



## Николай Жарков:

# ЗАВОД ЭПОХИ ВОЗРОЖДЕНИЯ



**ПРОШЛЫЙ ГОД БЫЛ ДОСТАТОЧНО НАСЫЩЕННЫМ  
ДЛЯ ЗАВОДА «КРАСНОЕ СОРМОВО»: СПУСК ТАНКЕРОВ,  
СТРОИТЕЛЬСТВО ЗЕМСНАРЯДА, НОВЫЕ КОНТРАКТЫ,  
ОБЕСПЕЧИВШИЕ ЗАГРУЗКУ ПРЕДПРИЯТИЯ.**

*Подробнее об этих и других планах на 2016 год рассказал  
генеральный директор предприятия **Николай Жарков***

– Николай Сергеевич, можно ли считать прошлый год успешным для завода? С какими производственными и финансовыми показателями предприятие закончило 2015 год?

– По итогам прошлого года нами выполнены все договорные и контрактные обязательства, что позволило увеличить выручку и прибыль предприятия. По направлению гражданского судостроения построено и передано заказчикам три танкера проекта RST-27, включая танкер-химовоз «Виктория», проект которого был существенно усовершенствован под перевозку широкого спектра грузов, в том числе продуктов метанолевой группы. По другому нашему направлению – спецмашиностроению – для производственного объединения «Севмаш», Адмиралтейских верфей, центра судоремонта «Звездочка», Амурского судостроительного завода, Центрального конструкторского бюро морской техники «Рубин» в 2015 году было изготовлено продукции почти на 3 млрд рублей. Кроме того, наша продукция и услуги металлургического производства (стальное литье, цветное литье, поковки и штамповки, все виды термообработки) также продолжают пользоваться значительным спросом, что, безусловно, положительно отражается на финансовых показателях завода. Таким образом, диверсификация производства позволяет нам устойчиво стоять на ногах и развиваться дальше.

– Какова ваша личная оценка существующих мер государственной поддержки судостроения?

– Благодаря принятым федеральным целевым программам завод «Красное Сормово» практически в полном объеме решает

стоящие перед ним задачи по модернизации и техническому перевооружению. Для развития производства этого вполне достаточно. Есть также и меры поддержки отрасли, которые прорабатываются сегодня в правительстве страны. Я, как и многие специалисты в области кораблестроения, считаю, что эти меры благоприятно отразятся на всех участниках рынка, а также на субсидировании отечественных транспортных компаний для возмещения затрат на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам по договорам лизинга; на создании особых экономических зон с льготными налоговыми и таможенными режимами; на ограничении на использование устаревшего флота и создании механизма судовых утилизационных грантов.

– Как продвигается процесс модернизации предприятия?

– В 2012 году мы завершили модернизацию корпусного производства, внедрив оборудование ведущих мировых производителей: установку очистки и грунтовки металлопроката, машины плазменной резки, роботизированную линию резки профильного проката, автоматическую линию сборки и сварки секций двойного дна, прессовое оборудование. Можно сказать, что в оснащении корпусного производства мы являемся лидерами среди заводов России.

В 2015 году основное внимание мы уделили машиностроительному производству. В рамках федеральной целевой программы закупили и вводим в эксплуатацию оборудование на сумму более ста миллионов рублей: обрабатывающие центры, станки горизонтально-расточные, электроэрозионные, вертикально-фре-

зерные, хонинговальные и универсальные. Ввод в эксплуатацию этого оборудования существенно улучшит качество и расширит наши возможности по выпуску изделий судового машиностроения.

#### – Каков механизм взаимодействия завода с лизинговыми компаниями, с которыми заключаются соглашения?

– Мы достаточно часто заключаем трехсторонние контракты между заказчиком, судовладельцем и лизинговой компанией. В 2013 году завод при участии группы компаний «Морские и нефтегазовые проекты» заключил такие соглашения на строительство десяти судов, а в 2014 и 2015 годах – восьми, по четыре судна соответственно. Согласно контракту готовое судно завод передает в собственность лизинговой компании. А условия лизинга – это уже предмет отношений между судовладельцем и лизингодателем.

