

ОБЩЕРОССИЙСКАЯ
ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА

№ 14 (532)

16– 22 апреля 2014 года

Выходит по средам





**ГОРЯЧАЯ ТОЧКА
НА КАРТЕ ЕВРОПЫ**

Киев готовится отстаивать военным
путем восточные земли Украины **02**



**ГЕОГРАФИЯ ПОСТАВОК
УКРАИНСКОГО ОРУЖИЯ**

Три процента мирового экспорта
вооружений – у независимой **06**



**ОПТИМИСТИЧНАЯ
ПЯТИЛЕТКА
ПЕНТАГОНА**

FYDP-2015 предусматривает рост
на 2,5 процента **08**



**ИСТРЕБИТЕЛЬНАЯ АВИАЦИЯ
В СИСТЕМЕ ВКО**

Часть формирований ИА необходимо
готовить только для решения задач ПВО **10**

ТЕМА

СТРОИМ ДОЛГО, ДОРОГО, НЕКАЧЕСТВЕННО

ДОЛЯ РОССИЙСКОГО ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ
СОСТАВЛЯЕТ ВСЕГО ЛИШЬ 0,6 ПРОЦЕНТА ОТ МИРОВОГО,
А ОТРАСЛЬ НАХОДИТСЯ НА 21-м МЕСТЕ

Продолжение
на стр. 04

МОДЕРНИЗАЦИЯ МиГ-29 БЕЛОРУССИИ

Минск ведет переговоры с одной из зарубежных стран по вопросу модернизации истребителей МиГ-29, заявил заместитель начальника управления авиационной техники государственного внешнеторгового унитарного предприятия «Белспецвнештехника» Павел Случак.

«Подписание контракта на модернизацию МиГ-29 в интересах инозаказчика ожидается в этом году с выполнением работ по модернизации в следующем», – сказал Случак и добавил, что речь идет о модернизации нескольких истребителей МиГ-29. Работы будут проводиться на 558-м авиационном ремонтном заводе, который специализируется на модернизации МиГ-29 и Су-27. «В прошлом году на этом заводе в интересах инозаказчика было модернизировано несколько истребителей Су-27», – отметил Павел Случак. По его словам, модернизация истребителей МиГ-29 и Су-27 производится в процессе капитального ремонта самолетов. Ранее сообщалось, что на 558-м авиационном ремонтном заводе были модернизированы четыре МиГ-29 и 10 Су-27. В ходе модернизации МиГ-29 проведена доработка бортового локатора – поставлен «обводной канал», что позволило истребителям с высокой эффективностью работать не только по воздуху, но и по наземным целям. Кроме того, производилась доработка системы управления оружием, а также кабины пилота с установкой одного многофункционального индикатора, на который выводится навигационная и боевая информация. Модернизируемые истребители МиГ-29 имеют обозначение МиГ-29БМ (белорусский модернизированный). Модернизация Су-27, осуществляемая на 558-м авиационном ремонтном заводе в Барановичах при участии российских специалистов из ОКБ «Русская авионика», предусматривает оснащение самолета усовершенствованным информационно-управляющим полем кабины экипажа, цифровым комплексом контроля параметров систем и двигателей, информационно-аналитической системой реального времени, системой видеорегистрации полетной информации. У модернизированного истребителя значительно расширилась номенклатура применяемого вооружения. В его арсенале появились управляемые средства поражения наземных целей: корректируемые бомбы КАБ-500Кр и КАБ-500Л, управляемые ракеты «воздух-поверхность» Х-29Т, Х-29Л, Х-31А и Х-31П, а также новые управляемые ракеты «воздух-воздух» типа РВВ-АЕ. В составе обновленной системы каabinной индикации вместо монохромного телевизионного индикатора установлен многофункциональный цветной жидкокристаллический индикатор с кнопочным оформлением с увеличенным размером рабочего поля. Реализация новых режимов работы радиолокационного прицельного комплекса повысила характеристики дальности обнаружения воздушных и наземных целей: по цели типа «танк» дальность обнаружения модернизированной РЛС Н001 возросла до 40 километров, «вертолет в воздухе» – до 70, «крылатая ракета» – до 80, «железнодорожный мост» – до 100, «истребитель» – до 200, а «авианосец» – до 350 километров.

ТЕНДЕНЦИИ

КОСМИЧЕСКИЙ «МАЙДАН»

Алексей МИХАЙЛОВ

МЕРКАНТИЛЬНЫЕ СООБРАЖЕНИЯ РАЗРУШАЮТ ПИЛОТИРУЕМУЮ КОСМОНАВТИКУ РФ

Отечественная космическая отрасль на протяжении многих десятилетий была национальной гордостью, но в последние годы ее сотрясают скандалы. Падают ракеты и космические аппараты, заводятся, а потом нередко закрываются уголовные дела на чиновников всех рангов, меняются руководители предприятий и главного профильного ведомства – Роскосмоса.

