

Дальний Восток – флагман морской отрасли России



Крупнейшее международное событие года в морской индустрии – «Морской конгресс – Дальний Восток» – сегодня начинает свою работу в Конгрессно-выставочном центре ДВФУ. Конгресс проводится при поддержке Правительства РФ, Минпромторга РФ, Минтранса РФ, Минвостокразвития РФ, Морской коллегии при Правительстве РФ, других профильных федеральных и региональных органов власти, а также участников морской индустрии. Организатор мероприятия – ООО «НЕВА-Интернэшнл».

«Морской конгресс – Дальний Восток» – отраслевое конгрессно-выставочное мероприятие, которое отныне будет проводиться один раз в два года (по четным годам) при поддержке правительства Приморского края. Это уникальная платформа для развития деловых контактов, обмена опытом и презентации возможностей морской индустрии.

В этом году в «Морском конгрессе – Дальний Восток» принимают участие более 1200 специалистов из пяти стран мира, в числе которых более 100 VIP-

персон – первых лиц ведущих компаний морской индустрии, а также свыше 150 международных участников.

В экспозиции, которая занимает 3500 кв. м выставочной площади, участвуют более 70 ведущих предприятий отрасли. Представлены проекты производства гражданских судов различного назначения, презентация морских технических средств для освоения океана и его шельфа, проекты развития судостроения на внутренних водных путях, решения по модернизации рыбопромыслового и специализи-

рованного флота. Демонстрируется парк портовой техники.

К основным задачам Морского конгресса относятся популяризация крупнейших морских регионов России и укрепление межрегиональной кооперации, развитие транспортного и промышленного сотрудничества предприятий всех субъектов РФ с регионами ДФО, создание условий для работы со странами АТР, обсуждение самых острых проблем морской индустрии в новых условиях и выработка эффективных решений, развитие морской индустрии в новых макроэкономических условиях.

Напомним, что Дальний Восток входит в тройку лидеров судостроительной отрасли России, является транзитным хабом между Европой и Азией и обеспечивает более четверти грузооборота морских портов России.

Окончание на стр. 2

Уважаемые коллеги!

Владивосток впервые принимает у себя Морской конгресс, на котором соберутся крупнейшие участники рынка морского и речного транспорта, судостроения и судоходства из разных регионов России и зарубежных стран – все, кто не словом, а делом заинтересован в развитии кооперации с дальневосточными предприятиями. От лица правительства Приморского края, которое выступает в роли организатора столь значимого для отрасли мероприятия, мы рады приветствовать делегатов Конгресса на гостеприимной дальневосточной земле!



Дальний Восток неизменно входит в число лидеров судостроительной отрасли России. Именно здесь расположена единственная в стране судовой верфь крупнотоннажного судостроения – ССК «Звезда», где строятся нефтеналивные танкеры типа «Афрамекс», оснащенные двухтопливной двигательной установкой, танкеры-газовозы усиленного ледового класса, а также ведутся работы над самым мощным в мире атомным ледоколом «Лидер». Завод сегодня демонстрирует самые высокие технологии, и мы по праву гордимся, что именно у нас, в Приморье, по распоряжению Президента РФ Владимира Путина создан такой комплекс.

В регионе успешно действуют и другие предприятия, в том числе входящие в структуру Объединенной судостроительной корпорации. Все они активно встраиваются в общероссийские производственные и технологические цепочки. Поэтому особое значение приобретает укрепление межрегиональных связей и поиск новых поставщиков, в том числе за рубежом, на что во многом и нацелен «Морской конгресс – Дальний Восток».

Через наш регион пролегают транзитные торговые пути между Европой и Азией. На долю Дальневосточного бассейна приходится более четверти грузооборота морских портов России. Каждый второй контейнер в стране переваливается через порты Приморья. И роль ДФО в свете общей ориентации России на Восток только растет. Это открывает новые возможности для взаимовыгодного сотрудничества.

Каждый год мы подтверждаем статус восточных ворот России в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, следуем курсом, намеченным Президентом. Поддерживаем благоприятный инвестиционный климат и видим положительные результаты приложенных усилий. В рамках «Морского конгресса – Дальний Восток» приглашаем всех к профессиональному диалогу, который будет способствовать дальнейшему развитию и процветанию отрасли!

О.Н. Кожемяко,
губернатор Приморского края

«Р.О.С.АНТИКОР» ЗАЩИТА ФЛОТА ОТ КОРРОЗИИ

Технологии антикоррозийной защиты постоянно развиваются. Свой вклад в этот процесс привнесло российское НПО «Р.О.С.Антикор».



Фото: r-anticor.ru

С 2007 года НПО «Р.О.С.Антикор» запустило и успешно развивает производство универсальных и специальных протекторов для защиты от коррозии, в том числе уникальных, разработанных инженерами предприятия.

За два десятилетия работы компания стала ведущим производителем протекторной защиты в стране.

Высокое качество выпускаемой продукции обеспечивается благодаря профессионализму персонала и многоступенчатому контролю на всех этапах производства. Спрос на изделия компании растет. Ее постоянные заказчики – более 50 судостроительных и судоремонтных предприятий, в том числе ПО «Севмаш», ЦС «Звездочка», Балтийский завод, «Адмиралтейские верфи», СФ «Алмаз», ДВЗ «Звезда», центр судоремонта «Дальзавод» и др.

ПОЛВЕКА БЕЗ ЗАМЕНЫ

Совместно с учеными НИЦ «Курчатовский институт» – ЦНИИ КМ «Прометей» специалисты НПО «Р.О.С.Антикор» разработали протекторы на основе сплава АП4НМ, превосходящего российские и зарубежные аналоги по показателям антикоррозионной защиты.

Окончание на стр. 5

Судовые лакокрасочные покрытия



Завод ВДМ
Пигмент

ООО «Завод ВДМ «Пигмент» 25 лет стоит на защите инвестиций заказчиков из числа крупнейших промышленных предприятий. Компания успешно поставляет антикоррозионные лакокрасочные материалы для защиты промышленных объектов.

Накопленный научный потенциал, перодовое оборудование и опыт производства защитных покрытий позволили заводу принять новый вызов: разработку судовых лакокрасочных систем, устойчивых к истиранию и условиям плавания.

«Начало линейки судовых покрытий положила разработка авторских систем лакокрасочных покрытий для открытых

палуб. Сотрудничество с конструкторскими бюро при учете рекомендаций изготовителей, летчиков и персонала инженерных служб привело к появлению полноценной линейки судовых лакокрасочных покрытий», – рассказал генеральный директор компании Николай Борисович Люлин.

Окончание на стр. 4

Самое главное

Передовые проекты

От идеи до воплощения



Акционерное общество «Проектно-изыскательский институт «Ленгипроречтранс» – современное предприятие, успешно сочетающее в своей работе бесценный опыт предыдущих поколений с новыми возможностями. Институт выполняет работы по всей территории России и в странах Средней Азии, постепенно расширяя географию объектов; участвует в значимых инфраструктурных проектах и сотрудничает с крупнейшими государственными университетами страны.

В настоящее время специалисты института «Ленгипроречтранс» выполняют проектные и изыскательские работы по строительству различных объектов водного транспорта. Основными заказчиками института являются Министерство транспорта РФ, Министерство природных ресурсов РФ; администрации субъектов РФ; крупные организации и предприятия различных ведомств; судоходные компании.

Ключевые направления работы института:

- разработка технико-экономических обоснований инвестиционных проектов;
- комплексные инженерные изыскания;
- комплексное проектирование морских и речных гидротехнических объектов, водных путей, мероприятий по регулированию русловых процессов, подводных переходов, карьеров по добыче песков и гравия;
- проведение аналитических исследований, динамики и прогноза состояния грузовых и пассажирских перевозок;
- разработка оптимальных транспортных схем и экономические исследования;
- строительный контроль и авторский надзор;
- научно-исследовательские работы.



Институт «Ленгипроречтранс» располагает квалифицированным персоналом и необходимой материально-технической базой, включая оснащение большим количеством аппаратных средств для решения разнообразных задач как в офисе, так и на выезде, во время проведения изысканий.

