



Буксиры и не только!

Беседовал: **Владислав Букин**

Строительство рыболовных судов в России постепенно набирает обороты. На Выборгском судостроительном заводе и на ПСЗ «Янтарь» полным ходом идет изготовление траулеров, заключаются новые контракты. Но до сдачи готовых судов еще несколько лет.



Фото: Владислав Букин

Сегодня единственное современное рыболовное судно-ярусолов, построенное в России, передал заказчику в 2016 году ЛСЗ «Пелла».

Компания одна из первых погрузилась в эту тематику, имеющую свою специфику и сложности.

О достижениях и о трудностях работы мы побеседовали с заместителем генерального директора Ленинградского судостроительного завода «Пелла» Ильей Вайсманом.

– Как развивалась ваша история после завершения сотрудничества с Damen по строительству буксиров? Кто были первые заказчики?

– После сотрудничества с Damen завод стал продвигать собственные проекты буксиров. Первыми были частные заказчики из России и из европейских стран: Италии, Латвии, Эстонии. Хорошим толчком для бизнеса послужило изучение потребностей в таких судах всех флотов и портов – от Калининграда до Дальнего Востока, от Архангельска до Новороссийска.



Судостроительный завод «Пелла». Фото Олег Кулешов



И предложения «Пеллы» заметили и оценили. Устаревший вспомогательный флот необходимо было срочно обновлять, и наш завод предложил очень хорошие условия по срокам их поставки.

Первые заказы давались не без труда. Завод был совсем молод, только учился работать с буксирами, обрстал технологиями и опытом работы. Но «Пелла» справилась со всеми сложностями освоения серийной постройки типа бунксиров.

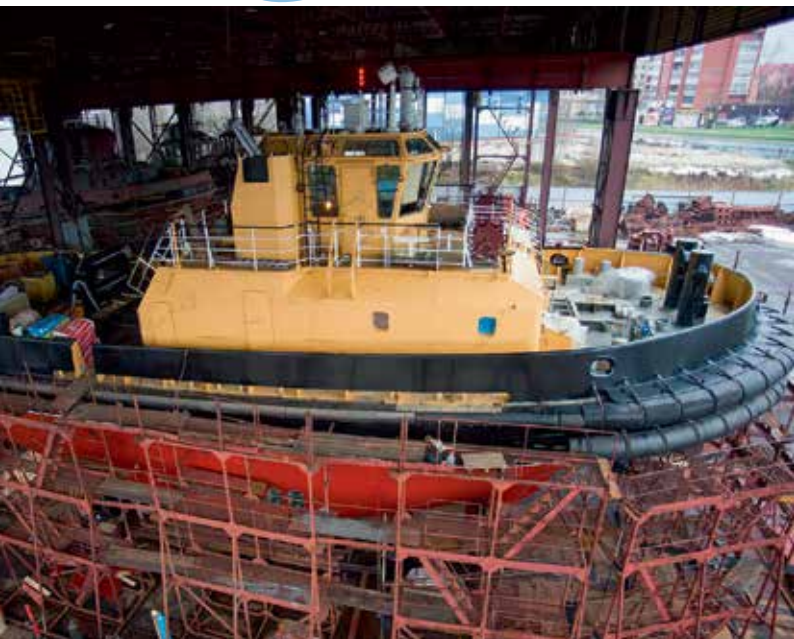
Заказчики оценили наши высокоманевренные многофункциональные суда, которые сейчас не только выполняют рутинную работу, но и на всех морских парадах теперь исполняют «вальс бунксиров».

Сейчас завод построил уже свыше 100 единиц бунксиров, в том числе не менее трети арктического класса.

– Но вы теперь строите не только бунксиры?

– Да, мы строим и многофункциональные суда снабжения. На флоте и в морских портах много типов специальных судов, которые крайне необходимы.

Сейчас завод построил уже свыше 100 единиц бунксиров, в том числе не менее трети из них – арктического класса.



