

Интервью
С.И. Буянова, ген. директора АО "ЦНИИМФ", канд. экон. наук
газете "Морские вести России"

БЫТЬ ХОТЯ БЫ НА ШАГ ВПЕРЕДИ



ЗАО «Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота» (ЗАО «ЦНИИМФ») является правопреемником первого в СССР, образованного приказом Наркомата путей сообщения СССР от 02.03.1929 № 771 Научно-исследовательского института судостроения и судоремонта (НИИСС).

Об истории создания института, развитии творческой мысли в его стенах, достижениях и адаптации к требованиям сегодняшнего дня – интервью генерального директора ЗАО «ЦНИИМФ» Сергея Буянова.

«МВР»: Сергей Иванович, ЦНИИМФ известен как центр мысли и развития советского морского торгового флота. Здесь рождались те стандарты и правила, по которым отрасль достигла своего расцвета и во многом живет до сих пор. Сегодня вы возглавляете ЦНИИМФ. Вы много лет работали здесь, и это вполне заслуженно. Расскажите об истории создания института, этапах его развития и тех новых целях и задачах, которые коллектив намерен решать в нынешних непростых условиях.

– Первым руководителем НИИСС был назначен профессор В.Л. Поздунин, под руководством которого ученые института приступили к выполнению работ по созданию научных основ строительства и эксплуатации торговых судов, транспортной инфраструктуры морского

флота. С 1929 года в институте проводились фундаментальные исследования, связанные с перспективным развитием морского флота, разрабатывались стандарты и требования.

Учитывая достигнутые сотрудниками института результаты, а также важность проводимых исследований, уже в 1930 году НИИСС приобретает новый статус и становится Центральным научно-исследовательским институтом морского транспорта. В последующие годы институт несколько раз менял названия, при этом неизменно увеличивался объем научно-технических задач, решаемых учеными института.

В суровые годы Великой Отечественной войны, несмотря на блокаду Ленинграда, ЦНИИМФ (переименован в 1939 г.) продолжал работать в осажденном городе. Ученые оказывали помощь в организации перевозок грузов военного назначения, выполнении различных военных заказов, в том числе производстве корпусов мин, торпед, снарядов, совершенствовании и разработке новых типов взрывателей, разработке и внедрении приборов для обнаружения самолетов и многом другом.

В послевоенные годы ЦНИИМФ активно участвовал в работах, связанных с восстановлением разрушенной войной береговой инфраструктуры морского флота, восполнением потерянного тоннажа транспортного флота, применяя при этом новые методы и разработанные технологические схемы. В 1948 году при непосредственном участии ЦНИИМФ был разработан, а впоследствии принят к исполнению общий перспективный план развития морских портов Советского Союза.

Следует отметить, что в 1979 году за успехи, достигнутые сотрудниками института в работе по созданию и развитию морского торгового флота и совершенствованию его деятельности, ЦНИИМФ был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В настоящее время институт является ведущей научной организацией РФ в области морского транспорта, которая в течение многих лет активно участвует в решении основных проблемных задач отрасли. Наш институт является многоплановой научной организацией. Основные направления научной деятельности сегодня:

- Научные исследования, связанные с организацией транспортного процесса с участием морского, внутреннего водного транспорта и других смежных видов транспорта, включая систему нормативного обеспечения безопасной и сохранной транспортировки грузов морем, научное обеспечение портовой деятельности и др.
- Научные исследования в области перспективы развития морского и внутреннего водного транспорта, ледокольной техники и ледовых качеств судов, технико-экономического обоснования новых типов судов различных назначений, экологической безопасности морского транспорта и др.
- Научные исследования в области безопасности мореплавания, технических средств судовождения, систем и средств морской радиосвязи, технологии судовождения и морского права и др.
- Научные исследования в области мореходных качеств судов и морской техники, конструктивной надежности и защиты судов от коррозии, охраны труда, атомной энергетики на морском транспорте и др.
- Проектирование новых и модернизация действующих судов обеспечивающих видов флота.

