



ОБЩЕРОССИЙСКОЕ ОТРАСЛЕВОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ РАБОТОДАТЕЛЕЙ
«СОЮЗ МАШИНОСТРОИТЕЛЕЙ РОССИИ»

101990, г. Москва, ул. Покровка, дом 22/1, стр.1

Тел.: (495) 781-11-04 /05 /06; факс: (495) 781-11-07;
www.sovuzmash.ru; E-mail: office@sovuzmash.ru

ПРОТОКОЛ

заседания Комитета по судостроительной промышленности и морской технике

Теплоход «Колесовъ»,
Краснопресненская наб., напротив д.14,
причал «Международная выставка»

27 сентября 2016 г.

Список участников:

№	Фамилия, имя, отчество	Место работы
1.	ГУТЕНЕВ Владимир Владимирович	Первый вице-президент Союза машиностроителей России, Первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по промышленности
2.	РАХМАНОВ Алексей Львович	Председатель Комитета по судостроительной промышленности и морской технике Союза машиностроителей России, Президент АО «ОСК»
3.	АНТОНОВ Вадим Николаевич	Первый заместитель Председателя Общероссийского Движения Поддержки Флота
4.	АРАКЕЛЯН Карэн Эдуардович	Советник генерального директора АО «РТ-Техприемка»
5.	БОГОМОЛОВ Максим Юрьевич	Советник генерального директора АО «Научно-производственное объединение «Прибор»
6.	БОРОВСКИЙ Георгий Владиславович	Генеральный директор ОАО «ВНИИИНСТРУМЕНТ»
7.	БРОНСКИЙ Илья Станиславович	Проректор по маркетингу и стратегическому развитию Автономной некоммерческой организацией высшего образования «Северо-Западный открытый технический университет» (АНО ВО «СЗТУ»)
8.	БУРОВ Максим Николаевич	Главный конструктор по перспективным разработкам «Научно-производственное объединение «Сатурн»
9.	ВИКУЛОВ Виктор Аркадьевич	Заместитель директора по развитию ОАО «Сарапульский электрогенераторный завод»
10.	ГАЛКИН Дмитрий Николаевич	Генеральный директор ГК «ГАМА»
11.	ГРЕБЕНЩИКОВ Антон Геннадьевич	Заместитель директора по продажам общепромышленного оборудования ПАО «Силовые машины»
12.	ГРИГОРЬЕВА Наталья Борисовна	Главный эксперт ДИПиКК АО «ОСК»
13.	ГУТНИКОВ Сергей Иванович	Заместитель генеральный директор Института новых углеродных материалов и технологий при МГУ им. М.В. Ломоносова, Директор сертификационного центра «Теплоизоляция»

14.	ДЕНИСОВ Геннадий Степанович	Помощник Генерального директора АО «ПСЗ «Янтарь»
15.	ДОБРОХОТОВ Андрей Викторович	Советник Президента АО «ОСК»
16.	ЕГОРОВ Геннадий Вячеславович	Генеральный директор «Морского инженерного бюро»
17.	ЕЖОВ Иван Вячеславович	Руководитель отдела по консалтингу предприятий ОПК «Проект Маш Прибор»
18.	ЖАРКОВ Николай Сергеевич	Генеральный директор ПАО «Завод «Красное Сормово»
19.	ЖИТОМИРСКИЙ Илья Михайлович	Директор ДИПиКК АО «ОСК»
20.	ЗАХАРОВ Дмитрий Сергеевич	Главный эксперт пресс-службы АО «ОСК»
21.	ЗВЯГИНЦЕВ Руслан Валерьевич	Управляющий директор ООО «СТАН»
22.	ЗУДИН Евгений Васильевич	Генеральный директор АО «10 ордена Трудового Красного Знамени судоремонтный завод»
23.	ИЛЬИНЦЕВ Александр Николаевич	Заместитель Генерального директора - Директор Центра пропульсивных систем Акционерного общества «Центр судоремонта «Звездочка»
24.	КАБАКОВ Борис Анатольевич	Заместитель министра промышленной политики Республики Крым
25.	КАЛИНИН Константин Аравич	Председатель МОБФ «Фонд интеллект»
26.	КОРОЛЕВ Сергей Алексеевич	Заместитель генерального директора по продукции гражданского назначения, маркетингу и ВЭД АО «Центральное Конструкторское бюро по судам на подводных крыльях имени Р.Е. Алексеева»
27.	КОРОСТЕЛКИН Николай Иванович	Заместитель директора по маркетингу и продажам АО «ГМС Ливгидромаш»
28.	КРОХИН Михаил Викторович	Заместитель Руководителя аппарата Союза машиностроителей России
29.	ЛАПОТЬКО Василий Петрович	Советник генерального директора АО «Объединенная двигателестроительная корпорация»
30.	ЛАРИОНОВА Екатерина Павловна	Начальник Управления маркетинга АО «Средне-Невский судостроительный завод»
31.	ЛУКОНИН Андрей Валерьевич	Заместитель генерального директора по стратегическому развитию АО «Особое конструкторское бюро кабельной промышленности»
32.	ЛУКУТЦОВ Андрей Альбертович	Заместитель генерального директора по ВМФ АО «Омское производственное объединение «Иртыш»
33.	МАКАРОВ Владимир Юрьевич	Советник генерального директора по государственным контрактам и оборонному заказу ОАО «Гяжпрессмаш»
34.	МАРИСОВ Константин Георгиевич	Генеральный директор АО «Южный центр судостроения и судоремонта»
35.	МАСЛЕННИКОВ Виталий Юрьевич	Руководитель Департамента по развитию ОАО «Лопастные гидравлические машины»