Летом 2021 г. АО «Ленгипроречтранс» возглавил Павел Владимирович Белкин. В его профессиональном багаже – работа на крупнейших гидротехнических объектах: Бурейской, Саяно-Шушенской, Рогунской, Нижне-Бурейской, Нижне-Тулумской, Зарамагской ГЭС.

Под руководством Павла Владимировича институт не только продолжает успешную деятельность по своим традиционным проектам, но и развивает новые интересные направления, что позволяет сотрудникам института уверенно смотреть в будущее.

Дальний Восток – флагман морской отрасли России

Окончание. Начало на стр. 1

В рамках Морского конгресса запланировано более 30 мероприятий: прямые включения и дискуссии с участием 180 спикеров из ведущих компаний с трансляцией на 25 000 профессионалов отрасли.

В центре внимания деловой программы – тематика «разворота» России на Восток и усиление роли Китая и стран Азиатско-Тихоокеанского региона во внешнеэкономической политике РФ применительно к отрасли судостроения и судоходства. В ходе работы Конгресса запланированы выработка совместных решений для эффективного развития морской отрасли в новой системе координат, а также демонстрация экспортного потенциала судостроительной промышленности и логистического комплекса России в целом и Дальнего Востока в частности.

Мероприятие во Владивостоке нацелено на продвижение продукции и услуг отечественных предприятий на внутреннем и внешнем рынке, активный обмен опытом с лидерами отрасли, презентация возможностей предприятий Дальнего Востока потенциальным инвесторам и партнерам. В рамках проведения мероприятия пройдут церемонии подписания важнейших инвестиционных и иных соглашений.

В рамках Конгресса запланирован ряд уникальных мероприятий:

- пленарное заседание «Дальний Восток – флагман морской отрасли России в новой системе координат»;
- встреча губернаторов дальневосточных регионов России;
- день подрядчика на базе ССК «Звезда»;
- форсайт-сессия «Сценарии развития морской отрасли на Дальнем Востоке»;
- деловой завтрак АО «КМП» Перспективы развития искусственного интеллекта в морском приборостроении»;
- деловой завтрак Fesco «Судостроение в России: на щите или со щитом»;
- кадровая конференция;
- воркшоп «Маркетинг в морской отрасли»;
- презентационная сессия «Дальневосточные стартапы в морской отрасли»;
- студенческие интерактивы и молодежные треки;
- работа бизнес-зала «Морской»;
- гастрономические мастер-классы и дегустации морепродуктов;
- зоны активности: тематическая фотозона, зона розыгрыша памятных сувениров, зона мерча и т.д.

Об итогах работы Второго Всероссийского Морского конгресса – в итоговом цифровом выпуске газеты «Show-daily «Морской конгресс – Дальний Восток»

Оперативное совещание



В Правительстве состоялось оперативное совещание с вице-премьером, на котором обсуждались реконструкция Онежского судостроительного завода и ход строительства судов высокого ледового класса для Северного морского пути.

В своем вступительном слове Михаил Мишустин отметил, что развитие Северного морского пути в настоящее время – одна из приоритетных задач. Маршруты СМП проходят в пределах территориальных вод России и в современных условиях являются надежным транспортным коридором для экспорта продукции в другие страны.

Чтобы обеспечить безопасное и круглогодичное движение в северных широтах, нужен большой действующий арктический флот. Для наращивания строительства таких судов готовятся к запуску новые современные производства. Одна из таких площадок – Онежский завод в Петрозаводске, где идет создание первой цифровой верфи. На ней будут использоваться высокотехнологичные роботизированные технологии.

«Правительство выделило 2 млрд рублей на реализацию второй очереди проекта глубокой модернизации этого карельского предприятия, благодаря чему в ближайшие два года существенно расширятся его производственные возможности», – сообщил Михаил Мишустин.

В свою очередь, Денис Мантуров рассказал о том, как складывается ситуация со строительством судов высокого ледового класса для Северного морского пути. Денис Мантуров отметил, что комплексная работа по расширению флота для Северного морского пути ведется в целях увеличения грузопотока на этой важнейшей международной транспортной артерии.

Для обеспечения круглогодичной проводки Балтийский завод продолжит

строительство серии атомных ледоколов мощностью 60 МВт. Три атомохода – «Арктика», «Сибирь» и «Урал» – уже работают в акватории морей Северного Ледовитого океана, следующий ледокол – «Якутия» – планируется сдать в конце текущего года. Еще три должны пополнить флот в период с 2026 по 2030 год. Кроме того, самый мощный ледокол, который сегодня строится на «Звезде», единственный в своем роде в мире, 120 МВт – «Россия», – также должен быть построен ориентировочно к 2030 году.

Не менее важным вопросом является обеспечение безопасности мореплавания. В интересах Минтранса РФ и Росморречфлота строится 15 аварийно-спасательных судов для работы на Севморпути, включая буксиры и многофункциональные суда разного назначения и мощности. В этом задействованы верфи в Комсомольске-на-Амуре, Калининграде, Нижнем Новгороде и Татарстане. В развитие работы по этому направлению в перспективе шести лет планируется контракция еще 30 судов.



Наконец, непосредственно для вывоза грузовой базы, в том числе по Северному морскому пути, комплексом «Звезда» уже переданы заказчикам пять нефтеналивных танкеров типа «Афрамекс». Законтрактовано еще 26 крупнотоннажных судов разного назначения и назначения.

В дополнение к этому количеству в планах загрузки верфи до 2037 года – 92 грузовых судна ледового класса уже обеспечены. В их числе – контейнеровозы, балкеры, сухогрузы и танкеры.

«В целом основная производственная инфраструктура в интересах освоения СМП сформирована, но, чтобы гарантированно справиться с таким емким заказом, Объединенная судостроительная корпорация с ВТБ рассматривает возможность строительства еще одной высокотехнологичной верфи. Окончательное решение по месту и квалификации будет принято до конца текущего года, – подытожил Денис Мантуров. – При этом для реализации всех озвученных мною планов мы продолжим выполнять сквозную для всей отрасли задачи. Имею в виду замещение критических позиций судового комплектующего оборудования – это самое чувствительное направление. С 2022 года на его разработку предусмотрена отдельная субсидия.

Суммарно по этому механизму мы направляем почти 17 млрд рублей бюджетного финансирования. Это позволило начать реализацию 60 комплексных проектов силами 35 предприятий. И первые образцы начнут появляться на рынке уже начиная со следующего года. Они будут применяться в том числе на судах ледового класса, эксплуатируемых на Северном морском пути, и рыболовных судах, которые будут работать в северных широтах».

Самое главное

Вопросы автономного судоходства



В период с 22 по 26 апреля в штаб-квартире Международной морской организации в Лондоне проходила 111-я сессия Юридического комитета ИМО, в работе которой приняла участие российская делегация.

Разработка международно-правового регулирования эксплуатации морских автономных надводных судов (МАНС) остается одним из основных вопросов повестки дня Юридического комитета.

Обсуждались вопросы регулирования гражданской ответственности при эксплуатации МАНС, разработки рекомендаций и пояснительных руководств по применению профильных конвенций ИМО к МАНС при различных способах эксплуатации (дистанционное управление или автономный режим работы судна), взаимосвязи положений Конвенции ООН по морскому праву и будущего Кодекса для МАНС, разрабатываемого в настоящее время в ИМО.

Подготовлен детальный план работ Юридического комитета по тематике МАНС, учитывающий необходимость анализа положений Кодекса ИМО для МАНС на предмет разработки возможных поправок к профильным конвенциям ИМО, регулирующим вопросы гражданской ответственности. Комитет рассмотрел два представленных

на сессию российских документа. В первом документе содержатся предложения по унификации терминологии, определению роли и обязанностей капитана и берегового персонала, регулированию вопросов гражданской ответственности автономного судна. Данные предложения будут учтены при реализации плана работ Комитета по тематике МАНС.

Второй документ содержит информацию о результатах разработки национального законодательства по автономному судоходству.