Высокий уровень квалификации специалистов и огромный опыт выполнения научно-исследовательских и проектно-конструкторских работ по широкому перечню вопросов развития морского транспорта позволяет институту уверенно занимать свое место в составе отраслевой науки.

«МВР»: Как могут измениться задачи, поставленные перед коллективом института. Что бы вы выделили в качестве главного?

– Сотрудники института в основном выполняют работы по сложившимся направлениям деятельности морского флота и морских портов. Исходя из этого, первой задачей является повышение качества работ по традиционным направлениям. Это может быть достигнуто за счет повышения научного потенциала сотрудников, оптимизации процесса управления проектами, развития информационного обеспечения, обновления средств автоматизации проектирования.

Второй задачей, стоящей перед коллективом института, является выявление и выбор векторов развития морского транспорта, учитывая, что предназначение отраслевой науки заключается в том, чтобы «определять перспективу, быть хотя бы на шаг впереди».

Например, в ближайшие годы на Балтике намечается введение новых требований к экологичности морских судов, жестко регламентирующих выбросы в атмосферу соединений серы и углерода (оксиды серы, азота и выбросы оксидов углерода). Предполагается, что в акватории Балтийского и Северного морей, а также в ряде других районов Мирового океана содержание серы в топливе не должно превышать 0,1%, а сейчас это ограничение составляет 1%.

Существует несколько направлений снижения негативного влияния на судоходство при использовании жидких нефтяных топлив обычного качества: оснащение судов системой очистки выхлопных газов (скруббер), перевод судов на более дорогое жидкое топливо с меньшим содержанием серы (MarineGasOil) или сжиженный природный газ.

Одним из наиболее перспективных направлений в этой области является использование сжиженного природного газа в качестве моторного топлива. Для решения данной задачи 14 мая 2013 года был утвержден «Перечень поручений Президента Российской Федерации по итогам совещания по вопросу расширения использования газа в качестве моторного топлива». Во исполнение данного поручения и поручения Минтранса институтом был подготовлен проект комплексного плана мероприятий по расширению использования газа в качестве моторного топлива на судах морского и внутреннего водного транспорта.

Одним из основных мероприятий реализации данного плана является разработка государственной программы внедрения газомоторной техники на 2014–2020 годы с разделением на отдельные подпрограммы, в том числе на подпрограмму по морскому и речному транспорту».

Что касается возможностей изменения направлений деятельности института, то искусственных перемен не предполагается. Необходимо анализировать реальную ситуацию и развивать те направления, которые востребованы в отрасли сегодня или в ближайшие годы.

Например, сейчас для института крайне актуально такое направление деятельности, как «Техническое наблюдение за строительством и приемкой судов на российских и иностранных верфях на соответствие условиям заключенных контрактов на поставку судов государственному заказчику». В первую очередь речь идет о новых судах государственного назначения, которые строятся за счет бюджетных средств (ледокольный флот, аварийно-спасательный флот и др.).

«МВР»: Известно, что ЦНИИМФ имеет международный авторитет, принимает участие в работе международных ассоциаций и организаций. Расскажите о работе института в ИМО.

– Международная морская организация (ИМО) с 1958 года является специализированным учреждением ООН в области безопасности на море и защиты морской среды. В настоящее время членами ИМО являются около 170 государств. Основной задачей этой организации является разработка стандартов (норм, правил, процедур и рекомендаций) для обеспечения безопасности мореплавания, охраны жизни и здоровья на море и защиты морской среды от загрязнения с судов, а также механизмов внедрения и исполнения этих международных стандартов. Стандарты оформляются в виде международных конвенций, протоколов к конвенциям, кодексов и резолюций органов ИМО, а также руководств, наставлений и иных реко-

мендательных актов. Советский Союз и далее Российская Федерация участвует в работе ИМО с 1959 года.