36.	МОЖАЕВ Дмитрий Алексеевич	Главный конструктор АО «ПО «Уральский оптико-механический завод» («УОМЗ»)
37.	НАЛЕТОВ Иннокентий Иннокентьевич	Советник генерального директора АО «Рособоронэкспорт»
38.	ПАНАСЮК Иван Анатольевич	Генеральный директор АО «Ротек»
39.	ПАРОЛОВ Евгений Сергеевич	Главный специалист АО «ЦКБ МТ «Рубин»
40.	ПЕРВУШИН Андрей Алексеевич	Заместитель генерального директора - начальник Центрального конструкторского бюро тяжелого машиностроения АО «Корпорации «Стратегические пункты управления»
41.	ПЛАВНИК Павел Гарьевич	Генеральный директор АО «Научно-производственное предприятие «ЗВЕЗДА»
42.	ПОТАПОВ Павел Николаевич	Член Совета директоров АО «Внешнеэкономическое предприятие ФИНСУДПРОМ», член Совета директоров ПАО «Ярославский судостроительный завод»
43.	ПРЯХИН Дмитрий Петрович	Директор Департамента маркетинга и продаж АО «ОСК»
44.	ПЫХТИН Роман Викторович	Исполнительный директор ОАО «Лопастные гидравлические машины»
45.	РОЦИН Александр Анатольевич	Председатель Совета директоров ОАО «Лопастные гидравлические машины»
46.	САКУЛЬЕВА Татьяна Николаевна	Доцент кафедры управление транспортно-экспедиционным обслуживанием Государственного университета управления
47.	СМИРНОВ Константин Олегович	Ведущий инженер АО «Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз»
48.	СМИРНОВ Алексей Юрьевич	Исполнительный директор «Межрегиональной общественной организации «Национальная организация маломерного судоходства»
49.	СОРОКИН Андрей Анатольевич	Заместитель директора ООО «Агат Дизайн Бюро»
50.	ТРОШИН Алексей Викторович	Главный специалист, служба развития и внешних связей АО «Концерн НПО «Аврора»
51.	УРЛОВ Евгений Сергеевич	МОБФ «Фонд интеллект»
52.	ФАЗТДИНОВА Светлана Салаватовна	Заместить Директора по внешнеэкономическим связям ООО «Авиатех»
53.	ФЕДОРОВ Игорь Павлович	Заместитель директора Департамента судостроительной промышленности и морской техники Министерства промышленности и торговли Российской Федерации
54.	ФЕДЯКОВ Владимир Юрьевич	Временный генеральный директор АО «Национальный центр лазерных систем и комплексов «Астрофизика»
55.	ХАНЫЧЕВ Виталий Викторович	Генеральный директор АО «Центральный научно-исследовательский институт «Курс»

