

КТО ПОЙДЕТ ЗА ДВЕНАДЦАТЬ МОРЕЙ?...

Ольга Поспелова



By Olga Pospelova

WHO IS GOING TO CROSS TWELVE SEAS?...

Россия, если считать Каспий, – страна двенадцати морей и уникальных озер. История российского государства неразрывно связана с флотом. В борьбе за обладание морями: южными и северными велись межгосударственные войны, из временных портов постепенно возникали приморские города, совершенствовалось строительство кораблей, военных и мирных. В 70–90-е гг. минувшего столетия Россия по праву считалась одной из трех ведущих морских держав, а мощи ее Военно-Морского Флота, по единодушному мнению специалистов, не было равных в мире. Особенно в бытность Главнокомандующим ВМФ Адмирала Флота Советского Союза С. Горшкова, когда уделялось усиленное внимание созданию и должному состоянию боеготовности надводных и подводных кораблей, развитию проекта создания авианесущих крейсеров. Казалось, уже ничто не сможет помешать России стать мировым лидером кораблестроения, никто не встанет на ступеньку выше нее на победном морском пьедестале. То состояние, к которому пришел отечественный флот с началом третьего тысячелетия, в годы его триумфа предсказать было невозможно. Разве что увидеть в страшном, кошмарном сне...

Точка кипения

Настал момент, когда проблемы отечественного флота – военного и гражданского,

равно как и полураспад одной из стратегических отраслей российской промышленности – судостроения, достигли апогея. Единственный выход – принятие безотлагательных мер в виде реформы отечественного судостроения и выработки эффективной стратегии в области морской деятельности страны. Первым шагом стал Указ Президента России от 22 марта 2007 г о создании Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Новая интегрированная структура (ИС) призвана сосредоточить усилия отечественных кораблестроительных предприятий, профильных КБ, производителей судового оборудования и ремонтных организаций в общем деле вывода из кризиса одной из важнейших отраслей промышленности. Лицом, уполномоченным Президентом России для взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти, с ВПК при Правительстве РФ, по формированию управляющих структур, идеологии и принципов действия ОСК в период ее становления был назначен Советник Президента по военно-технической политике Александр Бурутин, знакомый с проблемами кораблестроения, особенно военного, не понаслышке.

В соответствии с Указом Президента РФ от 22 марта 2007 г. Правительству поставлены задачи в течение 4 месяцев учредить корпорацию, а в период следующих двух лет – до марта 2009 г., создать вертикально

12 seas and unique lakes, including the Caspian, wash Russia. The navy has played an important part in the history of Russia. Wars used to be fought for gaining control of southern and northern seas, temporary ports would develop in major cities, and designs of warships and merchant vessels would improve gradually. In the 1970s and '80s, Russia was among the three major naval powers, and, according to unanimous expert opinion, its navy was second to none, especially at the time when the navy was led by Adm. S. Gorshkov who paid close attention to the development and combat readiness of surface ships and submarines and the aircraft carrier development programme as well. Seemingly, nothing could prevent Russia from becoming the global leader in shipbuilding, nothing would climb higher than it on the victorious naval podium. The state of the Russian Navy early in the third millennium was unimaginable at its heyday.

Boiling point

The time came when the problems facing the Russian Navy and merchant marine as well as the near collapse of a strategic branch of the Russian industry, the shipbuilding, became unbearable, with the only way out being taking urgent steps, such as reforming the shipbuilding and crafting an effective national maritime strategy. The first step was the 22 March 2007

presidential decree establishing the United Shipbuilding Corporation (USC). The new integrated entity is designed to pool the efforts of the Russian shipbuilding companies, design bureaux, ship equipment manufacturers and MRO (maintenance, repair and overhaul) providers for pulling a key branch of industry out of the crisis. The president appointed his military-technical policy advisor Aleksandr Burutin authorised representative to coordinate with the federal executive authorities and government's Military-Industrial Commission to form the managing bodies, philosophy and operational principles of USC in the process of its emergence. Mr. Burutin is well versed in all things shipbuilding, especially military shipbuilding.

The 22 March 2007 presidential decree tasked the government with setting up the corporation within four months and establishing a top-to-bottom integrated entity before March 2009. The organisation in question is to comprise all design houses reporting immediately to USC and three sub-holding companies to be set up territorywise. This is going to be the first stage of the reform.

The Shipbuilding Development Strategy through 2020 determines today's focus of the Russian shipbuilding industry. The Military Industrial Commission with minor modifications has approved the strategy. However, experts believe that it should be amended further. The work has been under way for several months now. Emphasis is placed on setting up the parent company - the corporation proper - and three integrated entities, the latter to be subsidiaries. This is to be the Northern Shipbuilding and MRO Centre in Severodvinsk, Western Shipbuilding Centre in St. Petersburg and Far-Eastern Shipbuilding and MRO Centre in Vladivostok. The corporation proper is to be set up in St. Petersburg where its headquarters is situated. The head of the corporation is to be appointed after the company has been founded.

Rearranging the summands

The objectives of the shipbuilding reform, including that of emerging USC, include pooling resources (material and production base, finances and skilled personnel) to meet the governmental defence procurement targets while slashing the governmental expenditure for this purpose; stepping up production efficiency by having the government award defence orders mostly to specialist defence contractors capable of quality design, manufacture, MRO and upgrade of ships for the Russian Navy; bolstering the export capabilities and making arms trade more profitable; encouraging new investment into the integrated entity and boosting the latter's capitalisation considerably by means of market equity instruments.