В повестку дня Юридического комитета традиционно включаются вопросы справедливого обращения с моряками. По этой тематике Комитетом было одобрено Руководство ИМО с рекомендациями для государств порта, флага, судовладельцев и моряков по действиям в ситуациях, когда моряк подозревается в совершении преступления.

Важным направлением работы Юридического комитета является совершенствование международно-правового регулирования вопросов гражданской ответственности и

компенсации, установленных в профильных конвенциях ИМО, разработка соответствующих рекомендаций и разъяснений. По этому вопросу Комитетом была завершена работа над двумя рекомендательными документами. Первый касается методики сбора сведений и отчетности об инцидентах и ущербе для целей осуществления положений Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. с поправками. Второй документ – пересмотренное Руководство ИМО для государств по принятию документов о страховании от страховых компаний и поставщиков страховых услуг. Документы призваны разъяснить отдельные аспекты применения требований конвенций ИМО и содействовать государствам в их единообразном применении. Комитет также подготовил и одобрил информационный буклет об особенностях осуществления Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 2002 г. Этот буклет является очередным в серии подобных документов, разработанных ранее Юридическим комитетом. Буклеты в доступном формате разъясняют обязательства сторон, вовлеченных в правоотношения, связанные с вопросами гражданской ответственности и компенсаций на морском транспорте.

«ВНИИР-Прогресс»: судовое оборудование для Дальнего Востока

Санкт-Петербургский филиал АО «ВНИИР-Прогресс» специализируется на разработке, производстве и поставке широкого спектра электrorаспределительных устройств и интегрированных систем автоматизации технических средств судов и кораблей различного назначения, а также поставке другого судового оборудования.



Опыт поставок филиала и текущие заказы на оборудование для строительства судов, предназначенных для работы на Дальнем Востоке:

- большие морозильные траулеры проекта СТ-192, заказы зав. № 02480, 02481, 02482, 02483 – договор с АО «Адмиралтейские верфи»;
- краболовы проекта 5712, заказы зав. № 558019, 558020, 558024, 558025, 558026 – договор с Damen Engineering Saint Petersburg (ООО «ДИСП»);
- большие морозильные траулеры проекта 5670WSD – договор с рыболовецким колхозом им. В.И. Ленина;
- пограничный корабль проекта 22460, противодиверсионный

катер проекта 21980 – договора с АО «Восточная верфь»;

- плавучий док проекта 17574, судно снабжения проекта 22420, автомобильно-железнодорожный паром проекта CNF11PD, корветы проекта 20380/20385, малый ракетный корабль проекта 22800, спасательное судно MPSV06 – договора с ПАО «Амурский судостроительный завод»;
- ледокол «Лидер» проекта 10510, судно снабжения проекта IBSV 10022 – договора с ООО «Звезда морские технологии»;
- модернизированный плавучий энергоблок (МПЭБ) проекта 2087 для предприятия Госкорпорации «Росатом».



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРИМОРСКОГО КРАЯ

«Морской конгресс – Дальний Восток» проходит при официальной поддержке правительства Приморского края.

Сегодня Приморье – это ключевой логистический центр не только для Дальнего Востока, но и для страны. Практически каждый второй контейнер в России обрабатывается морскими портами края. На Приморье приходится 25% розничной и 40% оптовой торговли федерального округа.



ТИТУЛЬНЫЙ ПАРТНЕР – ТРАНСПОРТНАЯ ГРУППА FESCO

Транспортная группа FESCO – одна из крупнейших транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса, которые позволяют Группе осуществлять доставку грузов «от двери до двери» и контролировать все этапы интермодальной цепочки. FESCO принадлежит Владивостокский морской торговый порт, интермодальный оператор «ФЕСКО Интегрированный Транспорт», оператор рефрижераторных контейнеров «Дальрефтранс», а также компании «Трансгарант» и «ФЕСКО Транс». Группа управляет терминальными комплексами в Новосибирске, Хабаровске, Томске и Владивостоке. Контейнерный парк FESCO

составляет более 170 тыс. TEU, количество фитинговых платформ превышает 11 тыс. единиц. Флот Группы включает более 30 транспортных судов в управлении, которые осуществляют перевозки преимущественно на собственных морских линиях.



ТИТУЛЬНЫЙ ПАРТНЕР – СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС «ЗВЕЗДА»

Предприятие создано с целью выполнения стратегически важных для страны задач. Оператор проекта – НК «Роснефть». Продукция судостроения позволяет активнее развивать Северный морской путь, осваивать арктические месторождения углеводородов. ССК «Звезда» строит суда ледового класса, суда водоизмещением до 350 тыс. тонн, специальные суда и другие виды морской техники, часть из которой в России никогда не производилась.



ТИТУЛЬНЫЙ ПАРТНЕР – КЛАССИФИКАЦИОННОЕ ОБЩЕСТВО «РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА» (РС, РЕГИСТР)

Классификационное общество «Российский морской регистр судоходства» (РС, Регистр) ведет историю с 1913 года, работает во всех сферах морской индустрии. Основными целями РС является повышение стандартов безопасно-

сти человеческой жизни на море, безопасного плавания судов, надежной перевозки грузов на море и внутренних водных путях; разработка мер и стандартов, направленных на предотвращение загрязнения окружающей среды.

РС осуществляет рассмотрение технической документации, техническое наблюдение за судами в постройке и эксплуатации, выдачу документов, свидетельств и актов на суда и плавучие сооружения, а также на судовые механизмы, оборудование, устройства; обмер судов и плавучих сооружений; техническое наблюдение за выполнением положений международных конвенций; сертификацию промышленной продукции и производств, систем менеджмента качества, экологического менеджмента и управления в области охраны труда и профессиональной безопасности на соответствие требованиям международных стандартов ИСО. РС выполняет техническое наблюдение за контейнерами для генеральных грузов, изотермическими контейнерами, контейнерами-цистернами, контейнерами-платформами, офшорными контейнерами и др.



ТИТУЛЬНЫЙ ПАРТНЕР – ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ЦЕНТР СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОРЕМОНТА

Дальневосточный центр судостроения и судоремонта находится под корпоративным управлением ПАО «НК «Роснефть» и включает в себя основные судоремонтные и судостроительные производственные мощности ДФО.

АО «ДЦСС» осуществляет контроль за деятельностью Обществ Группы, выполняющих ремонт, модернизацию и техническое обслуживание надводных и подводных кораблей и судов Тихоокеанского флота, работы по гражданской судостроению, разработке проектно-конструкторской документации судов и кораблей.



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР – АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «КОРПОРАЦИЯ МОРСКОГО ПРИБОРОСТРОЕНИЯ»

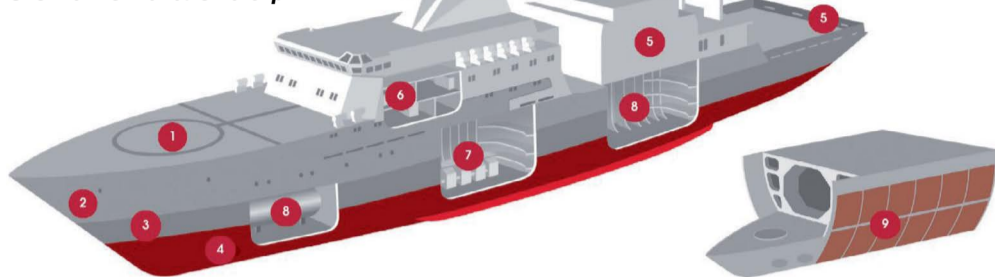
АО «КМП» создано в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 1 апреля 2020 года № 235 «в целях совершенствования системы управления организациями морского приборостроения, сохранения и развития их научно-производственного потенциала».

В состав АО «КМП» вошли крупнейшие производители интегрированных боевых информационных и управляющих систем, радиолокационного и гидроакустического оборудования, систем навигации и связи: АО «Концерн «Моринсис-Агат», АО «Концерн «Океанприбор», АО «Концерн «НПО «Аврора» и АО «Концерн «ЦНИИ «Электроприбор». Создана мощная интегрированная структура, в состав которой вошли более 30 предприятий с общей численностью сотрудников более 20 тысяч человек. АО «КМП» отведена ведущая роль в создании и производстве не только важнейших средств и комплексов радиоэлектронного вооружения для кораблей ВМФ России, но и радиоэлектронного оборудования для гражданских потребителей морской техники на внутреннем и внешнем рынках.

