

ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА

Возьмите краски и порошки

Европейский производитель лакокрасочных материалов «Йотун Пэйнтс» построит завод в Федоровском городском поселении Тосненского района Ленобласти. Это будет первое предприятие группы компаний в России. Норвежский инвестор и администрация региона заключили инвестиционное соглашение о государственной поддержке проекта. Инвестиции составят 1,7 млрд рублей. Производительность завода — 12 млн литров жидких красок и 3,6 тыс. тонн порошковых покрытий в год. Сейчас идет проектирование объекта, уже выполнены инженерно-геодезические работы, пуск производства намечен на первый квартал 2014 года.

Модель тяжеловеса

Специалисты научно-исследовательского центра «ТК ОМЗ-Ижора» смоделировали с помощью компьютера отливку сверхкрупного слитка массой 500 тонн. Эта работа, продолжавшаяся почти два года, является важной не только для предприятий группы, но и всего отечественного машиностроения. Теперь компания «ОМЗ-Спецсталь» сможет приступить к проектированию новой оснастки, необходимой для отливки такого слитка. Освоение технологии производства крупных слитков из определенных видов сталей позволит, в частности, изготавливать крупные металлургические заготовки для атомной энергетики и нефтехимии.

Цемент на автомате

Предприятие «ЛСР-Цемент» (город Сланцы, Ленобласть) внедрило систему автоматизированного управления бизнес-процессами, разработанную компанией Innology. Новая система способна контролировать сроки поставки готовой продукции, а также улучшить финансовые показатели деятельности предприятия. При внедрении системы акцент был сделан на операционную деятельность фирмы, процессы оперативного планирования и управления добычей, производством и отгрузкой готовой продукции.

Во имя прогресса

В Петербурге проходит VII встреча лауреатов Нобелевской премии на тему «Наука и прогресс человечества». Главные темы форума в 2012 году посвящены энергетике будущего, молекулярной биологии и медицине, новым материалам и нанотехнологиям, астрофизике, информационным технологиям и экономике. Напомним, что за минувшие годы на форуме с лекциями выступили 50 лауреатов Нобелевской премии, в работе пленарных заседаний и «круглых столов» приняли участие более 7 тыс. профессоров, преподавателей, научных работников, аспирантов и студентов. Завершит мероприятие 12 октября.

Добавки для бетона

Швейцарская компания Sika открыла в Петербурге завод по производству добавок для бетона. Мощность предприятия — 10 тыс. тонн продукции в год с возможностью увеличения до 50 тыс. тонн в год. На объекте площадью более 1,2 тыс. кв. метров работают всего четыре человека. С помощью австрийского оборудования реализован закрытый производственный цикл, не дающий отходов и выбросов в атмосферу. Продукция предназначена для реализации в Петербурге и близлежащих регионах. Это уже третий завод компании в России: первые два работают в Лобне и Ржеве. С открытием нового завода общая сумма инвестиций компании в РФ достигла 30 млн евро.

На Чукотке оттаяла плотина

Специалисты петербургского ОАО «Всероссийский НИИ гидротехники им. Б. Е. Веденеева» (входит в концерн «Русgidро») провели геологическое обследование аварийной плотины на ручье Певек, который обеспечивает водоснабжение города Певек и Чаунской ТЭЦ (Чукотский автономный округ). Основной причиной аварийной ситуации признано «оттаивание значительной части тела плотины и ее основания из-за отказа существующей системы промораживания». Эксперты уверены в необходимости неотложного укрепления грунтов тела и основания плотины. В ближайшее время институт разработает проект ликвидации аварийной ситуации.

ПРОИЗВОДСТВО

Запах денег

КАЖДЫЙ ВТОРОЙ ЛИСТ ПИСЧЕЙ БУМАГИ ДЕЛАЮТ В СВЕТОГОРСКЕ

Анастасия ОБОЛЕНЦЕВА

Светогорский целлюлозно-бумажный комбинат ежегодно перерабатывает более 2 млн кубометров древесины. В 2011 году он произвел 670 тыс. тонн готовой продукции. Это самый значимый показатель в отрасли. Суточного объема изготавливаемой на комбинате бумаги достаточно для того, чтобы покрыть — листок за листком — расстояние от Петербурга до Москвы и обратно.



ФОТО ЮЛИИ ЛАРИОНОЙ

Современное производство бумаги — процесс полностью автоматизированный.

