



Строим новый флот

Комплексные проекты,
направленные на развитие региона



“ На Международном дальневосточном морском салоне, который пройдет в Приморье впервые, мы представим весь потенциал и возможности отечественного гражданского судостроения и судоремонта, военного кораблестроения, судоходства и портовой инфраструктуры.

Приморью есть, что показать на этой выставке. Мы готовы продемонстрировать как иностранным, так и российским заказчикам весь спектр продукции наших предприятий.

Уверен, Морской салон станет хорошей площадкой для налаживания деловых контактов, выстраивания партнерских отношений, позволит обеспечить предприятия края выгодными заказами, выйти на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона и Южной Азии с востребованной продукцией военного и гражданского назначения.

Со своей стороны, мы сделали все, чтобы Международный дальневосточный морской салон прошел на высоком организационном уровне, создали условия для комфортной, безопасной работы и насыщенного отдыха участников и гостей форума.

**Врио губернатора Приморского края
Андрей Тарасенко**



Развиваем новый флот

Приморье получило мощный стимул для развития судостроительной отрасли. В крае формируется дальневосточный судостроительный кластер на базе верфи «Звезда», приморская компания «Композитное кораблестроение» строит уникальные маломерные суда, порты прирастают современным оборудованием, совершенствуется логистика. Реализация многих проектов стала возможной благодаря особым экономическим режимам, которые действуют в Приморье — территориям опережающего развития и Свободному порту Владивосток. Успехи предприятий и отраслей, напрямую связанных с морем, будут представлены на Первом Международном дальневосточном морском салоне (МДМС), который впервые открылся в Приморье. Присутствие на грандиозном мероприятии позволит передовым компаниям выйти на новые рынки, а зарубежным коллегам встретить достойных партнеров.

Строительство рыболовного флота, заказы для малых предприятий, диверсификация существующих производств — вот перспективы развития промышленности в Приморье. Вопросу развития судостроения и судоремонта в крае уделяется большое внимание. Поэтому выбор Владивостока в качестве хозяина Морского салона не удивляет. Новая деловая и культурная площадка открывает широкие возможности для тех предпринимателей, которые будут использовать ее в качестве инструмента для продвижения своих идей и товаров. Более 1200 компаний и предприятий получили приглашения для участия в Международном дальнево-

сточном морском салоне. Приглашения направлены 549 иностранным и 658 российским участникам.

Архитектура крупнейшего в России отраслевого события построена вокруг трех основных направлений: «Кораблестроение и судостроение», «Инфраструктура и логистика», «Регулирование и развитие». В рамках деловой части Салона состоится около 20 тематических сессий, круглых столов и панельных дискуссий. Главным мероприятием деловой программы станет пленарное заседание.

Значение Международного дальневосточного морского салона для региона трудно умалить или переоценить — явление геополитического масштаба повлияет на скорость интеграции края в экономические отрасли АТР, напрямую или косвенно связанные с морем. Отметим, что интерес к новинкам российского судостроения растет с каждым годом. Более 3 тысяч квадратных метров займет выставочное пространство — свои проекты и новейшие разработки продемонстрируют ведущие предприятия сферы. Среди них компании — «Объединенная судостроительная корпорация», «Восточная верфь», «Армалит», ВП «ЭРА», «Дальприбор», КБ «Арсенал», «Современные морские технологии» и многие другие.

Ключевыми темами деловой программы Морского салона станут гражданское судостроение, сотрудничество России и азиатских стран в сфере кораблестроения и военного судоремонта, разработка и привлечение в Россию новых технологий портового и гидротехнического строительства, снабжение и обслуживание флота и шельфовых проектов, развитие пор-

товой инфраструктуры Дальнего Востока и другие вопросы.

Возрождение высокотехнологичных производств на Дальнем Востоке, в том числе судостроения, — задача не только регионального развития, но и повышения конкурентоспособности России в целом. Так, Международный дальневосточный морской салон стал уникальной экспертной площадкой для обсуждения практического применения новых технологий в судостроении. В будущем он определит перспективные шаги по внедрению цифровизации — от производств до навигации. Важным направлением обсуждения станут вопросы локализации производства оборудования и расширения кооперационных связей.

— Международный дальневосточный морской салон имеет важное значение для судостроительной отрасли. К участию приглашены все ведущие компании, работающие в этой сфере. Уверен, мероприятие привлечет внимание как экспертов и профессионалов, так и широкой общественности. Место проведения и инфраструктура острова Русский позволяют организовать МДМС на самом высоком уровне, и мы рады приветствовать во Владивостоке гостей из разных регионов России, а также наших зарубежных друзей и партнеров, — отметил советник президента Российской Федерации Антон Кобяков.

Помимо деловой и выставочной программ, участников Морского салона и жителей Владивостока ожидает презентация гражданских судов в бухте Золотой Рог, так как салон пройдет накануне Дня Военно-Морского Флота России и Главного военно-морского парада.

Андрей Тарасенко: «Морской салон представит весь потенциал гражданского судостроения»

Международный дальневосточный Морской салон проходит в Приморье впервые. До сегодняшнего дня традиционной площадкой для демонстрации промышленной военно-морской мощи страны был Санкт-Петербург. В течение 20 лет набережная Невы вооружалась не только новыми видами боевой техники, но и уникальными технологиями. 2018 год все изменил. По инициативе главы Приморья Андрея Тарасенко масштабное мероприятие для судостроительной отрасли проходит во Владивостоке. На берегах Золотого Рога, на острове Русский, собрались тысячи участников из более чем 40 стран мира, для того чтобы познакомиться с судостроительной отраслью дальневосточного региона. О том, зачем такое глобальное начинание нужно Приморью, рассказал врио губернатора Приморского края Андрей Тарасенко.

— Андрей Владимирович, Морской салон проходит в Приморье по вашей инициативе. На какие цели работает мероприятие?

— На стратегические и тактические. Собрание такого уровня имеет значение для судостроительной отрасли всей страны. Иностранцы не первый год проявляют интерес к нашим гражданским компаниям: судостроительным, судоремонтным, приборостроительным, транспортным, портовым и бункеровочным. Морской салон станет большой переговорной площадкой, на которой, уверен, произойдет множество знакомств, которые, в свою очередь, приведут к подписанию взаимовыгодных соглашений. Таким образом, морской промышленный кластер Дальнего Востока начнет интегрироваться в экономическое пространство АТР.

Это стратегия. Теперь о тактике. Мор-

ской салон — очень практичное мероприятие. Во-первых, Приморский край представит на нем судостроительный кластер, который создается на Дальнем Востоке. Во-вторых, познакомит гостей и участников события с продукцией сопутствующих отраслей, например, приборостроительных заводов.

Кроме этого, к краю проявляют интерес европейские компании, включая те, которые хотят открыть свои производства на приморской территории. Надеюсь, после знакомства с нами на Морском салоне они останутся и будут работать в регионе. У нас строится мощная судовой верфь, и судам, которые сойдут с ее стапелей, понадобится многое: двигатели, приборы, канаты, иллюминаторы, судовая мебель, форменная одежда и даже спасательные круги.

Впрочем, мероприятие привлечет внимание не только промышленников, экспертов и профессионалов отрасли, но и широкой общественности: гостей привлечет интереснейшая культурная программа.

— Вы сказали, что на ДЦСС создается мощный судостроительный кластер. Расскажите о нем подробнее.

— Ядром кластера, который строится по поручению президента страны, станет новая верфь крупнотоннажного судостроения — судостроительный комплекс (ССК) «Звезда».

Вокруг него будут созданы смежные производства судового машиностроения и предприятия по производству необходимых для верфи материалов и комплектующих. Также в кластер войдут такие приборостроительные предприятия, как «ЭРА», «Дальприбор», «Варяг» и другие заводы, изготавливающие приборы и оборудование для отрасли. Со всеми образцами продукции гости смогут ознакомиться

на выставке.

Уже сейчас на «Звезде» начали строительство танкера класса «Афромакс». Далее продуктовую линейку ССК составят высококачественные, крупнотоннажные суда, газовозы, морские буровые, разведочные и добычные платформы, а также суда ледового класса. ССК «Звезда» станет передовой верфью не только на Дальнем Востоке, но и на российском рынке в целом. На их постройку будет уходить до 330 тысяч тонн металла в год. Согласно производственной программе до 2035 года на верфи построят 178 судов и других единиц морской техники. Благодаря судостроительному кластеру в Приморье будут строить современную морскую технику гражданского назначения, которая сможет конкурировать с зарубежными аналогами.

— Какое будущее ждет судостроительные предприятия, не вошедшие в кластер?

— Технические возможности судостроительных и судоремонтных предприятий Приморского края, которые не входят в кластер, позволяют строить суда длиной до 120 м и водоизмещением до 6000 тонн. Заводы располагают необходимыми цехами и механизмами для выполнения полного цикла работ по постройке кораблей и судов.

Конечно, присутствуют сдерживающие факторы, характерные не только для нашего региона, но и для страны в целом. Это устаревшее техническое оснащение, недостаток оборотных средств, нехватка профессионально подготовленных рабочих кадров. Так получилось потому, что традиционно судостроение было той отраслью тяжелой промышленности, которая исторически развивалась на основе государственной поддержки, главным образом за счет военных заказов. На ка-

кой-то момент объем госзаказов уменьшился, и это не могло не сказаться на состоянии производств. Сегодня ситуация изменилась — суммарная доля производства по госзаказу на некоторых заводах составляет от 85% до 100%.

Тем заводам, у которых нет госзаказов, приходится справляться самим. Обычно такие судостроители строят малый флот, и у них неплохо получается. Например, резидент Свободного порта Владивосток — компания «Композитное Кораблестроение» — занялась строительством камазанов нового поколения, которые вполне могут возродить маломерный флот Приморья.

— Как особые экономические режимы помогают развитию судостроительной и судоремонтной отраслей?