Самое главное

Судовые лакокрасочные покрытия

Окончание. Начало на стр. 1



Номенклатура ООО «Завод ВДМ «Пигмент» включает в себя покрытия для окраски:

- (1) летных и пешеходных палуб Эпоксикоут 0401 и Эпоксикоут 402;
 - (2) надводной части борта Эпоксикоут Мاستик и Урпейнт;
 - (3) зоны переменной ватерлинии Эпоксикоут 5250, Эпоксикоут Мастик, ЭметаллКоут Т и АК-5264;
 - (4) борта ниже ватерлинии, днища Эпоксикоут 5250, Эпоксикоут Мастик, ЭметаллКоут Т и АК-5264;
 - (5) фальшбортов, надстроек, мачт, флагштоков Эпоксикоут Мастик и Урпейнт.
- Полимерные покрытия для внутренних палуб:
- (6.1) нескользящее покрытие для танко-десантных трюмов на основе материалов Эпоксикоут 0401 и Эпоксикоут 402;
 - (6.2) Инфлак В* многослойное самонивелирующееся покрытие палуб в жилых отсеках, в офицерских кают-компаниях, в каютах, производственных кладовых и бытовых помещениях;
 - (6.3) Инфлак Деко* многослойное самонивелирующееся покрытие палуб

в камбузах, посудомоечных, душевых и прочих помещениях с повышенной влажностью;

- (6.4) покрытие палубное ТикМарин.
- * Разработано совместно с компанией ООО «Морские Комплексные Системы»
- А также специализированные ЛКМ для окраски:
- (7) аккумуляторных помещений и трюмов Эпоксикоут 0504 и Эпоксикоут 505;
 - (8.1) балластных цистерн и других резервуаров, заполняемых морской водой Эпоксикоут 403У;
 - (8.2) топливных, топливно-балластных, масляных цистерн Эпоксикоут 403У;
 - (8.3) цистерн сбора водомасляной эмульсии и сточных вод Эпоксикоут 403У.

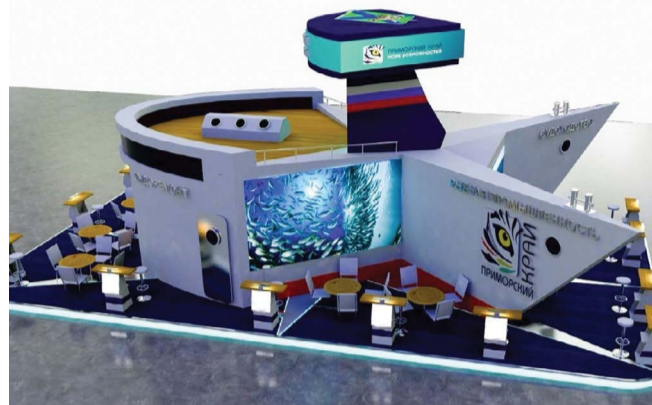
Недавно в ассортименте появился специализированный межоперационный грунтовочный состав Эпоксикоут 0263С (9) для защиты судовых металлоконструкций в период строительства проекта.



ООО «Завод ВДМ «Пигмент»
195248, Россия,
г. Санкт-Петербург, Ириновский
проспект, д. 1, лит. Н, пом. 70
Тел: 8(812) 611-12-65, 703-18-51
E-mail: info@promlkm.ru
сайт: promlkm.ru

Морская индустрия Приморского края

На объединенном стенде правительства Приморского края на «Морском конгрессе – Дальний Восток» представлены 16 компаний морской индустрии Приморского края.



Посетители стенда могут познакомиться с продукцией компании «ЭлКор», выпускающей алюминиевые лодки и катера, производителя судов из композитных материалов «Кораблестроение и композиты», завода «Варяг», специализирующегося на изготовлении электрогидравлических агрегатов, компании «Дальприбор» – ведущего приборостроительного предприятия промышленного комплекса на Дальнем Востоке, а также

поставщика трубопроводной арматуры для судостроения и судоремонта «Аскольд».

Судоремонтные услуги представлены Ливадийским ремонтно-судостроительным заводом, Находкинским судоремонтным заводом, Славянским судоремонтным заводом и компанией «Союз-ремонт».

От рыбопромышленной отрасли на стенде экспонируются Русская рыбопромышленная компания (РРПК) и «Сигма Марин».

Также представлены судоходная компания «Си Виктори», транспортная компания «ВладКристалл», транспортно-логистическая компания «Транзит» и логистическая компания «СДС Шиппинг».

Отдельного внимания заслуживает такой экспонат, как морской порт «Суходол» – резидент Свободного порта Владивосток. Это новый специализированный порт на юге Приморского края с собственной железнодорожной инфраструктурой. Уже действует угольный терминал проектной мощностью до 25 млн тонн в год.

Поэтапно будут вводиться мощности по перевалке зерна, минеральных удобрений, контейнеров и сжиженных углеводородных газов. Так, уже в мае будет сдан в эксплуатацию третий универсальный причал, предназначенный для работы с генеральными грузами, в том числе автомобилями и контейнерами. Объем грузооборота составит до 2 млн тонн в год.



ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ – HEADHUNTER

HeadHunter – один из самых крупных сайтов по поиску работы и сотрудников в России и странах СНГ со средней ежемесячной аудиторией в 2022 году более чем 25 млн человек. Согласно данным Similarweb, российская компания, основанная в 2000 году, является одним из лидеров рейтинга веб-сайтов о работе и трудоустройстве в мире. Основная деятельность HeadHunter связана с онлайн-платформой, которая предлагает потенциальным работодателям и рекрутам платный доступ к обширной базе данных резюме и порталу объявлений о вакансиях.



ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ – «АСКОН»

«АСКОН» – разработчик инженерного программного обеспечения и ИТ-интегратор, системообразующая организация российской экономики. Работает на рынке с 1989 года, входит в топ-100 крупнейших ИТ-компаний России и в первую десятку ИТ-поставщиков в сфере промышленности и строительства. Компания создает промышленное программное обеспечение и объединяет его в отраслевые цифровые платформы, в том числе для судостроения, внедряет ИТ-системы масштаба предприятий и корпораций. На разработках «АСКОН» реализу-

ется технология полного жизненного цикла изделия (PLM). География присутствия охватывает Россию, Беларусь, Казахстан, Узбекистан. Региональные офисы и центры разработки открыты в 30 городах. Команда насчитывает 1300 сотрудников.



ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ – «ОТРАСЛЕВОЙ ЦЕНТР МАРИНЕТ»

Автономная некоммерческая организация поддержки развития высоких технологий в морской отрасли «Отраслевой центр МАРИНЕТ» создана в декабре 2017 года ведущими отраслевыми предприятиями и профильными университетами. Целями Отраслевого центра являются: содействие созданию благоприятных условий для разработки и внедрения высоких технологий в морской и речной отрасли, включая перспективные рынки e-навигации; содействие совершенствованию нормативно-правовой базы отрасли; содействие продвижению на внутреннем и внешнем рынках высокотехнологичных решений отечественных разработчиков и производителей продукции для морской отрасли; развитие отношений с государственными органами и международными организациями; координация научно-исследовательской и образовательной деятельности в перспективных сегментах рынка высоких технологий для морской и речной отрасли.



ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ – АССОЦИАЦИЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА (АСРФ)

Ассоциация судовладельцев рыбопромышленного флота (АСРФ) создана в 2016 году. АСРФ объединяет 35 компаний морского рыболовства, на долю которых приходится около 28% общероссийского вылова морских водных биоресурсов. Представляет и защищает интересы членов Ассоциации, а также всесторонне содействует обновлению рыбопромышленного и транспортного флота в Российской Федерации, способствует повышению эффективности и качества переработки водных биоресурсов на судах рыбопромышленного флота.



ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ – ИНДИЙСКАЯ ПАЛАТА МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА (ICIB)

Индийская палата международного бизнеса (ICIB) – некоммерческая организация, созданная в 2007 году с целью продвижения и создания благоприятных условий для международной торговли и инвестиций в Индии. ICIB пред-

лагает бизнесменам и профессионалам платформу для общения, обмена идеями и совместной работы над проектами, которые способствуют экономическому росту Индии. Деятельность организации охватывает 42 страны мира и 12 штатов Индии. ICIB сотрудничает с государственными учреждениями, торговыми ассоциациями и другими организациями, представляя интересы предприятий из различных отраслей и секторов индийской экономики.



ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ – ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Дальневосточный федеральный университет был основан в 1899 году во Владивостоке как Восточный институт, специализировавшийся на востоковедении и подготовке кадров для административных, коммерческих и промышленных учреждений на Дальнем Востоке. В 2013 году ДВФУ открыл новый кампус на острове Русский после того, как в его зданиях прошел саммит АТЭС 2012 года. Кампус обслуживает 41 000 студентов ДВФУ и ежегодно проводит Восточный экономический форум. Сегодня ДВФУ – главный интеллектуально-образовательный и проектно-аналитический центр на Дальнем Востоке России.

Самое главное

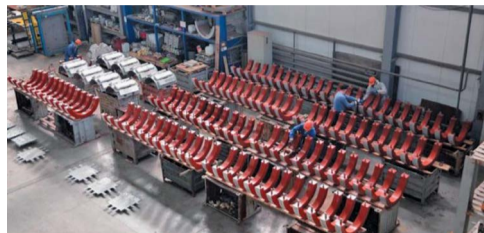
«Р.О.С.АНТИКОР»

ЗАЩИТА ФЛОТА ОТ КОРРОЗИИ

Окончание. Начало на стр. 1

Особенность сплава АП4НМ – высокая токоотдача (более 2500 А ч/кг) и коэффициент полезного использования (88%). Это обеспечивает стабильность материала в контакте с водой любой жесткости при температурах от –30 до 100 °С. Вне зависимости от концентрации соли в воде протекторы, изготовленные из сплава АП4НМ, имеют срок службы до 50 лет.

НПО «Р.О.С.Антикор» выпускает более 200 различных видов продукции проката из широкой номенклатуры цветных металлов. В состав опытной базы компании включено более 100 различных сплавов из цветных металлов.



НПО «Р.О.С.Антикор» успешно развивает производство универсальных и специальных протекторов для защиты от коррозии, в том числе уникальных



ООО НПО «Р.О.С.Антикор»
г. Челябинск, ул. Енисейская, д. 40
Тел.: +7 (351) 200-44-95
E-mail: online@r-anticor.ru
www.r-anticor.ru

Заложен головной земснаряд

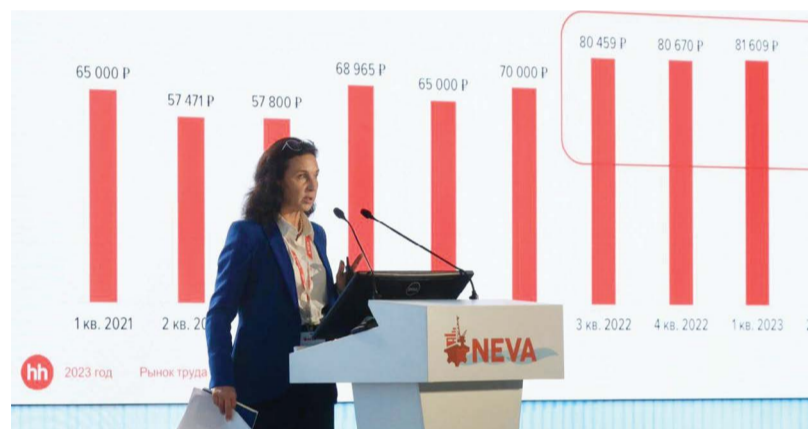
На производственной площадке АСПО Южного центра судостроения и судоремонта ОСК состоялась закладка киля головного земснаряда со сменным фрезерным/ротаторно-ковшовым рыхлителем российского проекта 93.159А.

Контракт на поставку шести самоходных судов заключен в 2023 году с Государственной транспортной лизинговой компанией. Земснаряды будут строиться по отечественному проекту с использованием российского судового комплектующего оборудования.

В этом году на заводе планируется заложить еще два земснаряда, в 2025 году – еще три. Основное назначение судна – проведение дноуглубительных работ: разработка илистых, песчаных и песчано-гравелистых грунтов. Земснаряд будет использоваться также для чистки рек и каналов от наносов, для прокладки каналов и других гидротехнических сооружений.

Для обеспечения движения и маневрирования судна будут использоваться две пропульсивные установки палубного размещения в контейнерном исполнении, расположенные в кормовой части главной палубы.

Кадры в судостроении и судоходстве



В рамках деловой программы «Морского конгресса – Дальний Восток» состоится стратегическая сессия по кадрам в судостроении и судоходстве. На сессии будут представлены итоги специально организованного отраслевого опроса на тему текущего состояния кадров в морской отрасли как на Дальнем Востоке, так и в масштабах всей России.

Партнером сессии «Кадры в судостроении и судоходстве: государственная политика и региональный аспект» выступает HeadHunter.

Мероприятие проводится с целью обсуждения путей преодоления кадрового дефицита на предприятиях морской отрасли на Дальнем Востоке. Проблема нехватки квалифицированных специалистов обострилась на фоне динамичного развития судостроительного сектора региона, резкого увеличения грузопотока из других областей России, создания новых логистических хабов и транспортных коридоров. По оценке экспертов, ситуация в ДФО усугубляется из-за недостаточного количества профильных учебных заведений, отсутствия

развитой социально-экономической инфраструктуры и зачастую неконкурентного по сравнению с другими регионами страны уровня заработных плат.

Дискуссия на площадке Морского конгресса во Владивостоке будет посвящена вопросам государственной политики, направленной на обеспечение устойчивого притока профессиональных трудовых ресурсов в отечественную морскую отрасль. Также участники сессии обсудят возможности Дальнего Востока в решении кадрового вопроса с учетом географического, экономического и демографического положения региона.

На сессии выступят член комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике

и природопользованию Людмила Талабаева, директор hh.ru Дальний Восток Ксения Аверина, руководитель направления Департамента развития трудовых ресурсов Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики Татьяна Попова, руководитель Центра молодежных инициатив Агентства стратегических инициатив по продвижению новых проектов (АСИ) Александр Вайно, директор по персоналу Транспортной группы FESCO Антон Пашков и другие приглашенные эксперты. Представители Дальневосточного федерального университета, МГУ им. адмирала Г.И. Невельского и СПбГМТУ расскажут об актуальных направлениях обучения и подготовки региональных специалистов в области судоходства и судостроения.



ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ

ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ – НИУ ВШЭ

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ) – один из ведущих российских университетов, основанный в 1992 году и в 2023 году насчитывающий более 55 тысяч студентов и аспирантов, обучающихся в четырех кампусах на 127 программах бакалавриата, 2 программах специалитета, 188 программах магистратуры и в 22 аспирантских школах. Самым крупным исследовательским подразделением НИУ ВШЭ является Институт статистических исследований и экономики знаний (ИСИЭЗ) – ведущий в России и признанный за рубежом научный и экспертно-аналитический центр в области статистики науки, технологий, инноваций, образования, цифровой экономики и информационного общества, научно-технологической и инновационной политики, долгосрочного прогнозирования (форсайта).

ВАРПЭ

ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ – ВАРПЭ

Некоммерческая организация «Всероссийская ассоциация рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей

и экспортеров» (ВАРПЭ) была основана в 1993 году. Сегодня ВАРПЭ входит в пятерку самых влиятельных ассоциаций рыбной отрасли в мире и является ведущим объединением рыбопромышленников в России. Доля предприятий – участников ВАРПЭ в ежегодном национальном вылове водных биоресурсов составляет более 90%. В составе Ассоциации 70 крупных участников-партнеров – лидеров рыбопромышленного рынка, а также крупнейших ассоциаций отрасли федерального и регионального масштаба, представляющих всю географию страны от Калининграда до Камчатки и от Мурманска до Астрахани. ВАРПЭ объединяет 495 организаций рыбной отрасли, входящих в нее как напрямую, так и ассоциировано – через отраслевые объединения.



ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ – РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА

Общероссийское отраслевое объединение работодателей «Российская палата судоходства» отмечает в 2024 году 30-летие своей деятельности. Основными целями Палаты являются защита и продвижение интересов организаций-членов как на национальном, так и на международном уровне, а также улуч-

шение имиджа российского судоходства в целом, содействие развитию и обновлению морского и речного флота. Особое внимание уделяется вопросам сохранения лучших флотских традиций и продвижению «качественного судоходства». В настоящий момент в состав Палаты входят 93 организации морского и речного транспорта, из них 60 судоходных компаний.



ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МОРСКОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, основанный в 1930 году, является ведущим центром передовых научно-технических и образовательных технологий, опорным российским вузом в области судостроения и подготовки инженерных кадров для кораблестроительных предприятий России. На шести основных факультетах и 52 учебно-научных кафедрах СПбГМТУ готовят первоклассных специалистов по всему спектру кораблестроительных специальностей, гармонично сочетая традиционную и инновационную образовательные модели с уникальной системой инженерной подготовки.



РОСМОРПОРТ

ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ – ФГУП «РОСМОРПОРТ»

ФГУП «Росморпорт» создано постановлением Правительства РФ в 2003 году для стабильного развития морских портов страны и эффективной эксплуатации объектов федеральной собственности.

Предприятие является заказчиком по 21 проекту строительства и реконструкции объектов портовой инфраструктуры в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Благодаря этому мощности морских портов РФ вырастут более чем на 115 млн тонн к 2030 году.



PEREVOD-KIT
БЮРО ПЕРЕВОДОВ КИТАЙСКОГО ЯЗЫКА

ПАРТНЕР ПО ЯЗЫКОВЫМ ПЕРЕВОДАМ – PEREVOD-KIT

Perevod-Kit – крупнейшая переводческая компания на российском и китайском рынках, которая успешно развивается с 2014 года и располагает командой из более чем 1500 высококвалифицированных переводчиков, которые обеспечивают высокое качество предоставляемых услуг. Специалисты обладают обширным опытом работы в различных отраслях.

Самое главное

«Тор-МФ» – перспективный корабельный ЗРК МД



Средства воздушного нападения остаются одной из главных угроз на море. При этом наибольшую опасность представляют БПЛА и противокорабельные крылатые ракеты. Уровень угрозы можно оценить хотя бы на примере недавних атак хуситов по торговому судоходству в Баб-эль-Мандебском проливе. В Сухопутных войсках основным средством борьбы с ВТО являются в тактическом звене ЗРК малой дальности семейства «Тор». Сегодня головной разработчик этих комплексов, Ижевский электромеханический завод «Купол» (входит в состав Концерна ВКО «Алмаз – Антей»), работает над созданием их корабельной версии – ЗРК «Тор-МФ».

На суше и на море

В ЗРК семейства «Тор» изначально был реализован целый ряд конструкторских решений, позволяющих комплексу стать эффективным межвидовым средством ПВО, то есть применяться не только на суше, но и на море.

Так, «торовская» радиолокационная станция обнаружения целей работает в диапазоне радиоволн «С» (3,4–8 ГГц). Основными достоинствами РЛС сантиметрового диапазона являются: высокая потенциальная разрешающая способность и точность измерения координат, обусловленные узкой ДНА и малой длительностью импульса; достаточно высокая предельная дальность обнаружения низколетящих целей, определяемая дальностью прямой видимости; высокая защищенность от активных шумовых помех, обусловленная узкой ДНА, малым уровнем боковых лепестков, высоким энергетическим потенциалом. Стоит уточнить, что в морских условиях сильные естественные помехи – обычное дело, в особенности у самой кромки воды (там, где работают низколетящие СВН) – даже при слабом волнении моря интерференция волн затрудняет определение координат цели. РЛС сантиметрового диапазона, гораздо меньше подверженные влиянию погодных условий, чем радары миллиметрового диапазона, оказываются «в море» наиболее предпочтительными.

Станция наведения также работает в сантиметровом диапазоне, но близко к его нижней границе – диапазону волн «К» (18–26 ГГц). Более высокая частота обеспечивает большую потенциальную точность и разрешающую способность.

В части огневых средств ЗРК семейства «Тор» также имеют

преимущество, особенно значимое в морских условиях. В комплексе реализован вертикальный старт ЗУР. Это дает возможность освободить палубу корабля от громоздких пусковых установок с наклонными направляющими, обеспечить постоянную боевую готовность ЗУР, их сохранность в походных условиях и определенный уровень защиты от боевых повреждений.

Далеко не лишними в морских условиях являются и такие характеристики ЗРК семейства «Тор», как быстрое развертывание из походного состояния в боевое (3 мин – мировой рекорд), малое время реакции от момента обнаружения цели до пуска ЗУР (5–10 сек). Как следствие – комплекс опережает другие ЗРК МД и по скорости вступления в бой, и по скорости перехвата целей. ЗРК семейства «Тор» способны поражать малоразмерные (ЭПР 0,1 кв. м и меньше), низколетящие (высота полета 10 м и меньше), высокоскоростные (2 Маха и больше) средства воздушного нападения. При этом следует учитывать, что реальные ТТХ

ЗРК семейства «Тор» во многом выше паспортных характеристик (в которых указываются гарантированные значения, а не рекордные, как это практикуют западные производители).

Так, нижняя граница зоны поражения «по паспорту» составляет 10 м, а на практике – 4,5–5 м. Верхняя граница – 12 км, дальний рубеж перехвата – не менее 16 км, но это для околосвуковых целей, менее скоростные СВН могут быть сбиты и на большей дистанции. Максимальная скорость перехватываемых целей – 2 Маха, но, по сообщениям белорусских зенитчиков, они успешно сбивали с ЗРК «Тор-М2К» и цели, летящие на скорости 3 Маха. Правда, курсовой параметр в данном случае был невелик, но при решении задач самообороны корабля-носителя или обеспечения ПВО отряда кораблей, идущих в плотном порядке, это не имеет значения. Максимальный же курсовой параметр составляет +/- 9,5 км, что более чем достаточно для обеспечения ПВО крупного конвоя. Минимальная эффективная поверхность рассеяния цели по паспорту составляет 0,1 кв. м, но на практике «Торы» успешно работают и по значительно меньшим целям.

«Тор» примеряет бескозырку

Работа по созданию перспективного корабельного ЗРК МД ведется на Ижевском электромеханическом заводе «Купол» (входит в состав Концерна ВКО «Алмаз – Антей») в инициативном порядке и прошла уже целый ряд этапов.

Так, в 2015 году были проведены испытания ЗРК «Тор-М2У» по обнаружению и поражению целей, идущих над морем. Боевая машина при этом работала с береговой черты. Испытания прошли успешно. В 2016 году автономный боевой модуль «Тор-М2КМ», установленный на палубе фрегата «Адмирал Григорович», успешно отработал в открытом море при ходе корабля со скоростью 8 узлов. Комплекс перехватил две мишени, одна из которых имитировала высокоскоростное СВН, а другая – ПКР типа «Гарпун», летящую на сверхмалой высоте (4,5–5 м над уровнем моря).



Возможность применения «Торов» на кораблях ВМФ была подтверждена на практике. Комиссией по проведению стрельбовых испытаний комплекса с палубы фрегата «Адмирал Григорович», назначенной Главкомом ВМФ, рекомендовано использовать ЗРК «Тор-М2КМ» при организации ПВО важнейших объектов ВМФ и для усиления противовоздушной обороны

МФ» практически сформирован. Система управления (антенный пост) комплекса устанавливается на стабилизированную платформу на палубе либо надстройках корабля. Боевой пост комплекса (операторский отсек) размещается в подпалубном пространстве и содержит рабочие места командира и оператора, тренажер, средства сопряжения с корабельными системами.



