



PERKINS



Яхта Pedro Marin 30 управляется двигателем Perkins Sabre M92B

ДОБРАЛАСЬ ДО РОССИИ

Принадлежащая концерну Caterpillar компания Perkins Marine Power разрабатывает и производит главные и вспомогательные судовые двигатели Perkins и Sabre. Несмотря на то, что Perkins Marine Power имеет представительства в 160 странах мира, ранее в России она была практически неизвестна. О планах на российском рынке и основных тенденциях мирового судового дизелестроения рассказывает Мэтт Вилсон, менеджер по маркетингу и продажам Wimborne Marine Power Centre – структурного подразделения Perkins Marine Power.

Александр Белый

– Чем занимается компания, которую вы представляете?

– Wimborne Marine Power Centre отвечает за разработку судовых дизельных установок Perkins Sabre (3-х, 4-х и 6-ти цилиндровые дизельные двигатели мощностью от 12,3 до 223 кВт), которые эксплуатируются во всем мире и по своим техническим характеристикам подходят как для яхт и катеров, так и для крупных коммерческих транспортных судов.

– Где расположены основные производственные мощности Perkins Marine Power, с которых поставляются двигатели в РФ?

– Все наши судовые двигатели производятся в Великобритании.

– Какая номенклатура судов для вас наиболее привлекательна в России?

– Наша сильная сторона в том, что базовые двигатели Perkins могут использоваться в различной технике: в снегоочистительных машинах, погрузчиках, тракторах, генераторах. Именно такое происхождение наших судовых двигателей делает их идеальными для использования в судах коммерческого назначения, прогулочных судах, а также в качестве вспомогательных судовых двигателей.

– Ваша оценка сегодняшнего состояния дизелестроения в РФ, в чем преимущества и недостатки заводов России?

– Производство судовых дизельных двигателей в России является приемником заводов советского периода, и на данный момент в отрасли используются старые разработки. Мировые технологии судовых двигателей ушли вперед, и для них характерно предвирать нужды клиентов, внедряя каждый раз более новые разработки.

У нас есть информация, что некоторые западные производители собираются организовать совместно с российскими заводами новые производства судовых двигателей. Что касается Perkins Marine Power, то у нас пока нет планов производства двигателей в России.

– Perkins Marine Power до весны этого года не проявляла особого интереса к российскому рынку, почему изменился подход?

– Ранее российский рынок был, на наш взгляд, достаточно закрытым, в котором действуют свои правила игры. К тому же было достаточно трудно найти надежного партнера, имеющего возможности обслуживать наши двигатели и оказывать должную продуктовую поддержку. В настоящее время такой партнер есть, официальным дистрибьютором Perkins Marine Power в России стала компания «Хайтед».

– Сколько средств компания направляет на НИОКР?

– Около 8% от выручки.

– В связи с ужесточением экологического законодательства в мире набирает популярность Green Ship





Корабль NINA является точной копией одного из трех кораблей Христофора Колумба, пересекших Атлантику. Этим судном владеет английский фонд Колумба и использует его в качестве плавучего музея.

При постройке судна использовались традиционные методы и инструменты: молотки, тесла, ручные пилы и зубила, что позволило получить максимально приближенную копию корабля. NINA управляется двигателем Perkins M215C.

NINA спущена на воду в 1991 году и ей сразу досталась почетная роль в съемках фильма Ридли Скотта «1492: Завоевание рая» посвященного 500-летию открытия Америки.

Technology, позволяющие значительно сократить отрицательное влияние главных и вспомогательных энергетических установок на окружающую среду. Какие направления совершенствования экологических показателей двигателей являются приоритетными для разработчиков вашей новой продукции?

– Самые значительные факторы, влияющие на развитие в области морских двигателей – грядущие новые стандарты по выбросам: Tier 3 Управления по защите окружающей среды США (EPA), вступающие в силу в 2013 году; Stage III Международной морской организации (IMO), вступающие в силу в 2016 году; европейское законодательство по выбросам. Благодаря оптимизированной технологии сгорания топлива, механические двигатели могут соответствовать требованиям Stage II. Однако когда законодательство потребует соответствия стандарту Tier 3, механические двигатели уйдут в прошлое, а их место займут

электронные двигатели, оснащенные системой впрыска типа Common Rail.

В настоящее время мы разрабатываем новые модели двигателей, которые будут превосходить все запланированные в Европе и Америке требования.

– Насколько обоснован переход на судах от дизельных двигателей к газовым?

– Там, где необходим качественный, надежный и долговечный двигатель, всегда будет использоваться дизельный двигатель.

– На ваш взгляд, в каком направлении будет эволюционировать мировое судовое двигателестроение?

– Если сравнивать технологии и разработки, используемые в дизельных двигателях 20 лет назад и сейчас, то они продвинулись далеко вперед: сложные системы электронного управления, современные технологии топливной системы, системы электронного впрыска. Результатом всех новых технологий является резкое снижение выбросов в окружающую

среду, уменьшение на 30% уровня шума, увеличение удельной мощности и снижение потребления топлива.

Чтобы отвечать возрастающим потребностям своих клиентов, производители двигателей должны всегда совершенствовать свои технологии и продукты. Двигатели Perkins Marine Power всегда отличались высокими показателями удельной мощности и соответствуют стандартам Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS), которые требуют, чтобы все композитные части отвечали требованиям повышенной воспламеняемости. Именно поэтому мы стараемся в наших разработках не использовать композитные материалы.

Perkins Sabre M225Ti,
225 л.с.



Мэтт Вилсон,
менеджер по маркетингу
и продажам Wimborne
Marine Power Centre

