

НА КОНФЕРЕНЦИИ «СудостроениеRu 2024» ОБСУДИЛИ ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛИ

13–14 июня 2024 г. в Нижнем Новгороде прошла конференция «СудостроениеRu 2024». Ее участники смогли обсудить наиболее важные вопросы отрасли, пообщаться, найти новые контакты.

Организатором выступила компания «Вива Консалт». Мероприятие прошло при поддержке Судостроительного кластера Нижегородской области, Ассоциации «Созвездие», ЮФ «Ремеди», газеты «Транспорт России». В деловой программе были рассмотрены проблемы судостроения с разных точек зрения: судовладельцев, судостроителей, поставщиков комплектующих и оборудования, проектных организаций, органов регистрации и сертификации.

На конференции выступили представители компаний: Завод «Красное Сормово», «Р-Флот», «Судостроение», ФАУ «Российский морской регистр судоходства», ГК «Межрегионфлот», «Велесгард Сити», НПП «Спецкабель», «Маринерус», «Корпорация ПСС», ГК Sea Tech, АБС «Гидро», «Морской инженеринговый центр СПб», «Судостроение Судоремонт», СЗ «Кампо», ЮФ «Ремеди».

Делегаты сектора инженеринга и судостроения обсудили практические стороны треугольника проектирования, где вопросы безопасности, экономичности и технологичности взаимосвязаны и являются определяющими при проектировании. Особое значение при проектировании грузовых судов приобретает увеличение ходкости. Зарубежные и российские НИИ ищут способ ускорить морские перевозки, используя при этом меньше топлива. Решение этой головоломки

станет глобальным трендом на ближайшие 5–10 лет.

Спикеры широко осветили экономику строительства и эксплуатации разных типов и классов судов. Было отмечено, что стоимость судостроения в 2023 г. по сравнению с 2021 г. выросла в два раза. Сегодня Минпромторгу предписано рекомендовать лизингодателям установить свою маржу на уровне 10%, не выше. В противном случае окупаемость судов, построенных в России, будет за гранью возможного.

Исходя из экономической целесообразности, российские заказчики ведут переговоры по строительству судов на верфях в Китае, Вьетнаме и Индии. Однако использование оборудования отечественного производства на судах иностранной постройки – задача не из простых.

Касательно круглогодичного судостроения было отмечено, что из всех существующих российских портов в нынешних это более или менее возможно только в Калининграде. В Астрахани все занято, в Туапсе и Новороссийске есть определенные сложности.

Также в ходе сессий профессионалы морского права из компании ЮФ «Ремеди» обратили особое внимание на утилизационный сбор. В 2024 г. была пересмотрена и значительно реформирована расширенная ответственность производителей (РОП). Боль-

шинство положений ФЗ от 4 августа 2023 г. № 451 вступили в силу, а с 2025 г. уже будет применяться отчетность и ставки по новым правилам. Реформа РОП стала предметом жаркой дискуссии среди участников, в частности представителей производственного сектора. Не обошли стороной и техническую сторону судостроения и судоремонта. На конференции были представлены новые отечественные разработки покрытий, кабельной продукции, рулевых машин и т.д.

ФАУ «Российский морской регистр судоходства» представил новые возможности для отрасли.

13 июня конференция, помимо докладов, сопровождалась оживленными дискуссиями, общением делегатов и завершилась фуршетом, однако программа на этом не закончилась.

14 июня важной частью повестки дня стало знакомство с потенциалом отечественных верфей на примере Завода «Красное Сормово». Делегаты посетили производственные площадки предприятия, ознакомились с технологическими возможностями корпусного, судомонтажного цехов, линейкой судов, строящихся на нижегородской верфи.

В завершение программы участники насладились прекрасными видами Нижнего Новгорода и фуршетом на борту теплохода в среде единомышленников, ведь развитие судостроения в России – общая цель. ■