

«ГЛАВЫ МНОГИХ РЕГИОНОВ ПРОЯВЛЯЮТ ИНТЕРЕС К СОВРЕМЕННОМУ СКОРОСТНОМУ ФЛОТУ»

СЕГОДНЯ В РОССИИ В НОВЫХ УСЛОВИЯХ И ПРИ НОВОМ ПОДХОДЕ К ЭТОМУ ВОПРОСУ ГОСУДАРСТВА ВОЗРОЖДАЕТСЯ СКОРОСТНОЙ ФЛОТ, И ЭТО — РАБОТА НА ДАЛЬНЮЮ ПЕРСПЕКТИВУ. «ГЛАВНОЕ СЕЙЧАС — ОЖИВИТЬ РЫНОК», — ПОДЧЕРКИВАЕТ **ГЕОРГИЙ АНЦЕВ**, ДОКТОР ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР — ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР АО «НПП «РАДАР ММС», ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ — ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР АО «ЦКБ ПО СПК ИМ. Р. Е. АЛЕКСЕЕВА». ТАТЬЯНА КРАМАРЕВА

BUSINESS GUIDE: В какой мере перспективно развитие направления скоростных судов?

ГЕОРГИЙ АНЦЕВ: Скоростной флот был гордостью Советского Союза. К великому сожалению, при распаде СССР пятитысячный коллектив «ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева» был развален, и возродить его стоило нам больших трудов, а по некоторым позициям (тяжелые экранопланы) возрождение еще предстоит.

Надо отдать должное государственной программе РФ «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы»: при поддержке правительства РФ и Минпромторга стало возможным возрождение скоростного флота страны. Мы, со своей стороны, не подвели ни президента РФ, ни Минпромторг: совместно с «ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева» реализовали три достойных проекта — «Комета 120М», «Метеор 120Р» и «Валдай 45Р». Отдельно стоит упомянуть серию катеров на подводных крыльях, которые сейчас также строятся на нашей верфи, — они востребованы и при оказании неотложной помощи на воде, и при проведении патрульных мероприятий в акватории, дают возможность организации речных перевозок.

ВГ: А насколько пользуются спросом скоростные суда у потенциальных пассажиров?

Г. А.: Ради эксперимента попробуйте купить в праздничные дни билет на «Валдай 45Р» в Нижнем Новгороде или на «Комету 120М» в Крыму — не купите, билеты раскупают моментально, настолько эти поездки популярны. Такие же восторженные впечатления у пассажиров ХМАО от поездок на «Метеорах 120Р» и «Валдаях 45Р». Наши скоростные суда пришлись по вкусу. Появились они благодаря прозорливости, упорству и конструкторскому гению нашего предшественника, Ростислава Евгеньевича Алексеева, который в борьбе с недоброжелателями министерств и ведомств все-таки создал парадигму скоростного флота и доказал, что это затраты оправданы. Интерес к ним не угас и сейчас.

Волга, Обь, Енисей, Лена, Нева — наши заказчики хотели бы развивать речное судоходство на этих реках. Мы содействуем им в воплощении намерений, активно работая с АО «ГТЛК». Лизинговые механизмы расширяют ограниченные возможности регионов в приобретении скоростных судов.

ВГ: Проекты для каких регионов у вас сейчас в работе?

Г. А.: Отрадно, что главы многих регионов проявляют интерес к современному скоростному флоту. Например, губернатор Нижегородской области Глеб Никитин изначально планировал приобретение только двух «Валдаев 45Р» — приобрели пять, настолько они оказались востребованными; рассчитывали на один «Метеор 120Р», но уже сейчас стало понятно, что потребуется минимум два.

С губернатором Самарской области Дмитрием Азаровым оговаривалась поставка в регион четырех «Метеоров 120Р» — теперь задумываются еще о двух теплоходах. К слову, в Самаре уже эксплуатируются четыре «Валдаев 45Р», успевших набрать популярность у пассажиров и привлечших поток туристов в регион.

Замечательно проявили себя «Валдаи 45Р» в Якутии: два судна перевозят пассажиров с 2021 года, и правительство региона хочет пополнить скоростной флот



ЕВГЕНИЙ ПЛАВЕНКО

«Метеором 120Р». В Чувашии три «Валдаи 45Р» с 2022 года буквально возродили некогда утраченные скоростные пассажирские речные перевозки.

Регионом-флагманом в приобретении наших СПК стал ХМАО: с 2019 года там работают два «Валдаи 45Р», уже в 2022 году вышел в навигацию первый «Метеор 120Р», а затем и второй. Отмечу, что все суда были сданы точно в срок и успешно работают на великих сибирских реках.

В отношении родного Санкт-Петербурга у правительства города, как и у нас, есть понимание, что старые «Метеоры» (их на линиях около 30) давно требуют замены. Совместно с правительством города мы обратились с этим вопросом к президенту страны. Итогом обращения стало поручение Владимира Путина о выделении городу инфраструктурного кредита на обновление флота СПК. «Метеор», без преувеличения, — бренд нашего города. В акватории Невы должны ходить современные, комфортные и безопасные теплоходы. Надеюсь, что на предстоящем Экономическом форуме будет дан старт строительству «Метеоров 120Р» для Петербурга.