56.	ХИЛЬЧЕНКО Сергей Валерьевич	Технический директор ПАО «ЗВЕЗДА»
57.	ХУДОЛЕЕВ Сергей Васильевич	Директор по развитию бизнеса ООО «Вяртсиля Восток»
58.	ЧЕРНЫШ Юрий Николаевич	Директор Производства гражданской морской техники АО «Концерн «Научно-производственное объединение «Аврора»
59.	ЧЕСНОКОВ Владимир Николаевич	Начальник управления импортной деятельности АО «ВО «Радиоэкспорт»
60.	ШАБЛИКОВ Николай Валерьевич	Заместитель директора Департамента судостроительной промышленности и морской техники Министерства промышленности и торговли Российской Федерации
61.	ШАМИН Дмитрий Владимирович	Советник генерального директора АО «ВНИИНМ»
62.	ШАТУНОВ Денис Владимирович	Заместитель директора научно-производственного комплекса АО «ОНПП «Технология» им. А.Г. Ромашина»
63.	ШУНИН Андрей Валентинович	Начальник отдела гражданского судостроения АО «Центр судоремонта «Звёздочка»
64.	МОИСЕЕВ Сергей Анатольевич	Генеральный директор ООО «ВЕСК»

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВУЮЩИЙ

Председатель Комитета по судостроительной промышленности и морской технике Союза машиностроителей России, Президент АО «ОСК» Рахманов Алексей Львович.

ПОВЕСТКА ЗАСЕДАНИЯ

Комитета по судостроительной промышленности и морской технике

I. Развитие пассажирского речного транспорта.

Доклад:

1. «Строительство пассажирского круизного флота».

Пряхин Дмитрий Петрович – директор Департамента маркетинга и продаж АО «ОСК».

Содоклады:

2. «Проекты пассажирских судов смешанного река-море плавания».

Егоров Геннадий Вячеславович – генеральный директор «Морского инженерного бюро».

3. «Колесные суда – инновационное решение в круизном судостроении».

Галкин Дмитрий Николаевич – генеральный директор ГК «ГАМА».

4. «Проекты скоростных пассажирских судов».

Сорокин Андрей Анатольевич – заместитель директора ООО «Агат Дизайн Бюро».

5. «Пассажирские суда на подводных крыльях».

Королев Сергей Алексеевич – заместитель генерального директора по продукции гражданского назначения, маркетингу и ВЭД АО «ЦКБ по судам на подводных крыльях имени Р.Е. Алексеева».

6. «Проект пассажирского скоростного катамарана».

Ларионова Екатерина Павловна – начальник Управления маркетинга АО «Средне-Невский судостроительный завод».

II. Организационные вопросы.

С приветственным словом к участникам заседания обратился Первый вице-президент Союза машиностроителей России, Первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству **Гутенев Владимир Владимирович**, который рассказал, что распоряжением Правительства от 29 февраля 2016 года утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта до 2030 года. Ею предусмотрен комплекс мер, направленных на качественное изменение состояния внутреннего водного транспорта, на создание основ для эффективного развития отрасли и обеспечение потенциала для реальной конкуренции с наземными видами транспорта.

Одна из задач, поставленных в стратегии, – увеличение объемов перевозок пассажиров внутренним водным транспортом на социально значимых маршрутах. За навигацию 2015 года перевозки пассажиров внутренним водным транспортом увеличились на 6,8% по сравнению с прошлым годом и на конец навигации составили 13,6 млн человек (2014 год – 12,7 млн человек). Стратегией оценены

