



Копать не перекопать

Росморпорт в 2016 году установил рекордный за всю свою историю объем дноуглубительных работ. Это стало возможным за счет использования предприятием собственного флота, в том числе новых земснарядов, построенных на заводе «Красное Сормово». Противоположная ситуация на внутренних водных путях страны, где снижение объемов дноуглубления становится критичным для некоторых регионов. Так что потребность в новых дноуглубительных судах по-прежнему высокая. Между тем «Красное Сормово», не дождавшись отечественных заказов, вынуждено предлагать свои услуги по строительству земснарядов зарубежным компаниям.

Земснаряд «Соммерс»

РЕКОРДНЫЕ ОБЪЕМЫ

В минувшем году объем ремонтных дноуглубительных работ ФГУП «Росморпорт» составил более 11 млн куб. м., объем черпания в Сабетте — около 20 млн куб. м.

Ремонтные работы в основном проводились на Волго-Каспийском морском судходном канале (ВКМСК), Калининградском и Азово-Донском морских каналах, Таганрогском подходном канале. Кроме того, ремонтное черпание проводилось на акваториях и подходных каналах в морских портах Архангельск и Махачкала, Туапсе, Темрюк, Кавказ, Ейск, Шахтерск, Усть-Луга и Новороссийск.

В сравнении с показателем 2015 года объем дноуглубления вырос более чем на 30%. Данный результат является абсолютным рекордом за всю историю предприятия. Такие показатели достигнуты Росморпортом за счет

использования и пополнения собственного дноуглубительного флота.

Так, в 2016 году для работы на участке ВКМСК приобретен новый фрезерный несамоходный земснаряд «Петр Саблин». В Архангельском филиале работы проводил самоходный землесос «Северная Двина» с объемом трюма 2 тыс. куб. м. Азово-Черноморскому бассейновому филиалу передан самоходный землесос «Кадош», Северо-Западному бассейновому филиалу — самоходные землесосы «Кроншлот» и «Соммерс». Строительство последних трех судов обеспечил судостроительный завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород, крупнейшие акционеры — Группа «МНП» и АО «ОСК»).

По информации Росморпорта, «Соммерс» в течение прошлого года «накопал» 110 тыс. куб. м, «Кроншлот» за 1,5 месяца прошлого года — 13 тыс. куб. м. Земснаряд «Кадош» был



введен в эксплуатацию ближе к зиме и успел провести только пробные работы. Исходя из этих данных, можно предположить, что объемы дноуглубления по всем трем судам в следующем году составят приблизительно 600 тыс. куб. м.

ПОЙДУТ НА СЕВЕР?

Большая потребность в дноуглубительных работах в настоящее время есть не только на морских акваториях. Ситуация с обмелением рек страны оставляет желать лучшего. Наиболее тяжелая гидрологическая обстановка сложилась в отдаленных районах Сибири и Крайнего Севера, жизнеобеспечение которых зависит от речных поставок грузов (Северного завоза). До некоторых поселков уже невозможно добраться, и альтернативных способов доставки, кроме речного, там нет. Но имеющийся в бассейнах северных рек дноуглубительный флот состоит преимущественно из земснарядов, давно выработавших нормативные сроки службы, который не может обеспечить нужные объемы по углублению дна. Это же является одной из причин снижения объема дноуглубительных работ в целом по стране. По данным Росморречфлота, в прошлом году во всех бассейнах рек «накопали» 17,4 млн тонн, что на 3,5 млн меньше, чем в 2015 году, и почти на 60% меньше, чем 4–5 лет назад.

В такой обстановке нельзя исключать, что опыт сормовской судовой верфи по строительству современных земснарядов будет востребован как нельзя кстати.



Вадим Малов: «Мы знаем, что предложить рынку».

Подробно о строительстве серии земснарядов на «Красном Сормово», о работе и перспективах судовой верфи журналу «ПортНьюс. Портовый сервис» рассказал исполнительный директор Группы компаний «Морские и нефтегазовые проекты» («МНП») Вадим Малов.

— **Вадим Евгеньевич, как известно, эта серия земснарядов не стала для завода прибыльной, тем не менее проект был доведен до конца, и суда были переданы Росморпорту даже раньше срока. Значит, все же был профит от этого контракта?**

— Самый главный профит в том, что завод сохранил свою репутацию, выполнив, несмотря ни на что, все обязательства перед заказчиком. Естественно, что все надеялись на продолжение строительства серии, которого не будет. Ведь любое крупное производство — это социально ответственный бизнес. На заводе работает почти 4 тысячи человек. Чтобы обеспечить их работой, необходимо загрузить завод минимум шестью судами в год.

