

О конкуренции или что мешает Российским корабелям

Уважаемый читатель, не спешите вспоминать шутку про танцора. Про то, что у нас хорошо написано немало. Не претендуя на истину в последней инстанции, предлагаю сообществу корабелов поразмыслить над тем, как улучшить наши позиции на отечественном и мировом рынке. К сожалению, объем статьи не позволяет приводить развернутые примеры, посему – ограничусь тезисами о том, что мешает, и скромными предложениями, что делать.

Петр Ежов
генеральный директор
КБ «Си Тех»
www.seatech.ru

Документооборот

КБ «Си Тех» давно участвует в международной кооперации и как субподрядчик, и как заказчик. Используя Nupas-Cadmatic, мы легко находим эффективных субподрядчиков за рубежом. Одна беда – не знают они ЕСКД, ГОСТы и ОСТы. Любая турецкая и т.п. верфь готова строить по стандартной документации, выходящей из Nupas-Cadmatic, Foran, AVEVA и т.п., а наши – нет. Нашим верфям требуется свой особый формат документации. В результате производительность нашего КБ при работе на западный рынок в разы больше, чем на отечественный.

Наличие в стране двух Регистров с разными Правилами

и системой сертификации оборудования

Как пример – в GL есть правила и для морских, и для речных судов, но классификационное общество одно. В США есть отдельные правила для Великих озер, но Регистр один – ABS и т.п.

Мало того, что разные Правила, так еще и разные сертификаты на оборудование. Как результат – резко снижаются возможности проектанта и строителя. Огромный пласт современного, эффективного оборудования остается «за бортом». Мешает? Да!

Избыточная сертификация

Во всем мире каботажный флот (кроме судов с опасными грузами) имеет упрощенный порядок получения разрешения. В Норвегии – это Морская администрация, в Голландии – судоходная инспекция (NKIP) и т.п.

Если Ваше судно частное и экологически малоопасное, эксплуатируется во внутренних водах – достаточно 15–20 документов, а порой и того меньше. Например, для регистрации судна сейсморазведки, построенного в Индии по проекту КБ «Си Тех» пришлось предоставить всего около 10 документов.

Технические регламенты

Технические регламенты по безопасности, Санитарные правила – так же разные для реки и для моря.

В мире принята практика – первичный документ – международная конвенция, затем правила классификационного общества, потом требование конкретных администраций. У нас – наоборот. Написанные наспех регламенты о безопасности (также требующие дополнительной сертификации оборудования) превалируют над Правилами и создают дополнительные сложности при проектировании судов, которые должны конкурировать с лучшими западными образцами.

Отсутствие в Правилах многих типов судов

Как можно создать конкурентный товар, если в Правилах наших Регистров отсутствуют многие типы судов. Нет Правил для моторных яхт, судов снабжения буровых, патрульных катеров, crew boats и т.п.

Правила для прогулочных судов ГИМС МЧС

Много написано на эту тему. Повторюсь. Вместо того, чтобы принять наиболее распространенные международные нормы по моторным яхтам (малые и большие, для чартера и без), приняты нормативные документы по которым создать и сертифицировать товар по европейским нормам в своей стране просто невозможно. Результат – производитель уходит в другие страны, под другую нормативную базу, а страна теряет и деньги, и опыт.

Свидетельство о признании

Хочется спросить «умников», придумавших свидетельство о признании: «А как без него появился эсминец «Новик», ледокол «Ермак», «Ракета»? Академик А.Н. Крылов не получил бы «Свидетельс-

тво о признании», т. к. не смог бы выполнить все требования необходимые для получения этой бесполезной бумаги.

Мир давно уже живет по законам кооперации. Наши малые КБ численностью в 20–40 человек для Европы являются огромными. Напомню читателю – лайнер «Quin Meru II» от эскизов до сдачи под ключ создала французская фирма численностью около 20 человек. И, надо же, справились без свидетельства о Признании, ГОСТов и ЕСКД.

Через Ж...

Мировая практика – инжиниринговая компания работает с заказчиком, проектантом, верфью и выдает заказчику товар. Так устроен «Damen», «Vripack» и т. п. У нас все наоборот – диктует верфь, выигрывшая тендер по демпинговой цене и судорожно ищущая дешевого проектанта, «китайское» оборудование и т. п. Что потом будет с судоводителем и собственником судна всем наплевать. Главное – загрузить мощности за деньги госзаказа.

Кадры

Про кадры не пишет только ленивый. К сожалению, уровень выпускников не отвечает никаким современным требованиям. Мой критерий прост – или ты можешь сходу работать в англоязычной среде в любой западной компании или иди доучиваться.

Предложения:

1. Переработать регламенты о безопасности и сузить их область применения.
2. Объединить два классификационных общества (РМРС и РРР) в одно РС. С введением подраздела Правил, учитывающих особенности эксплуатации на короткой волне в пресной воде.

Катер, созданный путем международной кооперации



3. Резко упростить сертификацию каботажных судов, допустив применение любого морского оборудования?
4. Принять Европейские нормы для прогулочных судов, малых и больших моторных яхт.
5. Усилить конкуренцию классификационных обществ, допустив к сертификации судов на внешних и внутренних водных путях иностранные классификационные общества.
6. Упразднить «Свидетельства о признании».
7. Упростить процедуру пересертификации оборудования, имеющего сертификацию других классификационных обществ.
8. Ввести в Правила Регистра недостающие типы судов.
9. Стимулировать норму двуязычного представления проектной документации.
10. Стимулировать применение отечественными производителями стандартов DIN, ISO, SAE и т. п.
11. Переработать вузовские программы подготовки инженеров с упором на международную практику и требования.

Надеюсь, что читатель добавит и свои предложения.



NUPAS
CADMATIC
3D Ship Design Software

www.nupas-cadmatic.com

Solutions for Maritime Networks

Контакты

Numeriek Centrum Groningen B.V.
Oslweg 110, 9723 BX, Groningen, The Netherlands
tel. +31 50 57 53 980, fax +31 50 57 53 981
sales@ncg.nl

PetroNED Ltd.
16 Kosaya Liniya, St. Petersburg, Russia
tel. +7 812 327 7712, fax +7 812 327 7895
info@petroned.ru

Sea Tech Ltd.
57, Svobody str., Nizhny Novgorod, 603003, Russia
tel. +7 831 273 19 19, fax +7 831 248 18 42
info@seatech.ru