— В Приморье действуют два режима — это территории опережающего развития и Свободный порт Владивосток. Став резидентом одного из них, компании получают серьезные преференции в первую очередь в сфере налогообложения, что очень важно для начинающего предприятия. Свободный порт подходит для компаний, которые собираются открыть новое производство, при этом порог входа составляет 5 млн рублей. В свою очередь ТОР позволяет заниматься созданием глобального предприятия, потому что резиденты ТОР смогут заниматься возведением нового производства, а вопросы инфраструктуры станут государственными заботами. Например, в рамках строительства судостроительного комплекса «Звезда» создана ТОР «Большой Камень», головными резидентами которой стали АО «ДВЗ «Звезда» и ООО «ССК «Звезда».

— В конце прошлого года Госдума приняла поправки в Кодекс торгового мореплавания. В 2018 году расширилось понятие «каботаж» и за судами российского флага закрепили исключительное право перевозки определенных грузов по Севморпути. Вы такой шаг поддерживаете?

— Несомненно. Это позволит увеличить морской торговый флот под флагом РФ, создать благоприятные условия, обеспечивающие привлекательность регистрации морских судов под национальным флагом.

— Рост экономики в России немислим, в том числе, и без растущего спроса на транспортные услуги. Насколько важна роль морских портов в развитии экономики края?

— Морские порты являются важной составной частью транспортного комплекса Приморского края. В крае расположено шесть портов: Владивосток, Находка, Восточный, Зарубино, Ольга и Посьет. Их общий грузооборот в 2017 году составил 119,9 млн тонн, по сравнению с прошлым периодом он вырос на 3,3%.

Морские порты Приморского края являются частью международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», по которым товары к морским портам можно будет доставлять быстрее. Так, выстроенная логистика между коридорами и портовыми структурами позволит повысить конкурентоспособность страны и усилить ее экономическую безопасность.

Для развития портовой деятельности в Приморье сегодня необходимо не только сохранять и развивать имеющуюся базу. Операторы портов находят инвесторов и



сами вкладывают свои средства в развитие портовой инфраструктуры. Сегодня реализуется ряд портовых инвестиционных проектов, среди них — строительство новых угольных терминалов, морского нефтехимического терминала, морских перегрузочных навалочных и контейнерных терминалов, а также зернового и бункеровочного.

— Одной из мировых тенденций является повышение уровня контейнеризации мировых морских перевозок генеральных грузов. Приморье развивается в этом направлении?

— Конечно. Контейнерные грузоперевозки являются наиболее перспективным направлением развития морпортов. Мы даже создали специальные условия для досмотра контейнерных грузов, что ускоряет работу в порту. Например, все контейнеры, ввозимые из Китая и следующие транзитом через морские ворота края, оформляются по упрощенной схеме непосредственно в портах. На железнодорожных пунктах пропуска их только осматривают на наличие пломб и отсутствие повреждений. Это позволяет сократить время доставки.

Сегодня через морские порты Восточный и Владивосток осуществляются морские контейнерные линии в Китай, Республику Корея, Японию и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

— В дальневосточном бассейне планируется диверсифицированное развитие портов. Какие задачи, в связи с этим, стоят перед портами Приморья?

— Сейчас перед портами ставится несколько основных задач: наращивание объемов перевозок, развитие инфраструктуры, желательное в рамках ГЧП, оптимизация инструментов регулирования транспортно-логистического рынка и его морских и сухопутных сегментов. Так можно повысить конкурентоспособность российской транспортной системы на Востоке страны.

Для решения этих задач необходимо использовать комплексные подходы. Привлечение госинвестиций должно сопровождаться соответствующим налоговым, таможенным и иным регулированием, чтобы в проектах транспортного развития участвовал частный бизнес. В итоге комплексный подход позволит консолидиро-

вать отдельные программы в крупные комплексные проекты.

— Интеграция Приморского края в транспортную систему Северо-Восточной Азии (СВА) также поможет повысить его конкурентоспособность?

— Да, интеграция должна осуществляться во всех сферах транспорта и видах перевозок, связанных с международным товародвижением. Это экспорт, импорт и транзит. Конечно, развитие российской транспортной инфраструктуры должно осуществляться согласованно, а значит, с учетом потребностей и возможностей не только нашей экономики, но и наших партнеров в АТР.

До настоящего времени развитие транспорта края происходило в условиях преобладающего объема экспорта сырьевых грузов. Но его развитие и интеграция в международную транспортную систему не могут ограничиваться экспортом.

В этом вопросе должно решаться множество задач, среди которых важнейшими являются освоение транзита и развитие сервиса для обслуживания движения товаров.

При такой постановке вопроса перспективными направлениями сухопутных перевозок в развитии Приморья являются: потенциальное сухопутное направление Транскорея — Транссиб и сухопутные участки МТК «Приморье-1» и «Приморье-2».

В морском направлении перспектива отдается возможным тихоокеанским направлениям в продолжение сухопутных перевозок по МТК «Транссиб», «Приморье-1» и «Приморье-2» и перевозки по Севморпути, включая возможный в перспективе транзит.

— Каковы дальнейшие перспективы международного дальневосточного морского салона в Приморье?

— Салон станет традицией. Теперь он будет «швартоваться» в двух городах: в Санкт-Петербурге — в нечетные годы, а во Владивостоке — в четные. Уверен, место проведения и инфраструктура острова Русский позволят организовывать его на регулярной основе на самом высоком уровне. Мы надеемся, что со временем Морской салон станет ключевым отраслевым мероприятием в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Создадим мировую кооперацию

Дальневосточный Морской салон стал главным событием июля в Приморье

В преддверии Дня Военно-Морского Флота, который в этом году отмечают 29 июля, в столице Приморья проходит первый Международный дальневосточный морской салон. Ранее подобное мероприятие проходило только в северной столице России. Выбор Владивостока в качестве площадки проведения мероприятия открывает широкие возможности для сотрудничества и интеграции с партнерами из Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). При этом интерес со стороны стран Азии к новинкам российского судостроения растет с каждым годом. Что нового представят на Морском салоне приморские компании и какие уважаемые гости посетят Владивосток, рассказал глава департамента промышленности Приморского края Алексей Пикалов.

— Алексей Анатольевич, Морской салон — новое для Приморья мероприятие. На что и на кого он будет ориентирован, как повлияет на развитие судостроительной отрасли в крае?

— Дальневосточный Морской салон будет ориентирован больше на гражданское судостроение, а не на военную технику, как в Санкт-Петербурге. Практически вся часть салона будет посвящена гражданскому флоту. Мы стараемся отойти от военной тематики и сделать мероприятие интересным для бизнеса. Ведь сейчас в Приморье строится громадная судовой верфь «Звезда», которая станет центром судостроительного кластера на Дальнем Востоке.

Количество судов, которые будут строиться на «Звезде», потребует включения в процесс массы других предприятий крупного, среднего и малого бизнеса, производящих различное оборудование, начиная от двигателей, уникальной электроники и заканчивая специальными винтами и гайками, даже террасными досками и судовой мебелью. Поэтому в рамках Морского салона будет сделан упор не на само судостроение, а на некую кооперацию предприятий, которые могут снабжать судостроительный кластер в Приморье. Также для наших малых предприятий Салон дает возможность заявить о себе на международном уровне и расширить рынки сбыта.

— Какую пользу от Морского салона смогут получить небольшие приморские предприятия, занимающиеся производством деталей или снабжением гражданского флота России? Насколько востребована их продукция на зарубежных рынках?

— Дальневосточный рынок ограничен, и наши предприятия не полностью загружены. Поэтому если сейчас нам удастся обеспечить их зарубежными заказами — это будет замечательно. Морской салон станет хорошей площадкой для комплексного выполнения этой задачи. Мы долгое время планомерно занимались популяризацией продуктов снабжения и деталей для судов на рынках АТР, которые производятся в Приморье. Надеюсь, Морской салон станет точкой отсчета в процессе поставок наших товаров за рубеж, товаров, которые, поверьте, во многом превосходят иностранные аналоги, а некоторые вообще нигде, кроме как в Приморье, не производятся. Например, завод «Варяг» единственный в России делает гидравлику с высочайшей точностью, а завод «Дальприбор» производит уникальную гидроакустическую продукцию. Предприятия имеют возможности для расширения производства по различным направлениям.

Китай и Республика Корея являются сегодня ключевыми игроками на рынке судостроения, и, если они будут закупать нашу продукцию для реализации своих проектов, это станет большим шагом в развитии приморских компаний.

— Как вы считаете, Морской салон может стать толчком для появления в Приморье новых совместных предприятий в судостроительной сфере или в сфере снабжения?

— Да, конечно. Основная цель Салона — заявить о себе, причем не только с позиции поставки нашей продукции на экспорт для зарубежных судов, но и для открытия новых предприятий в Приморье. К тому же у нас есть территория, где можно размещать новые производственные мощности. Зарубежные компании могут создать в России фирму и зайти под ТОО или СПВ. Интерес иностранных коллег мы уже видим. Так, компания «Вяртсила» (Wärtsilä) из Финляндии проявляет

интерес к приморским предприятиям, а делегация японской компании «Янмар» (Yanmar) даже посещала наш завод «ЭРА» и проводила оценку возможности сборки у нас своих двигателей. Поэтому на Морском салоне, я думаю, будут обсуждаться проекты открытия новых производств в Приморье.

— Какое значение Морскому салону придадут инвесторы судостроительного кластера?

— Судостроительному кластеру, формирующемуся по поручению руководства страны на базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (ДЦСС), интересно познакомиться с зарубежными технологиями, которые будут представлены на салоне. К сожалению, в этом году азиатские компании не участвуют в выставке, но они презентуют свою продукцию. Таким образом, у нас, в Приморье, могут появиться технологические новшества, которые внедрят зарубежные коллеги.

— Какие предприятия примут участие в выставочной части Морского салона?

— ДЦСС представят себя полностью как кластер. Также можно будет увидеть успехи Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) — это московская крупнейшая компания, и она нам интересна. Стоит обратить внимание на наши предприятия, в частности на продукцию «Восточной верфи», «Дальприбора», заводов «Варяг» и «ЭРА». В этом году приморские порты в выставочной части не участвуют, но они обязательно представят свои мощности и расскажут про инвестиционные проекты.

