

Трудное плавание...

В 1777 году князь Михаил Михайлович Щербатов создал проект герба для города Олонца, который в то время был центром нашей округи. Среди прочих атрибутов на проекте герба присутствовал фрегат — в память об учрежденном Петром Великим корабельном строении в 1703 году. И хотя проект был не принят, он наглядно свидетельствует, что Карелия является одним из пионеров строительства Петром Великим российского флота.

Судостроительный завод «Авангард»

История завода началась в 1938 году, когда было решено построить в СССР две торпедо-пристрелочных станции, причём «Северную точку» разместить в районе Онежского озера.

В ходе своего развития «Авангард» приобрел несколько особенностей, сказывающихся и на нынешнем его состоянии. Во-первых, он принадлежит к военно-промышленному комплексу, это единственное в Карелии предприятие, исполняющее Государственный оборонный заказ. В 2004 году ОАО «Судостроительный завод «Авангард» включен в «Перечень стратегических предприятий Российской Федерации». Недостатком этого служит то, что финансирование завода сейчас во многом зависит от госзаказа. Во-вторых, за многолетнее существование он производил в основном минные тральщики, рыболовные траулеры и малые грузовые теплоходы типа «Кижь». Данный факт имеет свои плюсы и минусы. Плюсом является то, что в настоящий мо-

Сегодня российское судостроение переживает не лучшие времена, это понятно не только задействованным в отрасли специалистам и руководителям, но и властями всех, в том числе и самых высших, уровней. Имеющиеся производственные мощности остро нуждаются в модернизации, накопленный научно-технический потенциал, новые проекты практического применения не находят. И это в ситуации, когда морской транспорт востребован на мировых рынках. Как выглядят карельские предприятия отрасли на этом фоне? Что поможет вывести отечественное судостроение в высокотехнологичную конкурентоспособную отрасль? Об этом читайте в нашей статье.

мент ОАО «Судостроительный завод «Авангард» — единственное в Российской Федерации предприятие, осуществляющее строительство и ремонт базовых тральщиков типа «Яхонт». Минус — производственные мощности приспособлены именно для этих судов и производство иных, к примеру, более крупных, кораблей невозможно без дополнительных финансовых вливаний в модернизацию.

Нынешняя ситуация вызывает двоякие ощущения: с одной стороны завод постепенно преодолевает период стагнации и разлухи 90-х годов, с другой — не все так радужно, как хотелось бы.

Остаются признаки кризиса: износ оборудования, недостаток кадров. Хотя старые кадры еще остались, естественно, что по законам демографии они постепенно уходят, приток же новых не так велик. Косвенными признаками является и то, что наиболее перспективные производства, например лодок, выделены из завода в отдельные компании, и то, что мощности завода задействованы в производстве товаров, не связанных с судостроением.

Положительные моменты заключаются в том, что увеличив военный бюджет в 6 раз, министерство обороны нашло деньги на капитальный ремонт базовых тральщиков для Балтийского и Северного флотов. Именно эти тральщики в данный момент и производится на Авангарде. Помимо этого, в планах завода — возродить производство малых грузовых теплоходов типа «Кижь», или попросту «колхозников». Данные теплоходы существуют в нескольких модификациях: грузовой, грузопассажирский, прогулочный, нефтеналивной, сухогруз. В зависимости от модификации судно предназначено для перевозки различных генеральных и навалочных грузов, нефтепродуктов и пассажиров. Несмотря на то, что заводу из-за проблем с основными фондами и кадрами не выйти на уровень производства времен СССР (2 базовых тральщика, 6 рыболовных траулеров, 30 теплоходов в год), возрождение производства судов типа «Кижь», при условии спроса на них, оживит экономическое положение завода.

Онежский судостроительный завод

Онежский судостроительный завод входит в транспортную группу компаний Концерна «ОРИМИ». Его мощности позволяют строить 3 судна в год. В настоящий момент завод реализует постройку судов типа «Карелия». Первые суда этой серии — «Россиянин», «Украинец», «Белорус», «Казах» и «Карел» — заставляли задуматься о количестве планируемых кораблей, ведь только в России около 200 народов, но, как оказалось, в серии планируется выпустить всего 11 кораблей, и 9 из них уже спущены на воду. Поэтому сейчас завод постепенно приступает к реализации нового проекта по строительству судов типа «Беломор»: это суда с повышенными ледовыми характеристиками, позволяющими их круглогодичную эксплуатацию в Белом море. Дедвейт судна будет составлять около 4250 тонн, длина — 102 м, ширина — 13,5 м, осадка — 5,6 м. Предназначены они





для перевозки навалочных, штучных, лесных грузов и контейнеров. Одновременно с этим завод рассматривает предложения по строительству судов по проектам Заказчиков, судоремонтным работам, производству судовых кранов и прочей продукции.