Читайте
материал
на стр. 11



Коллаж Андрея СЕДУХА

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ДЛЯ КОСМИЧЕСКИХ АППАРАТОВ

Российские производители микроэлектроники готовы к 2020 году обеспечить космическую отрасль страны компонентной базой, но при условии стандартизации применения микрочипов и законодательного ограничения использования иностранных комплектующих. В настоящее время в отечественных космических спутниках используется обширная и разнородная номенклатура микросхем и чипов, не регулируемая едиными стандартами. В отдельных моделях техники доля чипов иностранного производства доходит до 90 процентов и их большая часть не соответствует требованиям космического применения. Для того чтобы обеспечить импортозамещение, зеленградские производители предлагают правительству РФ регламентировать стандарты чипов, которые могут использоваться для производства космических аппаратов. При этом необходимо защитить отечественных поставщиков, ограничив применение зарубежных чипов и микросхем. При соблюдении данных условий компонентная база в российской космической отрасли к 2020 году может стать отечественной на 80 процентов. Переход на новое поколение электронных компонентов в космической отрасли и ликвидация отставания от мирового уровня – задача, которая сейчас стоит перед Роскосмосом. Кроме того, власти России на-

мерены снизить зависимость отрасли от импорта комплектующих, чтобы обезопасить аппаратуру от шпионских «закладок» и минимизировать риски ограничения поставок в случае международных осложнений. Так, в конце января этого года вице-премьер Дмитрий Rogozin поручил обеспечить применение исключительно российской компонентной базы в аппаратуре для спутниковой навигации. Четкие сроки реализации в поручении не обозначены, но производители считают, что для этого потребуются пять-шесть лет. Полностью закрыть рынок для иностранных производителей космической аппаратуры сейчас вряд ли возможно: для выхода на новый технологический уровень России требуется сотрудничество с западными компаниями. Иностранцы, прежде всего европейские производители, смогут продолжать поставлять в РФ компоненты для функциональных модулей, некритичных для безопасности работы аппаратов. Отечественные производители микроэлектроники в свою очередь рассчитывают выйти на европейские рынки сбыта продукции для космоса. В космической отрасли в отличие от бытовой электроники производителей компонентов немного и каждый специализируется на определенной продукции, так что российские компании могут попробовать найти свою нишу. Например, они могли бы спе-

циализироваться на производстве бортовых микроконтроллеров и телеком-модулей. Кроме того, в России более жесткие требования к радиационной устойчивости микроэлектронных компонентов, что дает нашим производителям преимущество над азиатскими. Объем европейского рынка космических компонентов оценивается в 700 миллионов долларов, и при благоприятных условиях Россия сможет через четыре-пять лет получить на нем до пяти процентов. Объем российского компонентного рынка для космоса – около двух миллиардов рублей. Чтобы унифицировать свои технологии с европейскими, Россия может присоединиться к открытому стандарту SpaceWire, который поддерживает Европейское космическое агентство (ESA), хотя окончательное решение об этом не принято. В России работы по этому стандарту уже ведет зеленградский НИИ «Субмикрон», участник российско-французского проекта по запуску научного спутника. Соглашение о старте проекта подписано в Гренобле. Этот проект даст возможность российской стороне «обкатать» новые технологии и компонентную базу, созданную по стандартам SpaceWire. Проект по созданию спутника, рассчитанный на четыре-пять лет, станет точкой входа отечественных производителей микроэлектроники на европейский рынок. Вопросов о возможном ограничении сотрудничества с Россией в высокотехнологичной сфере и перспективах международных санкций французские партнеры не задают.

НОВЫЕ КОРАБЛИ ДЛЯ СЕВЕРНОМОРЦЕВ

На вооружение Северного флота РФ к 2020 году поступит около 40 кораблей и судов обеспечения, в том числе шесть атомных и неатомных подлодок, а также эсминцев нового проекта. В рамках Госпрограммы вооружения до 2020 года спланированы пополнение Северного флота новыми кораблями и модернизация имеющегося корабельного состава.

К 2016-му новая техника должна будет составлять до 50, а к 2020 году – до 85 процентов. В этот период ожидается поступление на флот от промышленности шести многоцелевых атомных и неатомных подлодок, двух больших десантных кораблей, эскадренного миноносца нового проекта, пяти фрегатов, пяти базовых тральщиков и 21 судна обеспечения.

В РОССИИ СОЗДАЮТ СУПЕРКОМПЬЮТЕР

Холдинг «Росэлектроника» совместно с Минпромторгом разрабатывает суперкомпьютер на российской компонентной базе, который в перспективе закроет потребности оборонно-промышленного комплекса (ОПК) в вычислительных мощностях. Мощность его составит 1,2 петафлопа. Основная особенность этого компьютера в том, что вся его критическая компонентная база, все процессоры российской разработки. Несмотря на то, что производство комплектующих и микроэлектроники для суперкомпьютера скорее всего разместится на территории Юго-Восточной Азии, вся интеллектуальная составляющая – достояние России. Той мощности, которая закладывается в российский суперкомпьютер, хватит на то, чтобы покрыть все возможные вычисления, которые будут производиться в интересах российского ОПК. Это позволит большую часть натурных испытаний заменить моделированием, что существенно сократит сроки испытаний и в десятки раз снизит их стоимость.

МиГ-31БМ ЗАСТУПИЛИ НА ДЕЖУРСТВО

Пара модернизированных истребителей МиГ-31БМ несет боевую службу в Тверской области.