The programme to set up the United Shipbuilding Corporation has three basic phases. Phase I is establishing a management company to exercise financial and strategic supervision and strategic planning for subsidiaries. Subsidiaries are to be managed via stockhold-



интегрированную структуру. В ее состав войдут все проектно-конструкторские организации, непосредственно подчиненные головной компании – ОСК и три субхолдинга, формируемые по территориально-географическому принципу. Это первый этап реформирования».

Основные направления развития отечественного судостроения сегодня определяются «Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2020 г.». Документ был рассмотрен на заседании Военно-промышленной комиссии, и в целом одобрен. Однако, по мнению экспертов, в нее еще необходимо внести ряд уточнений и корректив. Работа ведется уже не первый месяц. Основной упор делается на создание головной компании – самой корпорации и трех интегрированных структур, формируемых как дочерние предприятия. Это Северный центр судостроения и судоремонта в Северодвинске, Западный центр судостроения в Санкт-Петербурге и Дальневосточный центр судостроения и судоремонта, который будет располагаться во Владивостоке. Сама корпорация учреждается в Санкт-Петербурге, где и находится ее основной офис. Назначение руководителя корпорации состоится после учреждения юридического лица.

Перемена мест слагаемых

Среди задач реорганизации, предлагаемой в судостроении, в том числе и миссии создаваемой ОСК, названы: концентрация ресурсного потенциала (материально-производственной базы, финансов и высококлассных специалистов) на выполнении гособоронзаказа (ГОЗ) при снижении расходов государства на эти цели; наращивание эффективности работы в производственной сфере за счет концентрации ГОЗа на предметно специализированных предприятиях, обеспечивающих высококачественное проектирование, строительство, ремонт и модернизацию кораблей и судов для ВМФ России; развитие экспортного потенциала и повышение отдачи от военно-технического сотрудничества; создание условий для привлечения дополнительных инвестиций в развитие интегрированной структуры и существенного увеличения ее капитализации рыночными фондовыми инструментами.

Программа создания ИС ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» включает три основных этапа. Прежде всего, – это учреждение управляющей компании. Функциями ее являются обеспечение финансового и стратегического контроля, стратегического планирования деятельно-



сти предприятий, входящих в ее состав. Управление дочерними компаниями будет осуществляться через общее собрание акционеров, совет директоров и контракт исполнительного директора ОСК. В процессе реформирования и увеличения уставного капитала управляющей компании, помимо ОАО «Западный центр судостроения», ОАО «Северный центр судостроения и судоремонта» и ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» в нее войдут: ОАО «Невское ПКБ», ОАО «ЦКБ «Айсберг», ОАО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева», а также созданные в 2008 г. открытые акционерные общества путем приватизации ФГУПов: «Северное ПКБ», «ЦМКБ «Алмаз», «Зеленодольское ПКБ», «ЦКБ МТ «Рубин», «СПМБМ «Малахит».

Схема создания ИС ОАО «Северный центр судостроения и судоремонта» в форме субхолдинга в части интеграции предприятий судостроения выглядит следующим образом. На первом этапе запланировано учреждение управляющей компании. В ИС будет включено ОАО «Рубин-Север», а на втором этапе, будут включены реформированные в ОАО ФГУПы: «ПО Севмаш», «СПО «Арктика», «СКТБ по электрохимии с опытным заводом», «НИПТБ «Онега» и ОАО «Центр судоремонта «Звездочка», в которое войдет реорганизованное ФГУП «МП «Звездочка» в форме присоединения к нему предприятий группы судоремонта, а именно: ФГУПов «СЗ «Нерпа», «35 СРЗ» МО РФ, «82 СРЗ» МО РФ, «10 СРЗ» МО РФ, «Северный Рейд»,

«5 СРЗ пограничных войск», «1 судовой верфь» МО РФ, «Астраханский СРЗ» МО РФ и «НПО «Винт».

Созданию Северного центра уделяется повышенное внимание. И не случайно. «Северный центр судостроения и судоремонта формируется в Северодвинске», – поясняет Александр Бурутин, – «проблемы, которые видятся сегодня по интеграции судостроительной части на севере нашей страны связаны с ее традиционной направленностью на военное кораблестроение. Корпорация же создается с задачей развития гражданского сектора экономики при безусловном выполнении ГПВ и всех ежегодных ГОЗов. Предприятия Северодвинска («Севмаш», «Звездочка», «Арктика»), а также Санкт-Петербургский завод «Северная Верфь» все-



гда работали в области военного кораблестроения. Сегодня понятна обеспокоенность жителей Северодвинска в связи с предстоящей приватизацией градообразующих предприятий. Процесс интеграции в судостроении, без сомнения, уже затянулся. Одна из причин этого состоит в том, что государство сегодня четко понимает: никакие процессы акционирования на таком, например, крупном предприятии как «Севмаш», где сегодня работает 27 тыс. человек или «Звездочка», где трудятся 8 тыс. работников, не должны быть организованы так, чтобы это стало проблемой для социальной жизни города. Я думаю, что социальный аспект здесь будет поставлен «во главу угла».