— На Морском салоне будет несколько сессий, посвященных морским портам и Северному морскому пути. Подскажите, какие изменения ждут порты края, с учетом той популярности, которую набирает Севморпуть?

— Порты края становятся «окном» в восточную часть Севморпути — этот «транспортный коридор» дает Приморью хорошее преимущество. В приморских портах зарубежные суда смогут проводить бункеровку или выгрузку грузов. Таким образом, наши акватории станут отправной точкой Севморпути. Поэтому сейчас будет неизбежно развиваться портовая инфраструктура. Ведь мы должны быть готовы к тому, чтобы принимать суда больших размеров, отсюда и первая задача — провести дноуглубительные работы.

Углубление дна необходимо многим портам края. Кроме того, есть надежда, что нам помогут иностранные компании в развитии инфраструктуры. Так что в будущем, возможно, каждый порт сможет заключить с иностранной кампанией договор на дноуглубительные работы.

Все вышеперечисленное: и открытие предприятий в Приморье, и поставка продукции на экспорт, и улучшение портовой инфраструктуры — лишь вопрос взаимодействия. Морской салон как раз и предназначен для того, чтобы решить этот первый вопрос: сесть за стол переговоров и обсудить условия. Мы как администрация края должны познакомить инвесторов и предпринимателей и посадить их за этот стол, поскольку обеспечиваем на Салоне возможность взаимодействия между различными предприятиями и странами.

Ксения Курдюкова

«Оборонка» на мирный лад: hi-tech для морского приборостроения

РЕКЛАМА



Цех обрабатывающих центров с ЧПУ

Публичное акционерное общество «Дальприбор» — одно из старейших приборостроительных предприятий Дальнего Востока, пользующихся заслуженным доверием. С момента основания завода, в 1967 году, основные заказы поступали с оборонно-промышленного комплекса Приморского края. За полвека дальприборовцы привыкли выполнять сложные задачи в сжатые сроки, закладывая в изделия, если нужно, двойной запас прочности. Переход на мирные рельсы для ПАО — это новый вызов, который позволил заводу развить новые производственные мощности, увеличить количество выпускаемых изделий, реализовать новые идеи, найти актуальные технологические решения.

Имея собственные конструкторские и технологические службы, «Дальприбор» активно участвует в разработках инновационной продукции и технологий, которые проводит совместно с Российской Академией наук и Министерством науки и высшего образования.

«Дальприбор» это:

- разработка и серийный выпуск радиопередающего, радиоприемного и гидроакустического оборудования;
- разработка и производство контрольно-проверочного и испытательного оборудования;
- серийное производство авиационных сбрасываемых средств поиска;
- ремонт и техническое обслуживание корабельного гидроакустического оборудования;
- разработка и производство продукции для благоустройства городских территорий;
- производство полиграфической продукции.

На предприятии налажена системная работа по непрерывному улучшению всех функций в сферах деятельности предприятия: от производства до менеджмента; от правильного подбора, обучения и расстановки кадров, упорной работы конструкторско-технологических служб до научной организации труда.

В основе организации такой работы лежит разработка и выполнение годовых планов повы-

шения эффективности производства, охватывающих все сферы деятельности предприятия, влияющих на эффективность: автоматизацию, внедрение информационных технологий, снижение издержек производства, повышение технологичности изделий.

— Система менеджмента качества ПАО «Дальприбор» функционирует применительно к разработке, производству, испытаниям, установке, монтажу, техническому обслуживанию, ремонту, утилизации и реализации выпускаемой продукции, —



Генеральный директор
ПАО «Дальприбор»
Роман Владимирович Титков

уточнил генеральный директор ПАО «Дальприбор»

Роман Титков. — Она постоянно анализируется, развивается и улучшается. Что подтверждает ежегодный плановый инспекционный контроль.

Решение правительства РФ о регулярном проведении во Владивостоке Международного дальневосточного Морского салона сотрудники ПАО «Дальприбор» приняли с оптимизмом. Ведь МДМС-2018 — это не просто статусное мероприятие. Благодаря ему можно будет, с одной стороны, наиболее эффективно определить пути дальнейшего развития предприятия, а с другой — наладить кооперативные связи для локализации производства в Дальневосточном регионе. Кроме того, это хорошая возможность расширить международное сотрудничество с партнерами в странах АТР.

Вадим Кочугов



Роботизация производственных процессов

Звездные кадры

Крупнейший судостроительный завод Приморья набирает лучших специалистов России



В бухте Большого Камня реализуется один из крупнейших инвестиционных проектов в России — судостроительный комплекс (ССК) «Звезда». В него уже входят объекты среднетоннажного судостроения — блок корпусных производств и окрасочные камеры, открытый тяжелый достроечный стапель. В стадии активного строительства находится крупнейший в России сухой док и другие мощности, которые позволят в итоге строить крупнотоннажные суда, в том числе танкеры, ледоколы и газовозы, буровые платформы арктического класса.

Окончание работ запланировано на 2024 год, однако строительство и ввод в эксплуатацию мощностей ССК ведется поэтапно. С 2016 года, когда были сданы первые объекты верфи, осуществляется производственная деятельность: изготавливаются судовые конструкции для многофункциональных судов снабжения ледового класса, танкеров типа «Афрамакс». На тяжелом открытом достроечном стапеле, укомплектованном уникальным грузоподъемным оборудованием во главе с краном-гигантом «Голиаф», уже ведется стыковка готовых секций будущих судов. Менее чем через год планируется спустить на воду первый заказ.

На данный момент судостроительный комплекс «Звезда» является предприятием российского масштаба, оснащенным самым современным оборудованием. Но выполнить поставленные задачи только за счет оборудования невозможно: нужны кадры — профессиональные, целеустремленные, неравнодушные специалисты.

Как рассказывает начальник отдела кадров ССК «Звезда» Александр Пануров, постоянно наращивая производство, комплекс остро нуждается в квалифицированных работниках: это электрогазосварщики, сборщики КМС, газорезчи-

ки, чистильщики и рубщики металла, машинисты кранов, инженеры-конструкторы, технологи, экономисты и многие другие. Требования к персоналу предъявляются очень высокие, что напрямую связано со сложностью и высоким уровнем механизации и автоматизации производства. Но все-таки предпочтение — работникам из числа большекаменцев и жителей ближайших населенных пунктов, что естественно. Ведь именно для Большого Камня «Звезда» являлась и будет являться градообразующим предприятием.

В настоящее время на ССК «Звезда» трудятся более 1350 человек, из которых

88% — жители Приморского края, и более 44% из Большого Камня. До конца 2018 года численность работников верфи будет составлять около 3000, а к окончательному вводу всех объектов коллектив судостроительного комплекса должен насчитывать около 7500 человек.

И этих людей кадровые службы ССК ищут в постоянном режиме: и через центры занятости населения, и посредством размещения вакансий во всевозможных СМИ, объявлениях, рекламных баннеров, и на информационных порталах. Основная часть кандидатов обращается непосредственно в отдел кадров предприятия, услышав о возможности трудоустройства на судостроительный комплекс из Интернета и от знакомых, которые уже работают на «Звезде». Также созданы партнерские отношения и совместный план работы с Агентством по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке.

Для тех, кто не имеет опыта работы, необходимого для устройства на современную судоверфь, но готов учиться и перучиваться, существуют курсы профессиональной подготовки по востребованным специальностям. Так, на базе большекаменского Дальневосточного судостроительного колледжа для ССК «Звезда» уже прошли переподготовку по направлению «сборщик корпусов металлических судов» более 50 человек. Они уже трудоустроены на ССК, еще 25 соискателей проходят переподготовку в настоящее время. В 2018 году запланировано обучить 200 человек, в том числе по профессии «электрогазосварщик», «сборщик корпусов металлических судов», «машинист крана». А в 2019 году подготовкой специалистов судостроительных специальностей будет вплотную заниматься «Центр профессиональной подготовки ССК «Звезда», который в числе прочих объектов создается в Большом Камне.

Программы повышения квалификации реализуются не только для соискателей, но и для работников судоверфи, ведь работа на современном предприятии требует соответствующих знаний. Для приобретения передового зарубежного опыта у мировых лидеров судостроительной отрасли была создана «Академия «Звезда» — DSME» (Daewoo Shipbuilding Marine Engineering). Под ее эгидой организована стажировка работников ССК «Звезда» в Республике Корея на одной из ключевых верфей Daewoo. Успешно

На базе Центра профессиональной подготовки планируется:

- Профессиональная подготовка и обучение смежным профессиям высококвалифицированных рабочих для работы на уникальном оборудовании ООО «ССК «Звезда»
- Повышение разрядов и квалификаций работающего персонала
- Профессиональная и практическая подготовка учащихся организаций высшего и среднего профессионального образования
- Производственные и учебные практики студентов
- Профессиональная переподготовка безработных по государственным программам по направлению от центров занятости населения с последующим трудоустройством
- Демонстрационный экзамен (проверка знаний и аттестация соискателей до фактического трудоустройства) — как ОПР, так и ИТР.
- Независимый центр оценки квалификации.

Таким образом, учебный центр сможет обеспечить не только потребности ССК «Звезда», он станет объектом городского и краевого масштаба.

Ведь помимо прочего, здесь смогут проходить стажировку студенты Дальневосточного судостроительного колледжа и ДВФУ, получать профессию безработные, учиться производственным премудростям школьники. К тому же на базе комплекса должен заработать кружок по судомоделированию, сызмальства привлекая маленьких большекаменцев на большую судостроительную верфь.

прошли обучение уже 43 человека, и еще 23 находятся на стажировке в настоящее время.

Думая о завтрашнем дне, «Звезда» активно сотрудничает с профильными учебными заведениями. На сегодня это девять ведущих инженерно-технических вузов России. Традиционно в городе Большой Камень подготовкой кадров для судостроения занимаются филиал Дальневосточного Федерального университета и профессиональный лицей — Дальневосточный судостроительный колледж.

