

• **Николай Жарков: «Мы готовы участвовать во всех программах возрождения флота России»**



Прошлый год был достаточно насыщенным для завода «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде: спуск танкеров, строительство земснаряда, новые контракты, обеспечившие загрузку предприятия. Подробнее об этом и планах на 2016 год в интервью ИАА «ПортНьюс» рассказал генеральный директор предприятия Николай Жарков.

**- Николай Сергеевич, можно ли считать прошлый год успешным для завода? С какими производственными и финансовыми показателями предприятие закончило 2015 год?**

- По итогам прошлого года нами выполнены все договорные и контрактные обязательства, что позволило увеличить выручку и прибыль предприятия. По направлению гражданского судостроения построено и передано заказчикам три танкера проекта RST-27, включая танкер-химовоз «Виктория», проект которого был существенно усовершенствован под перевозку широкого спектра грузов, в том числе, продуктов метанольной группы. По другому нашему направлению, производству продукции спецмашиностроения, в 2015 году было изготовлено продукции почти на 3 млрд руб. для таких предприятий, как АО «ПО «Севмаш», АО «Адмиралтейские верфи», АО «ЦС «Звездочка», АО «Амурский судостроительный завод», АО «ЦКБ МТ «Рубин». Кроме того, наша продукция и услуги металлургического производства (стальное литье, цветное литье, поковки и штамповки, все виды термообработки) также продолжают пользоваться значительным спросом, что, безусловно, положительно отражается на финансовых показателях всего завода. Таким образом, диверсификация производства позволяет нам устойчиво «стоять на ногах» и развиваться дальше.

**- Какова Ваша личная оценка существующим мерам государственной поддержки судостроения?**

- Благодаря принятым федеральным целевым программам (ФЦП) завод «Красное Сормово» практически в полном объеме решает стоящие перед ним задачи по модернизации и техническому перевооружению. Для развития производства этого вполне достаточно. Есть также и меры поддержки отрасли, которые прорабатываются сегодня в правительстве страны. Я, как и многие специалисты в области кораблестроения, считаю, что эти меры благоприятно отразятся на всех участниках рынка: это и субсидирование отечественных транспортных компаний на возмещение затрат на уплату процентов по кредитам, а также лизинговых платежей по договорам лизинга; и создание ОЭЗ с льготными налоговыми и таможенными режимами; и ограничения на использование устаревшего флота и создание механизма судовых утилизационных грантов.



**- Как продвигается процесс модернизации предприятия, какие внедрены новые технологии?**

- В 2012 году мы завершили модернизацию корпусного производства, внедрив оборудование ведущих мировых производителей: установку очистки и грунтовки металлопроката, машины плазменной резки, роботизированную линию резки профильного проката, автоматическую линию сборки и сварки секций двойного дна, прессовое оборудование. Можно сказать, что в оснащении корпусного производства, мы являемся лидерами среди заводов России.

В 2015 году основное внимание мы уделили машиностроительному производству. В рамках ФЦП мы закупили и вводим в эксплуатацию оборудование на сумму более ста млн руб.: обрабатывающие центры, станки горизонтально-расточные, электроэрозионные, вертикально-фрезерные, хонинговальные и универсальные. Ввод в эксплуатацию этого оборудования существенно улучшит качество и расширит наши возможности по выпуску изделий судового машиностроения.

**- Каков механизм взаимодействия завода с лизинговыми компаниями, с которыми заключаются соглашения?**

- Действительно, мы достаточно часто заключаем трехсторонние контракты, в которых сторонами выступают заказчик, судовой верфь и лизинговая компания. В 2013 году завод при участии Группы компаний «Морские и нефтегазовые проекты» заключил такие соглашения на строительство 10 судов, а в 2014 и 2015 годах – по 4 судна соответственно. Согласно контракту готовое судно завод передает в собственность лизинговой компании. А условия лизинга – это уже предмет отношений между судовладельцем и лизингодателем.

