

СУДОСТРОЕНИЕ РОССИИ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР РОССИЙСКОГО АГЕНТСТВА ПО СУДОСТРОЕНИЮ
Владимир Яковлевич Пospelов

Исторически Россия, исходя из ее пространственных, геофизических особенностей, места и роли в глобальных и региональных международных отношениях, – ведущая морская держава. Она заслужила этот статус благодаря географическому положению с выходом в три океана и протяженности морских границ, а также огромному вкладу в изучение Мирового океана, в развитие морского судоходства, многим великим открытиям, сделанным известными русскими мореплавателями и путешественниками.

В то же время формирование государственной политики в отношении строительства и развития морской силы всегда было очень сложным делом для российской верховной власти. Не менее, а, может, даже более эта проблема стоит и перед нынешним руководством России.

Именно ее географическое положение, протяженность границ, наличие в прибрежных морях большей части разведанных углеводородных запасов и значительных биоресурсов, определяют ее как морскую державу.

Однако начиная с 90-х годов она стала терять свои позиции великой морской державы. Российская морская деятельность, сущность которой составляют реализация потребностей нации в освоении Мирового океана и использование его для развития экономики, фактически за последнее десятилетие стала подходить к рубежу необратимого распада.

Такое состояние морской деятельности Российской Федерации, а главное – отсутствие в недавнем прошлом в государстве реальных шагов по восстановлению позиций России в Мировом океане, сказалось на возрастании реальных и потенциальных угроз национальной безопасности России с морских и океанских направлений в главных областях ее деятельности.

Поэтому проблемы защиты и реализации национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане требовали неотложного практического решения в интересах экономического развития и безопасности государства. Эти проблемы стали в последнее время объектом пристального внимания и со стороны Президента России и Правительства России.

Был сделан правильный вывод, что основной причиной существующих негативных тенденций в морской деятельности являлась недооценка ее значения для экономического развития России и обеспечения ее безопасности.

Анализ этих факторов был важен еще и потому, что хозяйственная сфера в море и возможности военно-стратегического использования океанов продолжают неразрывно расширяться, обеспечивая и дополняя друг друга. Морское хозяйство все более превращается в сложный многоотраслевой комплекс, все виды производства и защиты которого взаимосвязаны и взаимодействуют между собой, будучи объединенными Мировым океаном.

Таким образом, одними из важнейших приоритетов ПОЛИТИКИ государства в области обеспечения национальной безопасности, требующих неотложного практического решения в интересах экономического развития и безопасности Российской Федерации, должны стать защита и реализация ее национальных интересов в Мировом океане.

Именно поэтому нам необходимо иметь и развивать важнейшую составляющую морского потенциала – судостроительную промышленность. Сегодня она – одна из основных составляющих инфраструктуры, обеспечивающей стратегическое сдерживание, защиту морских границ, ресурсов и коммуникаций, перевозку грузов и пассажиров на морских и внутренних водных путях, использование биологических и сырьевых богатств Мирового океана. Аккумулируя результаты работы тысяч предприятий различных отраслей, отечественная судостроительная промышленность обеспечивает занятость многих сотен тысяч людей. Сегодня наша отрасль участвует в решении таких важных государственных задач, как:

- обеспечение стратегической стабильности в мире (создание для ВМФ подводных ракетноносцев);
- военная безопасность – создание для ВМФ кораблей и судов сил общего назначения для обеспечения необходимого уровня обороноспособности страны;
- транспортная безопасность (обеспечение морского и речного флотов необходимым тоннажем для грузовых перевозок силами национальных перевозчиков);
- продовольственная безопасность (строительство различных видов судов для добычи биоресурсов в Мировом океане и внутренних регионах);
- топливно-энергетическая безопасность (поставка нефтегазодобывающих платформ и необходимого технического флота для разведки и добычи углеводородного сырья на арктическом и дальневосточном шельфе России);
- обеспечение мобилизационной готовности и устойчивого функционирования в чрезвычайных ситуациях.

Основное предназначение отрасли следует из ее названия. Это военное кораблестроение, строительство гражданских судов различного назначения, морское приборостроение и машиностроение, а также товары народного потребления. В последние годы предприятия отрасли активно участвуют в разработке и изготовлении морской техники для освоения месторождений углеводородного сырья.