Также применяется программа ПАО «НК «Роснефть» «Школа-Вуз-Предприятие», в которую включены все виды работы кадровых служб — от профориентации школьников и работы с «Роснефть-классами», один из которых был открыт в Большом Камне в 2017 году, до целевой подготовки студентов и организации практик и НИОКР на базе предприятий-партнеров.

— Налажено тесное взаимодействие и заключены договоры с учебными заведениями Большого Камня по организации производственных практик обучающихся и приему молодых специалистов-выпускников, — говорит начальник отдела обучения Александр Полковников. — Так, с середины января 2018 г. практику в ООО «ССК «Звезда» уже прошел 61 человек, в летний период текущего года заканчивают ее прохождение 35 студентов из Большого Камня и Владивостока, на сентябрь запланирована организация практики еще для 7 человек.

Новое производство, новые работники, новые жители Большого Камня и Приморья — все это предполагает создание соответствующей инфраструктуры. На глазах горожан на бывших пустырях вырастают современные дома — для работников «Звезды» ведется активное строительство жилья. Уже сданы и заселены два дома по 68 квартир в Пятом микрорайоне, ведется активное строительство целого квартала в Шестом микрорайоне, проведены конкурсные процедуры и выбран подрядчик на строительство жилых домов еще в двух микрорайонах. Всего же до 2023 года за счет средств ССК «Звезда» планируется построить около семи тысяч квартир с продуманной и удобной инфраструктурой, полностью обеспечив потребности работников в жилье.

— Наша задача — не только строить верфь и суда, но и думать о людях, работающих и живущих рядом с нами, — убежден генеральный директор судостроительного комплекса «Звезда» Сергей Иванович Целуйко.

— Хочется верить, что несмотря на все сложности, которые всегда возникают в начале большого пути, наш коллектив сможет воплотить в жизнь общую идею — принципиально изменить стратегическую конкурентную позицию гражданского судостроения России, на нашей базе выпустить современную, конкурентоспособную крупнотоннажную морскую технику.

Марина Антонова

Основные характеристики производственных мощностей ССК «Звезда»

Первая расширенная очередь (2012-2019 гг.)

Площадка средне- и крупнотоннажного судостроения

- Производственная мощность — 90 000 т
- Максимальные размеры листов — 4,5 x 23 м
- Максимальные размеры блоков 23 x 46 x 14 м, массой до 1200 т
- Тяжелый стапель — 485 x 230 м
- Максимальная нагрузка — 190 т/кв. м
- Козловой кран «Голиаф» г/п 1200 т
- Передаточный док — 280 x 62 м, г/п 40 000 т

Вторая очередь (2016- 2024 гг.)

Площадка крупнотоннажного и оффшорного судостроения

- Производственная мощность — 240 000 т
- Сухой док — 485 x 114 x 14,5 м
- Околодокковая площадка — 545 x 55 м
- Преддокковая площадка — 120 x 70 м
- Козловой кран «Голиаф» г/п 1200 т
- Достроечные набережные — 905 м

Источник:

Судостроительный комплекс «Звезда».



**Электросварщик 6-го разряда
Наталья Глимакова**

Единственная девушка-сварщик блока корпусных производств, в котором ведутся раскрой, обработка и сварка металлических конструкций для будущих судов, работает на портале приварки основного набора. Она перешла в ССК «Звезда» с Дальневосточного завода «Звезда», родственного судостроительному комплексу предприятия, уже более полувека занимающегося ремонтом и модернизацией АПЛ в Большом Камне.

Высокий, 6-й разряд Наталья Глимакова получила через 11 лет работы по этой специальности. Попав в заводской цех, она постепенно начала браться за сложную работу, год за годом повышая свой уровень. Неоднократно участвовала в конкурсах профессионального мастерства, на одном из которых заняла первое место, получив 6-й разряд. Когда началось строительство и становление ССК «Звезда», Наталью в составе группы сварщиков направили на стройку осваивать новое, современное оборудование. Затем вместе с коллегами она прошла стажировку в Румынии, после которой решение остаться на новой судовой верфи было принято окончательно.

Справка «ПГ» :

Проект судостроительного комплекса «Звезда» реализуется по поручению президента и правительства Российской Федерации Консорциумом АО «Роснефтегаз», ПАО «НК «Роснефть» и АО «Газпромбанк» в бухте города Большой Камень Приморского края на базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (ДЦСС) и Дальневосточного завода «Звезда».

«Звезда» — первая в России верфь крупнотоннажного судостроения, способная удовлетворить потребности российских заказчиков в строительстве морской техники для обеспечения добычи природных ресурсов на континентальном шельфе страны. В том числе буровых платформ, имеющих возможность работать круглогодично в условиях Арктики, а также коммерческих судов для транспортировки грузов по внутренним и внешним морским путям, танкеров типа «Афрамекс» и «Суэцмакс», работающих на газовом топливе и отвечающих всем самым последним экологическим нормам.

Заказы ССК «Звезда»

На сегодняшний день в портфеле заказов верфи — свыше 25 судов: это танкеры типа «Афрамекс», арктические челноки, суда снабжения, мелкосидящий ледокол. Спуск на воду и сдача заказчику первого заказа — многофункционального судна снабжения ледового класса — запланированы на 2019 год. Ведется активная работа по заключению еще порядка 15 контрактов, среди которых танкер-челнок ледового класса, суда снабжения, суда-газовозы, суда вспомогательного флота. Также АО «ДЦСС» и ООО «ССК «Звезда» прорабатывают целый ряд других перспективных судостроительных проектов. Для передачи передовых технологий строительства судов созданы совместные предприятия с компаниями — лидерами мирового судостроения, такими как Hyundai Heavy Industries, Samsung Heavy Industries, Damen.



**Судовой гибщик 5-го разряда
Юрий Веремьев**

На ССК «Звезда» требуются специалисты самого широкого профиля, иногда просто уникальные. Например, есть такая рабочая специальность, как гибщик судовой. Это одна из самых сложных и востребованных профессий на комплексе. Именно гибщики металла придают форму внутренним деталям и обшивке корабля. При этом они должны не только изогнуть металл согласно чертежам, но и сделать это максимально аккуратно, не допустив повреждений материала. Таких «штучных» специалистов ССК готов перевезти с другого конца страны.

Так, например, переехал из Крыма в Большой Камень вместе с семьей гибщик судовой 5-го разряда Юрий Веремьев. Специалист блестящий, помимо высокого разряда, Юрий имеет опыт работы на керченском судостроительном заводе «Залив» и Санкт-Петербургских «Адмиралтейских верфях». На ССК «Звезда» Юрий Веремьев занимает должность бригадира, обучая сложному делу гибки металла 10 человек. В ведении бригады — пять современных металлгибочных станков, которые позволяют выполнять поставленные задачи.

Судовладельцам стоит запомнить наши контакты

Кто поможет Вам установить истинные причины аварийного происшествия на море? Кто проведет тщательное расследование и покажет реальную картину события?

Специалист высшей квалификации — независимый морской сюрвейер.

Сюрвейер «Норфес-Марин Сервис»:

- Быстро выполнит задание.
- Грамотно оформит документы.
- Представит ваши интересы в любых инстанциях вплоть до Арбитражного суда.

Компания работает с 1997 года. В числе постоянных клиентов — РОСМОРПОРТ, ДНИИМФ, ТИНЮЦентр.

Регулярно нам заказывают подготовку заключений для гражданских и арбитражных судов по морским авариям.

Обычно сюрвейеров компании приглашают:

- определить причину аварийного происшествия. Восстановить картину в деталях;
- подтвердить факт неисправности механизма, порчи груза. Дать свои комментарии;
- обнаружить нарушения правил технической эксплуатации. Внести рекомендации по их устранению;
- проверить техническое состояние судна перед продажей/покупкой. Составить детальный акт.

Специальное предложение судовладельцам

— Какова сумма расходов на техническую эксплуатацию вашего судна? Много это или мало? Как сделать меньше?

- Дадим ответы на эти вопросы и практические рекомендации по оптимизации затрат.
- Покажем, как снизить аварийность.
- Почему нам доверяют эту работу? Звоните, расскажем.

Как наши сюрвейеры приобрели отличные навыки?

- Получили высшее морское образование.
- Отработали механиками на судах не менее 10 лет.

- Карьеру на флоте завершили старшими механиками.
- На позиции суперинтенданта работают более 5 лет.
- Прошли обучение по курсу «Подготовка специалистов сюрвейерских компаний».

Для выполнения задания выезжаем в любой регион России, за границу, выходим в рейс на судне.

Работаем 24 часа в сутки:
г. Владивосток, ул. Пограничная, 15 В
Тел. +7 423 2408068,
E-mail: nmss@norfes.com / starsher@mail.ru
Моб. +7 914 792 2582 (Whats Ap)



С электронным помощником специалисты морской отрасли эффективно решают важные задачи

Где заказать качественный ремонт или бункеровку судна? Кто выполнит проверки аварийного имущества и радиооборудования? Какая агентская компания предоставит лучшие услуги?

Вы уже искали ответы на эти вопросы, когда судно следовало в незнакомый порт?

Специально для вас сотрудники интернет-портала «Флот-ДВ» собрали все нужные ответы на едином электронном ресурсе.

Портал «Флот-ДВ» — это удобный инструмент решения текущих вопросов для всех работающих в сфере эксплуатации, ремонта и снабжения флота.

Простая навигация из 12 категорий позволяет решать главную задачу проекта: достаточно легко найти специальную информацию о поставщиках услуг для флота практически в любой точке страны, быстро с ними связаться и достигнуть своей цели максимально эффективно.

Охват аудитории на портале огромный. Здесь собраны объявления производителей и дилеров морской индустрии от Владивостока и Петропавловска-Камчатского до Мурманска и Калининграда.