Первые два МиГ-31БМ поступили в состав округа в конце 2013 года. До окончания 2014-го на аэродроме Хотимово эскадрилья МиГ-31 будет полностью перевооружена на модернизированные

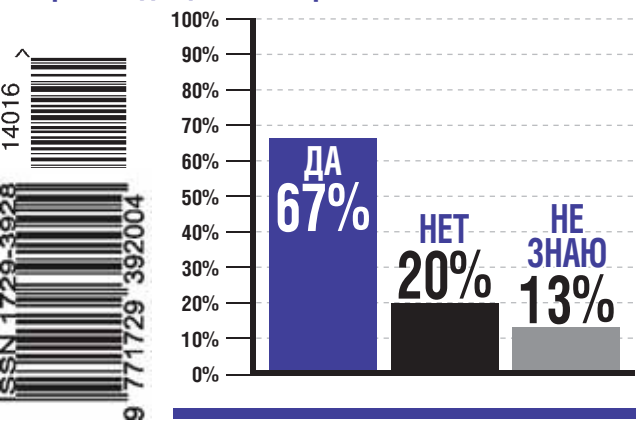
истребители. МиГ-31БМ обладает современной системой управления, дальность обнаружения цели достигла 320 километров, дальность поражения составляет 280 километров. Самолет способен одновременно уничтожить шесть воздушных целей и сопровождать до десяти целей.



**Су-35С –
РОСТ БОЕВЫХ
ВОЗМОЖНОСТЕЙ**

Дальнейшее развитие программы многофункционального истребителя Су-35С будет идти в направлении наращивания его потенциала. В 2013 году по мере достижения готовности средств вооружения проходила их интеграция в самолет. К настоящему времени на Су-35С интегрировано 14 авиационных средств поражения. По мере готовности новых видов оружия, разрабатываемых корпорацией «Тактическое ракетное вооружение», будет продолжаться интегрирование их в Су-35. В феврале 2014 года 12 Су-35С в полной серийной конфигурации, которые могут решать боевые задачи, переданы 23-му истребительному авиационному полку Военно-воздушных сил России и теперь будут нести полный цикл службы. По плану в 2014-м промышленность должна передать военным летчикам 90 новых боевых самолетов, включая 24 Су-35, из которых 12 уже находятся в составе ВВС.

Согласны ли вы с тем, что будущее европейского порядка во многом зависит от происходящего на Украине?



Начало на стр. 01

Вниманию читателей еженедельника «ВПК» предлагаются выступления, прозвучавшие на заседании экспертного совета Комитета Государственной думы по промышленности на тему «Перспективы развития судостроительной отрасли в контексте госпрограммы «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» 3 апреля 2014 года.



ДЕНЬГИ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ НЕЭФФЕКТИВНО

Владимир ГУТЕНЕВ, первый заместитель председателя Комитета Государственной думы по промышленности

Мы проводим совместное заседание экспертного совета при Комитете Госдумы по промышленности и по развитию предприятий оборонно-промышленного комплекса и высокотехнологичной промышленности. Также присутствует Общественный совет при Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации, Комитет по оборонной промышленности Союза машиностроителей России, Комитет по совершенствованию законодательства в сфере оборонно-промышленного комплекса и высокотехнологичной промышленности Лиги оборонных предприятий.

У нас очень важная и серьезная тема – «Перспективы развития судостроительной отрасли в контексте госпрограммы «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» и стратегия развития Объединенной судостроительной корпорации». Также мы постараемся затронуть и аспекты законодательного обеспечения.

Когда мы начинали готовить данное мероприятие, конфигурация государственной границы нашей страны была несколько иная, но проблемы, которые, к сожалению, сопутствуют деятельности Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), сейчас мало изменились. И поэтому мы решили пригласить на данное заседание очень широкий круг участников – это члены Совета Федерации, представители Минпромторга, Минтранса, Минобороны, Комиссии ВПК, Морской коллегии, Генпрокуратуры, Счетной палаты, а также представители различных структур и организаций.

Кроме того, мы считаем, что важно участие профсоюзов. И мы благодарны, что они откликнулись. Должна пройти и корректировка программы с учетом новых возможностей, которые появились у Российской Федерации благодаря воссоединению крымских территорий с Россией, там есть замечательные мощности по судостроению, но больше по судоремонту, приборостроению. И конечно же, наша задача – использовать этот потенциал.

Поэтому я приветствую руководителей судостроительных предприятий Крыма: Белозерова Валерия Михайловича (завод «Залив»), Картошкина Константина Эдуардовича (гендиректор Севастопольского морского завода), Кривенко Виталия Витальевича (судостроительная компания «Море»), Кузьменко Николая Юрьевича (судостроительный завод «Залив») и Посохова Сергея Валентиновича (морской завод «Фрегат»).

Мы надеемся, что к нашей работе присоединится, он обещал быть, Сергей Павлович Цеков, представитель Республики Крым в Совете Федерации.

Хочу поблагодарить всех, что откликнулись на приглашение, и предлагаю построить нашу работу следующим образом. Алексей Львович Рахманов, заместитель министра промышленности, выступит с вводным словом и задаст темп и вектор нашей дискуссии. Затем мы заслушаем информацию заместителя руководителя ОСК Сергея Ивановича Гайдарджи, вице-президента по финансовому контролю.

