



- **Страховщики на рынке судостроения и судоремонта**

2004 г.

SHIPBUILDING AND SHIP REPAIR



- **Корвет «Гайдук-21» – украинский «невидимка»**

- **«ГЕЙДАР АЛИЕВ» – первый рейс**



- **ХГЗ «Паллада»: перспективы на будущее**



**СЛУЦКИЙ**

Николай Георгиевич,  
директор Херсонского государственного завода «Паллада».

Родился в 1955 году. В 1978 окончил с красным дипломом факультет судостроения и судоремонта Николаевского кораблестроительного института и был направлен на Херсонское судостроительное объединение. Прошел путь от помощника мастера сталельного цеха №15 до главного инженера докового производства. В 1996 году назначен главным инженером вновь образованного завода «Паллада». В 2003 году стал директором этого предприятия.

У Херсонского государственного завода «Паллада» интересная судьба.

Он был основан в 1936 году под названием «Докстрой», в 1940 переименован в «Судобетонверфи», наконец, в 1970 году получил свое нынешнее имя.

В 1976 году завод вошел в состав Херсонского судостроительного объединения и только в 1996 снова обрел самостоятельность.

Здесь построено более чем девяносто железобетонных и композитных плавучих доков.

В прошлом на заводе в основном выполняли заказы военно-морского флота.

С распадом Советского Союза пришлось существенно расширить номенклатуру продукции и осваивать новые направления деятельности.

О сегодняшнем дне предприятия и его планах на будущее рассказывает директор ХГЗ «Паллада» Н.Г.Слуцкий.



— Николай Георгиевич, что можно сказать о нынешнем дне ХГЗ «Паллада»? Раньше он работал на ВМФ, следовательно, Вам пришлось немало потрудиться в поисках перспективных рынков...

— Эта работа оказалась достаточно успешной. На 2004 год производственная программа предприятия сформирована полностью, думаю, что скоро мы определим пакет заказов на следующий год.

«Паллада» выходит на новый виток своей истории. Акваторию завода должны покинуть два последних плавучих дока, которые были начаты постройкой по заказу советского ВМФ.

23 июня 2004 года вступил в силу контракт с сирийским бизнесменом, который приобрел автономный док подъемной силой 8500 тонн, изначально предназначенный для обслуживания одного из проектов атомных субмарин. В августе он должен быть отправлен к месту назначения — в Алжир.

На 92% готов плавдок подъемной силой 25 000 тонн. Его спроектировали для утилизации атомных подводных лодок. После отказа заказчика док стал

собственностью завода. С помощью «Проминвестбанка» был разработан инвестиционный проект и проведена серьезная модернизация. Док переделали в ремонтный вариант, добавили две приставки. Теперь он может обслуживать большинство подводных лодок и наводных кораблей, а также суда типа «PANAMAX». Сейчас плавдок находится в открытой продаже и реальные покупатели уже есть.

— В мировой практике судостроения композитные плавучие сооружения встречаются относительно редко. В чем преимущество применяемых на ХГЗ «Паллада» технологий?

— Прежде всего, в долговечности. Один из доков, построенных на нашем предприятии, успешно эксплуатируется с 1939 года.

Цельнометаллические плавдоки служат до серьезного ремонта как обычное судно — около 20 лет. Что же касается композитных плавучих доков, где понтоны выполнены из железобетона, а башни из стали, то они практически не требуют обслуживания подводной части. На ХГЗ «Паллада» для создания понтонов применяются судостроительные бето-



Этот док отправится в Алжир.

ны на основе сульфатостойких портландцементов, обеспечивающие уникальную коррозионную стойкость.

Для заказчиков существенно и то, что вес металла, необходимого для строительства композитного плавучего дока, в 2-2,5 раза меньше, чем для цельнометаллического. Стоимость строительства композитных доков на 15-20% ниже. Ремонт железобетонных плавучих сооружений прост и, как правило, производится силами команды. На эксплуатационных расходах можно сэкономить примерно 70%.

Плавучий док – дорогостоящее сооружение. На мировом рынке цена одной тысячи тонн подъемной силы составляет около 1 млн.\$. Поэтому многолетняя эксплуатация композитных доков однозначно выгодна.

В настоящее время производственные мощности заводы позволяют делать композитные плавдоки подъемной силой 30 000 тонн и более. На предприятии освоили уникальную технологию постройки крупногабаритных доков из нескольких секций с последующим их сращиванием на плавучем бескессонном способе.

К числу преимуществ ХГЗ «Паллада» можно отнести и ситуацию на судостроительном рынке – в постсоветском пространстве только два завода строят композитные железобетонные плавучие доки – наш и Городецкий судостроительный завод. Российское предприятие находится в среднем течении Волги и не имеет прямого выхода к морским путям, что не позволяет ему строить доки подъемной силой более 5000 т.