Несмотря на то, что основным заказчиком Онежского судостроительного завода является Беломоро-Онежское пароходство, компания проводит политику по работе и на других рынках, завод регулярно посещают российские и зарубежные делегации, активно ведутся переговоры. При этом можно уже сейчас с уверенностью говорить, что на ближайшую пятилетку мощности завода будут загружены заказа-

ми в полном объеме. Как отмечают на самом предприятии: «Преимущество завода — принадлежность вместе с Беломорско-Онежским пароходством к одной группе компаний, что даёт не только превосходное понимание нужд заказчика, но и возможность равномерной загрузки мощностей завода за счёт размещения заказов как сторонних, так и собственных». И с этим нельзя не согласиться.

При должном подходе, судостроение в Карелии имеет весьма радужные перспективы, хотя окупаемость судов сейчас ниже, чем во времена испанских и португальских каравелл, которые везли из нового света золото и пряности. Судостроение вообще остается одной из

перспективных отраслей промышленности, поскольку большая часть планеты покрыта океаном, и когда вся суша будет покрыта одной большой автомобильной пробкой, передвигаться можно будет только по морю. ■

Илья Емелин

Пока верстался номер.

Как известно, в 2006 году была принята Стратегия развития судостроительной промышленности до 2020 года. А 11 ноября 2007 года была утверждена концепция Федеральной целевой программы развития гражданской морской техники, рассчитанная на период 2009-2016 годы. Результатом реализации ФЦП должен стать рост производства продукции отечественного судостроения к 2015 г. в 2,2-2,5 раза, рост производительности труда на судостроительных предприятиях — в 3 раза, а также сокращение сроков строительства судов и другой морской техники.

Планируется, что до 2015 года потребность рынка составит 116 судов, а также 70 ледоколов и других вспомогательных судов, 117 речных судов и судов класса «река-море», 180 промысловых судов и 35 технических средств освоения шельфа (платформ), общая стоимость которых оценивается в 22 млрд. долл.

В связи с этим на заседании правительства РФ было определено, что финансирование ФЦП составит 140 млрд. рублей. Из бюджета на эту программу планируется выделить 93 млрд. рублей, еще 47 млрд. рублей поступят из внебюджетных источников.

Технические характеристики судна проекта 005RSD03 «Карелия»

Назначение — смешанная (река-море) и морская (в соответствии с районом плавания) перевозка генеральных, навалочных, зерновых, лесных и крупногабаритных грузов, контейнеров международного стандарта, угля и опасных грузов классов 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.

Длина габаритная, м	108,33
Ширина габаритная, м	16,70
Высота борта, м	5,50
Осадка, м	4,972/3,60
Дедвейт, т	5467/3308
Число трюмов, шт	3
Емкость грузовых трюмов, м ³	7833
Контейнероёмкость судна (трюм/крышки люков):	
• TEU, шт	165/60
• FEU, шт	75/30

Главный двигатель:

- тип Wartsila GL20
- мощность, кВт 2*1050

Винто-рулевые колонки:
2 x AQUAMASTER US 155 FP («Rolls-Royce»)

Скорость хода, узлы	10,5 ± 0,3
Экипаж/мест, чел	9/11
Класс РС	КМ*ЛУ2 1 ИСПАЗ
Автономность, сут	20/15
Вид топлива	легкое (дизельное) / тяжелое (мазут)

Тактико-технические характеристики базового тральщика типа «Яхонт»

Водоизмещение:

- стандартное около 430 т
- полное около 460 т

Размерения:

- длина наибольшая около 50 м
- ширина наибольшая около 9 м
- осадка средняя около 2 м

Скорость

- полного хода около 14 узлов
- эконом. хода около 10 узлов

Дальность плавания (при V = 10 узлов) 1,500 миль

Автономность 15 суток

Экипаж 45 человек

Главная энергетическая установка

- количество дизелей 2
- общ. мощность 2200 л/с при 1500 об/мин
- число цилиндров 8

Электроэнергетическая установка:

- количество дизелей 2
- общая мощность 300 кВт

Мощность

дизель-генератора для питания спец. оборудования 100 кВт
Запас топлива (во вкладных цистернах) 20 тонн