У нас уже сейчас многие высказали желание выступить в обсуждении вопросов. Всем им предоставим слово. Я думаю, что будут еще желающие. Поэтому попрошу быть лаконичными, конкретными. И я также уверен, что интересной информацией с нами поделятся представители Счетной палаты, Генпрокуратуры, Комиссии ВПК и Морской коллегии.

Мы считаем, что в течение двух часов желательно было бы завершить нашу работу. Поэтому предлагаю установить следующий регламент нашего заседания. Основным докладчиком мы предоставляем до десяти минут, информация, выступления по обсуждаемым вопросам – пять минут, справки и дополнения – три минуты.

Хочу еще раз акцентировать внимание на том, что развитие судостроения является приоритетным направлением государственной политики и в значительной степени определяет государственную безопасность в сфере и продовольственной, и энергетической, и технологической. Наше военное кораблестро-



СТРОИМ ДОЛГО, ДОРОГО,

ние имеет 12 процентов в мировом военном кораблестроении и занимает второе место, что, в общем-то, наверное, неплохо по формальным признакам. Но потенциал нашей отрасли значительно больше. В гражданском же судостроении мы занимаем всего лишь 0,6 процента и находимся на 21-м месте.

Развитие нашей судостроительной отрасли осуществляется на основе Морской доктрины, которая прописана до 2020 года, а также тех стратегий и госпрограмм, которые я упомянул. Не могу не сказать, что госпрограмма развития судостроения на 2013–2030 годы в числе других пяти программ Минпромторга прошла очень хорошую и полезную процедуру. В сентябре эта госпрограмма в числе других пяти заслушивалась на площадке Общественной палаты в рамках общественного контроля. И я очень благодарен Юсифу Евгеньевичу Дикину, который у нас представляет и Общественный совет Минпромторга, и ведущую комиссию Общественной палаты.

Обсуждение госпрограммы, которое проходило в Общественной палате, помогло избежать многих ошибок, сделать ее более эффективной. Но мы понимаем, что системобразующей является государственная корпорация ОСК, которая действует в соответствии с утвержденной стратегией развития, и ее доля достаточно велика: 60 процентов – в промышленном производстве, 91 процент – в экспортной продукции и в военной – около 70 процентов. Не скрою, что мы видим серьезный позитив в финансировании гособоронзаказа. И в последнее время наблюдается рост объемов производства. В 2013 году было спущено 12 больших и 43 малых судна, приняты две подводные лодки про-

то есть речь идет о чем? Деньги получать на исследование готовы. Но эти исследования нам не нужны. Это очень печально. Надо, конечно, говорить о проблемах в образовании. Но проблемы в образовании, друзья, базируются на другом – на бесконечной реформе системы образования. И в этом году, я считаю, что это катастрофа, физику сдают лишь 7,1 процента выпускников.

То есть если человек не сдает физику, он не может поступать ни на естественнонаучный, ни на инженерный блок, невозможно впоследствии учить супромат, термех, гидравлику, инженерные конструкции, если ты в школе не учил и не сдавал физику.

Мне хотелось бы сказать о другом. Мы получаем большое количество обращений и от профсоюзов, и от граждан, и от руководителей предприятий, на которые мы должны реагировать. И то благостное состояние, когда промышленность росла, когда бюджет рос, когда гособоронзаказ финансировался опережающими темпами, несколько расслабило исполнителей и создало ситуацию некой безнаказанности и вседозволенности.

Приведу только несколько фактов. В настоящий момент по линии ОСК в Архангельской области восемь уголовных дел возбуждено после последних проверок. Санкт-Петербург, Ленинградская область – девять уголовных дел, Приморский край – четыре, Мурманская область – пять, Калининградская – три. Следственное управление по Северо-Западному федеральному округу – одно, по Хабаровску – одно и так далее.

О чем это говорит? Это говорит о достаточно эффективной работе Генпрокуратуры, эффективной работе Счетной палаты, менее

эффективной работе судебных органов, слабой работе общественных организаций и законодательной власти, должен признать.

И мы, наверное, несем определенную ответственность за то, что надеемся на некий здравый смысл и на то, что руководители предприятий понимают – периметр страны напряженный, друзей крайне мало. Но, к сожалению, мало что задумывается о необходимости проведения программ импортозамещения.

Например, газотурбинные двигатели, двигатели для водных судов очень часто изготавливаются или за периметром страны, или с большим числом импортных комплектующих.

Я уже не говорю про электронную компонентную базу. И здесь мы вправе услышать объяснения от руководства ОСК, которое, надеюсь, нас проинформирует. К сожалению, существует достаточно серьезная чехарда, очень часто меняют руководителей. Но среди того большого количества уголовных дел, которые уже ведутся, находятся в производстве, достаточно много дел свежих – 2013 и 2014 годы. И это, конечно, совсем не здорово.