Поставщики товаров и услуг для флота бесплатно размещают на ресурсе информацию о себе в два клика.

Достаточно создать личный кабинет и подать любое количество объявлений с предложениями для флота.

Хотите получить эффективное продвижение своей компании в Интернете и найти кратчайший путь к целевой аудитории?

Закажите баннер или премиум-объявление на портале. Опубликуйте

собственную научную статью в Техническом семинаре. Подробную информацию об условиях найдете в разделе «Реклама на сайте».

Рекламировать свой сервис через «Флот-ДВ» выгодно. Рекламный бюджет на продвижение проекта в Интернете превышает 250 000 руб. в год. Плюс реклама на радио, баннеры в технических супермаркетах и кропотливая работа менеджеров активных продаж.

Все это дает мощный толчок развитию популярности портала «Флот-ДВ» у специалистов.

Благодаря нашему сервису, Гугл и Яндекс всегда выдают предложения рекламодателей в топ ответов пользователям сети. Раньше можно было только мечтать о таком целенаправленном продвижении.

Специальный раздел «Технический семинар» стал настольной книгой для судовых механиков и технических специалистов береговых подразделений. В нем собраны инструкции по эксплуатации, каталоги ЗИП, стандарты качества и практические рекомендации по эксплуатации судовых двигателей.

Раздел Bunkerprices помогает ежедневно отслеживать динамику цен на топливо в различных портах мира и всегда знать, в каком порту выгодно бункеровать флот.

Эти данные предоставляют бункеровочные компании с мировым именем Integr8 Fuels, Monjasha.com и другие.



Автор и руководитель проекта
Старцев Александр Владимирович
E-mail: ss@flot-dv.ru

Ремонт в союзе с модернизацией

Компания «Союз-Ремонт» успешно ремонтирует судовые системы автоматики различной сложности с 1994 года. Почти за четверть века работы специалисты ввели в строй 78 единиц судовой техники, успешно выполнили 50 контрактов на ремонт, модернизацию и пуск профильного оборудования и систем. Благодаря безупречному качеству «Союз-Ремонт» приобрел партнеров и заказчиков на всей территории России и в странах ближнего зарубежья.

«Союз-Ремонт» является единственным предприятием в стране, сохранившим — профессиональный коллектив, оборудование и документацию доперестроечных времен. Все это позволяет комплексно решать вопросы ремонта автоматики газотурбинных установок. У компании есть возмож-

ность выхода на площадки Северного и Балтийского регионов.

На предприятии трудятся чуть более 100 человек — дружный и сплоченный коллектив, профессионалы своего дела. Коллектив предприятия уверенно смотрит в будущее, прекрасно осознавая перспективу и заботясь о своем безупречном имидже. Таким образом, предприятие постоянно увеличивает объем продукции и повышает качество работы.

Компания «Союз-Ремонт» постоянно, развивается используя достижения науки и техники, внедряя в производство инновации.

«Союз-Ремонт» производит:

- монтаж и пусконаладочные работы оборудования
- техническое обслуживание и ремонт датчиков АПС и защит главных и вспомогательных двигателей, судовых систем, холодильного и котельного оборудования
- техническое обслуживание и ремонт электрических машин, трансформаторов, распределительных щитов
- проверку пожароизвещателей и настройку станций пожарной сигнализации
- проверку и настройку электрических защит генераторов и тепловых защит электроприводов ответственного назначения

Предприятие провело ремонт и восстановление техники на кораблях и судах в России:

- ремонт и восстановление автоматики газотурбинных установок
- ремонт технических средств защиты кораблей по физическим полям
- ремонт систем размагничивания на надводных кораблях
- ремонт систем дистанционного запуска главного двигателя на дизельных подводных лодках
- модернизация системы автоматического управления энергетической установки
- ремонт современных комплексов вооружения на кораблях
- ремонт систем кондиционирования воздуха и рефустановок различных типов и систем на кораблях и судах

В ближайшие годы предусмотрено освоение новых направлений, что позволит добиться 100%-ной загрузки мощностей и увеличить общий объем производимой продукции в пять раз.

Перспективными направлениями остаются работы по кабельному оборудованию.

Вскоре в компании «Союз-Ремонт» появится профильное производство с обученным и аттестованным персоналом для выполнения всех видов электромонтажных работ. Сегодня осуществляется поставка и монтаж оборудования для нового вида производства.

Основным партнером предприятия на протяжении всего времени является «Центр судоремонта «Дальзавод».

690001, г. Владивосток,
ул. Дальзаводская, 2.
Тел.: 8 (423) 227-57-14,
8 (423) 227-79-47 (тел, факс),
8 (423) 227-62-22 (факс),
e-mail: souzremont@mail.ru
сайт: <https://союз-ремонт.рф>
Генеральный директор:
Владимир Николаевич Яцук



Ближний путь

Россия вновь осваивает Арктику



Фото: Ольга Ильченко

Северный морской путь становится значимой транспортной артерией между портами Востока и Запада.

19 июля в Китае ожидают прибытия двух российских танкеров с партией сжиженного природного газа с предприятий Ямала. Это первая проходка судов без ледокольной поддержки. И не последняя, уверены эксперты. По словам Евгения Амбросова, первого заместителя генерального директора ПАО «Совкомфлот», вице-президента Арктического экономического совета, рост грузопотока Северного морского пути (СМП) очевиден уже сегодня и будет увеличиваться. В 2016 г. объем перевозок грузов по Северному морскому пути достиг рекордного уровня и составил почти 7,3 млн тонн, что на 35% больше, чем годом ранее. Таким образом, именно через арктические моря Россия выходит на новый путь развития транспортной экономики и становится флагманом в экономике мировой.

Северный морской торговый путь — артерия, перспективность которой была очевидна с самого ее открытия. Еще в 1931 году было создано Главное управление Севморпути — ведомство отвечало за снабжение населения Крайнего Севера и Дальнего Востока продуктами и товарами. Уже тогда руководство страны понимало: только доставкой продовольствия ограничиваться нельзя. СМП может занять более важное место не только в российской, но и мировой логистике. Дело в том, что доставка грузов с Востока на Запад и через Север значительно короче, чем через южное направление.

Для сравнения протяженность северного морского пути составляет более 14 тысяч км (с Дальнего Востока до Европы), тогда как обычного, через Суэцкий канал — более 22 тысяч. По своей сути, северный морской путь является связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны,

между Азией и Европой. Как отметил на Санкт-Петербургском экономическом форуме генеральный директор «Росатома» Алексей Лихачев, СМП объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии Сибири.

— Севморпуть формирует условия для инфраструктуры морских портов, железнодорожных и речных меридиональных коммуникаций, — уверен эксперт. — Он обеспечивает нормальные условия жизни на северных территориях России, добычу полезных ископаемых, их транспортировку и экспорт, каботажное и транзитное судоходство, — отметил на Санкт-Петербургском экономическом форуме генеральный директор «Росатома» Алексей Лихачев.

Северный морской путь за последние три года демонстрирует стремительный рывок в развитии. Если оперировать цифрами, то объем грузов, прошедших через север, в 2015 году составил 3,7 млн тонн, в 2016 — 7,2 млн. тонн, в 2017 — 10,6 млн. По прогнозам, за ближайшие шесть лет циф-

ры должны увеличиться до 80 млн тонн в год. Это практически в восемь раз.

Для выполнения этой задачи на Ямале компания НОВАТЭК построила порт «Сабетта». По планам эта точка на карте должна сначала превратиться в город, а потом стать своего рода мировым хабом, в котором сходятся морские и железнодорожные пути. Именно из этого порта в Китай отправились первые танкеры со сжиженным газом. Полуостров Ямал как важнейший пункт грузоперевалки Выбран не случайно, уверен профессор Высшей школы экономики Олег Матвейчев.

— Северный морской путь — это самый короткий путь из Европы в Азию. В принципе проекты северного морского пути и их понимание начали разрабатываться еще в Российской империи. Потом все проекты были реанимированы при Сталине и было создано соответствующее ведомство. В годы советской власти стали делать атомные ледоколы, обустривать порты. Сейчас из-за потепления климата, из-за того, что Россия построила несколько атомных и простых ледоколов, Северный морской путь имеет соответствующую инфраструктуру и может эксплуатироваться на регулярной основе, — уверен эксперт.

Положение России сейчас таково, что у страны много портов и мало морей. Есть порты на Дальнем Востоке, но Дальний Восток не соединен с европейской частью, уверен российский экономист и политолог Михаил Хазин. И решить эту проблему может Северный морской путь. Тем более что с последними тенденциями в изменении климата срок судоходства на севере продлевается.

— Морской транспорт намного дешевле, чем сухопутный. И по этой причине в западном мире максимального эффекта в экономике в разное время достигли страны, у которых была очень мощная именно морская инфраструктура — Британия, Франция, Испания, Италия, Соединенные Штаты Америки, Япония, Китай нынешний. По этой причине глобальное потепление, которое имеет место, оно теоретически может дать России очень сильные серьезные плюсы, — отмечает эксперт.

Последние годы караваны судов на Северном морском пути — явление ежедневное. Ожидается, что при текущей тенденции к 2030 г. Арктика будет полностью избавляться ото льда в теплый сезон: в этом случае грузовые суда смогут реже прибегать к помощи ледоколов, а навигация будет открыта как минимум 6 месяцев в году. Что, в конечном счете, приведет к дальнейшему росту грузооборота.

Ольга Ильченко



Фото: <http://yamaling.ru>



Судоремонтная компания ООО «ФЕСКО Сервис» представляет собой многофункциональное предприятие для подготовки морских судов к выходу в рейс. На его территории расположен комплекс мастерских для проведения высококачественного ремонта судов под наблюдением Российского морского регистра, лаборатория для проверки конвенционного оборудования, а также оборудованные пирсы для швартовки до отбытия в далекое плавание.

Отличительной особенностью предприятия можно считать тот факт, что для его специалистов размер, дедейт и даже материалы, из которых изготовлено судно, проходящее текущий ремонт, значения не имеют. За 30 лет работы к каждому плавсредству был найден свой подход, для каждой проблемы — нужный алгоритм.