Конечная продукция отрасли – военные корабли и различные виды гражданских судов. Сегодня в различной степени готовности на заводских стапелях находятся ракетные и многоцелевые атомные подводные лодки (АПЛ), дизель-электрические подводные лодки и подводные аппараты, боевые надводные корабли и катера, десантные корабли и тральщики, широкая гамма судов и плавсредств – от атомных ледоколов, танкеров, траулеров и уникальных ледостойких платформ для добычи углеводородов на арктическом шельфе до малых катеров и плавучих причалов.

Российская судостроительная промышленность располагает сооружениями, способными строить суда и корабли всех типов с максимальным водоизмещением до 100 тыс. т. Крупные корабли и суда строятся и ремонтируются на стапелях «Балтийского завода» и «Адмиралтейских верфей» в Санкт-Петербурге, а также в эллингах предприятий Северодвинска. Еще 24 завода имеют стапели длиной от 100 до 200 м.

Кроме вышеуказанных верфей, в составе нашего Агентства находятся крупные приборостроительные и машиностроительные предприятия – основные поставщики комплектующего корабельного и судового оборудования и вооружения. Есть мощная проектная и научно-исследовательская база – это десятки проектных и конструкторских бюро и научно-исследовательских институтов.



Всего в составе отрасли находится 170 предприятий и организаций разных форм собственности, на которых заняты более 220 тыс. человек. Подотрасль «судостроение и судоремонт» включает 65 предприятий и организаций, судовое машиностроение и электротехника – 43, морское приборостроение – 56, прочие специализации – 6.

Предприятия и организации отрасли расположены во всех административных округах Российской Федерации: Северо-Запад, Центр и Поволжье, Юг, Дальний Восток.

Основной разработчик подводных лодок, строящихся на экспорт, – это санкт-петербургское ЦКБ МТ «Рубин», 100-летний юбилей которого отмечался в позапрошлом году. Предлагает свои экспортные наработки и СПМБМ «Малахит», по проектам которого построена небезызвестная малая ПЛ «Пирания» (проект 865) и ряд других кораблей. Есть у нас и такие уникальные предприятия, как «Севмашпредприятие» в Северодвинске – это крупнейший в мире комплекс военного кораблестроения, позволяющий создавать технику любой сложности, есть ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова – головной научный центр судостроения, не имеющий аналогов по комплексу решаемых задач и оснащенности.

Организации – проектанты надводных кораблей, как и подводных лодок, сосредоточены в основном в Санкт-Петербурге. Это Невское ПКБ, разрабатывающее авианосцы, Северное ПКБ – разработчик боевых кораблей основных классов и ЦМКБ «Алмаз», проектирующее широкий спектр кораблей и судов – от корветов и боевых катеров до тральщиков и судов обеспечения.

Экспортные поставки надводных боевых кораблей осуществляют сегодня санкт-петербургские предприятия: «Балтийский завод» – фрегаты, «Северная верфь» – эскадренные миноносцы, «Алмаз» – десантные корабли на воздушной подушке. Рыбинский «Вымпел» поставляет за рубеж боевые катера.

Основу научно-технического потенциала судостроительной промышленности составляют 56 научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций, специализированных по основным направлениям НИОКР и проектных работ: судостроение и кораблестроение – 21; морское приборостроение – 22; судовое машиностроение и электротехника – 13.

Статус государственных научных центров Российской Федерации получили ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова, ЦНИИ конструкционных материалов «Прометей», ЦНИИ технологии судостроения, ЦНИИ «Электроприбор», Акустический институт им. Н.Н. Андреева, ЦНИИ «Гидроприбор», а статус государственных научно-производственных центров Российской Федерации получили НПО «Аврора» и НПО «Гранит».

Общая численность научных работников в судостроительной промышленности по состоянию на 2002 год – около 30 000 человек.