Учреждение управляющей компании ИС ОАО «Западный центр судостроения» также

в форме субхолдинга представлено ОАО «Светловское предприятие «Эра», ОАО «ПСЗ «Янтарь», ОАО «СЗ «Северная верфь», ОАО «Завод «Красное Сормово» и будущих ОАО, намеченных в 2008 г. к преобразованию из четырех ФГУПов: «Адмиралтейские верфи», «Средне-Невский СЗ», «КМОЛЗ» МО РФ и «ЗЗ СРЗ» МО РФ.

ИС ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» формируется на тех же финансовых и структурных условиях и будет состоять из ОАО «НИИ «Берег», ОАО «ХК «Дальзавод», ныне, правда, находящегося в процессе банкротства; ОАО «Николаевский-на-Амуре СЗ» и ОАО «Амурский СЗ». Кроме того, в него войдут преобразованные в ОАО ФГУПы: «ДВЗ «Звезда», «Хабаровский СЗ», «ЗО СРЗ» МО РФ,

«92 СРЗ» МО РФ, «178 СРЗ» МО РФ, «179 СРЗ» МО РФ и ФГУП «СВРЦ».

Что касается реструктуризации в целом, по словам Александра Бурутина, российское судостроение сейчас проходит ее первый этап. Корпорация еще должна выработать свою стратегию, экономическую и финансовую политику. Это будет, наверное, одним из самых важных вопросов и проблем, которые предстоит решить менеджменту управляющей компании ОСК.

Ожидания

В качестве предполагаемых эффектов от проводимого реформирования специалисты «от судостроения» ожидают: во-первых, на макро уровне – повышения обороноспособности России путем удовлетворения по-





требности Вооруженных Сил в кораблях, судах, плавсредствах, морском оружии и других видах морской техники, как в количественном, так и в качественном отношении; увеличения вклада судостроительной промышленности в прирост ВВП за счет опережающих темпов роста объемов производства продукции отрасли по отношению к их динамике в среднем по стране; расширения объемов высокотехнологичного экспорта и

соответствующего улучшения структуры внешнеторгового оборота. Во-вторых, на микро уровне – обеспечения необходимого уровня обновляемости основных фондов предприятий и поддержания их в конкурентоспособном состоянии; повышения инновационной активности предприятий отрасли и ликвидацию критического научно-технического отставания от промышленно развитых стран мира; формирования в судостроительной промышленности рыночно-ориентированных бизнес-структур нового поколения, обладающих потенциалом саморазвития, в том числе на основе развития государственно-частного партнерства. В-третьих, в социально-экономической сфере, – это сохранение и расширение числа рабочих мест, предотвращение оттока талантливой части научно-технических кадров в другие

ers meetings, the board of directors and USC's executive director. The reform and USC's growing authorised capital will see the Western Shipbuilding Centre, Northern Shipbuilding and MRO Centre and Far Eastern Shipbuilding and MRO Centre joined by the Nevskoye, Iceberg and Alexeyev design bureaux and such 2008-established public corporations, as the Severnoye, Almaz, Zelenodolskoye, Rubin and Malakhit design bureaux.

As far as integration of shipbuilding companies is concerned, the Northern Shipbuilding and MRO Centre is to be set up as subholding company the following way: first, the management company is to be set up and the Rubin-Sever joint stock company is to be incorporated into it. Then the Sevmas, Arctica, Electrochemical SKTB with its experimental plant, Onega and Zvyozdochka federal unitary companies (all turned into joint stock companies) are to be incorporated. The Zvyozdochka ship repair centre is to be incorporated, having first incorporated a group of ship repair companies, such as the Defence Ministry's Nerpa, 35th, 82nd, 10th, Astrakhansky and 1st Sudoverf shipyards and Vint scientific production association.

Priority is given to establishing the Northern Shipbuilding and MRO Centre for a reason. «The centre is being set up in Severodvinsk»,

«The centre is being set up in Severodvinsk»,



Aleksandr Burutin explains, «today's problems with integrating the shipbuilders in the north of the country originate from their traditional focus on military shipbuilding, while the corporation is being established to develop the civil sector of economy while fulfilling the State Armament Programme and all annual governmental defence procurement orders. Severodvinsk-based Sevmash, Zvyozdochka and Arctica as well as the Severnaya Verf shipyard in St. Petersburg have been old hands of military shipbuilding. Concern of the Severodvinsk population about the coming privatisation of the companies, around which the city is wrapped, is understandable. Integration of the shipbuilding industry has been dragging its feet, no doubt. One of the reasons for that is the government's clear understanding that privatisation of such major companies as Sevmash (27,000 employees) or Zvyozdochka (8,000) should not throw the monkey's wrench in the city's social situation. I think the social aspect is to be the utmost priority in this case.»

The management company Western Shipbuilding Centre is to be a subholding company, too, and comprise the Era, Yantar, Severnaya Verf and Krasnoye Sormovo companies as well as future joint stock companies to be made up in 2008 from the following four federal unitary companies – Admiralty Warf,

отрасли экономики; повышение спроса на квалифицированные научно-технические кадры и улучшение их возрастной структуры; повышение производительности труда и уровня его оплаты. Все это в совокупности призвано обеспечить восстановление инфраструктуры судостроительной отрасли и сохранение за Россией в мире ранга ведущей морской державы.