объемы перевозок пассажиров к 2020 году в объеме 15,1 млн человек, к 2030 году – 16,6 млн человек. В ряде регионов России сохраняется значимая роль внутреннего водного транспорта в транспортном обслуживании населения, прежде всего в регионах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. Например, в Амурской области 84 процента населения пользуются услугами этого вида транспорта, в Архангельской области - 77 процентов, в Хабаровском крае - 55 процентов, в Республике Коми - 47 процентов, в Республике Саха (Якутия) - 26 процентов, в Ханты-Мансийском автономном округе - Югре - 26 процентов, а в Волгоградской, Ярославской и Самарской областях этот показатель составляет соответственно 45 процентов, 42 процента и 30 процентов. Высокая стоимость постройки судов при относительно низкой рентабельности судоходного бизнеса (в среднем 4 - 5 процентов) вследствие ограниченного периода навигации, снижения эффективности эксплуатации флота из-за инфраструктурных ограничений, роста цен на топливо (цены на дизельное топливо за последние 3 года выросли почти на 70 процентов) обуславливают длительные сроки окупаемости инвестиций в строительство пассажирского флота (более 25 лет). Средний возраст пассажирского флота составляет - 33 года, судов, используемых на туристских маршрутах, - 41 год. При этом половине из 90 существующих круизных судов уже за 50-60 лет. В ближайшее десятилетие этот флот, скорее всего, будет списан, и у нас останется всего порядка 40 судов. Россия довольно быстро теряет круизный речной флот, поэтому, по оценкам экспертов, к 2030 году такими услугами смогут воспользоваться до 200 тыс. туристов. И это при том, что по некоторым экспертным оценкам, потенциально объем рынка составит к тому времени до 1,0 млн. туристов. О важности проблемы говорит то, что развитию водных путей было посвящено заседание Президиума Госсовета в Волгограде 15 августа 2016 года. На госсоборе подробно обсуждали проблемы и способы модернизации речных артерий. Обновление речного флота было названо одним из приоритетных направлений.

Со вступительным словом выступил Председатель Комитета по судостроительной промышленности и морской технике Союза машиностроителей России, Президент ОСК **Рахманов Алексей Львович**. Он отметил, что обсуждения проблематики судостроительной отрасли под эгидой Союза машиностроителей уже привели к позитивным изменениям в отрасли и следует продолжать работу на этом направлении. Алексей Рахманов предложил членам комитета рассмотреть ряд вопросов – в продолжение темы развития водного пассажирского транспорта, озвученной на недавнем президиуме Госсовета России. «Конечно, - подчеркнул Алексей Рахманов, - хотелось бы в ваших выступлениях увидеть, какое развитие могут иметь эти решения».

Алексей Рахманов вручил почетную грамоту Первому заместителю Председателя Общероссийского Движения Поддержки Флота **Антонову Вадиму Николаевичу** – в связи с 25-летием создания организации. «На протяжении четверти века Ваша организация оставалась для судостроительной отрасли союзником, советчиком и верным товарищем, – отметил Президент ОСК. – Как для значительной части корабелов создание кораблей и судов стало больше, чем

работой, превратилось одновременно и в образ, и в смысл жизни, так же и для активистов движения их общественная деятельность переросла в службу интересам флота и Отечества».

По первому вопросу повестки заседания **с докладом** по теме «Строительство пассажирского круизного флота» выступил **Пряхин Дмитрий Петрович** – директор Департамента маркетинга и продаж АО «ОСК». Он сообщил об острой потребности в разработке государственной программы по поддержке перевозчиков и в формировании государственного заказа на пассажирские перевозки внутренним водным транспортом по убыточным социально значимым маршрутам. Необходимо внести изменения в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации и иные нормативные правовые акты по определению порядка организации пассажирских перевозок внутренним водным транспортом по транспортным маршрутам с участием органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления в соответствии с установленными полномочиями. Необходимость развития речного транспорта в Сибири и на Дальнем Востоке обуславливается:

-недостаточным развитием сети автомобильных дорог в Сибири и на Дальнем Востоке;

-наличием развитых речных систем;

-расположением населенных пунктов в непосредственной близости к водным путям;

-потребностью в транспортной подвижности населения;

-значительным износом существующих речных пассажирских судов.

Отмечается, что государство не выполняет свою социальную (перевозочную) функцию по отношению к населению восточных и северных регионов, где роль речного транспорта особенно важна. Существует угроза практически полного прекращения пассажирских перевозок вследствие списания устаревшего изношенного флота, созданного еще в советский период. Необходимо принять меры по обеспечению долгосрочной государственной поддержки строительства в Российской Федерации гражданских судов, предусмотрев в том числе:

- продление срока действия программы поддержки судостроения в части, касающейся предоставления субсидий российским транспортным компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам на приобретение судов, а также на уплату лизинговых платежей;

- предоставление субсидий организациям на возмещение части затрат на приобретение новых судов взамен судов, сданных на утилизацию, а также представить предложения по пролонгации программы ОСК по лизингу гражданских судов с учетом анализа ее эффективности.