#### – Отразились ли санкции на деятельности завода?

– Практически нет. Мы специализируемся на выпуске мирной продукции – гражданских судов. Для наших основных поставщиков оборудования российский рынок является очень перспективным, и они не готовы приносить бизнес в жертву политике. В то же время в последние годы мы активнее развиваем наши отношения с отечественными поставщиками, которым есть что предложить судовладельцу. Почти на всех судах, выпускаемых нами в 2012–2016 годах, установлено оборудование отечественных производителей-разработчиков, в частности, системы фирм «Валком» и «Трансас». Ряд комплектующих для судов выпускается непосредственно на заводе «Красное Сормово». И думаю, что в дальнейшем доля российского оборудования в судостроении будет только расти, уже сейчас у нас есть несколько предложений по поставкам импортзамещающей продукции, которая по цене и качеству не уступает зарубежным аналогам.

#### – С какими иностранными компаниями сотрудничает завод?

– Прежде всего это проверенные поставщики из Финляндии, Германии, Швеции, Дании и Нидерландов. Качество оборудования, поставляемого этими фирмами, испытано временем и пользуется заслуженным авторитетом у заказчиков наших судов. При этом состав поставщиков меняется в зависимости от спецификации судна того или иного проекта. К примеру, дноуглубительное оборудование для земснарядов проекта TSHD1000 поставляет проектант этих судов компания Damen. Кроме того, мы сотрудничаем со многими судостроительными компаниями России и мира. Построенные на «Красном Сормово» суда ходят сегодня под флагами Азербайджана, Норвегии, Казахстана, Италии, Туркменистана, Турции, Ирана и других. И Россия здесь далеко не на последнем месте, учитывая то, что на сегодня основные наши заказчики – это российские судостроительные компании.

#### – Можете их перечислить?

– В 2014–2015 годах мы строили суда для компаний «П.ТрансКо», «БФ Танкер» и «Курганнефтепродукт», Московского речного пароходства, группы компаний «ИСП-Транс», а также земснаряды



Н.Жарков рассказал коллегам в ОСК о ходе выполнения предприятием годовой программы гражданского судостроения и госзаказа

### С ТАКИМИ ЛЮДЬМИ, КОТОРЫЕ СЕЙЧАС ТРУДЯТСЯ НА ПРЕДПРИЯТИИ МЫ СОХРАНИМ ЗАВОД НА ВЕДУЩИХ ПОЗИЦИЯХ СРЕДИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВЕРФЕЙ

для федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт». Разброс по реализованным проектам выглядит так: для «П.ТрансКо» построена и передана сухогрузная баржа проекта 82, остальным заказчикам переданы танкеры проекта RST27. Группа компаний «ИСП-Транс» заказала и получила в прошлом году танкер-химовоз усовершенствованного проекта RST27. В январе этого года мы спустили на воду головное дноуглубительное судно «Соммерс» проекта TSHD1000, которое передадим Росморпорту в июне.

#### – Расскажите об особенностях строительства танкера-химовоза усовершенствованного проекта RST27 и грузовых возможностях этого судна.

– Завод «Красное Сормово» начал строить танкеры-химовозы четыре года назад. До этого мы строили только танкеры, рассчитанные на перевозку нефти и нефтепродуктов. Два танкера-химовоза проекта RST27 «ВФ Танкер 9» и танкер «Конструктор Животовский» были переданы заказчикам в 2012 и 2013 годах соответственно. Оба танкера были переоборудованы для перевозки помимо нефтепродуктов еще и растительных

масел, что существенно повысило их конкурентоспособность на рынке перевозок. В 2015 году мы пошли дальше. Проект RST27 по просьбе заказчика был существенно переработан, и дополнительно к возможностям по перевозке нефтеналивных грузов и растительных масел добавилась также возможность перевозить такие продукты, как спирты, эфиры, ацетон, глицерин, толуол. Новый функционал потребовал от проектировщиков и специалистов завода сложных технических и технологических решений, связанных с изменениями в грузовой системе танкера. Внесенные изменения позволили повысить класс судна до уровня KM (\*) Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker / Chemical tanker type 2 (vegetable oil) (ESP). Показателем востребованности продукта рынком стало то, что у нас практически сразу появились заказчики на суда такого класса.

#### – Какие новые решения для российского рынка предложены разработчиками в серии дноуглубительных судов проекта TSHD1000?