Оснащение находящихся в эксплуатации боевых и вспомогательных кораблей ЗРК «Тор-М2КМ», а вновь строящихся и проходящих капремонт кораблей – ЗРК «Тор-МФ» позволит обеспечить их надежную защиту от летящих на сверхмалых высотах ПКР, крылатых ракет большой и средней дальности, управляемых авиационных бомб, противорадиолокационных ракет, беспилотных летательных аппаратов, самолетов и вертолетов. При этом решая задачи и самообороны корабля, и групповой защиты соединения кораблей.

кораблей, находящихся в эксплуатации. Забегая вперед, стоит отметить, что в ходе СВО в открытом доступе появилось немало фото- и видеосвидетельств применения ЗРК семейства «Тор» с палуб кораблей Черноморского флота. Очевидно, что опыт данного применения досконально изучен специалистами флота.

По результатам испытаний 2016 года было рекомендовано доработать программное обеспечение комплекса для его применения в условиях корабля. Новое программное обеспечение было проверено на испытаниях в мае 2019 года на берегу Воткинского водохранилища. В ходе испытаний мишени, шедшие над водой на сверхмалой высоте, были своевременно обнаружены и условно поражены, высота их полета определялась точно и однозначно, несмотря на наличие помех. Новый алгоритм работы аппаратной части боевых машин доказал свою эффективность при работе по целям, идущим на сверхмалой высоте над водой.

Для строящихся и проходящих модернизацию кораблей флота, естественно, более актуальным является не размещение сухопутного ЗРК на палубе, а создание ЗРК МД изначально интегрированного в корпусные конструкции корабля. К настоящему времени облик перспективного корабельного комплекса «Тор-

Унифицированные пусковые установки, несущие по несколько пакетов (кассет), с 4 ЗУР в транспортно-пусковых контейнерах в каждом, размещаются в подпалубном пространстве в количестве по требованию ВМФ и предусмотрены проектом корабля. Массогабаритные характеристики перспективного ЗРК неизвестны, но если учесть, что АБМ ЗРК «Тор-М2КМ» весит всего 15 т, можно предположить, что «Тор-МФ» удастся свободно разместить на кораблях водоизмещением от 300 тонн (из расчета выделенного на средства ПВО 5% водоизмещения корабля, притом что все системы вооружения составляют в норме 15% и более от полного водоизмещения).

Стоит отметить, что некоторые тактико-технические характеристики ЗРК «Тор-МФ» могут оказаться даже выше, чем у его сухопутного «прародителя». Так, поскольку антенны РЛС корабельного «Тора» будут установлены заметно выше над поверхностью, дальность обнаружения будет выше – за счет отдаления линии радиогоризонта. Также, возможно увеличение боекомплекта – при достаточном водоизмещении корабля и наличии необходимости он может быть существенно выше, чем у сухопутной боевой машины, где размер БК ограничивается габаритами антенно-пускового устройства.



Деловая программа 30 и 31 мая

30 мая 2024

09:00–10:00	Регистрация участников / Приветственный кофе / Начало работы выставочной экспозиции	
10:00–11:30	Панельная дискуссия «Судовые дизельные двигатели и агрегаты на их основе: возможности российских и зарубежных производителей»	📍 ЗАЛ «СИНИЙ»
10:00–11:30	Практическая сессия «Успешный бизнес с Китаем: как это работает»	📍 ЗАЛ «СРЕДНИЙ»
10:00–11:30	Круглый стол «Реализация мер господдержки для увеличения объемов доставки рыбной продукции по Севморпути: проблемы, задачи, решения»	📍 ЗАЛ «МОРСКОЙ»
10:00–11:30	Деловой завтрак «Судостроение в России: на щите или со щитом» Организатор: Fesco. Участие только по приглашению организатора	📍 12-й УРОВЕНЬ МАЛЫЙ ПАНОРАМНЫЙ ЗАЛ
10:30–12:30	Деловой завтрак «Перспективы развития искусственного интеллекта в морском приборостроении» Организатор: КМП. Участие только по приглашению организатора	📍 ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ АО «КМП»
11:30–11:45	Перерыв / Работа выставочной экспозиции / Деловые переговоры	
11:45–13:15	Панельная дискуссия «Актуальные меры обеспечения безопасности судоходства: опыт СМП и Дальнего Востока»	📍 ЗАЛ «СИНИЙ»
11:45–13:15	Дискуссионная сессия «Цифровая трансформация российской судостроительной отрасли»	📍 ЗАЛ «СРЕДНИЙ»
11:45–13:15	Молодежный трек. Панельная дискуссия «Профориентация молодежи в морской отрасли: чему учат вузы, что предлагают предприятия»	📍 ЗАЛ «МОРСКОЙ»
13:15–14:15	Обед / Работа выставочной экспозиции / Деловые переговоры	
14:15–15:45	Стратегическая сессия «Дальний Восток и Арктика: организация судоходства и транспортный потенциал»	📍 ЗАЛ «СИНИЙ»
14:15–15:45	Стратегическая сессия «Технологический суверенитет и проектирование судов нового поколения»	📍 ЗАЛ «СРЕДНИЙ»
14:15–15:45	Стратегическая сессия «Кадры в судостроении и судоходстве: государственная политика и региональный аспект»	📍 ЗАЛ «МОРСКОЙ»
11:45–13:15	Презентационная сессия «Дальневосточные стартапы в морской отрасли»	📍 ЗАЛ УТОЧНЯЕТСЯ
15:45–16:00	Перерыв на кофе / Работа выставочной экспозиции / Деловые переговоры	
16:00–18:00	Пленарное заседание «Дальний Восток – флагман морской отрасли России в новой системе координат»	📍 ЗАЛ «СИНИЙ»

31 мая 2024

09:00–10:00	Регистрация участников / Приветственный кофе / Начало работы выставочной экспозиции	
10:00–11:30	Стратегическая сессия «Международное сотрудничество в судостроении и судоходстве: приоритеты и потенциал АТР»	📍 ЗАЛ «СИНИЙ»
10:00–11:30	Панельная дискуссия «Дальневосточные порты и совершенствование береговой инфраструктуры»	📍 ЗАЛ «СРЕДНИЙ»
10:00–11:30	Стратегическая сессия «Дальневосточный промысловый флот: регулирование и перспективы развития»	📍 ЗАЛ «МОРСКОЙ»
10:00–11:30	Конференция «Морская робототехника. Инновации и перспективы развития морской робототехники в РФ: от научных разработок до практических решений». Часть 1	📍 ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ АО «КМП»
10:00–15:45	Молодежный трек. Форсайт-сессия «Сценарии развития морской отрасли на Дальнем Востоке»	📍 ЗАЛ УТОЧНЯЕТСЯ
11:30–11:45	Перерыв / Работа выставочной экспозиции / Деловые переговоры	
11:45–13:15	Международный бизнес-диалог «Россия – Китай»	📍 ЗАЛ «СИНИЙ»
11:45–13:15	Панельная дискуссия «Развитие внутренних водных транспортных путей на Дальнем Востоке и в Арктике»	📍 ЗАЛ «СРЕДНИЙ»
11:45–13:15	Дискуссионная сессия «Судоремонт, оборудование, комплектующие в Приморском крае»	📍 ЗАЛ «МОРСКОЙ»
12:00–13:30	Конференция «Морская робототехника. Инновации и перспективы развития морской робототехники в РФ: от научных разработок до практических решений». Часть 2	📍 ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ АО «КМП»
13:15–14:15	Обед / Работа выставочной экспозиции / Деловые переговоры	
14:00–15:40	Конференция «Морская робототехника. Инновации и перспективы развития морской робототехники в РФ: от научных разработок до практических решений». Часть 3	📍 ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ АО «КМП»
14:15–15:45	Международный бизнес-диалог «Россия – Индия»	📍 ЗАЛ «СИНИЙ»
14:15–15:45	Панельная дискуссия «Электронная навигация и управление безэкипажными судами»	📍 ЗАЛ «СРЕДНИЙ»
14:15–15:45	Панельная дискуссия «Промышленная кооперация и развитие отечественных кластеров судостроения»	📍 ЗАЛ «МОРСКОЙ»
15:45–16:00	Перерыв на кофе / Работа выставочной экспозиции / Деловые переговоры	
16:00–17:30	Панельная дискуссия «Морская робототехника: региональные проекты и международное сотрудничество»	📍 ЗАЛ «СИНИЙ»
16:00–17:30	Практическая сессия «Прикладные инновационные решения в судостроении и судоремонте: материалы, технологии, сервисы»	📍 ЗАЛ «СРЕДНИЙ»
16:00–17:30	Практическая сессия «Кадры в судостроении и судоходстве: практики управления и развития персонала»	📍 ЗАЛ «МОРСКОЙ»
16:00–17:30	Практическая сессия «Маркетинг в морской отрасли: эффективное продвижение в условиях ограничений»	📍 ЗАЛ УТОЧНЯЕТСЯ