В соответствии с материалами президиума Госсовета по вопросу «О развитии внутренних водных путей (ВВП)» 15.08.2016г. в целях обеспечения государственной поддержки формирования туристской инфраструктуры рассмотреть возможность разработки программы обновления круизных судов, пассажирских и грузопассажирских паромов для морских и речных перевозок и выработать механизм, стимулирующий строительство круизных и яхтенных судов на отечественных верфях. В этой связи необходимо:

1. Поддерживать необходимость разработки государственной программы по поддержке перевозчиков и формированию механизма субсидирования пассажирских перевозок внутренним водным транспортом по убыточным социально значимым маршрутам.

2. Поддерживать целесообразность дальнейшего развития льготной программы лизинга морских и речных судов, как действенной меры государственной поддержки отечественного судостроения и обновления флота.

3. Поддерживать предложенные ОСК проекты новых пассажирских и круизных судов для строительства пассажирского и круизного флота с применением механизма лизинга.

С содокладом на тему «Проекты пассажирских судов смешанного река-море плавания» выступил **Егоров Геннадий Вячеславович** – генеральный директор «Морского инженерного бюро». Он пояснил, что речные круизные суда (КС) по ВВП России перевозят примерно 350 тыс. туристов. Средний возраст российских КС составляет 42 года. Российская Федерация довольно быстро теряет круизный речной флот, поэтому к 2030 году такими услугами смогут воспользоваться до 200 тыс. туристов. И это при том, что по некоторым экспертным оценкам, потенциально объем рынка составит к тому времени до 1 млн туристов. Однако судов для реализации этого потенциала просто не будет. Существующие отечественные КС не могут эксплуатироваться на международных линиях. При проектировании и строительстве таких судов не выполнялись требования международных конвенций (СОЛАС 74, МАРПОЛ 73/78 и т.д.), что не позволяет получить на такие суда международные свидетельства, подтверждающие возможность эксплуатации и перевозки пассажиров. Поэтому на рынке морских и речных круизов отсутствуют предложения на ранее популярные круизы между портами Черного, Азовского и Балтийского, а также Каспийского морей. При этом отсутствие предложений связано, прежде всего, с отсутствием КС, способных осуществлять такие переходы. Существующий морской круизный флот, рассчитан, как правило, на дальние переходы с заходами в морские порты различных прибрежных государств. Главные размерения таких КС учитывают возможность подхода к акваториям морских портов и швартовки у существующих морских причалов, но не позволяют заходить в устьевые речные порты и, тем более, перемещаться по внутренним водным путям России. Сегодняшние реалии отечественного туризма таковы, что к любимым речным круизам «въездных» туристов из США, Германии, Австралии по маршруту Москва - Санкт-Петербург, добавились «частично морские» линии Москва - Севастополь, Москва - Сочи, «круговой» круиз по Каспийском морю, которые более интересны для «внутреннего» путешественника. Как показывают переговоры Московского речного пароходства (МРП), каспийский круиз привлекает не только граждан прикаспийских стран (Ирана, Азербайджана, Казахстана), но и иностранцев из США, Австралии и Европы, а при организации в международных круизах таких услуг, как казино, рейсы будут интересны, например, китайцам. Таким образом, задача создания круизных судов смешанного река-море плавания стала актуальной и важной для воднотранспортной и туристической отраслей России. Сейчас в России, да и вообще в мировой практике эксплуатации КС, практически

отсутствует флот пассажирских судов класса «река-море». То есть, нет судов, способных совместить и морской, и речной круиз. При этом в СССР был накоплен значительный опыт работы отечественных морских пассажирских линий, включая каботажные и прибрежные.

