



# «Вектор». 20 лет на борту

Беседовал: **Фасхудинов Ренарт**

*Судостроение и судоремонт – один из сегментов машиностроительной отрасли, где краски востребованы всегда. Могут ли в этом сегменте наряду с крупными поставщиками ЛКМ успешно работать и развиваться малые предприятия? О ситуации в этой области мы беседуем с исполнительным директором ООО «ГК «Курс» Андреем Звонаревым.*

**– Андрей Александрович, в силу широкого ассортимента красок, применяемых в судостроении, очевидно, что закрыть в полном объеме все позиции не способны даже гиганты лакокрасочного рынка! Какое назначение у реализуемых вами материалов?**

– В первую очередь хочу сказать, что мы предлагаем и реализуем продукцию собственного производства.

**– То есть вы российские производители?**

– Да. Специализируемся на разработке и выпуске лакокрасочных материалов для получения защитных покрытий со специальными свойствами, в том числе и антикоррозионных.

**– Сколько лет вашему предприятию?**

– Нашему коллективу уже более четверти века, а первую партию продукции мы выпустили в 1999 году.

**– То есть будете отмечать круглую дату – двадцатилетие? Поздравляем! А чем занимались до создания собственного производства антикоррозионных материалов?**

– Собственно, тем же, чем и сейчас. Защитой от коррозии различных объектов, эксплуатируемых преимущественно в жестких условиях. Поэтому идея разработки и производства линейки антикоррозионных материалов, позволяющих создавать покрытия с хорошими защитными свойствами, возникла не на пустом месте.

**– Какие преимущества дает собственная производственная база?**

– Наше производство оснащено современным технологическим оборудованием и приборами контроля, позволяющими выпускать продукцию надлежащего качества. При этом обеспечивается необходимая мобильность цепочки «разработка – испытания – производство – реализация».

Хорошее знание свойств и особенностей самостоятельно разработанных с нуля материалов позволяет максимально использовать их технологический потенциал и универсальность.

**– Можете пояснить про технологический потенциал и универсальность на каком-нибудь примере?**

– Могу привести в пример разработанную нами технологию ремонта мастичных палубных покрытий с применением штатного антикоррозионного материала – грунтовочного состава «Вектор 1025».

Был случай, когда при подготовке к навигации теплохода одной из круизных компаний возникла необходимость экспресс-ремонта многослойного палубного покрытия мастичного типа. Достать или изготовить в короткие сроки «родные» материалы для ремонта не представлялось возможным. Разработанная нашими специалистами технология включала применение при ремонте только одного материала «Вектор-1025». Как в качестве грунта-адгезива, так и в качестве связующего для специального наполнителя.

Ремонтируемые участки палубы грунтуются, затем тот же состав загущается наполнителем и производится заделка объемных дефектов. Простота ремонтного процесса позволила выполнить работы по восстановлению палубы в сжатые сроки силами экипажа, а положительные результаты эксплуатации – принять разработанную технологию в производство (на вооружение). Это один из примеров трансформации проблемы в технологию и новый материал.

**– А что понималось под положительными результатами эксплуатации?**

– После навигации и отдыха на теплоходе не одной сотни туристов и туристок механических повреждений на отремонтированных участках палубы вызванных, в том числе, воздействием женских шпилек, не наблюдалось.





– Это был ваш первый опыт сотрудничества с кораблями?

– Нет, к тому времени материалы «Вектор» были уже признаны РРР и успешно применялись для защиты подводной части корпусов таких теплоходов, как «Илья Репин», «Княжна Анастасия», «И.А. Крылов», «Василий Суриков», «Николай Карамзин», их фекальных емкостей, судовых систем и устройств. А первым судном, окрашенным «Вектором», был в 2002 году теплоход «Крокус». Подробно об этом рассказано в статье «Третий алгоритм», опубликованной в вашем журнале в 2013 году.

– «Крокус» сейчас находится в эксплуатации?

– Да, и могу добавить, что в 2017 году после очередного слипования и освидетельствования РРР металл корпуса судна не менялся, покрытие подновили, претензий к качеству материалов нет.

– Для окраски «Крокуса» применяют те же материалы, что и в 2002 году?

– Подводная часть окрашивается «Вектором 1025», его мы производим с 1999 года. А вот в замкнутых пространствах с 2012 года применяется антикоррозионная композиция «Магистраль».

– Чем эта композиция отличается от «Векторов»?

– Если «Векторы» относятся к составам с высоким сухим остатком, или с пониженным содержанием растворителя (менее 25%), то «Магистраль» растворителей вообще не содержит, сухой остаток под 100%. Это обеспечивает более комфортные условия при выполнении антикоррозионных работ по окраске систем и устройств судна, расположенных в плохо вентилируемых зонах.

– Любой рынок – это конкуренция и всегда определенный риск. С какими проблемами приходилось сталкиваться за двадцать лет работы?

– О технических проблемах говорить не буду, это неотъемлемая часть любого развивающегося производства. Эти проблемы интересно решать, и они решаются по мере их поступления. А к основной нынешней проблеме я бы отнес увеличение объема фальсифицированной и контрафактной продукции. Подделываются лакокрасочные материалы больших, средних и малых производителей. Это наносит ущерб как самим производителям, так и потребителям, применившим фальсифицированные материалы. Судостроение — область стратегическая, и надо минимизировать попадание поддельных материалов к кораблям. Одна из возможностей – прямые поставки от производителя к конечному потребителю.

– А в целом, сколько марок продукции выпускает ваше предприятие?

– На сегодняшний день разработано и производится восемь модификаций окрасочных составов «Векторов» и две модификации «Магистраль». Технологические свойства материалов позволяют осуществлять их нанесение как вручную, так и с применением высокопроизводительного оборудования.

Три новые модификации «Векторов», разработанные специально для судоремонта и судостроения, сейчас проходят натурные и стендовые испытания. Еще есть «Вектор-мультилак» для обработки бетонных поверхностей.

– В каких организациях проводите испытания ваших материалов?

– В целом за двадцать лет у нас проведены испытания более чем в десяти предприятиях различного профиля. Применительно к судовым покрытиям это «Севмаш», «Гидроприбор», «Монолит», «Прометей».

– Вы упомянули о новых разработках для судостроения и судоремонта. Можно поподробнее?

– Два материала предназначены для формирования защитных покрытий на судах ледового класса. Один — для алюминиевых сплавов. Но не будем забегать вперед, надо дождаться результатов испытаний. Но настроены мы серьезно и, надеюсь, что на «Нева-2019» наши материалы и новые разработки будут представлены в достаточном объеме.

– В заключение беседы позвольте поинтересоваться, наш журнал читаете?

– Да, следим за публикациями. Вот, например, интересная полемика идет вокруг «Грифона».

– А почему так редко печатаетесь? Ведь у вас наверняка есть еще что рассказать нашим читателям.

– Как я уже говорил, мы не стараемся забегать вперед и даем проверенную информацию, исходя из результатов нашей работы. В этом году постараемся поделиться итогами участия в выставке «Нева-2019» и результатами испытаний новых марок материалов, разработанных для судостроения ↓



Адрес: г. Москва, ул. Буженинова, д. 16 (офис 501)  
Телефоны: +7 (495) 988-06-08, +7 (800) 333-06-42, +7 (49235) 4-11-72  
URL: [www.vektorantikor.ru](http://www.vektorantikor.ru)