Я не могу также не сказать о том, что в свою очередь Государственная дума делает достаточно много для того, чтобы изменить ситуацию с точки зрения законодательного обеспечения. Был принят закон о гособоронзаказе, в корне изменен подход к ответственности за неисполнение гособоронзаказа. И мы как представители, скажем так, промышленного лобби, не побоюсь такого слова, отстаивали равную ответственность. В проекте закона изначально говорилось, что руководители предприятий, по вине которых был сорван гособоронзаказ, должны нести уголовную ответственность. Мы смогли отстоять тезис в интересах производственников о равной ответственности, то есть должна быть ответственность и у заказчика, который очень часто с нарушением сроков размещает заказ, с нарушением сроков авансирует, меняет тактико-технические характеристики заказываемых объектов. Также мы считаем, что помимо головного предприятия отвечать должен и тот соисполнитель, по вине которого основной производитель сорвал исполнение гособоронзаказа.

Мы внесли очень много дельных и конструктивных предложений. И я не буду приводить примеры, когда нам удавалось вносить в законы десятки поправок, а в некоторые внесено даже 144 поправки, из которых 143 принято. Почему это удается? Потому

что есть целый ряд экспертных советов при нашем комитете: экспертный совет по авиастроению, по станкостроению, оборонно-промышленного комплекса, где эксперты, представители крупных вертикально интегрированных структур, руководители их правовых департаментов проводят очень серьезную экспертизу. И мы, депутаты, конечно, используя их интеллектуальный потенциал, стараемся формировать законодательное поле так, чтобы минимизировать риски, минимизировать воровство, минимизировать некомпетентность.

Но резервы в этом плане очень большие. И кстати, я должен сказать, что новое, относительно новое руководство ОСК выражало такое намерение – сформировать экспертный совет по судостроению в рамках как Комитета по промышленности, так и Союза машиностроителей России. К сожалению, пока этими намерениями и ограничились. Но их действительное в значительной степени компенсируется активностью предприятий, которые входят в ОСК, активностью общественного совета Минпромторга и руководства министерств, которые четверку или сверхкрепкую тройку, наверное, всегда могут получить за свою достаточно эффективную работу.

Поэтому мы попросили, чтобы руководитель экспертной группы, куда входят руководители правовых департаментов фактически всех вертикально интегрированных структур, Владимир Васильевич Кулашкин нас проинформировал о первоочередных задачах, которые стоят перед этой экспертной группой. Они очень много делают. Сейчас подготовлен законопроект, который мы будем вносить, об обороте критических изделий. Это касается и судостроения, и авиации, и космоса. То есть это маркировка продукции, критической продукции, борьба с контрафактом, тем, что и наносит очень серьезный ущерб имиджу нашей продукции, в том числе на международных рынках, и снижает ее качество для использования на нашей территории.

Мне кажется, что есть необходимость такого честного, открытого разговора. И тот проект резолюции, который нами подготовлен, не избыточно мягкий, он просто пока еще не наполнен фактурой. Этой фактурой мы его наполним, уважаемые коллеги, по результатам ваших выступлений.



КРИТИКУЯ, ПРЕДЛАГАЙ

Алексей РАХМАНОВ, заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации

Уважаемые коллеги, разговор действительно назрел. Мы, наверное, не так часто и не так много по сути говорили на эту тему. При этом, если честно, меня немножко смущает тональность, которую задал Владимир Гутенев. Но если эту тональность предлагать сегодня использовать, то, наверное, мы можем начать с того, что, к великому сожалению, все происходящее в Объединенной судостроительной корпорации является отражением происходящего в обществе.

Вот только что листал очередную региональную статью по поводу предыдущего президента ОСК. В этой истории на самом деле тоже очень много фактов, которые приводят-ся без учета того, что происходит в стране, и того, как у нас судебная система работает, например. Но, коллеги, ведь мы же во всем этом с вами живем. Вопрос-то в чем? Отвечает тот, который последний стоит в цепочке? Или мы хотим действительно побороться с сутью тех негативных явлений, которые происходят у нас в стране?

Очень бы не хотелось, чтобы все разбирательства, которыми сейчас занимаются абсолютно профессиональные специалисты в правоохранительных органах, закончились тем, что мы ищем не там, где потеряли, а там, где светло.

К несчастью, складывается такое впечатление. Но при этом, я вас уверяю, можно взять для примера любой бизнес. Вы что думаете, там будет все по-другому? Конечно, нет. Я считаю, что это никоим образом не удивит. Просто до кого-то доходит очередь, а до кого-то нет. Мне так кажется.

Просто мне во время предыдущего выступления вспомнился анекдот про три конверта. Открыли первый конверт: «Вини во всем своих предшественников». А мне бы на самом деле очень хотелось поговорить о том, что же реально было сделано. Вот поменяли, к сожалению, в очередной раз генерального директора, точнее, президента ОСК. Что было сделано?

Перед нами действительно стоит много задач (теперь перехожу к конструктивной части нашего разговора), решение которых будет определять и обороноспособность страны, и то, каким образом станет развиваться гражданское судостроение.

Да, вы привели цифры, и они действительно поражают, с одной стороны. Но с другой стороны, давайте не забывать о том, что и Российская Федерация, и ее судостроение, которое сегодня имеем, – это часть того большого советского наследия, что мы получили с соответственным географическим разделением ответственности.

Нас обвиняют в том, что в глобальном гражданском судостроении РФ занимает 21-е место. Но все крупнотоннажное судостроение было исторически сосредоточено на Украине: Крым, Николаевская, Одесская области. Именно там базировались основные судостроительные предприятия. А в России мы сегодня суда весом более 70 тысяч тонн построить не можем.