С содокладом на тему «Колесные суда – инновационное решение в круизном судостроении» выступил **Галкин Дмитрий Николаевич** – генеральный директор ГК «ГАМА». Он сообщил, что ГК «ГАМА» завершает строительство второго пассажирского мелкосидящего теплохода с колесным движительно-рулевым комплексом. Тип судна – мелкосидящее пассажирское заднеколесное судно с трехъярусной надстройкой. Назначение – перевозка пассажиров на туристических линиях и организация прогулочных рейсов. Район плавания – внутренние водные бассейны (магистраль и малые реки), отвечающие разряду «Р» и «Л», с выходом в озера и водохранилища разряда «Р». В настоящее время полностью сформированы корпусные конструкции судна, установлены судовые системы, ведутся электромонтажные работы, установка оборудования и отделочные работы. По результатам опытной эксплуатации первого судна, а также по итогам НИР, проведенной совместно с Волжской Государственной Академией Транспорта, конструкторы ГК «ГАМА» разработали новое, более эффективное колесо, и значительно доработали обводы корпуса с целью снижения сопротивления. Все это обеспечит лучшие ходовые характеристики судна.

С содокладом «Проекты скоростных пассажирских судов» выступил **Сорокин Андрей Анатольевич** – заместитель директора ООО «Агат Дизайн Бюро». Он рассказал, что ООО «Агат Дизайн Бюро» – проектная компания, которая на протяжении более 20 лет активно сотрудничает со многими, передовыми компаниями страны: предприятиями авиационного комплекса, судостроительными научными центрами, отраслевыми институтами и верфями. Компания ставит перед собой цель внедрения перспективных принципов проектирования, а также технологий в области легких сплавов и композитных материалов в судостроении, используя при этом объединенные ресурсы исследовательских и производственных баз авиационной и судостроительной промышленности. «Агат Дизайн Бюро» разработал целый ряд проектов многоцелевых судов и катеров. Их отличительными характеристиками являются высокая скорость и мореходность, что позволяет использовать их в качестве быстроходных мобильных платформ-носителей как в прибрежной зоне, так и в отдаленных районах. В основание проектов легла широкая программа исследований и разработок, позволившая создать оригинальные гидродинамические схемы, сочетающие высокую скорость, мореходные качества и топливную экономичность.

С содокладом «Пассажирские суда на подводных крыльях» выступил **Королев Сергей Алексеевич** – заместитель генерального директора по продукции гражданского назначения, маркетингу и ВЭД АО «ЦКБ по судам на подводных крыльях имени Р.Е. Алексеева». Он обратил внимание участников заседания на предпосылки для развития скоростного пассажирского флота:

- рост интереса к линейным пассажирским перевозкам;
- необходимость скоростных перевозок групп рекреационного и экскурсионного туризма;
- необходимость связать курорты черноморского побережья скоростным водным транспортом;
- критический уровень нагрузки на основные автомагистрали;
- ожидаемый рост болельщиков и гостей мероприятия в рамках Чемпионата Мира по футболу в 2018 г.;
- слабо развитая транспортная инфраструктура в труднодоступных районах РФ;
- экологический фактор;
- низкая рентабельность авиаперевозок на расстоянии до 300 км.

Докладчик также высказал предложения для развития скоростного пассажирского флота:

- развитие пассажирских перевозок на туристских маршрутах за счет эффективных мер государственной поддержки обновления туристического флота и строительства судов для использования на туристских маршрутах;
- развитие внутригородских и пригородных перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в крупных городах, имеющих водные пути за счет разработки и реализации региональных и муниципальных целевых программ;
- развитие перевозок пассажиров на социально значимых, в том числе скоростных, маршрутах за счет разработки мер государственной поддержки перевозчиков, обслуживающих социально значимые маршруты;
- разработка эффективных схем поддержки лизинга как для внутреннего, так и для внешнего рынка;
- разработка государственной программы по созданию легких дизельных двигателей для скоростного пассажирского флота.

С содокладом «Проект пассажирского скоростного катамарана» выступила **Ларионова Екатерина Павловна** – начальник управления маркетинга АО «Средне-Невский судостроительный завод». Она сообщила, что завод предлагает заказчикам полный цикл работ по строительству кораблей и судов, начиная с рабочей документации и заканчивая поставкой судна. Предприятие является технически оснащённым, строящим и ремонтирующим корабли и суда различного назначения. Оно обладает закрытым эллингом со стапельными позициями, позволяющими разместить суда и корабли с максимальными размерами — длиной до 100 м и шириной – до 16 м; спускоподъёмным комплексом, позволяющим поставить корабль спусковым весом до 2700 тонн на любую свободную позицию, как эллинга, так и открытого стапеля. Сегодня на заводе применяются современные технологии строительства кораблей и судов из стеклопластика, планируется строительство кораблей класса «корвет». Ведется строительство высокоскоростного пассажирского катамарана из углеродных тканей. Сегодня завод является лидером композитного судостроения в России и единственным в стране предприятием, освоившим строительство кораблей и судов из 4-х видов материалов: композитных материалов, судостроительной стали, алюминиево-