В программе возможны изменения

Самое главное

ООО «МГСК»: Комплексные инженерные изыскания



Морская
Гео-Строительная
МГСК Компания

Приглашаем Вас на стенд 9
+7(812) 209-07-85, mgeocc.com



ООО «Морская Гео-Строительная Компания», один из самых ярких участников Морского конгресса, специализируется на выполнении полного комплекса инженерных изысканий на водных акваториях, территориях морских портов, а также оказывает услуги аренды (фрагт) буровых платформ с персоналом. Миссия компании – объединить высококвалифицированных специалистов для выполнения инженерных изысканий с целью обеспечения эффективного проектирования безопасных и устойчивых зданий и сооружений.

В последнее время активно увеличивается спрос на проектирование и строительство портов и их инфраструктуры. Это связано с дефицитом крупных морских терминалов, которые были бы в состоянии обеспечить увеличивающийся грузооборот. Мелководность и износ существующих портовых сооружений создают необходимость модернизировать и расширять существующую инфраструктуру. Сложность и многозадачность процесса принятия верного решения делает проектирование порта более сложной дисциплиной по сравнению с другими инфраструктурными объектами.

«Морская Гео-Строительная Компания» готова выполнить полный комплекс инженерных изысканий, чтобы обеспечить достоверной информацией и создать надежный фундамент для проектов заказчика.

Собственная техническая база, опытные высококвалифицированные специалисты, индивидуальный подход в решении поставленных заказчиком задач и возможность выполнения уникальных работ по инженерным изысканиям (буровые работы на мелководье, прибрежных морских участках, в труднодоступных районах) – ключевые преимущества компании.

«Морская Гео-Строительная Компания» предлагает заказчику широкий спектр услуг.

Инженерно-геологические изыскания

- бурение инженерно-геологических скважин с отбором керна на акватории и на суше;
- полевые испытания грунтов (методом статического зондирования, методом динамического зондирования и т.д.);
- лабораторные испытания грунтов;
- мониторинг опасных экзогенных геологических процессов.

Инженерно-геодезические изыскания

- создание и развитие опорных геодезических сетей, в том числе специального назначения, для строительства;
- создание планово-высотных съемочных геодезических сетей;
- топографическая съемка в масштабах 1:10000 – 1:200;
- съемка подземных и надземных сооружений;
- установка глубинных реперов;
- кадастровые работы.

Геофизические исследования

В соответствии с требованиями нормативно-технической документации геофизические исследования выполняются в составе инженерно-геологических изысканий для большинства видов проектируемых объектов, в обязательном порядке для объектов

повышенного уровня ответственности и объектов, расположенных в сейсмически опасных районах и со сложными инженерно-геологическими условиями.

- сейсмическое микрорайонирование (СМР);
- сейсмоакустическое профилирование (СП);
- электроразведочные работы (ЭР);
- морская магнитная съемка (ММС);
- гидролокация бокового обзора (ГБО).

Гидрографические работы

- создание планово-высотных (опорной и съемочной) геодезических сетей;
- топографические съемки прибрежной части (полосы) суши;
- промеры глубин (включая их высотное обоснование);
- съемки судоходного русла водоемов для дноуглубительных мероприятий;
- однодневные и мгновенные связи уровней воды;
- съемка рельефа дна.

Гидрогеологические исследования

- выполнение опытно-фильтрационных работ;
- поиск, разведка и оценка эксплуатационных запасов хозяйственно-питьевых, лечебных минеральных, технических, промышленных и теплоэнергетических вод;
- подготовка материалов для лицензирования пользования недрами для добычи подземных вод;
- составление регламентов, технологических схем и проектов разработки месторождений подземных вод;
- обоснование и оптимизация зон санитарной охраны водозаборов.

Инженерно-экологические изыскания

- отбор проб из геологических скважин на экологические исследования;
- исследование и оценка загрязненности поверхностных и подземных вод;
- исследование и оценка загрязненности почвы;
- радиологическое обследование участков, реконструируемых зданий;
- измерение и оценка физических факторов риска;
- исследование атмосферного воздуха;
- изучение флоры и фауны участка работ.

Обследование территории на взрывоопасные предметы (ВОП)

- Компания выполняет полный комплекс работ по обследованию акватории от взрывоопасных предметов (ВОП), проводит инструментальное обследование района, используя в работе современные технические средства и методы:
- гидроакустическая съемка гидролокатором бокового обзора;
 - геомагнитная съемка буксируемым магнитометром;
 - детальное водолазное обследование дна.

Среди выполненных работ ООО «МГСК»:

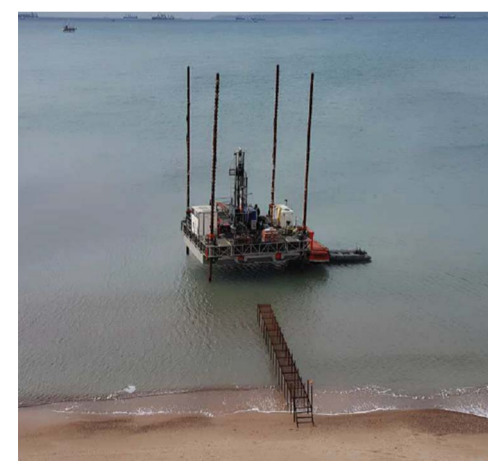
- терминал по перевалке минеральных удобрений в морском торговом порту «Усть-Луга». Перевалка аммиака (пос. Усть-Луга, Ленинградская обл.);
- реконструкция контейнерного терминала ООО «ВСК» в порту Восточный (порт Восточный);
- портовый перегрузочный комплекс в районе мыса Клыкова (г. Находка);
- строительство перевалочного комплекса аммиака и минеральных удобрений мощностью 5 млн тонн/год в морском порту Тамань (пос. Волна, Краснодарский край) и многое другое.

Подарок для участников Конгресса:

Скидка 20% на фрагт бурового понтона от 3 месяцев. Заполните форму и зафиксируйте за собой условия.



ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ КОМПАНИИ



«Show-daily Морской конгресс – Дальний Восток»
Выпуск первый 30.05.2024 г.

Официальное новостное издание конгресса

Специальный выпуск газеты «Промышленный еженедельник»

Издание зарегистрировано в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия, ПИ № ФС77-19251 от 23.12.2004 г.

Учредитель и издатель:

ООО «Редакция газеты «Промышленный еженедельник»

Объединенная промышленная редакция

Генеральный директор, главный редактор
Валерий Стольников

Главный художник
Светлана Селиверстова

Заместитель главного редактора
Елена Стольникова

Помощники главного редактора:

Татьяна Соколова
Татьяна Калинина

Обозреватели:
Александр Стольников
Надежда Александрова
Наталья Швецова

Фотокорреспонденты:
Юрий Ридякин
Руслан Колесин

Редакция газеты на площадке конгресса
Пресс-центр конгресса

Адрес для корреспонденции:
123104, Москва, а/я 29,
Промышленная редакция

Тел. редакции:
(495) 505-76-92
(901) 578-18-05

www.promweekly.ru,
www.prom.red
doc@promweekly.ru,
pe-gazeta@inbox.ru

Отпечатано в типографии «Африка»
г. Владивосток, Русская 94а

Тираж 5000 экз.
Распространяется бесплатно