Американская компания International Paper приобрела комбинат в 1998 году. Сегодня он производит офисную бумагу, картон для упаковок жидких пищевых продуктов (для компании Tetra Pak) и беленую химико-термеханическую массу (БХТММ). Еще в 1990-е годы, по словам начальника цеха листовых бумаг Рудольфа Калитина, помимо писчей бумаги там производили еще и тетради. Но затем оказалось, что такой бизнес не слишком-то выгоден. Ведь бумагу более высокого качества и продать можно подороже, и отправить на экспорт: в страны СНГ, Китай, Индию, Южную Корею, Францию, Германию.

За минувшие годы собственник предприятия вложил в модернизацию оборудования более 600 млн долларов и свыше 5,5 млн долларов в социальные проекты, направленные на развитие инфраструктуры как Светогорска, так и всей области. В ближайших планах компании — создать полигон для захоронения отходов, в проект будет вложено 10 млн долларов.

Каждый инвестиционный проект, отмечают в компании, включает около 40% затрат, направленных на «уменшение экологической напряженности». Впрочем, все эти усилия не спасают от характерного запаха, который образуется на этапе отбеливания бумаги (соответствующий цех считается вредным производством, и сотрудники работают там на особых условиях). И хотя на комбинате специально построена установка по улавливанию и сжиганию газов, полностью извести запах не удастся. «Аромат»

КСТАТИ

В 2007 году компания International Paper и российский «Илим Холдинг» создали совместное предприятие, в которое за прошедшие пять лет было инвестировано 2 млрд долларов. Его заводы производят более 2,3 млн тонн целлюлозы, картона и бумаги в год — в поселке Коммунар Ленинградской области, Котласе Архангельской, Братске и Усть-Илимске Иркутской области. Это свыше 65% всей российской товарной целлюлозы и более 25% картона. В ближайших планах холдинга — занять 45% рынка небеленой листовой бумаги России и стран СНГ.

МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТА

Куда идет наш флот ?

стр. 1 »

Заслуживает самого серьезного внимания факт отсутствия на протяжении последней четверти века долгосрочной программы развития флота, имеющей силу закона и гарантированное ресурсное обеспечение. Из-за этого порой принимаются сиюминутные решения, порождающие многообразие, сырые тактико-технические задания, перепроектирование в процессе постройки и т. д. В результате стоимость, сроки изготовления и качество продукции далеки от желаемого. Принятые на государственном уровне в последние годы решения вызывают оптимизм. Но особенно важно тут не пойти по тупикувому пути полного копирования типажа кораблей советского ВМФ.

Безусловно, Минобороны должно принимать окончательные решения по Государственной программе вооружений, государственному оборонному заказу, утверждать новые проекты вооружения и военной техники. Но стоит обратить внимание на то, что в течение последних 20 лет многократные реорганизации оборонно-промышленного комплекса и Минобороны разрушили отлаженную прежде многополярную систему взаимодействия. В ней были мощные центры влияния (компетенции) в виде головных НИИ промышленности и оборонного ведомства. Было несколько «арбитров», в том числе Военно-промышленная комиссия с большими полномочиями. Именно они предлагали военному руководству альтернативные разработки, проводили техническую экспертизу проектов, прогнозировали развитие военной техники вероятного противника.

В начале 1990-х «реформаторы» исключили федеральные органы промышленности и головные НИИ из этих процессов. С тех пор все концептуальные решения ВМФ принимает, напрямую взаимодействуя с главными конструкторами. А каждый из них, естественно, заинтересован в развитии именно своего типа корабля...

Практически полное отсутствие опережающих научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ ведет к потере технологий, необходимых для создания перспективной военно-морской техники. А вот как оценивают роль науки и технологий в военном ведомстве США: «Есть риск того, что развитие технологий может привести к появлению новых видов оружия, которые не учитываются в настоящее время. Для снижения таких рисков есть только один реальный действенный механизм — постоянное инвестирование в научные и технологические программы...».

— **Но вы говорите, что сегодня ситуация в России меняется?**

— Согласно данным центра стратегических оценок и прогнозов, финансирование вооруженных сил за период с 2001

Раздел ведет Виктор Николаев

РЕАЛЬНЫЙ СЕКТОР 5

упорядочить систему ценообразования, ужесточить дисциплину заказа и исполнения гособоронзаказа введением штрафных санкций. Они должны быть обоюдными: к заказчику — за изменение тактико-технического задания в процессе постройки, задержки в заключении контрактов и финансировании, а к исполнителю — за невыполнение заявленных тактико-технических характеристик и срыв сроков.