Поэтому, конечно же, следует очень внимательно относиться к тому, как будет строиться завод «Звезда», что произойдет в Северо-Западном регионе. Большое воудешвление вызывают те возможности, которые нам предоставляет вхождение Крыма в состав России.

И задачи перед нами стоят огромные. Объемы заказов, которые формируют только предприятия нефтегазового комплекса, все верфи вместе взятые неспособны переварить в те сроки, которые отводятся для этих проектов.

Поэтому, конечно, необходимо двигаться поступательно. Что же касается привлечения партнеров к этой работе, то следует очень аккуратно относиться к размещению заказов за рубежом. Вы знаете позицию президента. Он говорит очень четко – будем строить за рубежом только в том случае, если нет возможности это сделать в России.

И здесь мне бы очень хотелось, чтобы те стратегические задачи, которые поставила ОСК перед собой в рамках утвержденной стратегии в прошлом году, поступательно реализовывались. Речь идет и о создании производства крупнотоннажного судостроения на Дальнем Востоке, и о техническом перевооружении и модернизации верфей в Северо-Западном регионе. Конечно же, эту задачу нужно решать совместно, в первую очередь с государством, поскольку все, что касается военного кораблестроения, должно реализовываться с привлечением средств специальной федеральной целевой программы. Вероятно, будем рассматривать варианты привлечения частных инвесторов, если станет возможно их подключение к различным проектам.

Мне бы очень хотелось, чтобы мы двигались в этом направлении и сумели мобилизовать все силы частного российского капитала, предпринимателей, готовых взять-



ЗАЩИТИТЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Андрей ДУТОВ,
генеральный директор
ФГУП «Крыловский
государственный научный центр»

Когда в 2007 году принималось решение о федеральной целевой программе «Развитие гражданской морской техники», ее реализация стартовала у нас в стране фактически с нуля. До этого у Российской Федерации практически не было гражданского судостроения. Ведь в рамках СЭВ существовала специализация, согласно которой основной объем гражданских судов строился за рубежом. В СССР судостроение на 80–85 процентов было военным. Не будем забывать, что судостроительная промышленность, например, Финляндии выросла на наших заказах начиная с 1970 года.

Между военным и гражданским судостроением существует принципиальная разница. Нам надо воспитывать новое поколение судостроителей – как инженеров, так и рабочих, которые могут выполнять гражданские заказы.

Судостроение – это далеко не только верфи, где осуществляется сборка корпуса и насыщение его оборудованием: на переработку металла приходится всего 35 процентов объема работ по созданию судна, в то время как остальные 65 процентов складываются из реализации компетенций в управлении проектом в целом, включая и сотрудничество с партнерами, осуществляющими поставки комплектующего оборудования, высокотехнологичные работы и услуги. Именно это – основа управления бизнесом в судостроении.

В свою очередь ключевым ядром управления проектами является инжиниринг – интеграционная научно-проектная составляющая. Сегодня российские компании готовы активно предлагать себя на рынке инжиниринговых услуг в качестве экспертов не только в разработке, но и в эксплуатации современных высокотехнологичных судов и морской техники, в том числе техники для освоения нефтегазовых месторождений российского арктического шельфа.

Пример успешной реализации российского инжиниринга – сотрудничество ФГУП «Крыловский государственный научный центр» и итальянской судостроительной корпорации Fincantieri S.p.A. по проекту создания современного бурового судна, необходимого для эффективного выполнения работ в арктических условиях. Оптимальные варианты сотрудничества достигаются сочетанием российского инжиниринга с производственными возможностями и отлаженной системой кооперационных поставок иностранного партнера (уже на стадии обсуждения проекта руководители Fincantieri привлекли около 30 итальянских компаний – поставщиков оборудования), что в совокупности призвано обеспечить полный цикл создания и реализации современных технологий арктического судостроения.

В предложенной форме этот проект защищает интересы отечественных инжиниринговых компаний, сохраняя и развивая возможности их участия в реализации последующих арктических проектов. При другом подходе, когда отечественные нефтегазовые компании активно привлекают зарубежных партнеров к освоению полученных лицензионных участков российского шельфа, иностранцам отдается на аутсорсинг не только поставка морской техники, но и разработка принципиальных инновационных технических решений, что неминуемо ставит отечественные компании в зависимость от зарубежных партнеров при решении стратегических вопросов освоения российского шельфа и минимизирует возможность привлечения отечественных разработчиков к перспективным проектам.

Существующую тенденцию необходимо менять и такая возможность есть. Одним из таких механизмов является рациональное применение национальных норм безопасности и экологической безопасности морской деятельности в водах, на которые распространяется юрисдикция Российской Федерации, в рамках общего развития норм Международной морской организации – ИМО (International Maritime Organization). Этот механизм уже давно используется в мире для защиты национальных рынков и одновременно для стимулирования национальной промышленности с четким пониманием того, какие технологии необходимо развивать и субсидировать. Этот инструмент, призванный защитить наши территории и акватории от экологических катастроф, находится вне сферы ограничений ВТО и других ограничительных актов мирового рынка.

