«ФИЛОСОФИЯ СОЗИДАНИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО»

СПРОС НА СКОРОСТНЫЕ СУДА В РОССИИ ИМЕЕТ ПОТЕНЦИАЛ РОСТА. ОСОБЕННО ЭТО АКТУАЛЬНО В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА. УЖЕ БОЛЕЕ ДЕСЯТИ ЛЕТ ПЕТЕРБУРГСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «РАДАР ММС» СОВМЕСТНО С НИЖЕГОРОДСКИМ АО «ЦКБ ПО СПК ИМ. Р. Е. АЛЕКСЕЕВА» ЗАНИМАЕТСЯ РАЗВИТИЕМ СКОРОСТНОГО ФЛОТА. КОМПАНИЯ ОТВЕЧАЕТ ЗА НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКУЮ ЧАСТЬ, РАДИОЭЛЕКТРОНИКУ, СОЗДАНИЕ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ДЛЯ СКОРОСТНЫХ СУДОВ. О ТОМ, В КАКОЙ ТОЧКЕ СЕЙЧАС НАХОДЯТСЯ СКОРОСТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЧТО МОЖЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ ИНТЕНСИВНОМУ РАЗВИТИЮ «КРЫЛАТОГО» ФЛОТА, КОРРЕСПОНДЕНТУ BUSINESS GUIDE РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР — ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР АО «НПП „РАДАР ММС“», ДОКТОР ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР ГЕОРГИЙ АНЦЕВ. КСЕНИЯ АХМЕТЖАНОВА

BUSINESS GUIDE: В рамках стратегии по развитию направления скоростных судов какие произошли изменения за последние годы?

ГЕОРГИЙ АНЦЕВ: Возрождение пассажирских СПК и серийное производство стартовали для нас в 2017 году благодаря поддержке Минпромторга России: после почти тридцатилетнего перерыва было спущено головное речное скоростное судно «Валдай 45Р» на 45 пассажиров. После мы создали речное судно на подводных крыльях «Метеор 120Р» на 120 пассажиров. Сейчас на производственном комплексе в Чкаловском районе Нижегородской области построены и сданы заказчикам 21 СПК «Валдай 45Р» и пять СПК «Метеор 120Р», продолжается строительство этих судов. Также по проекту «ЦКБ по СПК» серийно строятся морские СПК на 120 пассажиров «Комета 120М», которые эксплуатируются на Черном море. Все наши суда — уникальные проекты нового поколения, с улучшенными техническими характеристиками, в них продумано все до мелочей: и для комфорта пассажиров, и для безопасности судовождения. Также нами были созданы суда с воздушной каверной на днище: речное СВК-10 и морское СВК-100, предназначенные для перевозки пассажиров и транспортировки грузов.

Привлекает внимание своим дизайном и скоростью — около 130 км/ч — катер на подводных крыльях «Сагарис», это такой «Аурус» на воде. Сейчас интерес к нему и другим нашим катерам проявляют Арабские Эмираты.

Не так давно «ЦКБ по СПК» освоило новое направление — проектирование и строительство судов на воздушной подушке. Это комфортные амфибийные скоростные суда с отечественной силовой установкой, надежные, простые и недорогие в обслуживании. Построено уже два судна.

BG: Есть проекты, которые не были реализованы?

Г. А.: Очень интересный проект, который, к сожалению, пока остался на бумаге,— большое морское пассажирское судно на подводных крыльях на 250–300 пассажиров «Циклон 250М». Предполагалось, что его можно эксплуатировать на Дальнем Востоке или пустить по линии Петербург — Калининград, создав альтернативный маршрут. Это судно с глубоко погруженным крылом, способное идти при пятибалльном шторме со скоростью 80–90 км/ч, а при волне в районе четырех баллов оно может развивать скорость до 110 км/ч.

BG: В каких регионах сейчас эксплуатируются ваши скоростные суда?

Г. А.: «Валдай 45Р» и «Метеор 120Р» эксплуатируются в семи регионах России: в Нижегородской, Ростовской, Самарской областях, ХМАО, Чувашии и Якутии. При активной поддержке председателя Госдумы РФ Вячеслава Володина возрожден пассажирский скоростной флот в Саратовской области: уже четыре судна «Валдай 45Р» из пяти построены нами для региона, а с мая 2025 года в регионе стартовали регулярные маршруты.



АРТЕМ КОШКИН

Флагманом по количеству наших скоростных судов является Нижегородская область: пассажиров перевозят пять «Валдаев» и два «Метеора», скоростной флот планируется увеличивать и дальше. Благодаря дальновидности губернатора Нижегородской области Глеба Никитина регион стал буквально центром притяжения внутреннего туризма, особенно речного.

BG: Как вы оцениваете вопрос обновления флота «Метеоров» в Петербурге?

