную грузместимость в реке при одновременном сохранении оптимальных мореходных характеристик, достигнутых благодаря высокому коэффициенту полноты (так называемые «сверхполные» танкеры). Строительство танкеров этой серии продолжается и сегодня. По количеству судов это самая большая серия в истории современного российского судостроения, на втором месте – танкеры проекта 19614 дедвейтом 5600 т (строились на «Красном Сормове» с 2003 по 2011 годы). Рост спроса на коммерческие суда со стороны ведущих отечественных судовладельцев – операторов коммерческого флота во многом связан с провозглашенной и частично реализованной

господдержкой отечественного судостроения и судоходства. Нельзя сказать, что эта поддержка на протяжении последних 5–6 лет оказывалась последовательной. Был период совсем тяжелой ситуации с заказами, как, к примеру, в 2014 году, но необходимые для отрасли инициативы и законы заработали – и ситуация стала выправляться.

**Проблемы с заказами – это одна из причин, почему вы взяли в 2014 году такой специфичный для завода заказ, как земснаряды?**

Отчасти да. Но на тот момент он представлял интерес как в финансовом плане, так и с точки зрения приобретения новых для судоверфи компетенций. Завод освоил уникальное дноуглубительное оборудование в части монтажа, настройки и обеспечения его работы. Такого уровня дноуглубительных судов до нас не строил в России никто. Но чтобы этот проект был прибыльным, нужно обеспечить загрузку верфи как минимум шести судами в год, чего не произошло, так как заказчик решил продолжить серию на своем предприятии. Тем не менее мы не теряем оптимизма. В России есть большая потребность в дноуглубительных работах в отдаленных районах Сибири и Крайнего Севера, поэтому вполне возможно, что полученный опыт в данном направлении еще будет востребован. А пока нам есть над чем работать – завод снова наращивает производство танкеров класса «Волго-Дон макс».

**Сколько судов Сормовский завод сдал в прошлом году и какой портфель заказов на сегодня?**

Помимо трех дноуглубительных судов проекта TSHD1000, которые мы построили и передали «Росморпорту», российской компании «БФ Танкер» были сданы два нефтеналивных танкера проекта RST27 «Балт Флот 11» и «Балт Флот 12». Еще один танкер – проекта RST27 Explorer завод «Красное Сормово» построил для компании Caspian Marine Services (CMS), которая работает на Каспии под юрисдикцией Британских Виргинских островов. Второй танкер для CMS сормовичи спустили на воду в феврале этого года. После прохождения швартовых и ходовых испытаний он будет передан заказчику. В 2017 году завод также обязуется передать два танкера-химовоза проекта RST27 ООО «Волготранс» по контракту, заключенному в октябре 2015 года. Первый из них уже сошел со стапелей судоверфи в марте текущего года. В 2016 году завод «Красное Сормово» также заключил трехсторонние контракты с компаниями ГТЛК и «БФ Танкер» на строительство пяти танкеров-химовозов проекта RST27M. Их будут строить в 2017–2018 годах. Первые два завод обязуется передать заказчику в текущем году. Еще одна серия трехсторонних контрактов подписана между заводом «Красное Сормово», ГТЛК и компанией «Пола Райз» на строительство пяти сухогрузов проекта RSD59.

Передача судов заказчику запланирована на 2018 год. Кроме того, мощности завода будут задействованы на строительстве круизного лайнера проекта PV-300, который заложен в марте этого года и будет передан заказчику, компании «Водоходъ», в 2020 году. Как видите, в портфеле заказов фигурируют преимущественно российские компании. Мы оцениваем это как безусловный плюс, так как возросший спрос — свидетельство того, что принятые меры поддержки отечественного судостроения работают, при этом пополнение отечественного флота обеспечивается российским производителем.

**Расскажите о новых проектах. В чем особенность этих судов и как они будут задействованы в нефтегазовом секторе?**

Если говорить о проекте RST27M, то это суда смешанного река/море плавания дедвейтом 5337/7875 т. Относятся к танкерам-химовозам и предназначены для перевозки нефти и нефтепродуктов, а также вредных жидких веществ наливом. По сути, это модернизированный проект нефтевозов RST27. Главное его преимущество — это возможность перевозки за один рейс трех сортов груза. Как и суда RST27, построенные ранее для компании «БФ Танкер» (2012–2016 годы), они будут работать на маршруте в направлении терминала РПК-Высоцк «ЛУКОЙЛ-II», расположенного в Ленинградской области.

Сухогрузы проекта RSD59 дедвейтом 7445 т предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов (в том числе зерна), пакетированных пиломатериалов и круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, контейнеров международного образца, крупногабаритного, длинномерного и тяжеловесного груза, угля и опасных грузов классов 1.4S, 2, 4, 5, 6.1, 8, 9 в соответствии с «Международной конвенцией перевозки опасных грузов». Это принципиально новый проект. По нему еще не строились суда на отечественных верфях. Главное преимущество — способность перевозить тяжелые длинномерные изделия и металлоконструкции (элементы вышек, нефтехимические устройства и так далее), для которых имеется специальный трюм длиной 77,35 м. Высота трюма 9000 мм, что позволяет перевозить контейнеры высотой до 9,6 футов. У сухогрузов данного проекта хорошие характеристики по маневренности и грузоподъемности. Предполагается, что эти суда будут задействованы для перевозки грузов из Европы с целью обеспечения нефтегазовых проектов на севере Каспия.

**Потребовали ли новые проекты дополнительных инвестиций в модернизацию производства?**

В период с 2004 по 2008 годы на заводе была проведена глубокая модернизация. Мы сделали самое современное судокорпусное производство в России.



**Группа МНП**

Группа компаний «Морские и нефтегазовые проекты» осуществляет управление проектами в области судостроения. Производственной базой МНП является одно из крупнейших в России судостроительных предприятий — завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород). Группа МНП с 2004 года формирует портфель заказов завода «Красное Сормово», специализирующегося на строительстве судов коммерческого флота смешанного река/море плавания. За период с 2004 по 2017 годы со стапелей сормовской верфи сошло более 90 гражданских грузовых судов: сухогрузных теплоходов и нефтеналивных танкеров, барж, земснарядов и так далее. Сегодня завод строит суда коммерческого флота, отвечающие требованиям международных конвенций по надежности и безопасности. Британское Королевское общество корабельных инженеров (RINA) неоднократно включало сормовские танкеры в список «Значительных судов года».

Запустили поточную линию сварки и сборки плоских секций, аналогов которой на тот момент не было в России и редко где можно было встретить за рубежом. Первыми такое оборудование стали использовать китайцы и корейцы на своих новых верфях, затем уже подтянулись российские производители. От приемки металла до изготовления плоских секций — все происходит в полуавтоматическом режиме. Основной эффект, который мы получили, — скорость и высокое качество работ. В дальнейшем обеспечивалась ежегодная поддержка оборудования в надлежащем состоянии, что позволяет сейчас серийно строить современные суда любого типа, включая суда нефтегазовой индустрии для работы на шельфе: суда-газовозы LPG/LNG грузоподъемностью до 6 тыс. м<sup>3</sup>, суда технического и вспомогательного флота, паромы, суда обеспечения и обслуживания буровых.