Предварительные предложения по развитию норм ИМО в интересах безопасности Российской Федерации уже разрабатываются по поручению Дмитрия Олеговича Рогозина и находятся на рассмотрении в Министерстве промышленности и торговли РФ. Не хотелось бы проводить эту работу и с другой стороны, то есть рассмотреть предлагаемый инструментный при защите интересов отечественных товаропроизводителей в Госдуме.

Например, по указанному проекту бурового судна, учитывая особенности его эксплуатации, к числу особо нормируемых параметров следует отнести в первую очередь:

- ледовый класс и ледолодное обеспечение;
- параметры якорной и динамической систем позиционирования;
- средства аварийной эвакуации персонала в ледовых условиях;
- параметры шумового загрязнения акватории.

Так, соответствующее совершенствование национального правового поля и формирование комплексной системы современных обоснованных требований к морской технике для использования в Арктике позволяет обеспечить государственную безопасность и развитие отечественной судостроительной промышленности на международном рынке.

НЕКАЧЕСТВЕННО

ся за работу и довести ее до логического завершения.

Как известно, у нас есть государственная программа развития судостроения. К великому сожалению, сегодня происходят достаточно серьезные корректировки этой программы. Мы надеемся найти взаимоприемлемое решение с коллегами из Министерства финансов. Но исходя из той программы, которая была предложена в прошлом году, сокращение составляет до 40 процентов. Это очень тревожно, однако мы все-таки надеемся, что задачи, которые перед нами поставлены (и в стратегии развития ОСК, и в стратегии развития судостроительной промышленности, коих мы не отделяем друг от друга), конечно же, можно решить, но только совместными усилиями.

Наверное, есть справедливость в критике нашего подхода к формированию научно-технического задела в судостроении. Да, действительно, мы изводим достаточно много бумаги, как говорят наши оппоненты. Но при этом я должен заметить, что последние 20 лет в российское судостроение толком не вкладывались деньги. При внимательном рассмотрении становится ясно: все, за что критикуют ОСК при сдаче военных кораблей (а иногда и гражданских), имеет свои причины. Когда финансирование идет по полтора процента вместо заявленных 30–40, невозможно сдать эти корабли вовремя, как ни старайся. После этого мы начинаем лихорадочно мобилизовывать ресурсы. Только ваш покорный слуга провел два десятка совещаний как раз по проблемам конкретных проектов, которыми занимается ОСК. И лишь потому, что для этих проектов требуются межведомственные координации. Есть предприятия, подчиненные Росатому, есть предприятия, которые работают в других структурах подчиненности, и так далее. Пока, к счастью, все эти проблемы решаются. С большой долей вероятности госбронзаказ до 2020 года будет выполнен в полном объеме и в те сроки, о которых заявлено, и это тоже результат работы и ОСК, и министерства. Мы просто работаем – больше ничего.

Критически важна тема гражданского судостроения. Есть замечательный закон о развитии судостроения и судоходства, предполагающий создание свободных экономических зон. Данные зоны позволят решить одну из главных проблем российского гражданского судостроения, которая касается как раз производства комплектующих. Отечественные комплектующие, созданные на российских верфях, для гражданских судов составляют 25–30 процентов. А все остальное зачастую покупается за рубежом. Необходимо как минимум сделать так, чтобы все это производилось на территории Российской Федерации, а еще лучше локализовать до такой степени, чтобы можно было сказать: «Да, мы создали такую комплектацию, она у нас есть. Мы ее можем воспроизводить и будем этим заниматься». Следует понимать, что неизбежно будут расставлены приоритеты. Они позволят нам при том объеме заказов, который мы имеем на сегодня, решать проблемы по всем современным технологиям – начиная с электродвижения, использования винторулевых коллонок и всего остального, без чего не обойтись ни в судах снабжения, ни в ледоколах, газозавозах. Но в любых других принципиальных проектах. Но мы можем это сделать только тогда, когда такой заказ консолидируем. В таком случае станет возможно выйти на общие типажы. Прекратится вакханалия, когда заказчики нам прописывают конкретные изготовители, конкретные названия. Кстати, в Министерстве обороны такая же практика. Причем в некоторых случаях приходится иметь дело с монополистами. А с ними иногда бывает невозможно договориться о ценах. К сожалению, действий ОСК за последний год было явно недостаточно, чтобы правильно поставить эту работу.

Но есть такая функция материально-технического обеспечения, которая может позволить создать определенные принципы работы с поставщиками. Тогда поставщик будет раскрывать свою себестоимость и мы сможем ее проверить, мы будем понимать, как он ее формирует. Это обеспечит необходимую прозрачность сделок. Почему кто-то этого не делает? Можно только догадываться. Вор должен сидеть в тюрьме...

Что касается комплектующих, то у нас есть принципиально важные задачи, которые

перед нами стоят по основным пропульсивным системам, по дальнейшему развитию всего, что касается системы управления, принципиальные вопросы по грузоподъемным механизмам. То есть мы готовы в ближайшее время собрать общие параметры будущих заказов, закончить эту работу и уже поставить перед ОСК конкретные задачи. Но при этом возвращусь к теме, которую я

Отечественные комплектующие, созданные на российских верфях, для гражданских судов составляют 25–30 процентов. А все остальное зачастую покупается за рубежом

начал. Без научно-технического задела, которым, собственно говоря, на сегодня обладают в первую очередь ЦНИИ Крылова и другие наши институты, никаких передовых позиций мы в Российской Федерации получить в судостроении не сможем. Продавать нам никто ничего не будет, особенно в нынешних условиях. Поэтому задача у нас состоит в том, чтобы этот научно-технический задел был максимально востребован.