Следует отметить, что в последние три года прослеживается тенденция по росту объема судостроительной отрасли. Этого удалось достичь, несмотря на то, что объем выпуска продукции в рамках Гособоронзаказа за предшествующие 10 лет многократно сократился и предприятия отрасли, участвующие в Государственной программе вооружения, в течение всего этого периода испытывают недогрузку мощностей по производству вооружения и военной техники. Роста объемов удалось добиться в основном за счет увеличения производства продукции, поставляемой на внешние рынки. В ближайшие годы необходимо наращивать наши усилия по продвижению военно-технической и гражданской продукции на мировом рынке.

Оценивая сегодняшнее состояние отечественного судостроения, нельзя не видеть положительных сдвигов по сравнению с первыми постсоветскими годами. Дальнейшее оживление судостроения и расширение его сегмента в системе мирового рынка возможно лишь при условии реформирования отрасли. Необходимость реформирования судостроительной отрасли вызывается объективными причинами, прежде всего снижением портфеля заказов и недостаточностью кредитования и строительства судов.

Реформирование – генеральный курс политики, проводимой Россудостроением. Мы осознаем, что только создание крупных интегрированных структур позволит нашим предприятиям создавать конкурентоспособную продукцию, выдержать жесточайшую конкуренцию как на внешнем, так и на внутреннем рынке. Разработана и одобрена Коллегией Россудостроения программа «Реформирование и развитие судостроительной промышленности на период до 2010 года». При реформировании отрасли Россудостроение базируется на необходимости решения основных задач, возложенных на отечественное судостроение. В качестве основных исходных данных при разработке программы реформирования судостроительной промышленности были приняты:



- концепция развития экономики страны до 2015 года, концепция развития вооружения, военной и специальной техники на период до 2015 года;
- программа социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу;
- показатели федеральных целевых программ «Возрождение торгового флота России» и «Национальная технологическая база», а также прогноз загрузки отрасли экспортными заказами и другие прогнозные и нормативные материалы.

В результате реализации комплекса мероприятий по реструктуризации отрасли уже созданы три крупных научных центра на базе девяти научных и проектных организаций.

Функционирует Государственный российский центр атомного подводного судостроения, ФПГ «Морская техника» и ряд других.

Программа «Реформирование и развитие судостроительной промышленности на период до 2010 года» вошла составной частью в Федеральную целевую программу «Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса», одобренную Правительством Российской Федерации. В ближайшие годы предусматривается создать 8 крупных диверсифицированных интегрированных структур, которые составят обновленное ядро судостроительной промышленности России и позволят перейти к межотраслевой интеграции (хотя эти процессы активно идут уже сегодня).

Все это позволит:

- оптимизировать состав и структуру судостроительной промышленности России при сохранении наиболее ценных элементов и критических технологий;
- обеспечить возможности разработки и выпуска новейших образцов оружия и технических средств как основы модернизации ВМФ Российской Федерации;
- реорганизовать или ликвидировать неперспективные и неконвертируемые производства.

При всей аналогичности основных целей реформирования с другими оборонными отраслями судостроение, как известно, имеет свою специфику. Это – длительные сроки строительства кораблей, большие материальные и трудовые затраты. Для создания и испытаний кораблей и судов необходимо наличие уникальной производственной, стендовой и испытательной базы.

Другая специфическая сторона отрасли – потенциально опасные производства, связанные с испытаниями, ремонтом и утилизацией кораблей, оснащенных ядерными энергетическими установками. При реформировании судостроения основные усилия решено направить на сохранение и развитие базовых технологий.

Реформирование мощностей гражданского судостроения учитывает перспективную потребность в них для возрождения судового состава торгового, пассажирского, наливного, рыбопромыслового, вспомогательного и научного флота и включает техническую перестройку производства, позволяющую создавать конкурентоспособную продукцию в рыночных условиях. В этом случае крайне важной задачей гражданского судостроения в ближайшие десять лет будет создание судов и технических средств для освоения уникальных месторождений нефти и газа на арктическом шельфе России, оцениваемых в 100 млрд. тонн в нефтяном эквиваленте. Стоимость освоения первоочередных месторождений оценивается в 15 млрд. долл. Освоение Арктики потребует создания широкой гаммы транспортных, обслуживающих и технических судов и плавсооружений, приспособленных для работы в тяжелых климатических условиях. Здесь главная задача – обеспечить размещение основного объема работ по созданию этой техники на российских предприятиях, причем она решается при активной конкуренции со стороны иностранных партнеров. По нашему мнению, эти суда и плавсредства должны проектироваться отечественными специалистами и строиться на российских верфях. До 2012 года, по оценкам, необходимо построить 12–13 уникальных добычных платформ, 8–9 линейных ледоколов и обеспечивающий флот.