Создание базы навигационного ремонта было обусловлено требованием времени — к 1985 году единственная в Приморском крае плавмастерская «Балхаш» уже не справлялась с выросшим объемом работ, к тому же за годы эксплуатации она заметно устарела и требовала замены.

— Тогда и было принято решение о строительстве стационарного комплекса мастерских. К 1988 году предприятие заработало в полную силу, — вспоминает генеральный директор судоремонтной компании Сергей Батуров. — Перестройка внесла свои коррективы в деятельность «ФЕСКО Сервис». Тем не менее нам удалось приумножить число заказчиков. Если раньше львиная доля поступала от Дальневосточного морского пароходства, то сейчас активно сотрудничаем с Камчатским и Сахалинским пароходствами, судоходной компанией «Азия Шипинг».

Фото: Глеба Ильинского

ООО «ФЕСКО Сервис»: 30 лет на службе флоту



Много и часто заходят рыболовные сейнеры «Корякморепродукта».

Находятся и новые партнеры. Например, в этом году интерес к «ФЕСКО Сервис» проявила компания «Газпром Флот». Для работы на шельфе в качестве снабженца был приобретен 80-метровый буксир. И чтобы получить допуск к работам от морского регистра, нужно было провести качественный ремонт — такой, какой умеют делать мастера-дальневосточники.

— В течение двух месяцев мы провели весь надводный ремонт. Когда было нужно, наши рабочие выходили на объект в две смены. А если необходимо было завершить ремонт быстро и качественно, работали и в выходные, — подчеркнул Сергей Батуров. — Больше всего времени отнимают корпусные работы.

В прошлом году рабочие комплекса мастерских привели в порядок около 50 крупных судов и 15 катеров малого флота. Не снижаются темпы и в текущем, 2018,

году. В июне спустили на воду буровую установку, выполненную по проекту ДНИИМФ. На регулярной основе производится ремонт понтонов, используемых для формирования плавучих пирсов. Вдоль причальной стенки часто выстраиваются суда — просто для перестоя, хотя опытные капитаны стараются использовать это время для проверки конвенционного оборудования. После этого экипаж судна может не волноваться за жизнеспособность плавсредства: все спасательные плоты, пожарные принадлежности и средства индивидуальной защиты прошли проверку и настройку, а рационы питания, у которых закончился срок годности, заменены на свежие. Так что в рейс суда уходят не только работоспособными, но и полностью экипированными для дальнего плавания.

Свой высокий класс специалисты ООО «ФЕСКО Сервис» ежегодно подтверждают в морском регистре.

Расширение Ливадии

Сухой док размером 60 на 250 метров предлагают построить в порту

«Порт Ливадия» — самое молодое предприятие среди участников рынка стивидорных услуг в Находке. Порт находится между мысом Шведова и Астафьева и занимает площадь 4,7 гектара, имеет два причала — длина причальной стенки составляет более 257 метров. Пропускная способность грузового терминала — около 500 тысяч тонн сухих грузов в год. В порт могут зайти суда с максимальной осадкой — 8 метров, при этом длина судна может достигать 144 метров и ширина — 18,5 метра. На территории «Порта Ливадия» сейчас одновременно может храниться около 100 тысяч тонн продукции.

Порт осуществляет перевалку металла и угля на экспорт.

Часть территории «Порта Ливадия» не используется, поскольку есть ограничения по количеству поставляемых в порт вагонов. В такой ситуации целесообразно часть территории порта задействовать

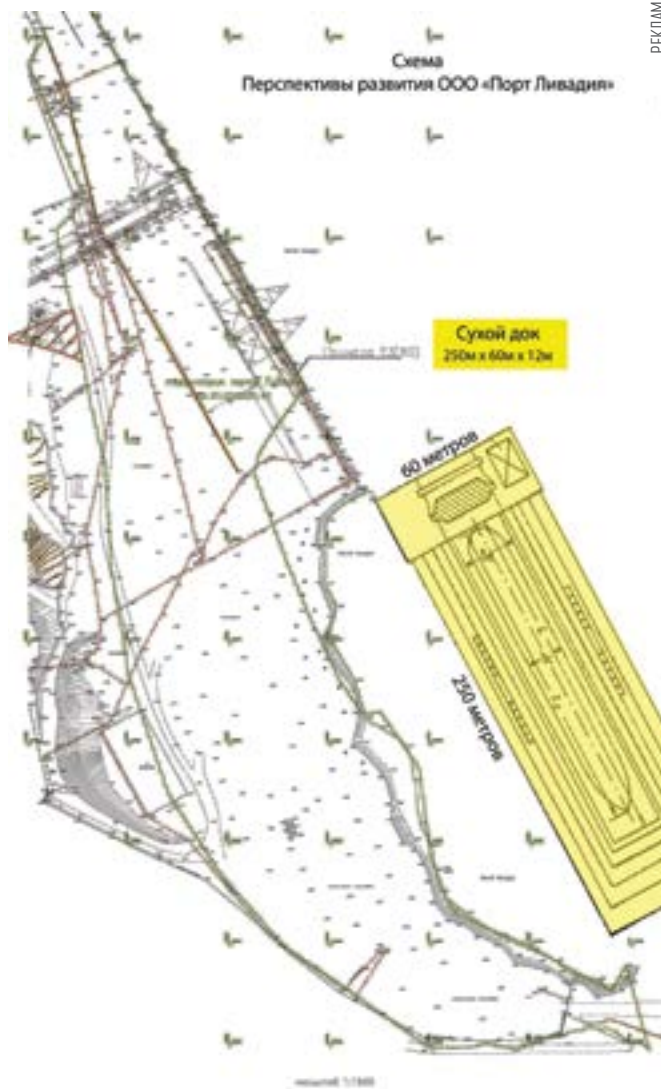
под строительство сухого дока. Высокочувствительный сухой док считается многофункциональной и универсальной конструкцией. Для судовладельцев, работающих на море, сухой док — это признак морского могущества, ведь докование современным судам требуется раз в 5-10 лет для поддержания судна в эксплуатационной готовности.

У сухого дока много преимуществ перед существующими металлическими — это низкая стоимость содержания, долговечность, на-

«Порт Ливадия» предлагает инвесторам построить на своей территории сухой док.

Посадка сухого дока — 10 метров. В него смогут заходить суда максимальной длины 180 метров

дежность, прочность, износоустойчивость и отсутствие дополнительных затрат.



РЕКЛАМА



Владивосток — один из крупнейших тихоокеанских портов России

Порт расположен на северо-западном побережье Японского моря, на берегу незамерзающей бухты Золотой Рог. Он занимает всю акваторию пролива Босфор-Восточный и акватории семи близлежащих бухт: Золотого Рога, Диомида, Улисса, Новик, Париса, Аякса и Патрокла, а также часть акватории Амурского залива.

Владивосток является конечным пунктом Транссибирской железнодорожной магистрали. Преимуществом порта Владивосток является наличие закрытого рейда и глубоких бухт, пригодных для стоянки судов с большой осадкой. Порт имеет развитую железнодорожную сеть.

В порту Владивосток перерабатываются различные виды грузов — как каботажные, так и экспортно-импортные генеральные грузы широкой номенклатуры: навалочные, насыпные, рефрижераторные. Разгружают (погружают) в порту наливные грузы, рыбопродукцию, лес и пиломатериалы, контейнеры, автомобили и строительную технику. Хозяйственную деятельность осуществляют 20 стивидорных компаний.

Рыбный порт столицы Приморья за годы работы стал одним из крупнейших операторов порта Владивосток с универсальным перегрузочным комплексом. Причалный фронт состоит из 11 причалов длиной более 2 км и глубиной до 10,5 метра. Таким образом, порт может принимать суда вместимостью до 3000 контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте, балкеры — грузоместимостью до 40 тысяч тонн и рыбные суда — вместимостью до 12 тысяч тонн.

Акционеры приняли решение о строительстве нового холодильного складского комплекса, который будет в два раза больше существующего — емкость 800 тысяч тонн. Это даст возможность порту оказывать лучшие услуги. Комплекс будет с разными температурными режимами, которые улучшат переработку и размещение грузов в порту.

Сейчас ведется проектирование.

Грузооборот за январь-декабрь 2017 года (млн тонн) — 16,9

(увеличение за год на 18,2%)

- Наливные (тыс. тонн в год) — 2601,6 (-16,2%)
- Сухие (тыс. тонн в год) — 14 363,6 (+28%)
- Контейнеры (тысяч единиц в двадцатифутовом эквиваленте в год) — 838,8 (+25,1%)

Источник: Ассоциация морских торговых портов, АО «Морцентр-ТЭК»

Будущие проекты

1. Строительство нового угольного терминала в районе мыса Открытый грузооборотом 20 млн тонн/год.

Инвестор: ООО «Порт Вера».

Объем инвестиций: 25,8 млрд рублей.

Срок реализации: 2013-2023 годы.

2. Строительство нового специализированного угольного порта в бухте Теляковского (северная часть бухты Суходол) мощностью 20 млн тонн для облегчения доступа к портовой инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий.

Инвестор: ЗАО «Холдинговая компания «СДС-Уголь».

Объем инвестиций: 32,3 млрд рублей.

Срок реализации: 2013-2023 годы.

Морской порт Владивосток





Фото: primosky.ru

Ольга — лесной порт Приморья

Порт Ольга находится в 200 км от станции Чугуевка и в 500 км от аэропорта Владивосток. Исторически сложившуюся основу грузооборота составляют круглый лес и пиломатериалы, отправляемые на экспорт. В последние пять лет структура грузооборота качественно поменялась: с круглого леса до переработанной древесины — это шпон, клееный брус, доска, вагонка и прочие продукты. Грузы идут в основном в Китай, Японию и Республику Корея.