Мы посмотрели эффективность программы РГМТ – «Развитие гражданской и морской техники». Ее можно сколько угодно критиковать, но танкеры строятся, сухогрузы строятся, высокоскоростные суда строятся. Проект бурового судна, который был сделан в рамках РГМТ, признан лучшим и соответственно у нас теперь есть итальянский заказчик на буровое судно. Можно критиковать: мол, было бы лучше, чтобы эти суда строились на российских верфях. Лучше, если это сделать таким образом, чтобы мы не ждали авансов от ряда наших заказчиков по полтора года и не замораживали производство тех же самых судов, снабжение и так далее.

Есть потенциал и у ОСК, и у российской судостроения. Причем, если вы обратили внимание, компании, которые не входят в ОСК, практически никогда не критикуются. Военные заказы делают вовремя, развитие компаний идет поступательными шагами. Все задачи, что перед этими предприятиями ставятся, выполняются. Но, может, в консерватории что-то не так, если там получается, а здесь не получается? И мне кажется, что дело-то, в общем, за малым. Еще раз повторюсь, но я хочу, чтобы несмотря на приведенные факты и высказанные претензии (абсолютно справедливые), разговор все-таки был объективным. Мы же не собрались на суд тройки для того, чтобы наказать провинившегося. Я вижу смысл наших с вами разговоров в том, чтобы мы привлекли внимание и Государственной думы, и общественности к тому, что состояние дел в российском судостроении, конечно же, требует особого отношения. И с этой точки зрения можно сегодня предложить – надо заниматься критикой. Но есть такое хорошее правило: «Критикуя, предлагай».

Поэтому мне бы очень хотелось, чтобы любые критические замечания заканчивались чем-то конкретным, что необходимо для реализации предлагаемых мер и для выведения в первую очередь ОСК и всей российской судостроительной промышленности на некие новые рельсы. Но, с другой стороны, вы можете сказать, что, наверное, мы все чаще и чаще начинаем быть похожими на ту унтер-офицерскую вдову, которая сама себя высекла. Да, наверное, так.

Если помните, на одной из Морских конференций я начал с того, что когда мы говорили про ОСК, озвучил одну очень простую и обидную для нас фразу: мы, к сожалению, строим дорого, строим долго и иногда строим некачественно. Но это три проблемы, с которыми нужно бороться всему судостроению и ОСК в первую очередь.

Что для этого нужно сделать? Ответ очень простой. Мы должны иметь серьезную научно-техническую базу. Мы должны иметь управляемый и понятный бизнес в лице ОСК. Мы должны иметь грамотные отношения с нашими заказчиками. Приведу один маленький пример. На сегодня то разведочное бурение, которым занимается, например, компания «Роснефть», ведется соответственно с использованием арендных судов. В чем проблема? А проблема очень простая: к сожалению, для того, чтобы спроектировать и построить корабль, нужно от трех до пяти лет. Можно, конечно, спорить и нужно работать над тем, чтобы снижать сроки и проектирования, и строительства. Это, кстати, стоит в задачах ОСК, которые прописаны в стратегии.

Но при этом для того, чтобы мы могли поставить наши суда сейсморазведки либо ледоколы и суда, которые работают на разведочном бурении, и «Роснефть» могла их использовать, мы должны были об этом знать хотя бы четыре-пять лет назад.

К сожалению, пока этот диалог у нас смог выстроиться очень эффективно только с Военно-морским флотом. И вы знаете о том, что проходили слушания по военной программе кораблестроения до 2050 года. И вот те самые подходы к долгосрочному планированию действительно нам позволят эффективно выстраивать и индустриальную часть судостроения, и ОСК, потому что инвестиции нужны практически в каждое предприятие и соответственно в научно-техническую часть и в проектные бюро. И я вас уверяю, что этим всем министерство, я надеюсь, и с вашей помощью, будет заниматься.

Многое из того, о чем я сегодня рассказал, ну просто накопилось. Потому что последний год, к сожалению, делали из ОСК какого-то монстра, которого обвивают во всех смертных грехах. Надо почаще смотреть в зеркало, и тогда все встанет на свои места.



СТРАТЕГИЯ ОСК

Сергей ГАЙДАРЖИ,
вице-президент ОСК
по финансовому контролю
и управлению рисками

Внимание к проблемам ОСК абсолютно актуально сегодня. Я хотел напомнить, что эта компания существует уже семь лет и в прошлом году стратегия наконец была принята. Это стало возможным благодаря незаурядным усилиям, настойчивости, упорству нашего председателя совета директоров, который сегодня здесь находится, Дутова Андрея Владимировича, компетенции Крыловского центра, которым он руководит, и координации всех этих действий Министерством промышленности и торговли. На самом деле мы получили документ, благодаря которому можем выстраивать этапы жизни, говорить о перспективах и понимать, на что можно оглядываться.