Одним из путей, способных решить проблему возрождения торгового и промышленного флота России, обеспечивающих конкурентоспособность продукции российского судостроения на мировом рынке, является принятие находящегося в настоящее время на рассмотрении в Государственной Думе законопроекта «О создании экономических условий для обновления парка судов российского флота и их строительства». Принятие этого законопроекта позволило бы создать сопоставимые с зарубежными экономические условия для строительства судов для



нужд страны на российских предприятиях, сохранения, развития и эффективного использования высокого производственного, научно-технического и экспортного потенциала судостроительной промышленности России, увеличения количества рабочих мест в самом судостроении и в смежных отраслях, а также обеспечить сохранение оборонных возможностей страны.

Экспорт кораблей является одним из приоритетов для отечественных судостроительных предприятий, деятельность которых координируется Российским агентством по судостроению.

Наибольшим спросом на мировом рынке военно-морской техники пользуются подводные лодки (ПЛ), фрегаты, корветы, боевые и патрульные катера.

подавляющее большинство ПЛ строится на экспорт верфями России, Германии и Франции. Россия же – лидер мирового экспорта ПЛ, которые ранее поставлялись флотам 14 различных государств. У нас имеется мощная научно-производственная база подводного кораблестроения, которая в послевоенные годы создала более половины всех подводных лодок мира.

Сегодня мы строим подводные лодки проектов 877 и 636. Это одни из самых малозумных подводных лодок. Отечественные заводы проводят также ремонт и модернизацию ранее построенных подводных лодок подобного типа, в ходе которых лодки усиливают свой боевой потенциал.

Идет постройка экспортной подводной лодки нового поколения «Амур». Предлагаемые на экспорт подводные лодки соответствуют лучшим зарубежным аналогам, а по ряду характеристик превосходят их. Кроме современного ракетного и минно-торпедного оружия, средств гидроакустического противодействия, эти лодки будут иметь эффективные средства обнаружения.

Разрабатывается несколько модификаций лодок этого типа, в т.ч. с воздухонезависимыми энергетическими установками. Это должно позволить в несколько раз увеличить автономность плавания и по существу качественно повысить возможности неатомных подводных лодок.

Недавно завершена постройка для инозаказчиков двух эсминцев проекта 956Э с мощным ракетно-артиллерийским вооружением. Планируется постройка еще нескольких кораблей подобного типа. Заканчивается строительство серии фрегатов проекта 1135Б.

В 2001 году завершена Федеральная целевая программа (ФЦП) «Российские верфи». Главная цель программы – создание научных и технологических основ для проектирования и качественной постройки современной конкурентоспособной на мировом рынке транспортной продукции.

Результаты, достигнутые в рамках ФЦП «Российские верфи», показывают большую эффективность использования средств, вложенных в реализацию этой программы: разработаны проекты современных конкурентоспособных судов, получены новые технические решения по улучшению ходовых и мореходных качеств судов, созданы образцы современного судового комплектующего оборудования, создан комплекс базовых промышленных технологий, обеспечивающих повышение качества и сокращение сроков постройки судов. Таким образом, заложены научно-технологические основы для развертывания строительства необходимых российскому флоту судов.

По нашему мнению, развитие современных судостроительных технологий должно быть для России одним из стратегически важных приоритетных направлений развития науки и техники, служить тем фундаментом наукоемкой продукции, который обеспечит России обладание экономически значимым сектором в деле освоения ресурсов и пространств Мирового океана.

Следует заметить, что в последние годы весь оборонно-промышленный комплекс, в том числе судостроение, находится в центре внимания руководителей государства. Указами Президента Российской Федерации утверждены «Основы политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2010 года» и «Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года». Создана и работает Морская коллегия под руководством Председателя Правительства Российской Федерации. В последние годы проведен ряд крупных совещаний по различным аспектам морской деятельности, в том числе под руководством Президента Российской Федерации и Председателя Правительства Российской Федерации. Намечены и реализуются мероприятия, направленные на поддержку морской деятельности РФ, в том числе и по судостроительной отрасли. Одной из главных причин, объясняющих необходимость поддержки российского судостроения, является то, что российский торговый и промысловый флот находятся на пороге массового списания по срокам эксплуатации и потребуются большие усилия по его восполнению.



