



«Морская Техника»: от модернизации флота до первого в России катера с гибридной установкой

Начало года выдалось достаточно насыщенным для Онежского ССЗ – в январе и феврале состоялись спуски катеров, строящихся для «Росморпорта» по проекту «Морской Техники». Мы встретились с директором конструкторского бюро «Морская Техника» Дмитрием Казарцевым и узнали, чем живет и над чем работает КБ.



– Дмитрий Николаевич, начался 2020 год. Чем сейчас занимается КБ? Над какими проектами работаете?

– Сейчас у нас идет предварительная проработка заданий от нескольких заказчиков по нашей номенклатуре. А номенклатура наша – лоцмейстерские, лоцманские суда и быстроходный флот. Соответственно, вот по этим проектам ведутся предварительные проработки. Что это будет и во что выльется – будет ли это отдельный проект, или у него будет несколько вариантов, – пока еще вопрос. Проще сказать, наше КБ работает над вариантами своей номенклатуры. В этом году у нас уже был спуск головного лоцманского катера «Анатолий Климов» – 28 января на Онежском ССЗ состоялась торжественная церемония. А 28 февраля был спущен второй катер «Виктор Воротыло».

Параллельно идут наши постоянные проекты модернизации речных и морских судов. Под модернизацией мы понимаем установку нашего оборудования по желанию заказчика, начиная от винтов, валов и заканчивая современными двигателями и радионавигацией.

Сами понимаете, флот стареет, оборудование нужно менять.

– А в каких пропорциях существуют эти два направления?

– Наверное, процентов 70 у нас занимает модернизация. Остальные 30 процентов – новострой по нашим проектам. Эти пропорции могут варьироваться от загруженности. Например, перевес может пойти в сторону строительства, когда у нас идет работа по разработке документации на технические проекты и т.д.

– Дмитрий Николаевич, с текущей загрузкой мы разобрались. Подводили ли итоги прошедшего, 2019 года?

– В прошедшем году была юбилейная «Нева», в которой мы принимали участие. На стенде был большой интерес к нашим представленным проектам. Причем интерес заключался в дальнейшем сотрудничестве с КБ. По нашим подсчетам, порядка 70% посетителей стенда «Морской Техники» были наши старые знакомые, заказчики, и 30% новые, которые интересовались продукцией. Это были потенциальные клиенты.

Вместе с этим, в 2019 году у нас была большая серия судов – шесть судов для «Росморпорта». Эта серия закончилась на Онежском ССЗ передачей заказчику крайнего судна.

– Сколько сегодня человек работает в КБ?

– В постоянном составе бюро числится порядка десяти человек. В зависимости от загрузки подключаем специалистов на подряде.

– Постоянного количества хватает на текущие задачи?

– Да, так как у нас универсальные специалисты, не узкой специализации. Поэтому вполне хватает.

– Дмитрий Николаевич, вы затронули в разговоре «Росморпорт» как заказчика судна, которое ваше КБ проектирует. Интересно узнать, кто еще числится среди ваших заказчиков. Что по новострою, что по модернизации.

– Нашими предложениями интересуются заказчики не менее крупные, чем «Росморпорт». Среди них есть и государственные структуры, и частные компании.

– Дмитрий Николаевич, Онежский ССЗ спустил на воду уже два катера с гибридной пропульсивной установкой, которые строятся по вашему проекту. Эти суда, равно как и «Морская Техника», являются первопроходцами в этой области. Насколько вообще такое направление развито в мире? Уделяет ли внимание Россия гибридному оборудованию?



– Тема гибридных установок в мире достаточно развита. Такое оборудование используется на паромов, пассажирском флоте, потому что за границей существует необходимая инфраструктура. Например, повсюду есть станции для зарядки аккумуляторов. К примеру, судно возит пассажиров, швартуется и сразу же подключается к береговой сети для зарядки. После этого судно идет дальше до следующей станции, которые присутствуют на промежуточных остановках. Весь этот цикл предполагает береговую инфраструктуру.