Изучение потребностей наших заказчиков привело к расширению производственной линейки судов.

Нужно было создавать новые построечные места, модернизировать существующие цеха и строить новые.

Уже много лет по решению общего собрания акционеров 80% прибыли ежегодно направляется на развитие технологии и производственных мощностей.

В 2012 году мы начали строить новый судостроительный комплекс в 4 километрах от основной площадки. Построили его быстро на собственные и заемные средства за сравнительно низкую стоимость. Можете взглянуть на фото и убедиться, что новая компактная верфь производит сильное впечатление. Все гости удивляются, как мы это осуществили без вливаний из бюджета. В 2016 году со ступеней нового комплекса сошли первые суда.

Теперь мы можем строить современные морские суда длиной до 100 м и с осадкой до 6 м. На старой площадке продолжаем строить суда длиной до 47 м и осадкой до 4 м из-за ограничения на Ивановских порогах.

В 2014 году также на средства из прибыли завод купил немецкую верфь Sietas в городе Гамбурге – для расширения своих возможностей и организации строительства судов технического флота длиной до 180 м и с осадкой до 8 м. В том числе морских судов обеспечения, земснарядов и больших рыбопромысловых траулеров.

Покупка и создание в Гамбурге дочернего предприятия «Пелла-Зитас» была настоятельно необходима, чтобы увеличить мощность и возможности производства. Кроме того, это опыт современного европейского судостроения, который мы перенимаем!

– Расскажите подробнее про ваш ярусолов. И как специалист-судостроитель дайте оценку новому законопроекту о рыболовстве. Квоты под киль, на ваш взгляд, – это действенная мера для развития отечественного судостроения?

– Квоты под киль, как и любой закон, серьезно влияющий на изменение условий в какой-либо сфере деятельности, нельзя воспринимать однозначно. Их должны оценивать, прежде всего, рыбаки.

Как судостроители, мы, конечно, сразу почувствовали, что это полезная инициатива и действенная мера, стимулирующая обновление флота. Мирная практика подтверждает правомерность протекционистской политики государства в морских сферах деятельности. В Америке такая практика существует давно для грузовых судов. Есть она и в европейских странах в отношении обновления ры-



Фото: Владислав Букин

бопромышленного флота и соблюдения требований экологии.

Нам нравится приток новых российских заказчиков. Мы понимаем, что рыбы в море волшебным образом больше не стало, поэтому будет происходить некое перераспределение квот.

Кому, как и сколько, это сложный и для нас, и для рыбаков вопрос, отработать который поможет только практика строительства и поставки российскими верфями новых надежных при эксплуатации в море и конкурентоспособных по цене, сроку и качеству изготовления судов.

По поводу ярусолова. Еще на заре обсуждения инициативы об этом законе в 2012 году, мы тоже решили поучаствовать в этой программе. Построить свое судно и, объединив усилия с одной рыбопромышленной компанией из Мурманска, заняться исследованиями недоиспользуемых ресурсов Баренцева моря. То есть работать в местах недоступных для тралового лова и доказать, что там есть крупная донная рыба старших возрастов, которая в трал не попадает (а ярусом ловится очень хорошо!).

Тип выбранного по норвежскому прототипу ресурсосберегающего судна для ярусного лова донных рыб и сотрудничество с научными институтами Росрыболовства казались очень перспективны-

Как судостроители, мы, конечно, сразу почувствовали, что «квоты под киль» – это полезная инициатива и действенная мера, стимулирующая обновление флота. Мировая практика подтверждает правомерность протекционной политики государства в морских сферах деятельности.

ми. В Норвегии именно на таких судах добывают более половины объемов донных рыб. К сожалению, нашим планам не суждено было сбыться в силу многих причин.