**- Отразились ли санкции на деятельности завода?**

- Практически нет. Это связано с тем, что мы специализируемся на выпуске гражданских судов. Для наших основных поставщиков оборудования российский рынок является очень перспективным, и они не готовы приносить бизнес в жертву политике. В то же время в последние годы мы активнее развиваем наши отношения с отечественными поставщиками, которым есть что предложить судовым верфям. Почти на всех судах, выпускаемых нами в 2012-2016 годах, установлено оборудование отечественных производителей-разработчиков, в частности, системы фирм «Валком» и «Транзас». Ряд комплектующих для судов выпускается непосредственно на заводе «Красное Сормово». И, думаю, что доля российского оборудования в судостроении будет дальше только расти: уже сейчас мы имеем несколько предложений по поставкам импортозамещающей продукции, которая по цене и качеству не уступает зарубежным аналогам.

**- С какими иностранными компаниями сотрудничает завод?**

- Прежде всего, это проверенные поставщики из Финляндии, Германии, Швеции, Дании, Нидерландов. Качество оборудования, поставляемого этими фирмами, проверено временем и пользуется заслуженным авторитетом у заказчиков наших судов. При этом состав поставщиков меняется в зависимости от спецификации судна того или иного проекта. К примеру, дноуглубительное оборудование для земснарядов проекта TSHD1000 поставляет проектант этих судов компания Damen. Также мы сотрудничаем со многими судоходными компаниями России и мира. Построенные на «Красном Сормове» суда ходят сегодня под флагами таких стран, как Азербайджан, Норвегия, Казахстан, Италия, Туркменистан, Турция, Иран и других. И, Россия, здесь далеко не на последнем месте, учитывая то, что на сегодня основные наши заказчики – это российские судоходные компании.

**- Можете их перечислить?**

- В 2014-2015 годах мы строили суда для ООО «П.ТрансКо», Московского речного пароходства, ООО «Курганнефтепродукт», Группы компаний «ИСП-Транс», ООО «БФ Танкер», а также земснарядов для ФГУП «Росморпорт». Разброс по реализованным проектам выглядит так: для ООО «П.ТрансКо» построена и передана сухогрузная баржа проекта 82, остальным заказчикам переданы танкеры проекта RST27. Группа компаний «ИСП-Транс» заказала и получила в прошлом году танкер-химовоз усовершенствованного проекта RST27. В январе этого года мы спустили на воду головное дноуглубительное судно «Соммерс» проекта TSHD1000, которое передадим «Росморпорту» в июне.



**- Расскажите об особенностях строительства танкера-химовоза усовершенствованного проекта RST27 и грузových возможностях этого судна.**

- Завод «Красное Сормово» начал строить танкеры-химовозы четыре года назад. До этого мы строили только танкеры, рассчитанные на перевозку нефти и нефтепродуктов. Два танкера-химовоза проекта RST 27 «ВФ Танкер 9» и танкер «Конструктор Животовский» были переданы заказчикам в 2012 и 2013 годах соответственно. Оба танкера были переоборудованы для перевозки, помимо нефтепродуктов, еще и растительных масел, что существенно повысило их

конкурентоспособность на рынке перевозок. В 2015 году мы пошли дальше. Проект RST27 по просьбе заказчика был

существенно переработан и дополнительно к возможностям по перевозке нефтеналивных грузов и растительных масел, добавилась также возможность перевозить такие продукты, как спирты, эфиры, ацетон, глицерин, толуол. Новый функционал потребовал от проектировщиков и специалистов завода сложных технических и технологических решений, связанных с изменениями в грузовой системе танкера. Внесенные изменения позволили повысить класс судна до уровня КМ (\*) Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker / Chemical tanker type 2 (vegetable oil) (ESP). Показателем востребованности рынком стало то, что у нас практически сразу появились заказчики на суда такого класса.