Оценка «оборонки»

Представители ОПК России в свою очередь принимают активное участие в процессах развития российского судостроения, определения морской политики страны, проблем и путей их решения в этих областях. Рядом ведущих НИИ, группами ученых и специалистов проведена работа по разработке проекта стратегии развития отечественного судостроения, определены проблемы, кото-

рые стоят сегодня перед этой отраслью промышленности, и разработаны возможные пути их решения.

Одним из них может быть – приведение в соответствие законодательного и нормативно-правового обеспечения, с тем, чтобы условия для российских кораблестроителей были адекватны тем, которые имеют наши конкуренты на мировом рынке судостроительной промышленности.



Вторым препятствием на пути стабильного развития отечественного судостроения специалисты ОПК считают ряд проблем, накопившихся за 90-е годы минувшего столетия. Инвестиции в НИОКР и производство тогда были равны нулю, их объемы, прежде всего, по военной продукции тоже, что привело к значительному износу производственных фондов, отсутствию новых проектных решений.

Третий негативный фактор – образовавшаяся в судостроительной промышленности структурная диспропорция. Созданная в советское время, она была ориентирована, прежде всего, на реализацию ГОЗ. Сложившаяся инфраструктура, естественно, уже не отвечает сегодняшним реалиям и настоятельно требует преобразований.

По структурным преобразованиям. Подписаны Указы Президента в области судостроения, и в рамках их реализации начато формирование соответствующих интегрированных структур. Однако, формально для федеральных органов исполнительной власти, по информации специалистов ОПК, «распоряжений Правительства не было, несмотря на определенный главой государства четырехмесячный срок».

Спасение утопающих – дело рук самих утопающих...

Вопрос о льготах или мерах государственной поддержки для судостроительных предприятий стоит давно. Еще 8 лет назад через Госдуму РФ были попытки провести Закон о судостроительной промышленности. Он предусматривал ряд льгот налогового характера и долгосрочные кредиты для предприятий судостроительной промышленности. К сожалению, закон этот не увидел свет.

В послании Федеральному собранию Президент России ставил Правительству задачу принять меры, направленные на развитие судостроения. Вышел перечень поручений Президента РФ, в котором Правительству

поставлена прямая задача: сегодня выработать меры государственной поддержки отраслей авиа- и судостроения. Таким образом, по конкретным льготам говорить пока не имеет смысла, но работа такая должна вестись. Решение по этому вопросу должно быть принято в самое ближайшее время, с тем, чтобы необходимые

изменения в действующую нормативно-правовую базу были внесены не позднее осенней сессии работы Госдумы и Федерального собрания РФ.

Еще не вечер...

Несмотря на общепризнанные трудности «петь реквием» нашим кораблям рановато.

По мнению Председателя Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ, Сергея Иванова, отечественному судостроению, как и многим другим стратегически важным отраслям российской промышленности, сегодня необходима адресная поддержка государства «и в силу интересов национальной безопасности, и в силу того, что частный бизнес пока не может вкладывать огромные финансовые ресурсы» в те секторы экономики, где «отдача от вложенных средств наступает очень поздно». На развитие уже принятых в России ФЦП, в сферах обороны, безопасности, машиностроения, транспорта и научных инноваций, выделено 1 трлн. 300 млрд. руб. Судостроение не является исключением, хотя именно эта отрасль сейчас – «рекордсмен» по числу нерешенных вопросов.



Sredne-Nevisky shipyard and the Defence Ministry's KMOLZ and 33rd ship repair facilities.

The integrated entity Far Eastern Shipbuilding and MRO Centre is being set up on the same financial and organisational terms and will comprise the Bereg research institute, Dalzavod joint stock company (now declared bankrupt), Nikolayevsk-on-Amur Shipyard and Amur Shipyard as well as such privatised former federal unitary companies, as Zvezda DVZ, Khabarovsk Shipyard, the defence Ministry's 30th, 92nd, 178th and 179th shipyards and SVRTs.

As far as the reform as a whole is concerned, Aleksandr Burutin believes that the Russian shipbuilding industry is in its first stage. The corporation is yet to come up with a strategy and economic and financial policies of its own. This, probably, is going to be a most important issue to be tackled by USC's managers.

Expectations

Macro-results of the reform anticipated by shipbuilding experts include a boost to Russia's defensive capabilities by meeting its military's qualitative and quantitative need of ships, naval weapons and other naval materiel; a greater contribution if the ship-



building industry to the GDP by means of a higher output rate compared to the output rate dynamics displayed by other industries throughout the country; and an increase in high-tech export and, hence, an improvement in the structure of foreign trade. Micro-level expectations include the renewal of basic assets and maintaining them in the competitive shape; encouraging innovations and catching up with the leading industrialised nations; and setting up new-generation market-oriented shipbuilding businesses featuring the self-development capability, including doing so through encouraging governmental/private partnerships. Thirdly, socio-economic expectations include new jobs, prevention of the brain drain to other branches of economy, higher demand for skilled scientists, engineers and technicians and optimising their age structure, enhanced productivity and higher salaries. All these put together are to resurrect the shipbuilding infrastructure and enable Russia to remain among the world's sea powers.

