

EXPERIENCIA CONSTRUCCIONES NAVALES EN RUSIA



Entrega de barco a tripulación peruana en Kerch - Ucrania

Tuve la suerte haya por el año 1992 Visitar y asistir a la construcción y puesta en funcionamiento de un barco multipropósito de Cerco y Arrastre de 26.50 m. de Eslora, 6.60 m. de Manga con motor SKL de 295 HP. Conversar con el jefe de proyectos del Astillero VYMPEL de la ciudad de Ribinsk de Rusia y con su Gerente General Eugeniy A. Gorin, fue recordar la historia de los nombres de la empresa:

- 1930-1939 - **Planta de construcción de barcos Rybinsk**
- 1939-1960 - **State Union Plant No. 341** , desde 1960 hasta principios de la década de 1990, el segundo nombre (cerrado) - **Enterprise PO Box 9**
- 1966-1971 - **Astillero Rybinsk**
- 1971-1973 - **Asociación de producción de construcción naval de Rybinsk**
- 1973-1994 - **Asociación de construcción naval de Rybinsk "Vympel"**
- 1994 - presente (2023) f }
- **Astillero Vympel**

Y entre otros temas podemos decir que actualmente, el Astillero se especializa principalmente en la construcción naval militar en el campo de la construcción de barcos

militares para diversos fines, barcos Científicos pesqueros e hidrográficos, así como hidroalas de pasajeros, ocupando una de las posiciones líderes en la industria en estas áreas. La empresa también está construyendo activamente barcos pequeños.

Ahora conversando con el director de la "Oficina de Ingeniería Marina" del Astillero VIMPEL sobre la construcción del pasado en Rusia y el presente y también sobre las formas de resolver los problemas existentes. Hoy es difícil no estar de acuerdo con la necesidad de un trabajo sistemático, minucioso y profesional relacionado con la formación de ingenieros navales competentes, especialmente en el Perú por falta de construcción a privados. Pero destacamos de que en la época soviética no se prestó la debida atención a la construcción naval civil, no corresponde a la realidad. "las opiniones de los clientes civiles no tenían ningún interés", y los constructores navales establecieron relaciones con el cliente de acuerdo con el siguiente principio: "si no le gusta, no lo tome". , no habrá otros."

Me gustaría recordar a mi estimado amigo ya fallecido Gorin, que en la época soviética, la construcción naval nacional era uno de los diez complejos de construcción naval más desarrollados del mundo. Más de la mitad de los barcos de la armada del país se construyeron en astilleros soviéticos, que ocupaban el sexto lugar en el mundo en términos de número y tonelaje. Y la flota pesquera soviética más grande del mundo estaba compuesta en un 60% por embarcaciones nacionales. Desde los astilleros soviéticos, el 80% de los barcos de la flota fluvial de la URSS se hicieron a la mar. Además, barcos de investigación, plataformas estacionarias para la producción de petróleo y gas en la plataforma marina y muchos otros barcos especializados fueron vistos en el mar. En términos de algunos tipos de tecnología marina civil (rompehielos nucleares, hidroalas, aerodeslizadores), estaban "por delante del resto".

En cuanto a la organización de la construcción, cabe señalar la especialización de las plantas para la construcción de determinados tipos de buques y la vinculación de la Oficina Central de Diseño especializada a estas plantas. Este sistema permitió acelerar significativamente el ritmo de la construcción naval. La gloria del poder de la construcción naval de la URSS se mantuvo hasta finales de los años 80 del siglo pasado. Luego, en las condiciones de una economía planificada, el desarrollo de toda la industria y la construcción naval, en particular, se llevó a cabo sobre la base de planes de desarrollo de cinco años.

Las organizaciones científicas y de diseño disponibles en el país trabajaron (el estado asignó recursos financieros a través de los ministerios) y emitieron propuestas para la construcción de ciertos tipos de barcos. En el proceso de cumplimiento de los planes quinquenales, los institutos de investigación, las oficinas de diseño y las plantas constructoras ya conocían su plan y trataron de llevarlo a cabo de manera sistemática. Esta fue al mismo tiempo la ventaja de Rusia, y la desventaja es un cierto estancamiento.

El estilo directivo no estimuló a las fábricas en la lucha por la mejora y competitividad de los productos. Como resultado, a principios de los años 90 del siglo pasado, comenzaron a quedar rezagados con respecto a la sociedad mundial de construcción naval. Si en el campo

de garantizar la confiabilidad operativa de los barcos, incluidos los problemas sobre la teoría del barco, el diseño del casco, la idoneidad para las operaciones de carga y la habitabilidad de los miembros de la tripulación, no hubo retraso, entonces esto no se puede decir sobre el equipo componente. Los motores diésel, bombas, barcos, cuadros eléctricos, etc., se distinguían por su gran masa y, sobre todo, por sus grandes dimensiones, en comparación con sus homólogos europeos.

Debido a esto, aumentaron los volúmenes de MCOs (Organización de Ciudades administrados) y superestructuras residenciales, lo que, en última instancia, condujo a un aumento en el consumo de metal de los barcos; y como resultado, sus buques de transporte eran inferiores a los extranjeros en términos de masa del buque por tonelada de carga transportada. En una economía de mercado, esta brecha ha sido eliminada.

Todos los nuevos proyectos pasaron exámenes en las instituciones básicas de la industria que tienen información sobre la situación en la industria mundial de la construcción naval. Todos los proyectos técnicos de nuevos buques se discutieron en los consejos científicos y técnicos de los Ministerios-clientes y el Ministerio de Industria de Construcción Naval con la participación de especialistas de todas las organizaciones interesadas.

En este sentido, sería apropiado recordar que en la época soviética, las organizaciones de diseño prestaron gran atención al estudio de la experiencia de operar barcos de transporte. Los temas de mejora de los barcos producidos en masa se discutieron anualmente en detalle en los consejos técnicos de las compañías navieras, lo que permitió rastrear soluciones exitosas e identificar errores de diseñadores.

En conclusión, me gustaría aconsejar a los jóvenes colegas que no sucumban al estado de ánimo general al criticar nuestro pasado, sino que, por el contrario, estudien y utilicen todas las cosas buenas que tuvieron lugar en la construcción naval del Perú.