Они не касались постройки самого корабля, тут нас было не остановить. Мы два года писали письма, получали резолюции, участвовали в обсуждениях. Мы планировали подвести под это судно не востребуемые научные квоты и за собственные внебюджетные средства выполнять научно-промышленные работы по программе Росры-



боловства. Но не получилось. Программу пока в полном объеме не выполняет никто.

Корабль был практически готов и стоял у причальной стенки, ждал решения своей участи.

В прошлом году к нам пришла норвежская компания, наш ярусолов им понравился, так как это их профильный способ лова. Мы заключили с ними контракт на достройку, и в конце 2016 года судно ушло в Норвегию, где по сей день успешно эксплуатируется, показывая отличный результат.

– А российские операторы обращались?

– Сейчас к нам приезжает много представителей отечественных рыбопромысловых компаний. Для большинства рыбаков раньше было проще купить дешевый корабль с 20-летней историей, сделать ремонт и уйти в рейс. За сравнительно небольшой срок его окупить и продолжить этот цикл.

В старых условиях так работать было действительно эффективнее. Ведь новое судно – это долгосрочные и объемные инвестиции. Пока в России такая практика только начинает складываться.

На рынке уже сейчас есть дальновидные и успешные рыбопромысловые компании и предприниматели, которые готовы вкладывать деньги и формировать новый облик отрасли в целом. Мы со своей стороны пытаемся помочь заказчикам этот процесс сделать более комфортным, создать условия, найти у банков-партнеров не очень дорогие заемные средства.

– И как с учетом всех этих факторов сейчас идет формирование портфеля заказов?

– На удивление интенсивно. Никто не хочет оказаться в неприятной ситуации, когда начнут перераспределять квоты. Поэтому все последнее время мы провели в активных переговорах с заказчиками

по вполне конкретным сделкам. По итогам у нас сейчас вырисовывается почти полная загрузка производства на ближайшие 4 года, есть контракты на 7 судов.

Идет активное обсуждение с рыбаками планов постановки на серию некоторых самых перспективных проектов. Надеемся, что это будет реализовано, и ближайшие годы мы увидим преобразование рыбопромыслового флота.

Такая же ситуация происходит и на других заводах. В целом, это можно оценить как определенный бум в отрасли.

– Проблему Ивановских порогов решили? Как вообще решаете вопросы с обмелением Невы?

– У небольших буксиров проектов 19600 и 16609 проблем с глубинами нет, осадка у них небольшая. Суда побольше с осадкой более 4 м на старой площадке спускать нельзя. Мы достраиваем их на нашей базе в Кронштадте, но даже порожнем и без некоторого оборудования они туда проходят по Неве в районе порогов с трудом. На новой площадке порогов нет, но глубина фарватера всего 6 м, и то не всегда. В советское время на фарватере Невы систематически работали земснаряды. Сейчас мы сами проводим необходимые дноуглубительные работы в районе нового комплекса, проектируем понтоны для более надежной проводки своих судов.

– «Пелла» построила несколько судов для европейских заказчиков. Получается конкурировать с европейцами все же можно? В чем сильные стороны отечественного судостроения?

– Сильные стороны российского судостроения – это умение проектировать и строить суда повышенного арктического класса: ледоколы высокой мощности, в том числе атомные, плавучие электростанции, современные суда технического флота и суда обеспечения для Арктики, высокоскоростные суда различного назначения, суда «река-море».

И, конечно, государству надо серьезно помочь развитию и оснащению предприятий судостроения. Локализацию надо делать, но с холодным затылком, не забегая вперед, тщательно отработывая на современных стендах моторесурс и надежность техники для морских судов, удобство ее эксплуатации. Главная цель – не подвергать риску надежность и безопасность работы судов в море,

И на примере нашего предприятия считаю, что главной и самой сильной стороной отечественного судостроения являются люди, готовые эффективно работать. Им необходимо создавать для этого достойные условия труда и быта, вовремя проходить переподготовку для освоения все более сложных видов морской техники.



Фото: Олег Кулешов