Defence industry assessment

The Russian defence industry has been proactive in developing the Russian shipbuilding branch, shaping the nation's maritime policies, identifying problems and offering solutions. A number of Russian research centres and teams of scientists and experts have broken ground devising a shipbuilding development strategy and figuring out the problems facing the industry and solutions to them.

One of the approaches may be bringing the legal base up to snuff for Russian shipbuilders to work in country under the same conditions they have to work under on the global market.

The second hurdle for the Russian shipbuilding industry to clear to progress is seen by defence industry experts as a number of problems inherited from the 1990s. At the time, investment into R&D and production were next to nothing and the R&D and production volume – especially in terms of naval materiel – were the same, which resulted to considerable wear and tear of production facilities and a lack of advanced design solutions.

The third negative factor is the shipbuilding industry's structural disproportion. Created under the Soviets, the shipbuilding industry was aimed, primarily, at meeting military gear procurement orders. The existing infrastructure, naturally, no longer meets today's realities and calls for urgent reform.

As to the structural reform, the president has issued decrees on shipbuilding, under which setting up of relevant integrated entities has kicked off. According to defence industry experts, however, there have been no formal governmental directives issued to the federal executive bodies despite the four-month time determined by the president.

Those in trouble are left to themselves

The matter of benefits or governmental support for shipbuilders has been on the agenda for quite a while. There were attempts to have



Создание ряда конкурентоспособной продукции в сфере судостроения – задача первостепенная. Реализация планов во многом зависит от совершенствования нормативно-правовой базы. В условиях рынка именно законодательство, а также эффективные таможенная и налоговая политики будут необходимыми инструментами реализации морской деятельности. Россия всегда была и будет великой морской державой. Для этого есть все объективно необходимое: исторические и геополитические предпосылки, географическое положение и, что немаловажно, политическая конъюнктура. Дело за малым. За определением четких ориентиров, разработкой реальных планов и кропотливой повседневной работой по их выполнению».

Большому кораблю – большое плавание

«Я убежден, российское судостроение имеет большой потенциал и обладает серьезными научно-техническими кадрами», – считает Александр Бурутин, – «Несмотря на общие проблемы, связанные с ОПК: старение производства, изношенность основного оборудования, увеличение среднего возраста рабочих и инженерно-технических кадров, низкий уровень заработной платы, директорам предприятий, в том числе тех, которые сегодня по Указу Президента входят в состав ОСК, надо низко поклониться за то, что они сумели сохранить уникальное производство и кадровый потенциал. Могут обеспечить необходимое качество при выполнении заказов по гражданской и военной тематикам».

Сегодня мы должны предпринять шаги по технической модернизации производства, а значит, научиться выпускать самые современные технику и вооружение. Если управляющая компания ОСК будет в состоянии регулировать процессы, связанные с поиском зарубежных партнеров и инвесторов, разработкой экономической идеи и финансовой стратегии, то все эти задачи постепенно перейдут непосредственно к ней. Тем самым, освободив директоров предприятий от несвойственных им функций. Но это произойдет не завтра, и даже не в этом году. А сами руководители предприятий со временем поймут, что должны сосредоточиться на производственно-технических вопросах: обеспечении сроков выполнения заказов, снижении цены и себестоимости производимой продукции. Эти проблемы экономического характера сейчас выносятся на первый план.

Что касается модернизации производства, то сегодня на нее нацелен ряд нормативных документов, регулирующих финансовые вопросы. ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса» на судостроение отведено более 30 млрд. руб. на период до 2015 г., проектом ФЦП «Развитие гражданской морской техники» предусмотрено до 140 млрд. рублей. Но эту сумму сегодня необходимо подтвердить соответствующими финансово-экономическими расчетами. Какие направления необходимо финансировать, какое оборудование менять, куда вкладывать деньги, исходя из приоритетов развития судостроения на тех участках, где может быть достигнут наибольший экономический эффект. Это совместные задачи управления судостроением: Роспрома, Военно-промышленной комиссии, других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, и, конечно управлений, созданных в структуре ОСК.

Всех сегодня волнует вопрос возрождения производства авианесущих крейсеров, составлявших в прежние времена основу боевой мощи надводного флота нашей страны. Сегодня в Главном командовании ВМФ пытаются разработать концепцию развития ВМФ на период до 2040 года. И она, конечно, должна предусматривать строительство авианесущих кораблей.

Свою точку зрения по поводу состояния, развития и экспортных перспектив российского военного судостроения на МВМС-2007 высказал и Глава ФГУП «Рособоронэкспорт» Сергей Чемезов. «Сегодня в структуре военного кораблестроения нашей страны 57% составляет гособоронзаказ и 43% – поставки на экспорт. Потенциал отрасли очевиден. Например, ФГУП «Адмиралтейские верфи» входит в число мировых лидеров, создающих подводные лодки. Год назад в рамках международного сотрудничества был подписан контракт на строительство на этом предприятии двух подводных лодок для одного из наших инозаказчиков со сроком сдачи кораблей в 2009 г. Исходя из потребностей международного рынка, это предприятие может строить 1–2 неатомных подлодки в год. Это тем более важно, так как в мире объемы продаж субмарин нового поколения, по оценкам экспертов, могут составить к 2015 году около 30–40 единиц, общей стоимостью до \$25 млрд. Конкуренция высока, поэтому необходимо наращивать темпы и качество производства, обновлять основные фонды, готовить профессиональные кадры, активно внедрять новейшие научно-технические разработки.