Порт Ольга делится на три основных терминала: Морской торговый порт, Лесной порт «Пластун» и п/п «Рудная Пристань». Первые два занимают в основном лесоперезгрузкой, их главными операторами являются компании «Ольгалес» и «Тернейлес». Третий терминал имеет еще одну специализацию — химическую. Горно-химическая компания «БОР» производит борную кислоту и занимается перевозкой концентрата и борпродукции.

Перспективы развития порта Ольга связаны с дальнейшим развитием объектов прибрежно-портовой инфраструктуры и расширением ассортимента обрабатываемых грузов. В частности, планами развития морского порта предусмотрено строительство объектов навигационно-гидрографического обеспечения морских путей в целях надежного и безопасного функционирования морского транспорта. В перспективе планируется подвести к порту дополнительную железнодорожную ветку Чугуевка — Ольга, с тем чтобы порт мог принимать уголь.

Руководство АО «ГХК «Бор» одним из приоритетных направлений считает расширение морского терминала до мощности 600 тысяч тонн в год, из которых 300 тысяч тонн будут приходиться на продукцию предприятия, а остальные — на привлеченные коммерческие грузы.

Грузооборот за январь-декабрь 2017 года (млн тонн) — 1,5

(уменьшение за год на 1,3%);

- Наливные (тыс. тонн в год) — 0;

- Сухие (тыс. тонн в год) — 1509,7

(уменьшение за год на 1,3%);

- Контейнеры (тысяч единиц в двадцатифутовом эквиваленте в год) — 0.

Источник: Ассоциация морских торговых портов, АО «Морцентр-ТЭК»

Законченные проекты

В 2009 году в порту Ольга завершили капитальный ремонт универсальных причалов № 2 и № 3 с целью восстановления грунто непроницаемости шпунтовой стенки и ремонта надстройки причалов. В результате выполненных работ сроки эксплуатации причалов были увеличены на 15-20 лет.

В 2013 году введены в эксплуатацию новые объекты Глобальной морской системы связи при бедствии морского района А2 в морском терминале Пластун морского порта Ольга. Вновь построенные объекты будут способствовать повышению уровня безопасности мореплавания в северной части Японского моря вдоль побережья России — от залива Посыет до мыса Золотой, так как все прибрежные морские районы будут находиться в зоне действия технических средств систем ГМССБ.

данные «Росморпорта»



Восточный — единственный глубоководный порт на Дальнем Востоке



Фото Глеба Ильицкого

Порт Восточный — российский морской порт федерального значения в бухте Врангеля залива Находка Японского моря. Расположен на территории приморского города Находки. Входит в крупнейший транспортный узел России на Тихом океане. Грузооборот в 2017 году составил 69,2 миллиона тонн. Связан с Транссибирской железнодорожной магистралью линией Угловая — Находка.

Порт Восточный является единственным глубоководным портом на Дальнем Востоке. К преимуществам относятся: круглогодичная навигация, наличие больших площадей для накопления и хранения крупных партий груза, крытые склады, высокопроизводительное перегрузочное оборудование.

В состав порта входят крупнейшие в России морские терминалы: Угольный, Контейнерный, Лесной, Минеральных удобрений, Нефтехимический и Нефтеналивной терминалы в бухте Козьмино, а также топливно-бункерный причал. Пропускная способность порта в настоящее время составляет свыше 64 миллионов тонн грузов в год.

Бухта Врангеля имеет пологие берега и, самое главное, свободные земли, что позволяет заниматься развитием порта. Площадь территории порта — 386 га. При этом 247 га не заняты объектами инфраструктуры, но согласно схеме полного развития Восточного порта могут быть застроены. Таким образом, от мыса Петровского до мыса Каменского можно разместить 64 причала.

Главный оператор «Восточный Порт», по данным Ассоциации морских торговых портов, заключил контракты на закупку двух современных пылеборочных машин вакуумного типа. Поставщиком является российская компания. Специализированная техника на базе шасси MAN и Mercedes-Benz оснащена системами орошения, вакуумной очистки и щетками. Новые машины начнут работать в комплексе с функционирующим пылеподавляющим оборудованием: снегогенераторами орошения угольных складов, очистки и аспирации воздуха и «сухого тумана».

Грузооборот за январь-декабрь 2017 года (млн тонн) — 69,2

(увеличение за год на 1,1%);

- Наливные (тыс. тонн в год) — 32 496,8 (-0,6%)

- Сухие (тыс. тонн в год) — 36 790,2 (+3%)

- Контейнеры (тысяч единиц в двадцатифутовом эквиваленте в год) — 370,8 (+17%)

Источник: Ассоциация морских торговых портов, АО «Морцентр-ТЭК»

Будущие проекты

1. Строительство 3-й очереди углепогрузочного комплекса в порту Восточный, увеличение объемов перевалки угля на 21,0 млн тонн до 39,0 млн тонн в год, начиная с 2019 года.

Инвестор:
АО «Восточный Порт».

Объем инвестиций:
16,3 млрд рублей.

Срок реализации:
2013-2019 годы.

2. Строительство нового специализированного морского угольного терминала мощностью 20,0 млн тонн в бухте Врангеля.

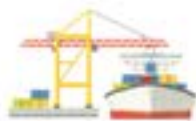
В стадии подписания — концессионное соглашение.

Инвестор:
группа «Сумма».

Объем инвестиций:
41,6 млрд рублей.

Срок реализации:
2014-2025 годы.

Морской порт Восточный



64 303 тонны грузов Габариты заходящих судов
в год может пропустить порт



Из них:
24 173 тыс. тонн сухих грузов
653 тыс. единиц контейнеров
32 288 тыс. тонн наливных грузов



492 000 м²

Складские площади:

35 тыс. м² — крытые склады
457 тыс. м² — открытые склады
28 тыс. тонн емкости

Осадка — 17
Длина — 400
Ширина — 59



Количество причалов — 25
5 464 метра — длина причалов

386 га
территории
66,5 км²
акватории

Источник: Регистр морских портов

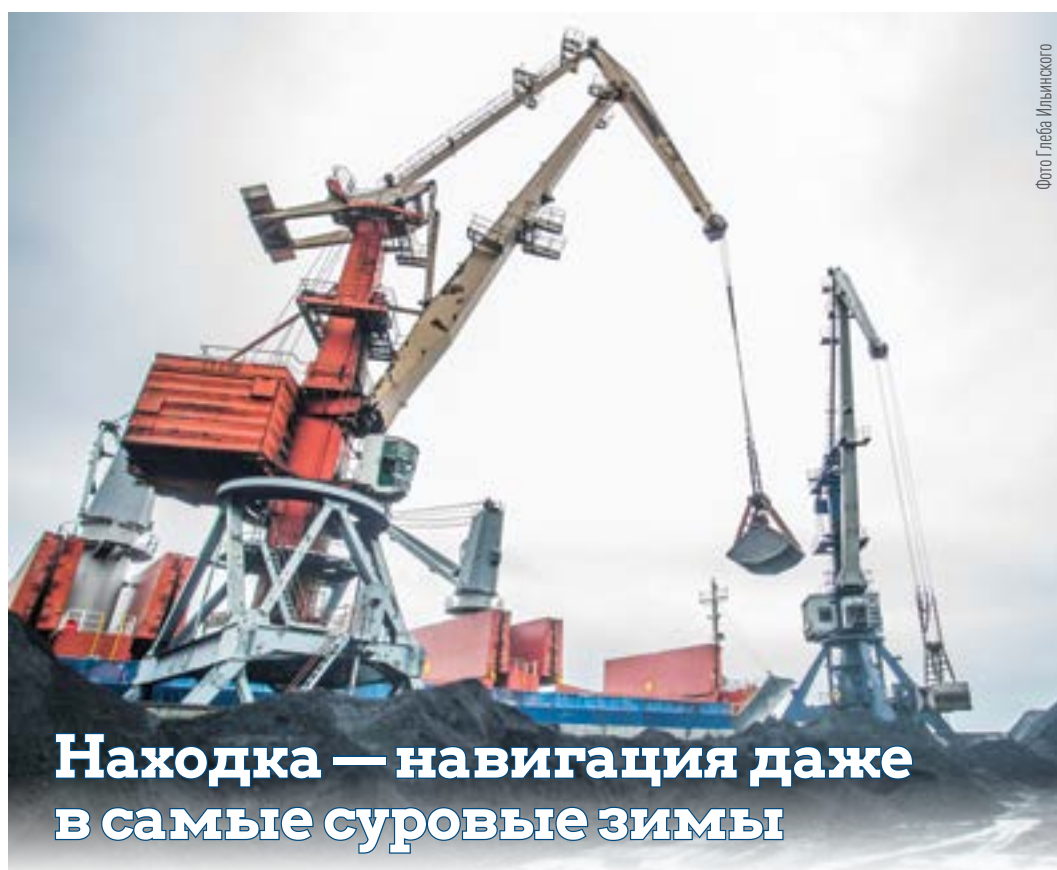


Фото Глеба Ильинского

Находка — навигация даже в самые суровые зимы

Порт Находка — один из крупных тихоокеанских портов России, расположен на северо-западном побережье Японского моря в заливе Находка.

Торговое мореплавание на берегах бухты Находка началось во времена существования фактории Сибирского удельного ведомства в 1867—1873 годах. Именно тогда в гавани были построены первая пристань, склады и кузница для обслуживания морских судов.

Порт входит в крупнейший портово-транспортный узел России на Тихом океане «Восточный — Находка». Международные грузовые линии связывают Находку с портами Йокогама, Кобе, Гонконг, Сингапур, Бангкок, Калькутта и Мадрас. Пассажирская морская линия Находка — Йокогама обслуживает туристов.

Находка является центром прибрежной торговли: компании-операторы, находящиеся на его территории, экспортируют лес, уголь, плавиковый шпат, оленину, мед, рыбу, рыбпродукты, морепродукты. Основные терминалы порта Находка: Преображение, Южно-Морской, Южная Лифляндия, Моряк-Рыболов, Каменка.