магниевого сплава и маломагнитной стали. Именно здесь освоена современная технология изготовления корпусов из композитных материалов методом вакуумной инфузии. Применение композита при строительстве судов влияет на уменьшение массы корпуса судна, улучшение эксплуатационных характеристики судна, снижение эксплуатационных расходов, снижение уровня шума от судна, отсутствие ограничений в дизайне внешнего вида судна, а также отсутствие коррозии корпуса. В настоящее время на предприятии строится 150-ти местный пассажирский катамаран проекта 23290 полным водоизмещением 66 тонн, с винтами фиксированного шага, мощностью 2X900 кВт, запасом топлива 6000 литров и мореходностью до 4 баллов.

В ходе дебатов по вопросам развития пассажирского речного транспорта выступили участники заседания, в том числе заместитель директора департамента судостроительной промышленности и морской техники Министерства промышленности и торговли Российской Федерации **Шабликов Николай Валерьевич**. Он акцентировал внимание членов комитета на важности применения положений 719 постановления правительства (регламентирующего, какая продукция может считаться произведенной на территории России) в их повседневной работе. Он призвал ориентироваться не только на отечественных проектантов и производителей материалов корпуса, но и работать с отечественными предприятиями-производителями пропульсивных и движительных систем.

РЕШИЛИ:

Принять к сведению информацию, изложенную в докладе и содокладах.

Завершая обсуждение первого вопроса, председательствующий отметил, что участники заседания смогли убедиться, что отрасль располагает как КБ, способными разрабатывать, так и производственными площадками, готовыми создавать гражданский флот. И при должном внимании со стороны государства и поддержке – со стороны Союзмаша – судостроители сумеют реализовать те планы, о которых было сказано во время выступлений.

По организационным вопросам:

РЕШИЛИ ввести в состав Комитета нового члена: генерального директора АО «ВНИИНМ» **Карпюка Леонида Александровича**.

Голосовали: «за» - единогласно; «против» и «воздержавшихся» - нет.

Подводя итоги дискуссии, Председатель Комитета по судостроительной промышленности и морской технике, член Бюро ЦС Союза машиностроителей России, Президент АО «ОСК» Алексей Рахманов отметил, что вопрос развития круизного флота был внимательно рассмотрен на заседании.

Разработка и строительство новых гражданских судов стали возможны благодаря доказавшей свою эффективность льготной лизинговой программе ОСК,

действующей при поддержке Минпромторга с 2009 года. А развитие пассажирского флота плотно увязано с развитием гражданского судостроения в целом, о чем говорилось и во время Президиума Госсовета в августе 2016.

Так входящий в ОСК завод «Красное Сормово» строит сейчас транспортный, технический речной флот, в том числе дноуглубительные суда, которые в свою очередь должны восстановить судоходство на целом ряде направлений.

Серьезная работа идет с рыбаками. «Не скрою, – отметил Алексей Рахманов, – пока еще мы находимся в ситуации, когда отечественные компании с опаской относятся к перспективе создавать суда в России: в первую очередь, их останавливает стоимость продукции. Однако есть уверенность, что те решения, которые принял Госсовет, в частности идея направить до 20% квот добычи водных биоресурсов на инвестиционные цели (в том числе на закупку новых судов рыбопромыслового флота, построенных на российских верфях) помогут ситуации сдвинуться в верном направлении». Он высказал надежду, что вместе с мерами по развитию лизинга будут созданы условия для того, чтобы предложения российских судостроителей стали более привлекательными для рыбаков.

С помощью лизинговой компании ОСК сможет предложить еще более выгодные условия создания судов – комплексный проект строительства и одновременно финансовый продукт для его реализации (о необходимости лизингового механизма как раз говорилось на заседании Комитета в начале 2016 года).

Это же в свою очередь позволит развивать как круизный флот в частности, так и гражданский флот в целом.

**Председатель Комитета
по судостроительной промышленности
и морской технике**



А.Л. Рахманов