Экспортный потенциал России в этом секторе очень высок, благодаря подлодкам проектов 877ЭКМ, 636 и семейства нового поколения «Амур». Проект «Амур-1650» сочетает в себе достоинства предшественников по скрытности действий, малошумно-

the bill On Shipbuilding Industry passed by the State Duma as far as eight years ago, with the bill providing for a range of tax exemptions and long-term loans for shipbuilders. However, the bill has never become a law.

In his address to the federal Assembly, the Russian president tasked the government with developing the shipbuilding industry further on. The list of tasks set by the president has published, with the government tasked specifically with working out governmental support measures for the aircraft and shipbuilding industries. Thus, it does not make any sense to speak of any concrete exemptions and benefits, though such work should be done. A decision on the matter is about to be taken, so that the current legal base can be amended by the autumn session of the Federal Assembly.

It's not over until the fat lady sings

In spite of the obvious problems, it is too early to write Russian shipbuilders off.

According to Sergei Ivanov, chairman of the government's Military Industrial Commission, the Russian shipbuilding industry, as any other strategic branches of the Russian industry, needs governmental support «both in the interest of national security and due to the inability of private business to invest heavily» into the branches where «the payback period is very long». 1 trillion 300 billion rubles have been allocated for pursuing government-approved federal defence, security, machinebuilding, transport and scientific innovation programmes. The shipbuilding industry has not been overlooked, though it is facing the greatest number of unresolved problems.

The top priority is to develop a range of competitive ships. Whether the plans are to be fulfilled or not hinges heavily on the improving of the existing legal base. In the market economy, it is the law as well as effective customs and taxation policies that to serve relevant tools to conduct maritime activities. Russia is going to remain a great naval power. It has everything needed to be one – historic and geopolitical prerequisites, geographic location and, which is important as well, favourable political situation. Now, the only thing to do for it is to set clear-cut priorities, do realistic planning and begin painstaking daily work to implement the plans.

Great ship asks for deep waters

«I believe that the Russian shipbuilding industry has the considerable potential and skilled scientific and engineering personnel,» Aleksandr Burutin says. «In spite of the defence industry's common problems, e.g. obsolescence of production facilities, wear and tear of primary equipment, aging workers and engineers and low salaries, kudos to the directors of the companies, including those operating as part of USC under the presidential decree, for preserving the unique production facilities and personnel. [They] can provide the quality needed in fulfilling civil and military contracts».



Today, we have to upgrade the production facilities and, hence, learn to make cutting-edge material. If USC proves to be capable of managing the search for foreign partners and investors and developing its economic philosophy and a financial strategy, it will assume handling these tasks eventually, thus relieving the directors of the subsidiaries of unusual functions. However, this is not going to happen overnight, not even this year. The subsidiaries' managers will realise with the passage of time that they should concentrate on technical and production matters, e.g. meeting deadlines and slashing product's prices and prime costs. These economic problems are coming into the limelight.

As for modernising the production facilities, a number of norms governing financial matters are aimed at this. Under the Defence-Industrial Complex Development Programme, shipbuilding is to be allocated over 30 billion rubles through 2015, while the Civil Ship Development Programme provides for up to 140 billion rubles. However, the sum has to be proven by financial and economic calculations indicating which fields should be financed, what equipment should be replaced and what money should be invested in based on the shipbuilding priorities in the fields promising the greatest profit. These are common tasks of managing the shipbuilding industry for the federal Agency for Industry, Military Industrial Commission and other interested federal executive bodies and, of course, departments within USC as well.

These days, everybody is keen on resuming production of through-deck cruisers that used make up the mainstay of naval power of the Soviet surface combatant fleet. The Main Staff of the Russian Navy is poring over the navy development concept through 2040 that should make provision for aircraft carrier construction.

Sergei Chemezov, head of the Rosoboronexport company, voiced during the MVMS 2007 show his point of view on the state, evolution and export prospects of the Russian shipbuilding industry:

«Today's structure of the Russian military shipbuilding includes 57 per cent of governmental defence-related orders and 43 per cent of exports. The industry's potential is obvious. For instance, the Admiralty Shipyards federal unitary company is a world leader in submarine construction. A year ago, the company landed a contract from a foreign customer for building two submarines and delivering them in 2009. Based on the global market demand, the company can make 1–2 nuclear-powered subs a year. It is all the more important since experts estimate the global new-generation submarine sales to account for 30–40 worth units worth a total of \$25 billion by 2015. Competition is stiff, and we have to step up the rate and quality of production, renovate our basic assets, train personnel and introduce latest technological advances proactively.

«Russia's export potential in this segment is very high owing to the Project 877EKM and Project 636 submarines and subs of the new-generation Amur family as well. The Amur 1650



сти, маневренности и мощности вооружения с использованием новейших достижений и технологий в области оружия, конструкционных материалов, элементной базы и вычислительной техники. Субмарина «Амур-950» имеет меньшее водоизмещение, но сохраняет основные преимущества своего прототипа – «Амур-1650».

Корабелы Санкт-Петербургского ЦКБ МТ «Рубин» проектируют для ВМС Италии новую перспективную подводную лодку S-1000, водоизмещением 1000 т. Она предназначена для уничтожения подводных лодок и надводных кораблей, постановки мин, ведения разведки, высадки и приема боевых пловцов. Имеет шесть 533-мм торпедных аппаратов и ракетное вооружение – российский комплекс Club-S, способный поражать не только надводные, но и наземные цели.