Сейчас, правда, наметился рост инвестиций в судостроительную отрасль. По источникам финансирования инвестиции распределяются следующим образом:

- собственные средства предприятий – около 50%;
- привлеченные средства – около 35%;
- остальное – средства федерального бюджета.

Вместе с тем, несмотря на наметившийся подъем производства в отечественной судостроительной промышленности, необходимо провести целенаправленные программные мероприятия, так как в целом в отрасли за последнее десятилетие накопилось большое количество нерешенных проблем. Основное технологическое оборудование предприятий отрасли, в том числе машиностроительных и приборостроительных, в значительной степени устарело. Производственное оборудование, возраст которого превышает 10 лет, в общем парке станочного оборудования составляет более 50%.

Для возрождения отечественного гражданского судостроения, обеспечения отечественных грузо-перевозчиков судами отечественной постройки необходимо обеспечить решение двух основных проблем:

- создание высокоэкономичных конкурентоспособных судов;
- создание благоприятной финансовой и правовой атмосферы, способствующей привлечению инвестиций в судостроение.

В настоящее время разработана Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России», в которую входят в качестве составных частей подпрограммы «Морской транспорт» и «Внутренний водный транспорт». Этими подпрограммами ставятся достаточно масштабные задачи по пополнению флота новыми современными судами. В частности, по морскому транспортному флоту предусмотрено строительство до 2010 года 249 судов суммарным дедвейтом 7,6 млн. т. В их число входят танкеры, навалочники, контейнеровозы, лесовозы и другие суда. Предусматривается строительство обеспечивающего флота, прежде всего ледоколов. Подпрограмма «Внутренний водный транспорт» предусматривает в период до 2010 года строительство более 300 судов.

Положительная динамика большинства отраслевых показателей не может не радовать. Но буду объективен: состояние судостроения на сегодняшний день, как, впрочем, и всей российской промышленности, остается достаточно сложным. Из-за дефицита финансов основные фонды отрасли обновляются медленно, а производственные мощности недогружены. Даже сейчас, в условиях возросшего количества экспортных заказов, они используются не более чем на 30%. Это отрицательно сказывается на возможностях предприятий по совершенствованию производства, повышению конкурентоспособности выпускаемой продукции.

Основой стабилизации и роста в судостроении сегодня являются крупные экспортные заказы. Однако этот фактор непостоянный. Понимая это, мы наряду с сохранением и расширением наших позиций на внешнем рынке делаем ставку на работу для отечественных заказчиков. В настоящее время утверждена «Государственная программа вооружения на период до 2010 года», в которой четко сформулированы задачи для корабелов России по поддержанию и развитию Военно-морского флота РФ. Достраиваются корабли и суда, заложенные на верфях в предыдущие годы, идет плановый ремонт подводных лодок и судов, находящихся в составе ВМФ.

На «Северной верфи» заложен первый из серии корветов проекта 20380, идет разработка и проектирование совершенно новых кораблей, которые станут в ближайшие годы основой отечественного ВМФ.

Говоря о перспективах развития отрасли, следует исходить из того, что важнейшей составляющей производственной деятельности предприятий является выполнение государственного оборонного заказа. Значительная часть наших заводов и проектных организаций и институтов в той или иной мере участвует в его реализации. Государственная программа вооружения до 2010 года дала нам четкое понимание того, какие объемы производства надо нам планировать на этот период. С ростом экономики страны в целом доля заказов внутреннего рынка будет повышаться, тем более что на него активно начинают выходить новые российские компании, заинтересованные в транспортировке своей продукции как по внутренним водным путям, так и по морским трассам, включая Северный морской путь. К таким новым компаниям можно отнести «Лукойл», «Роснефть», «Газпром» и другие. Российские судостроители уверены, что накопленный ими опыт создания специальных судов и плавсредств для эксплуатации в экстремальных условиях Севера окажется востребованным уже в ближайшие годы.