В настоящее время Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса координирует работу различных ведомств и организаций России в отношении ИМО. По отдельным наиболее важным вопросам повестки дня заседаний рабочих органов ИМО готовятся и при согласовании с заинтересованными ведомствами направляются в ИМО официальные представления.

К практической работе с ИМО активно привлекаются научно-исследовательские институты, подведомственные Минтрансу, а также учреждения и организации, учебные заведения. В связи с этим необходимо прежде всего отметить ФГУ «Российский морской регистр судоходства», ЗАО «ЦНИИМФ» и ряд других организаций.

Специалисты института все эти годы не только защищают интересы нашей страны в рабочих органах ИМО, но и работают в секретариате этой организации. Так, В.И. Пересыпкин (генеральный директор ЦНИИМФ с 1986 по 2013 год) пятнадцать лет выполнял обязанности заместителя председателя Подкомитета по безопасности мореплавания.

Специалисты института принимают участие в разработке конвенций, кодексов, циркуляров и других документов, обеспечивающих безопасность на море, надлежащую подготовку моряков, организацию мероприятий по поиску и спасению в море, защиту морской среды от загрязнения.

«МВР»: Жизненный цикл судна охватывает период времени от возникновения идеи создания судна до его утилизации. Расскажите о деятельности института в части проектирования судов.

– Институт в основном специализируется на выполнении проектных работ, относящихся к начальным стадиям жизненного цикла судна: технико-экономического обоснования проектов судов; разработке их основных технико-эксплуатационных характеристик, технического задания на проектирование, технического предложения и эскизного проекта. По ряду судов выполняется также и разработка технических проектов судов.

С 2009 года и по настоящее время институт разрабатывает концептуальные проекты новых гражданских судов в рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы», которая является одним из элементов финансового обеспечения стратегии развития судостроения на период до 2020 года.

В качестве головной организации институт разрабатывает концептуальные проекты портовых и вспомогательных ледоколов, буксиров нового поколения, пассажирских судов прибрежного плавания, круизных судов с усиленным ледовым классом и др. В качестве соисполнителя (Морское инженерное бюро, ФГУП «Крыловский государственный научный центр», ОАО «Северное проектно-конструкторское бюро», ОАО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева», ОАО «Зеленодольское ПКБ» и др.) институт участвует в разработке концептуальных проектов речных судов и судов смешанного «река-море» плавания нового поколения, газовозов, навалочника-контейнеровоза, дноуглубительных судов для морских и внутренних водных путей, портовых и рейдовых бункеровщиков топливом, пассажирских и грузопассажирских судов и др.

«МВР»: ЦНИИМФ традиционно принимает активное участие в работах, связанных с развитием Северного морского пути. Расскажите о современных проектах института по этому направлению.

– Перспективы развития этой важной для России транспортной магистрали изложены в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года, основными из которых являются: транспортное обеспечение освоения арктических береговых и шельфовых месторождений углеводородного сырья и морского экспорта нефти и газа; развитие потенциальных крупномасштабных экспортных, транзитных и каботажных перевозок и северного завоза социально значимых

грузов; развитие и совершенствование навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения мореплавания, средств связи, поисково-спасательной службы; предотвращение загрязнения морской среды.

Практически в каждом из перечисленных направлений институт принимает участие. Среди наиболее крупных выполненных работ можно отметить:

- подготовку проектов нормативных документов и обосновывающих материалов по воссозданию Администрации Северного морского пути в форме федерального казённого учреждения;
- разработку концепции и участие в проектировании нового двухосадочного универсального атомного ледокола мощностью 60 МВт;
- разработку проектов транспортно-технологических систем морского экспорта углеводородов арктических месторождений (нефти, СПГ, газоконденсата) для Газпрома, «Газпром нефти», ЛУКОЙЛа, «Нефтегаза», НОВАТЭКа, Роснефти, «Ямал СПГ» и других компаний.

«МВР»: Спасибо!

Буянов С.И. Быть хотя бы на шаг впереди // Морские вести России. – 2013. – №16.