Для нужд ВМС Индии идут работы по глубокой реконструкции авианесущего крейсера «Адмирал Горшков». «Хочу отметить», – поясняет Сергей Чemezov, – «что это не просто ремонт, а именно масштабная и кардинальная реконструкция, превращение авианесущего крейсера «Адмирал Горшков» в авианосец «Викрамадитья». По проекту проделан колоссальный объем работ. Модернизация и доработка затрагивает 70% оборудования, вооружения и конструктивных эле-

ментов корабля. В частности, ведется удлинение палубы, изначально созданной для самолетов с вертикальным взлетом. Теперь, по заказу индийской стороны, полоса переоборудована под самолеты, взлетающие с трамплина, и совершающие посадку с помощью аэрофинишера. В рамках контракта для этого авианосца Индии будут поставлены 12 палубных истребителей МиГ-29К и четыре учебно-тренировочных МиГ-29КУБ. Россия проведет обучение индийского экипажа корабля, а это 1,5 тыс. человек, и примет непосредственное участие в создании инфраструктуры базирования авианосца.

Военно-морской флот – это не только авианесущие крейсера. Есть средне- и малотоннажные корабли, востребованные международным рынком ВМТ. Эсминцы проекта 21956, фрегаты проектов 11356 и 11541, а также типа «Гепард» созданы на базе хорошо зарекомендовавших себя в эксплуатации кораблей ВМФ России. Подписан контракт на поставку двух фрегатов «Гепард 3.9». Сегодня мы предлагаем инозаказчикам и современный корвет проекта 20382 «Тигр», корпус и надстройка которого выполнены из материалов с использованием новейших разработок в области нанотехнологий по принципу достижения максимальной малозаметности.





В России сейчас активно реализуется программа создания новых газотурбинных двигателей (ГТД) для нужд ВМФ. Она имеет национальное значение. После распада СССР в нашей стране есть только два предприятия, занимающихся проектами создания такой техники. Основной центр корабельного газотурбостроения остался на Украине в г. Николаеве. Не так давно на базе НПО «Сатурн» был подписан акт Госкомиссии по приемке корабельного ГТД М75РУ мощностью 7 тыс. л.с. Это первый российский базовый корабельный ГТД 4-го поколения. На его основе возможна разработка семейства силовых установок для ВМФ России, пограничной службы и гражданских судов. В первом квартале 2008 г. предприятие планирует закончить испытания еще одного морского ГТД – М70ФРУ, мощностью 12–14 тыс.л.с. В недалекой перспективе создание российского морского ГТД М90ФР мощностью 27,5 тыс.л.с., предназначенного для использования в составе главных энергоустановок кораблей водоизмещением более 2500 т - корветов, фрегатов, эсминцев, ракетных крейсеров, авианосцев и больших десантных кораблей.

Без трудностей, конечно, не бывает, но российское судостроение в области создания современных кораблей, похоже, постепенно переходит к стадии подъема производства. За два минувших года спущены на воду корвет «Стережущий» проекта 20380 на «Северной верфи», противоминный корабль «Адмирал Захарьин» проекта 20668 на «Средне-Невском судостроительном заводе», патрульный катер-перехватчик «Соболь», проекта 12200 судостроительной фирмой «Алмаз».

Эсминцы и корветы занимают особое место в структуре флотов ведущих морских держав. Новый российский корвет в 2006 г. прошел первый этап испытаний, показав прекрасные мореходные и маневренные качества, заложенные в проекте. «Стережущий» по праву называют первым российским кораблем XXI века», – рассказывает Александр Шляхтенко, – генеральный директор и генеральный конструктор ФГУП «ЦМКБ «Алмаз», – «Это принципиально новый корабль для российского ВМФ. По своим тактико-техническим характеристикам и боевым свойствам он на порядок превосходит аналогичные корабли своего класса. Главными особенностями корвета являются

combines the stealth, low acoustic signature, manoeuvrability and formidable weapons suite of her predecessors and the latest advances in weaponry, structural materials, electronic componentry and computers. The Amur-950 submarine has a smaller displacement while retaining the strengths of her baseline model, the Amur 1650.

«The Rubin design bureau in St. Petersburg is designing the advanced S-1000 submarine displacing 1,000 t for the Italian Navy. The sub is intended to sink hostile surface ships and submarine, lay mines, conduct reconnaissance and be used by combat swimmers for their operation. The S-1000 has six 533-mm torpedo tubes and missiles – the Russian-made Club-S missile system capable against waterborne and land targets».

The Gorshkov through-deck cruise is being rebuilt top to bottom for the Indian Navy. «I'd like to stress», Chemezov explains, «that this is not just overhaul; rather, this is a large-scale radical reconstruction turning the Admiral Gorshkov through-deck cruise into the Vikramaditya aircraft carrier. A huge amount of work has been done to this end. The upgrade and improvement covers 70 per cent of the equipment, weapons and design elements of the ship, particularly, the deck, which was designed to handle jump jets, is being extended. Now, it has been rebuilt to handle jets taking off the ski-jump ramp and landing with the use of arresting gear. Under the contract, India will take delivery of 12 MiG-29K carrierborne fighters and four MiG-29KUB carrierborne combat trainers. Russia will train the Indian crew – 1,500 personnel – and will participate in developing the carrier's basing infrastructure.