– Дноуглубительные суда проекта TSHD1000 строятся для работы в морских портах и судоходных каналах. Они будут вести дноуглубительные работы на ходу, собирать выбранный грунт в трюм, транспортировать и разгружать его или в море, или на берег. В России судов такой конфигурации (самоотвозные, всасывающие, с днищевыми люками, рефулирующие и с грейферным устройством) ранее не создавалось. Проект разработан голландской компанией Damen, которая является мировым лидером в проектировании и строительстве дноуглубительного флота. Общесудовое оборудование поставили российские компании. Так, в частности, фирма «Валком» разработала и поставила для дноуглубительного судна «Соммерс» систему управления техническими средствами с комплектом датчиков, в ней применяются контроллеры собственной разработки этой фирмы. Наша задача – не только построить три судна для Росморпорта, но и получить бесценный опыт в строительстве современных дноуглубительных судов, что позволит нам рассчитывать на продолжении серии.

#### – Как вы мотивируете сотрудников завода своевременно выполнять заказ?

– Самая главная задача, стоящая передо мной и всеми сотрудниками предприятия, – это выполнение взятых на себя обязательств. Мы все в равных условиях перед заказчиками. Поэтому основная мотивация для каждого – делать свою работу ответственно, в установленные сроки и качественно. Все мы понимаем, что результатом будут новые заказы, хорошие зарплаты и стабильная работа предприятия. На этом завод держался с момента своего основания, держится и развивается сейчас. И думаю, с такими людьми, которые сейчас трудятся на предприятии, многие из которых, кстати, потомственные корабельщики, мы сохраним завод на ведущих позициях среди отечественных верфей.

#### – Строительство каких судов запланировано на 2016–2017 годы?

– Полным ходом идет строительство еще двух земснарядов для Росморпорта, двух танкеров для «БФ Танкер». Кроме того, еще два танкера-химовоза будут построены для компании «Волготранс». Группа компаний «Морские и нефтегазовые проекты» обеспечила подписание контрактов по танкерам осенью прошлого года. Суда планируется передать заказчикам в течение 2016 – начале 2017 года.

#### – Какие типы судов вы считаете наиболее перспективными с точки зрения реализации будущих заказов на вашем предприятии?

– Наша основная ниша – строительство судов смешанного плавания «река – море». Обновление отечественного флота, которое неизбежно, приведет, как мы надеемся, к дальнейшему росту спроса на наши суда. Мы готовы предложить потенциальным заказчикам всю линейку: танкеры, сухогрузы, суда технического флота и т.п.

Все проекты, по которым строились суда на заводе «Красное Сормово» в последние десять лет, актуальны. Тем не менее отмечу наиболее востребованные из них. Это танкеры проектов RST27 и 19900, сухогрузные суда проекта RSD49. К востребованным относятся также проекты, с которыми завод связывает свои перспективы развития. Это танкеры LNG/LPG, круизные лайне-



Нижегородский судостроительный завод «Красное Сормово» – одно из старейших предприятий отрасли

### НАШЕЙ РОДИНЕ ПОРА ВЕРНУТЬ СТАТУС ВЕЛИКОЙ МОРСКОЙ ДЕРЖАВЫ, И МЫ ГОТОВЫ УЧАСТВОВАТЬ ВО ВСЕХ ПРОГРАММАХ ВОЗРОЖДЕНИЯ РОССИЙСКОГО ФЛОТА

ры, аварийно-спасательные суда. Есть также перспективные разработки у наших земляков – конструкторского бюро «Вымпел», с которым мы могли бы объединить усилия и предложить заказчикам новые высокотехнологичные проекты. Мы открыты для новых заказов и готовы к любым требованиям рынка.

#### – То есть современные возможности

завода вполне позволяют выпускать более широкий спектр судов, в том числе и пассажирские лайнеры, о которых много говорят последнее время?

– Безусловно. Сегодня мощности завода позволяют выпустить до десятка судов в год. При этом судов, которые полностью отвечают рыночной конъюнктуре. Кроме того, мы можем вести строительство комбинированных (танкер-сухогруз) судов, перевозящих в одном направлении нефтепродукты, а в обратном – сыпучие, генеральные грузы и контейнеры. Мы можем наладить производство мелкоосидящих судов достаточной грузоподъемности для эксплуатации на притоках Волги и Дона, а также реках Сибири и судов обеспечения для разработки и обслуживания нефтепромыслов Каспия и Азово-Черноморского бассейна. Мы могли бы строить суда пассажирского круизного флота, который сейчас состоит из судов постройки 70–80-х годов прошлого века и судов рыболовного флота.

Нашей родине пора вернуть статус великой морской державы, и мы готовы участвовать во всех программах возрождения российского флота. **ОСК**