– На какие заказы рассчитывает ХГЗ «Паллада» в ближайшем будущем?

– У нас есть возможность выбора. Несмотря на то, что в прошлом мы в основном выполняли заказы ВМФ, продукцию завода неплохо знают и мире – около 20 плавдоков работают в странах дальнего зарубежья: Египте, Сомали, Югославии, Финляндии, Турции, Анголе, Вьетнаме, Японии, Южной Корее, Нигерии. Недавно поступило и находится в стадии проработки предложение построить док для обслуживания спущенного на воду в 2004 году пассажирского суперлайнера «Куин Мери 2».

Страны Персидского залива проявляют большую заинтересованность в композитных плавучих доках различной грузоподъемности – в регионе интенсивно развиваются судоремонтные предприятия. Из-за необходимости обновления устаревших производственных мощностей продукция завода должна быть востребована в странах Прибалтики и Египте. Пер-

спективными рынками сбыта могут стать страны Каспийского региона.

– В последнее время на Вашем предприятии строят не только плавучие доки. Что еще может предложить «Паллада» заказчикам?

– Завод, в сотрудничестве со своим неизменным деловым партнером – ЦКБ «Изумруд», постоянно расширяет номенклатуру продукции. Благодаря творческой работе этого конструкторского бюро разработаны весьма перспективные, конкурентоспособные проекты.

Зарубежные фирмы и украинские коммерческие структуры проявляют интерес к новым видам железобетонных плавучих сооружений. Это жи-



лые дома на воде, гостиницы, рестораны, казино, плавательные бассейны, автостоянки, причалы, склады и хранилища, электростанции, средства освоения континентального шельфа и основания буровых платформ, базы для экспедиционных рабочих, затопляемые понтоны для оконтурирования искусственных грунтовых островов, лебаркадеры и припортовые волнозащитные сооружения. При желании этот список можно продолжить.

Основной интерес сегодня вызывают конструкции, позволяющие восполнить дефицит свободных площадей в крупных городах и курортных зонах. С ноября 2002 г. по апрель 2004 г. ХГЗ «Паллада» построил и сдал заказчикам 14 понтонов, из них 6 оснований для плавучих гостиниц и 8 понтонов-причалов.

Сегодня подписан договор на постройку оригинального ресторана-гостиницы «Подводная лодка» для Биллаклавы. Впервые мы будем строить его «под ключ» – с зашивкой и отделкой помещений, всеми системами. В этот же город уйдут яхтенные причалы, которые находятся сейчас в сухом доке завода.

– Для большинства судостроительных заводов Украины большой проблемой стало возвращение на предприятия квалифицированного персонала и, следовательно, обеспечение должного качества работы. Что сделано в этом направлении на ХГЗ «Паллада»?

– В 2004 году завод прошел пер-

воначальный аудит Германского Ллойда на соответствие системы управления качеством требованиям международного стандарта ISO 9001:2000 и получил сертификат.

Что касается коллектива – нам удалось сохранить основной костяк. За последний год численность работающих выросла на 7%. Сейчас на предприятии трудится 624 человека. Средняя зарплата – около 900 гривен, рабочие основных специальностей зарабатывают больше.

Пополнение приходит из ГПТУ №5, Херсонского морского колледжа, местного филиала Украинского государственного морского технического университета. Со следующего года планируем установить для учащихся и студентов несколько именных стипендий «Паллада».

Есть общежитие для молодых рабочих и хорошая столовая, выделяются средства на нужды ветеранов завода. Идет благоустройство территории и ремонт служебных помещений. Мы стараемся создать все условия для того, чтобы работа у нас считалась престижной.

– ХГЗ «Паллада» – одно из немногих предприятий судостроительной отрасли, оставшихся в государственной собственности. Как на заводе относятся к грядущей приватизации?

– Решением Кабинета Министров Украины приватизация «Паллады» была отложена до 2005 года. Необходимо завершить работы по инвестиционному проекту с «Проминвестбанком».

Сама по себе приватизация – нормальный процесс, однако многое зависит от того, кто одержит победу в конкурсе. Отечественная судостроительная промышленность знает примеры эффективной смены собственника. Однако бывает и наоборот...

ХГЗ «Паллада» – уникальное для Украины предприятие с ценным производственным и технологическим опытом при любой форме собственности должно, на мой взгляд, сохранить свою специализацию. Тем более, что это сулит немалые выгоды – у завода хорошие перспективы на местном и международных рынках.

**ХГЗ «Паллада»**  
остров Карантинный, 1,  
г. Херсон, 73019  
тел. +380 552 27-07-35  
+380 552 27-06-84  
факс +380 552 27-33-11  
e-mail: office@pallada.kherson.ua  
www.pallada.kherson.ua