Г. А.: У этого вопроса долгая история. Первое соглашение о развитии скоростных пассажирских перевозок было подписано между Санкт-Петербургом и Нижегородской областью в 2010 году. «Свежее» соглашение об обновлении скоростного флота мы подписали еще в рамках ПМЭФ-2023, где речь первоначально шла о пяти судах из 25–30, которые нужно обновить городу.

Летящий по Неве «Метеор» — это символ нашего города. Суда на подводных крыльях предыдущего поколения, эксплуатируемые сейчас в городе и СЗФО, стремительно стареют — их возраст почти тридцать лет. Им нужна замена — как минимум с точки зрения комфорта для пассажиров и привлекательного облика нашего города. Потребность в скоростных судах нового поколения у города есть, наша верфь в Нижегородской области тоже справится с этим заказом. Однако в случае с Петербургом вопрос обновления скоростного флота упирается еще и в определение эксплуатанта новых судов, понимание модели финансирования вопроса и финализацию маршрутов перевозок. Я как патриот родного города, коренной ленинградец, помнящий всю прелесть поездок на советских «Метеорах», искренне надеюсь, что наш город найдет решение с учетом ранее подписанного соглашения. Тем более что наше первое судно на воздушной подушке в эту зиму компания «Астра Марин» вывела на туристический маршрут по ледяным Неве и Финскому заливу, в следующую зимнюю навигацию добавится второе, и спрос на такие поездки только растет. Хочется увидеть в Петербурге и современные комфортабельные «Метеоры 120Р», чтобы наши дети и внуки «летали» на них над Невой.

BG: Спрос на скоростные суда в нашей стране высокий?

Г. А.: Спрос есть, и он растет. Мы видим это по тому, как разлетаются билеты на наши СПК. Цифры говорят сами за себя: за навигацию 2023–2025 годов на наших речных СПК («Валдаях» и «Метеорах») было перевезено около миллиона человек.

Потенциал развития скоростного флота как транспорта внутреннего водного туризма невероятно высок. Темп жизни сейчас такой, что в приоритет выходят быстрые краткосрочные путешествия, у многих нет времени на классический недельный круиз. Суда на подводных крыльях — это когда утром ты в Нижнем Новгороде, а через несколько часов, посмотрев во время остановок по пути на Козьмодемьянск, Чебоксары, Мариинский Посад, уже гуляешь по набережной Казани. Это совершенно другое восприятие путешествия — с воды, через реки, озера, моря.

С возрождением скоростного флота возрождаются и многие водные маршруты: например, в 2025 году на «Комете 120М» возродилось морское сообщение между Сочи и Сухумом, из Нижнего Новгорода, помимо Казани, можно добраться в Ярославль, восстановлено быстроходное сообщение по реке Дон, появляется причальная инфраструктура, ведутся работы по реновации гидроузлов… Реки, главные дороги нашей страны, вновь становятся судоходными, и это не может не радовать.

Многие регионы сегодня хотят иметь скоростной флот, однако вопрос реанимации прежних водных маршрутов зависит не только от желания регионов, но и от доступности финансовых схем.

Существующий речной флот сильно изношен. По оценке аналитиков, в ближайшие пять лет в утиль спишут более 400 судов. Регионам понадобится свыше 420 судов, способных вмещать от 120 пассажиров.

BG: Что могло бы стимулировать развитие скоростного флота?

Г. А.: Нужны заказы «вдолгую», чтобы производство было плотно занято заказами на ближайшие пять-десять лет. Такие заказы ускорят цепочку поставок, разработку собственных силовых установок, с чем у нас по-прежнему есть вопросы, создадут в регионе стабильные рабочие места.

Необходимо сохранить программу льготного лизинга, но, возможно, оптимизировать ее механизм… Судостроение — довольно затратная отрасль, и хороший, надежный и, главное, безопасный теплоход не может стоить мало. Обновление и эксплуатация скоростного флота — недешевое удовольствие, но это прежде всего стратегия, вклад в развитие региона и его привлекательность. Прибыль важна, но философия созидания должна быть превыше всего — тогда общество движется в правильном направлении.

BG: В этом году исполняется 110 лет со дня рождения Ростислава Алексеева, с которого началась история конструкторского бюро по судам на подводных крыльях. Как наследие «алексеевской школы» влияет на современную работу бюро?

Г. А.: Этот год для нас и всей отрасли действительно особенный: запланировано множество мероприятий в память о величайшем конструкторе, чьи идеи не раз обогнали свое время. Сегодня в стенах Центрального конструкторского бюро по судам на подводных крыльях дело и идеи Ростислава Евгеньевича живут и развиваются. Да, конструкторскому бюро сейчас, как и всей стране, не всегда просто. Но результаты — вполне хорошие. Еще недавно «ЦКБ по СПК» было только главным проектировщиком крылатого скоростного флота, но за последние годы оно вышло на уровень судостроительной компании. Наши производственные мощности позволяют выполнять полный комплекс работ по проектированию, испытаниям, строительству, ремонту и модернизации речных скоростных судов. ■