Благоприятные естественные условия, удобное географическое положение, современное навигационное оборудование и наличие безопасной системы проводки судов позволяет осуществлять навигацию в порту круглый год, даже в самые суровые зимы.

Грузовые терминалы порта расположены на западных берегах залива Находка. Здесь сосредоточены три крупнейших оператора специализированных терминалов — «Евраз Находкинский морской торговый порт», «Находкинский морской рыбный порт» и «Роснефть-Находканефтепродукт».

Одна из самых молодых компаний-операторов Находки — «Порт Ливадия». Порт находится между мысами Шведова и Астафьева, занимает площадь в 4,7 гектара и имеет два причала, длина причальной стенки — более 257 метров. Сейчас «Порт Ливадия» предлагает инвесторам построить на своей территории сухой док.

Грузооборот за январь-декабрь 2017 года (млн тонн) — 24,2

(увеличение за год на 4,2%)

- Наливные (тыс. тонн в год) — 5830,1 (-12,3%)

- Сухие (тыс. тонн в год) — 18 446,1 (+11%)

- Контейнеры (тысяч единиц в двадцатифутовом эквиваленте в год) — 14,7 (-3,4%)

Источник: Ассоциация морских торговых портов, АО «Морцентр-ТЭК»

Будущие проекты

1. Модернизация «Терминала Астафьева». Создание комплекса по перевалке угля с возможностью переориентации на другие виды сыпучих грузов.

Инвестор: группа ОАО «Терминал Астафьева».

Объем инвестиций: 3,9 млрд рублей.

Срок реализации: 2012-2018 годы.

2. Реконструкция «Находкинского морского рыбного порта» и модернизация станции Рыбники, с увеличением грузооборота терминала более чем в три раза — до 3,3 млн тонн.

Инвестор: группа ОАО «Находкинский морской рыбный порт».

Объем инвестиций: 3,6 млрд рублей.

Срок реализации: 2012-2018 годы.



Посьет — порт на двух берегах



Фото: Глеба Ильинского

Морской порт Посьет включает два участка, расположенных на побережье Японского моря южнее Владивостока — в Славянском заливе и заливе Посьета.

Свое название порт получил в честь русского мореплавателя — адмирала Константина Николаевича Посьета.

Порт осуществляет перевалку навалочных и генеральных грузов различной номенклатуры, включая уголь. Морской порт способен принимать суда грузоподъемностью до 26 тысяч тонн в заливе Посьета.

Выгодное географическое расположение порта позволяет оптимизировать транспортировку продукции предприятий промышленной группы «Мечел» в АТР.

Посьет является удобным терминалом для вывоза угля, добытого на месторождениях предприятий, входящих в группу «Мечел». Порт приобрел особое значение после начала поставок продукции с Эльгинского угольного месторождения.

В настоящее время порт Посьет способен переваливать 7 млн тонн грузов в год, а после завершения модернизации его мощность в долгосрочной перспективе возрастет до 12 млн тонн в год. Цель проекта технического перевооружения — превращение порта Посьет в специализированный угольный терминал.

Железная дорога связывает морской порт с Транссибирской железнодорожной магистралью, Северо-Восточным Китаем, Северной Кореей.

В порту работает спецтехника: автокраны, плавучие доки, блоки с подъемно-транспортным оборудованием. Кроме того, порт является главным работодателем для жителей поселка — более трехсот человек работают на данном объекте.

Еще один оператор порта — «Международный морской перегрузочный комплекс» планирует построить большой перегрузочный терминал мощностью до 8 миллионов тонн в год в поселке Славянка. Сейчас идет разработка проектно-сметной документации.

Грузооборот за январь-декабрь 2017 года (млн тонн) — 7,7

(уменьшение за год на 5,7%);

- Наливные (тыс. тонн в год) — 1781,6 (+73%)

- Сухие (тыс. тонн в год) — 5951,0 (-17%)

- Контейнеры (тысяч единиц в двадцатифутовом эквиваленте в год) — 0.

Источник: Ассоциация морских торговых портов, АО «Морцентр-ТЭК»

Будущие проекты

1. Техническое перевооружение порта Посьет с увеличением пропускной способности порта в два раза — до 9 миллионов тонн в год и обеспечением приема судов дедвейтом до 60 000 тонн.

Инвестор: «Торговый порт Посьет».

Объем инвестиций: 7,196 млрд рублей.

Срок реализации: 2012-2021 годы.

2. Строительство терминального комплекса навалочных и контейнерных грузов в бухте Славянка.

Инвестор: «Тихоокеанский балкерный терминал».

Объем инвестиций: 32 млрд рублей.

Срок реализации: 2018-2028 годы.

Морской порт Посьет



Количество причалов — 17
2 411 метров — длина причалов
2 рейдовых перегрузочных комплекса



6 236 тонн грузов
в год может пропустить порт



Из них:
3 491 тыс. тонн сухих грузов
20 тыс. единиц контейнеров
2 500 тыс. тонн наливных грузов

Источник: Реестр морских портов

Габариты заходящих судов
в Славянском заливе

Осадка — 15
Длина — 400
Ширина — 60



S

83,6 га
территории
22,5 км²
акватории

168 000 м²

Складские площади:
33 тыс. м² — крытые склады
135 тыс. м² — открытые склады
41 тыс. тонн емкости



Габариты заходящих судов
в заливе Посьета

Осадка — 9
Длина — 175
Ширина — 26





Зарубино — морские ворота для северо-востока Китая

Порт Зарубино находится на юге Приморья, в 210 км от порта Владивосток, на стыке границ трех государств: России, Китая и Северной Кореи. История порта началась в 1972 году со строительства предприятия рыбной промышленности. Сейчас порт стал универсальным и динамично развивающимся транспортным узлом, призванным ускорить товарооборот с дальневосточными партнерами. Мощности позволяют не только увеличивать пропускную способность отправных и приемных терминалов, но и привлекать новых клиентов.

Порт Зарубино является самым коротким коридором для транзитных грузов с северо-востока Китая в Японию, Южную Корею и другие страны АТР. Автомобильная и железная дороги позволяют доставлять в порт грузы любого типа. Сейчас наиболее перспективным направлением являются контейнерные перевозки.

На территории имеется холодильный комплекс с возможностью одновременного размещения до 12 тысяч тонн мороженой продукции.

Перспективы развития порта Зарубино связаны со строительством новых объектов портовой инфраструктуры. В частности, в морском порту Зарубино предполагается строительство зернового терминала мощностью 5 миллионов тонн. Запланировано довести суммарные объемы перевалки грузов в морском порту до 9 миллионов тонн, в том числе за счет увеличения обработки накатных грузов: автомобилей, рыбопродукции и контейнеров не только в экспортно-импортном направлении, но и для целей транзита с севера на юг КНР или из КНР в Республику Корея.

Сочетание рельефа береговой полосы, рельефа дна, грунта и удобное географическое расположение незамерзающей бухты Троицы делают ее хорошей якорной стоянкой и местом убежища для судов для судов различного тоннажа в штормовую погоду.

Грузооборот за январь-декабрь 2017 года (млн тонн) — 0,21

(увеличение за год на 88,6 %)

- Наливные (тыс. тонн в год) — 5
- Сухие (тыс. тонн в год) — 202,4 (+84%)
- Контейнеры (тысяч единиц в двадцатифутовом эквиваленте в год) — 7,7 (-41,4%)

Источник: Ассоциация морских торговых портов, АО «Морцентр-ТЭК»

Будущие проекты

Строительство нового универсального морского порта с грузооборотом до 37,5 млн тонн в год с предварительными грузовыми параметрами. Сейчас проект находится на стадии разработки проектно-сметной документации. Новый морской порт будет иметь следующие мощности:

- зерновой терминал — до 33,5 млн тонн в год;
- контейнерный терминал — до 2,5 млн TEU в год;
- бункеровочный терминал — до 1,5 млн тонн в год.

Инвестор: группа «Сумма». Стадия разработки проектно-сметной документации.

Объем инвестиций: 203,9 млрд рублей.

Срок реализации: 2016-2025 годы.

Реализация этого проекта приведет к увеличению грузооборота, развитию транспортной инфраструктуры.





МЕЖДУНАРОДНЫЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРСКОЙ САЛОН

INTERNATIONAL FAR EASTERN MARITIME SHOW



26–28
июля/July
2018
ВЛАДИВОСТОК
VLADIVOSTOK

Стратегический
партнер



Партнер
по деловой программе



Официальный
партнер



РОСНЕФТЕФЛОТ

Партнеры
по организации



ОАО "Зеленодольский завод
имени А.М. Горького"



КОНЦЕРН
МОРИНОФОРМСИСТЕМА-АГАТ

Реклама 6+

Информационная служба:
Тел.: + 7 (495) 640 3103
info@ifemshow.org

По вопросам партнерства:
Тел.: +7 (903) 968 2300
partners@roscongress.org



ifemshow.org

«Приморская газета» официальное издание органов государственной власти Приморского края»
Специальный выпуск «Строим новый флот»
Свидетельство о регистрации СМИ от 15.09.2016 ПИ № ФС 77 - 66972
Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (РОСКОМНАДЗОР)

Главный редактор: Эльвира Гажа
Корректура: Светлана Лобода
Верстка: Ирина Тонис
Куратор проекта: Ксения Курдюкова
Учредитель: Администрация Приморского края (690110, г. Владивосток, ул. Светланская, 22)

Издатель: Краевое государственное автономное учреждение «Редакция газеты «Приморская газета» официальное издание органов государственной власти Приморского края»
Почтовый адрес редакции, издателя: 690106, г. Владивосток, Партизанский проспект, 2а
Тел. редакции: 8 (423) 2-406-251
E-mail: info@primgazeta.ru

Тираж номера: 2500 экз.
Отпечатано: ОАО «ИПК «Дальпресс» г. Владивосток, пр. Красного знамени, 10
Тел. 245-05-45, 245-67-06.
Заказ № 2173
Время подписания в печать: по графику: 23.07.2017 г. в 18:00, по факту: 18:00
Газета распространяется бесплатно