Интересен и совместный с ОАО РЖД проект мультимодальных перевозок с использованием наших СПК до Валаама: это очень удобно, так как при покупке единого билета не нужно думать о стыковках речного и железнодорожного транспорта, все уже предусмотрено.

Архангельская область и бассейн Северной Двины — также важный и перспективный регион для развития

скоростных водных перевозок. Кроме того, у нас есть замечательный проект «Циклон» — скоростной паром (100 км/ч) на подводных крыльях на 350 пассажиров, который мог бы соединить Санкт-Петербург и Калининград. Есть ряд интересных проектов для Ростовской области: речь идет о скоростных перевозках по Дону судами «Метеор 110М», морской версией нашего теплохода, и «Валдай 45Р». Уверен, что проект, где реализуется принцип «умного» корабля, будет востребован и для эксплуатации в Азовском море.

ВГ: Что подразумевает принцип «умного» корабля?

Г. А.: Это единая интегрированная система управления с элементами искусственного интеллекта, координирующая все механизмы теплохода, обеспечивающая безопасность судоходства, что крайне важно при высокой скорости СПК, и снижающая нагрузку на капитана. В принципе «умного» корабля заложено и то, что касается комфорта пассажиров и экипажа. Сегодня вряд ли можно себе представить путешествие на современном лайнере без интернета, мультимедиа, кондиционеров и прочего: по этим параметрам наш «Метеор 120Р» сравним со многими моделями пассажирских самолетов.

ВГ: Какие еще проекты, кроме судов на подводных крыльях, в поле ваших интересов сегодня?

Г. А.: К таким проектам можно отнести суда на воздушной каверне (СВК). Это актуально для неглубоких рек: крыло неудобно для подхода к берегу, а каверна дает возможность экономить топливо в пределах 20–30%,

при этом сохраняя высокую по сравнению с водоизмещающими судами скорость. Ранее подобные проекты успешно зарекомендовали себя: вспомним о десантных кораблях «Серна» и «Дюгонь» в составе ВМФ, а также о пассажирском судне «Линда». Принцип воздушной каверны удобен для использования в пассажирском скоростном флоте — работы в этом направлении необходимо возрождать, и у нас есть наработки новых проектов СВК.

ВГ: Развитие судоходства невозможно без развития береговой инфраструктуры...

Г. А.: Безусловно. Прежде всего требуются очистка рек и восстановление их фарватера. Раньше Ока была судоходна на всем протяжении, а сегодня до Москвы-реки по Оке не дойти. Для дноуглубления и очистки фарватеров рек требуются серьезные вложения на федеральном уровне. А знаете ли вы, сколько заправок для маломерного флота на переходе из Санкт-Петербурга до Ладоги? Две! Две заправки на всю Ладогу!

Необходимо оказывать поддержку компаниям, которые возьмутся за оборудование причальных стенок, развитие сети заправок. Это единая программа, где возможно отделить скоростной пассажирский флот от маломерного. И создание подобной комплексной программы — задача непростая, но крайне важная. В России протяженность водных путей — более 100 тыс. км, они объединяют более 60 регионов, при этом 70% водных путей не имеют альтернатив для доставки грузов и пассажиров. Наши великие реки — это готовые дороги, необходимо их содержать в должном состоянии.

ВГ: А каким видите развитие структуры речного судоходства в горизонте 5–10 лет?

Г. А.: По моей оценке, отечественный рынок скоростных судов на подводных крыльях составит 100–150 «Метеоров 120Р» и в пределах 100 «Валдаев 45Р». Относительно других наших проектов сегодня делать прогнозы сложнее. Полагаю, рынок судов на подводных крыльях определяется 250 единицами в масштабах всей страны.

Количество построенных нами за последние несколько лет судов приближается к 30, однако необходимо уделять серьезное внимание и эксплуатации СПК. Мы готовим обращение в Минпромторг и Минтранс по вопросам эксплуатации СПК и постгарантийного обслуживания, требующим законодательного решения, которое должно приниматься совместно с Минтрансом, с Морским и Речным регистрами. В «ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева» проектируют скоростные суда более 70 лет, мы обладаем наивысшими компетенциями и богатейшим опытом в этой отрасли. И мы знаем, насколько конструкция судна чувствительна к «кустарной» модернизации. Подчеркну, должен быть определен порядок постгарантийного обслуживания таким образом, чтобы эксплуатант не принимал решения об обслуживании и модернизации теплохода по окончании гарантийного срока бесконтрольно. Они должны производиться в соответствии с проектом, а правила эксплуатации — выстраиваться совместно с главным конструктором КБ-проектанта судна, а также профильными ведомствами. Ведь речь идет о безопасности пассажиров, о флоте стоимостью десятки, а может, и сотни миллиардов рублей. ■