Второй профит — это получение новых компетенций, о чем мы уже не раз говорили как в Нижнем Новгороде на спусках судов, так и в комментариях журналистам. Завод приобрел опыт и освоил работу с уникальным дноуглубительным оборудованием в ча-

Самоходный землесос
«Северная Двина»



Земснаряд «Кроншлот»

сти монтажа, настройки и обеспечения его работы. В свою очередь, любые компетенции, как известно, можно монетизировать, чем и занимается «МНП».

— Потребовал ли новый высокотехнологичный проект по строительству дноуглубительных судов обновления производства?

— Нельзя сказать, что вот у нас раньше не было таких сложных высокотехнологичных проектов, а теперь появились. Завод «Красное Сормово» до земснарядов строил и продолжает сегодня строить суда коммер-



ческого флота, которые имеют ультрасовременную начинку и достаточно востребованы на рынке. Поэтому существенных изменений в производственный процесс нами не вносилось, перевооружения производства для осуществления именно этого проекта не проводилось. Из оборудования закупалось только то, что устанавливалось впоследствии на земснарядах.

Те возможности, которыми обладает «Красное Сормово» сегодня,— это результат глубокой модернизации завода, проведенной нами в 2004–2008 годах. За счет ежегодной поддержки оборудования в надлежащем состоянии завод по уровню оснащения и технологичности применяемого оборудования является одним из ведущих в стране. Это позволяет предприятию серийно строить современные суда любого типа.

— Наблюдаете ли вы интерес потенциальных заказчиков к строительству земснарядов?

— Учитывая высокую потребность в дноуглубительных работах, прежде всего, в России, мы первоначально рассчитывали на интерес нашего, российского, заказчика. Но Росморпорт, который в России является основным заказчиком дноуглубительных работ в морских портах, приступил к созданию аналогичного производства на своем



собственном заводе в Карелии.

Мы предлагали группе Damen (проектант серии построенных дноуглубительных судов.—*Ред.*) строить на сормовской верфи суда для своих заказчиков по всему миру. Но положительного решения пока нет.

В то же время среди других наших партнеров, в том числе и зарубежных, есть интерес к дноуглубительному проекту. Не исключено, что этот интерес перерастет в будущем в реальные контракты. У нас нет какого-то пессимизма: объем дноуглубительных работ в мире растет, а это означает, что будет и потребность в земснарядах. И нам есть что теперь предложить рынку.

— Каковы в целом основные итоги прошедшего 2016 года для «МНП» и для «Красного Сормово»?

— Завод сдал заказчикам шесть судов: три танкера и три земснаряда. Два нефтеналивных танкера проекта RST27 «Балт флот 11» и «Балт флот 12» построены по заказу российской компании «БФ Танкер». Еще один танкер Explorer «Красное Сормово» построило для компании Caspian Marine Services, которая работает под юрисдикцией Британских Виргинских островов. Три земснаряда проекта TSHD1000 «Соммерс», «Кроншлот» и «Кадош» переданы, как вы знаете, Росморпорту.

Таким образом, завод в 2016 году успешно закрыл четыре контракта, которые Группа «МНП» заключила в 2014–2015 годах при формировании долгосрочного портфеля заказов верфи.

Земснаряд «Кадош»

— Каков портфель заказов на 2017 год?

— Что касается портфеля заказов, то сейчас в постройке находится три танкера проекта RST27. Также в этом году на заводе начнется строительство круизного лайнера проекта PV300VD. Соответствующий контракт подписан с компанией «Водоходь». Судно планируется передать заказчику в 2020 году.

Завод «Красное Сормово» также заключил трехсторонние контракты с компаниями ГТАК и «БФ-Танкер» на строительство пяти танкеров-химовозов проекта RST27M. Их будут строить в 2017–2018 годах. Еще одна серия трехсторонних контрактов подписана между заводом «Красное Сормово», ГТАК и компанией «Пола Райз» на строительство пяти сухогрузов проекта RSD59. Передача судов заказчику запланирована на 2018 год.

Так что, как видите, мы уже смотрим с горизонтом на 2019 год. Работа над формированием портфеля заказов продолжается.