В России пока подобное направление совершенно не развито, но сейчас на эту тему начали думать городские власти. Причем не только Москвы, но и Санкт-Петербурга. Допускаю, что в перспективе ситуация изменится. В какой степени – сложно прогнозировать, однако желание у власти есть. Этого уже достаточно для толчка к переходу на более экономные режимы эксплуатации флота. Это ведь еще и экологично в конце концов.

– Безусловно, сейчас весь мир тщательно следит за экологией, поэтому игнорировать направление против загрязнения окружающей среды, акваторий практически невозможно. Дмитрий Николаевич, на «Неве» мы общались с вашими коллегами по поводу рыбопромысловой тематики. Насколько известно, «Морская Техника» планирует расширить свое присутствие на этом рынке в рамках программы инвестквот. Касается ли это желание КБ? Смотрите ли в эту сторону?

– Конечно, программа «квоты под киль» нам известна, но пока вплотную этим не занимаемся. Дело в том, что по инвестквотам на российских верфях размещаются большие, крупные проекты, и нам входить в этот процесс особого смысла нет.

Хотя по каким-то направлениям наше КБ будет привлекаться. К примеру, по оборудованию. Если перед нами поставят задачу вписать устройства в проект, то мы будем готовы работать.

Однако замечу, что если заказчик придет к нам и попросит спроектировать небольшой сейнер или траулер, то я уверен, что проблем для нас это не составит. Здесь нет

никаких препятствий. Тем более, что заказчик может получить кроме проекта и весь объем комплектующего оборудования на судно для постройки.

– Какие сейчас на рынке существуют тенденции?

– Сегодня в России развивается скоростной флот. Раньше он тоже развивался, СПК тому доказательство. В нашем КБ мы прорабатывали быстроходные катамараны. Наша команда разработала быстроходную модель на подводном крыле и довела ее до испытаний. Модель – идеальная платформа, которая может подходить под любые разумные цели на реке. К примеру, как пассажирское судно с количеством пассажиров сопоставимым с «Метеором». Разрабатывали модели и для морского применения. Сейчас очень интересное направление развивается, связанное с Черным морем. Поэтому пока видим определенную тенденцию в развитии быстроходного пассажирского флота.

– Дмитрий Николаевич, напоследок вопрос о перспективах. Куда КБ планирует двигаться дальше? Может, планируете расширяться в плане конструкторского состава?

– Проблема с кадрами достаточно известна в отрасли. Однако нужны задачи, под которые набирать специалистов. Поэтому, когда будут определенные задачи, так и будем решать вопросы с подбором кадров.

Наше КБ планирует и дальше развивать тему гибридных установок на судах нашего сегмента рынка. Мы продолжим продвигать тему собственных пассажирских речных судов. Надеемся, что будет отклик от регионов.

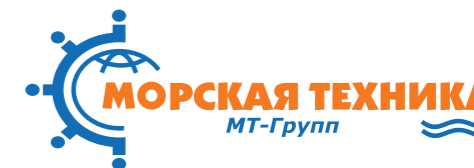
Третьим направлением будем развивать скоростной флот. Ведь любые скоростные катера – это наше направление, которое никогда не умирало и никогда не умрет. Потребность в подобном флоте всегда есть – для нужд МЧС, других структур.

Все необходимые проекты, которые требуется, мы будем проектировать.

– Каких-то событий от «Морской Техники» следует ожидать в 2020 году?

– Наше главное событие – сдать весной катера для Дальнего Востока, провести совместные испытания с Онежским ССЗ и передать их «Росморпорту», чтобы уже летом суда поступили в эксплуатацию на Дальнем Востоке в бухте Ванино.

Продолжим работу по различным проектам, в том числе, с использованием гибридных установок для различных отечественных заказчиков, а также по быстроходным катерам для инозаказчика.



190020, г. Санкт-Петербург, ул. Бумажная, д. 16, корпус 1, лит. А

Телефон: +7 (812) 309-46-46

Факс: +7 (812) 309-46-36

URL: www.marinetec.com