— **Во все времена ВМФ был генератором технического прогресса. Как с этим обстоит дело сегодня?**

— По многим позициям гражданский флот уже обогнал военный. Речь идет прежде всего об уровне автоматизации и надежности, пожаро- и взрывобезопасности, экологичности, ремонтотпригодности, топливной экономичности, безопасности плавания, появлении новых типов энергетических установок, движительных комплексов и т. п. Не случайно зарубежные военно-морские силы уже более 10 лет разрабатывают совместно с гражданскими классификационными обществами нормативы и правила проектирования кораблей.

Напомним: в 1980-х годах советский флот занимал второе место в мире по количеству торговых судов, четвертое место в мире по их тоннажу и мог обеспечить перевозку до 80% внешнеторговых грузов. Общий дедейт (грузоподъемность) — 25, 8 млн тонн. На начало 2003 года дедейт сократился втрое, а средний возраст судов под российским флагом был почти в два раза выше, чем в зарубежных странах. В настоящий момент средний возраст наших судов составляет 24 года, более половины выработали срок эксплуатации.

Чтобы остаться великой морской державой, до 2020 года России необходимо построить более 1400 судов различного назначения, из которых примерно 650 — высокотехнологичные морские суда и объекты для освоения континентального шельфа.

— **Но сегодня постройка гражданских судов на российских верфях обходится дороже, чем на зарубежных...**

— Верно! И это несмотря на то что в России зарплата пока еще ниже, чем за границей. Нас «топит» устаревшее оборудование, технологическая отсталость, очень слабое продвижение цифровых технологий, без которых современное судостроение не может быть конкурентоспособным. Не говоря уже про налоги и то, что у нас кредитные деньги стоят дороже. Длительных займов, необходимых для строительства судна, в отличие от западных банков нам вообще не получить. Таким образом, наша гражданская продукция процентов на 20 — 30 дороже, чем аналогичная, произведенная на зарубежных предприятиях.

Даже если мы построим современные верфи, сразу выйти на производительность труда, которая достигнута в «рас-

крученных» зарубежных фирмах, не удастся. То есть все равно какое-то время мы будем строить дороже, чем за рубежом. Как быть? Мы в институте, еще разрабатывая стратегию развития судостроения, просчитали вариант: а что если российских судовладельцев с помощью дотаций заинтересовать в размещении заказов на наших верфях?

Наши суда дороже импортных примерно на 25 — 30%, и если эту разницу государство доплатит судовладельцу в качестве компенсации, то сумма, которую он все равно потратил бы, заказывая флот за границей, придет в российское судостроение. Выгода очевидна. В первую очередь — социальные блага. 200 тыс. человек, которые заняты в судостроении, получают работу и достойную зарплату. Со всего этого пойдут налоги, и когда мы все в совокупности посчитали, то вышло, что эти 25 — 30% с лихвой покроются тем, что получит казна.

— **А судостроители готовы к этим заказам?**

— Говорить о том, что Россия уже готова к такому объему работ, пока рано, но идти-то к этому надо. К тому же есть типы судов, на которых исторически специализируется наш судпром.

Круизные лайнеры, например, все-таки не наша ниша. А вот сухогрузы различного назначения: контейнеровозы, ро-ро, универсальные суда для перевозок навалочных грузов — это мы умеем.

У нас богатейшие традиции по постройке рыбопромысловых судов. И хотя часть верфей, которые строили для рыбпрома, оказалась за рубежом, у нас есть где сегодня строить эти суда. И проекты есть, и технологиями владеем. Слабым местом в промысловом флоте у нас было рыбообрабатывающее оборудование. Ну что же, мы сегодня живем при глобализации — будем его закупать. В этом ничего страшного нет, так весь мир работает.

И, безусловно, мы конкурентоспособны в строительстве танкеров. Серии продуктовозов, построенные в последнее время Адмиралтейскими верфями, — лучшее тому подтверждение.

Совсем недавно обозначилось перспективное направление, по которому уже выполнен солидный задел, — постройка газозовозов типа LNG для перевозок сжиженного природного газа. Мы пока не строим такие суда, но уже хорошо продвинулись в технологиях: разобрались во всех вариантах хранения газа, провели эксперименты с целым рядом зарубежных фирм и оценили, какие системы перспективны, особенно для арктических широт.

Привлечь заказчиков мы сможем именно газозовозами ледового класса. Вообще суда для арктического флота — наша ниша. А ледоколы — исконно российская продукция. Тут мы ни от кого не зависим и можем все, от А до Я, сделать сами.