**- Какие новые решения для российского рынка предложены разработчиками в серии дноуглубительных судов проекта TSHD1000?**

- Дноуглубительные суда проекта TSHD1000 строятся для работы в морских портах и судоходных каналах. Они будут вести дноуглубительные работы на ходу, собирать выбранный грунт в трюм, транспортировать и разгружать его или в море, или на берег. В России судов такой конфигурации (самоотвозные, всасывающие, с днищевыми люками, рефулирующие и плюс грейферное устройство) ранее не создавалось. Проект разработан голландской компанией Damen, которая является мировым лидером в проектировании и строительстве дноуглубительного флота. Общесудовое оборудование поставили российские компании. Так, в частности, ООО «Валком» разработало и поставило для дноуглубительного судна «Соммерс» систему управления техническими средствами с комплектом датчиков, в которой применяются контроллеры собственной разработки этой фирмы. Наша задача – не только построить три судна для «Роморпорта», но и получить бесценный опыт в строительстве современных дноуглубительных судов, что позволит нам рассчитывать на продолжение серии.



**- Обычно о вас заказчики и партнеры говорят, что Жарков человек-слова, что вы не срываете сроков поставок. Чем вы мотивируете сотрудников завода своевременно выполнять заказ?**

- Самая главная задача, которая стоит передо мной и всеми сотрудниками предприятия – это выполнение взятых на себя обязательств. Мы все в равных условиях перед заказчиками. Поэтому основная мотивация для каждого – это делать свою работу ответственно, в установленные сроки и качественно. Все мы понимаем, что результатом будут новые заказы, хорошие зарплаты и стабильная работа завода.

На этом всегда держался завод с момента своего основания, держится сейчас и развивается, и, думаю, с такими людьми, которые сейчас трудятся на предприятии, многие из которых, кстати, потомственные корабельники, мы сохраним завод на ведущих позициях среди отечественных верфей.

**- Строительство каких судов запланировано на 2016-2017 годы?**

- Полным ходом идет строительство еще двух земснарядов для «Росморпорта», двух танкеров для «БФ Танкер» и будут построены еще два танкера-химовоза для ООО «Волготранс». Группа МНП обеспечила подписание контрактов по танкерам осенью прошлого год. Суда планируется передать заказчикам в течение в 2016 – начале 2017 годах.

**- Какие типы судов вы считаете наиболее перспективными с точки зрения реализации будущих заказов на вашем предприятии?**



- Наша основная «ниша» - это строительство судов смешанного «река-море» плавания. Обновление отечественного флота, которое неизбежно, приведет, как мы надеемся, к дальнейшему росту спроса на наши суда. Мы готовы предложить потенциальным заказчикам всю «линейку флота» - и танкеры, и сухогрузы, и суда технического флота и т.п.



Все проекты, по которым строились суда на заводе «Красное Сормово» в последние 10 лет, актуальны. Тем не менее, отмечу наиболее востребованные из них - это танкеры проектов RST27 и 19900, сухогрузные суда проекта RSD49. К востребованным относятся также проекты, с которыми завод связывает свои перспективы развития: это танкеры LNG/LPG, круизные лайнеры, аварийно-спасательные суда. Есть также перспективные разработки у наших земляков КБ «Вымпел», с которым мы могли бы объединить усилия и предложить заказчикам новые высокотехнологичные проекты. Мы открыты для новых заказов и готовы к любым требованиям рынка.

**- То есть, вы хотите сказать, что современные возможности завода «Красное Сормово» вполне позволяют выпускать более широкий спектр судов, в том числе и пассажирские лайнеры, о которых много говорят последнее время?**



- Безусловно. Наши возможности намного шире. Сегодня мощности завода позволяют выпускать до 10 судов в год. При этом судов, которые полностью отвечают сегодняшним запросам рынка. Продолжая перечисление, скажу, что мы можем вести строительство:

- комбинированных (танкер-сухогруз) судов, перевозящих нефтепродукты, а в обратном направлении сыпучие, генеральные грузы и контейнеры;

- мелкосидящих судов, достаточной грузоподъемности, для эксплуатации на притоках Волги и Дона, а так же на реках Сибири;

- судов обеспечения для разработки и обслуживания нефтепромыслов Каспия и Азово-Черноморского бассейна;

- пассажирского круизного флота (сейчас он состоит из судов постройки 70-80 годов прошлого века);

- судов рыболовного флота.

Нашей Родине пора вернуть статус Великой морской державы, и мы готовы участвовать во всех программах возрождения флота России.

*Интервью подготовили Надежда Малышева и Маргарита Бабкова.*