The navy is not only through-deck cruisers. There are also medium- and small-displacement ships in demand on the global naval materiel market. Project 21956 destroyers, Project 11356, Project 11541 and Gepard frigates have been derived from proven ships in service with the Russian Navy. A contract for two Gepard 3.9 frigates has been snagged. Today, we also offer the up-to-date Project 220382 tiger corvette, whose hull and superstructure are made of materials embodying nanotechnologies to minimise the ship's observability.

Russia has been proactively pursuing a programme of developing advanced gas-turbine powerplants for the Navy. The programme has the national status. Following the dissolution of the Soviet Union, Russia has only two developers of such propulsion plants. The main gas turbine developer found out itself in the Ukrainian city of Nikolayev. Recently, the state acceptance commission signed the acceptance report for the 7,000-hp M75RU turbine propulsion plant at the Saturn scientific production association. This is the first Russian fourth-generation baseline ship turbine engine. It could spawn a family of propulsion plants for use with the Russian Navy, Border Guard Service and commercial operators. The company plans to complete the trials of another naval turbine powerplant, the 12,000-14,000-hp




M70FRU, in the first quarter of 2008. In the near future, it is to develop the 27,500-hp M90FR turbine for use as part of propulsion plants powering ships with the displacement exceeding 2,500 t – corvettes, frigates, destroyers, guided missile cruisers, aircraft carriers and amphibious assault ships.

Difficulties are unavoidable, of course, but it seems that construction advanced ships in Russia is beginning to gather momentum. Over the past two years, the Stereguschy (Project 20380) corvette has been launched by the Severnaya Verf shipyard, the Admiral Zakharyin mine hunter (Project 20668) by the Sredne-Nevisky shipyard and Sobol patrol boat (Project 12200) by Almaz.

Destroyers and corvettes occupy a special place in the navies of the major maritime powers. The latest Russian corvette passed the first stage of her trials in 2006, having displayed excellent seaworthiness and manoeuvrability. «The Stereguschy is called the first Russian ship of the 21st century for a reason», says Aleksandr Shlyakhtenko, director general/general designer of the Almaz design bureau. «She is a drastically novel ship for the Russian Navy. Her characteristics and combat capabilities one up those of similar ships in the class by an order of magnitude. The corvette features the multirole capability, operational flexibility, small dimensions, low observability and a high degree of automation and systems integration. The ship's multifunction capability allows her weapons and other equipment to exercise air, submarine and surface ship defence and perform land attacks if need be. A helicopter carried by the Stereguschy expands her operational envelope. About 100 Russian companies teamed up to develop the Stereguschy.

Forecasts

The Integrated Ship Promotion Programme for 2008–15 is to become a tool for implementing the Shipbuilding Industry Development Strategy through 2020. Under the programme, priorities include, inter alia, timely use of financial instruments, first and foremost, ship leasing and construction support, which is in keeping with the Maritime Doctrine through 2020 that puts the navy development high on the priority list and calls for encouraging ship construction by Russian shipyards. Near-term shipbuilding development forecasts are optimistic enough. From 127 to 142 ships are slated for commissioning in 2007–09. The anticipated output rate is expected to grow by 1.5 times by 2010 and more than double by 2015. There are plans to combine the growing output rate and structural change where the civil segment's share has to be increased. Such a policy is designed to kill three birds with a single stone - meet the Navy's requirements, bolster the nation's arms export capabilities and satisfy the demand of civil users for excellent competitive dedicated sea-going and riverine ships. 



его многофункциональность, гибкость, компактность, малозаметность, высокий уровень автоматизации и интеграции систем. Многофункциональность корабля проявляется в том, что его вооружение и технические средства позволяют вести противовоздушную, противолодочную и противокорабельную оборону. А при необходимости он может наносить удары и по береговым целям. Наличие вертолета на борту значительно расширяет круг задач. В создании «Стерегущего» приняли участие около 100 российских предприятий».

Прогнозы

Одним из инструментов реализации будущей программы «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 г.» должна стать и ФЦП «Комплексная программа продвижения продукции судостроительных предприятий на рынок на период 2008–2015 гг.». В числе приоритетных направлений определено оперативное решение вопросов по использованию финан-

совых инструментов. Прежде всего, лизинга и поддержки строительства судов, что совпадает с основными положениями «Морской доктрины на период до 2020 г.», где задача развития флота отнесена к числу первоочередных, и обоснована необходимость создания стимулирующих условий для строительства судов на отечественных предприятиях. Прогнозы в части развития судостроительной отрасли на ближайшее будущее довольно оптимистичны. В 2007–2009 гг. планируется сдать в эксплуатацию от 127 до 142 судов. Ожидаемый рост объемов производства: к 2010 г. – в 1,5 раза, к 2015 г. более чем вдвое, планируется сочетать с изменением его структуры, где необходимо увеличение доли гражданского сектора. Такая политика призвана решить одновременно три задачи: обеспечение потребности ВМФ, укрепление позиций страны по ВТС и удовлетворение потребностей гражданских потребителей в конкурентоспособных специализированных морских и речных судах мирового класса. 