ИНФРАСТРУКТУРА

Парки для маленьких

ПЕТЕРБУРГСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ТЯГОТЕЕТ К ПРОМЗОНАМ «ПОВЫШЕННОЙ КОМФОРТНОСТИ»

Галина НАЗАРОВА

Открытие нового бизнеса — всегда непростой процесс, особенно для малого и среднего предпринимательства, которые не обладают столь обширными финансовыми ресурсами, как крупные корпорации. И тут на помощь могут прийти индустриальные парки. На первый взгляд, размещать свое производство и логистику в них дороже, чем искать площадку самостоятельно. Но по итогам эти затраты, как правило, окупаются.

У фонтанов и дворцов

В Петродворцовом районе открылась первая очередь индустриального парка «Марьино». Полностью подготовлены с инженерной точки зрения 68 гектаров. Реализация второй очереди запланирована на 2013 год. Индустриальный парк общей площадью 130 гектаров представляет собой организованную промышленную зону с централизованным управлением для размещения современных производственных предприятий. То есть это площадка для застройки — так называемый greenfield (от английского «зеленое поле»). Управляет парком специально созданная для этого компания «Капитал-Энерго».

На участок подведены сети газо- и водоснабжения, водоотведения. Построены локальные очистные сооружения, внешние и межквартальные дороги и проезды, контрольно-пропускные пункты и т. д. Подключена электрическая мощность — 30 мегаватт. В инженерную подготовку первой очереди парка инвестировано более 1 млрд рублей. На вторую очередь уйдет не менее 550 млн рублей: 250 млн предназначено для строительства дорог, систем водоснабжения и водоотведения, 300 млн рублей — на подключение электрических мощностей. Возможно, итоговые вложения возрастут за счет того, что придется построить дополнительные очистные сооружения.

Внешне такой парк больше похож на заросший густырь, который кое-где пересекают новые дороги. Однако главный инженер парка Алексей Пухоренко напоминает, что главная ценность площадки — коммуникации, они глазу не видны, так как находятся под землей.

Концепция индустриального парка разрабатывалась еще в 2008 году. Но, по словам Александра Паршукова, директора управления паевых земельных фондов «ВТБ Капитал Управление активами», реализовать такой проект во время кризиса было сложно. Дело в том, что в 2009 году спрос на подобные участки был низким и начал расти только в середине 2010 года.

Цена на участок в индустриальном пар-

номического развития, промышленной политики и торговли, первоначально планировалось, что весь парк будет специализироваться на производстве автомобилей и комплектующих. Но продолжающийся мировой кризис заставляет потенциальных инвесторов осторожничать.

Финны во Всеволожске

В индустриальном парке поселка им. Морозова Всеволожского района области размещается в первую очередь финские предприятия малого и среднего бизнеса, работающие в области металлообработки и легкого машиностроения. В 2013 году компания Industry Park East Management, реализующая проект, планирует открыть первую очередь, в которую войдут 5 тыс. кв. метров производственных площадей. К 2016 году у компании должно быть уже 15 клиентов, торговый оборот индустриального парка должен достичь 15 млн евро, а его резидентов — 100 млн евро.

Управляющую компанию совсем не смущает то, что в новом парке появятся одни лишь финские фирмы. Россия вступила в ВТО, и ее правительство формирует условия для привлечения как большего объема прямых иностранных инвестиций. Сейчас руководство пытается заручиться поддержкой областного правительства, поскольку по своим параметрам технопарк претендует на статус «проекта регионального значения». Параллельно ведутся переговоры с 30 финскими компаниями. На финальной стадии находится планирование основного здания и территории.

Не обошлось и без проблем. Генеральный директор компании-инвестора Марти Хуттунен констатирует: «Что касается разрабатывающей промышленности, вне зависимости от ее масштабов мы каждый раз сталкиваемся с одними и теми

МЕЖДУ ТЕМ

В сентябре 2012 года в рамках международного форума по недвижимости ProEstate подписаны соглашения, согласно которым у индустриального парка «Марьино» появился новый резидент — финская компания «Текнос». Производитель промышленных красок разместится на площади 5 гектаров. Компания реализует проект в две очереди. Инвестиции в первую составят 15 млн евро. Завод будет выпускать 15 тыс. тонн красок в год.

В 2013 году турецкая компания Ortekap собирается провести маркетинговое исследование рынка производственных предприятий Турции для поiska компаний, заинтересованных в размещении своих мощностей в парке «Марьино». Предварительно, в период с 2013 по 2015 годы, туда планируется привлечь не менее десятка турецких компаний из сферы среднего бизнеса, которые займут территорию 15 — 20 гектаров. Предположительно это будут производители стройматериалов и представители легкой промышленности.