

«ЗАТРАТЫ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ОСНОВНЫХ РОССИЙСКИХ ВЕРФЕЙ МЫ ОЦЕНИВАЕМ В ПОЛТРИЛЛИОНА РУБЛЕЙ»

В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ В РОССИЙСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ ВКЛАДЫВАЮТСЯ ОГРОМНЫЕ СРЕДСТВА. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ В ОТРАСЛИ ДО СИХ ПОР НЕ РЕШЕН РЯД ПРОБЛЕМ, ГЛАВНАЯ ИЗ КОТОРЫХ — ИЗНОШЕННОСТЬ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ, НЕ ПОЗВОЛЯЮЩАЯ РОССИЙСКИМ ПРЕДПРИЯТИЯМ ТЯГАТЬСЯ В ЭФФЕКТИВНОСТИ С ЗАРУБЕЖНЫМИ КОНКУРЕНТАМИ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЦЕНТРА ТЕХНОЛОГИИ СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОРЕМОНТА (ЦТСС) МИХАИЛ АЛЕКСАНДРОВ РАССКАЗАЛ КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ GERMANU KOSTRINSKOMU О МАСШТАБАХ МОДЕРНИЗАЦИИ И О МЕСТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА НАИБОЛЕЕ КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ.

BUSINESS GUIDE: Несмотря на бурный рост загрузки верфей в последние годы, в отрасли остается нерешенным ряд проблем. Одна из главных — отсталость материальной базы российских верфей. Расскажите, какие заводы сегодня проводят активную модернизацию, какие суммы на это тратятся и какой эффект они принесут в ближайшем будущем?

МИХАИЛ АЛЕКСАНДРОВ: Масштабная реконструкция мощностей ведется на «Севмаше». Для строительства атомных подводных лодок (АПЛ) нового поколения, глубоководной техники и ремонта надводных кораблей ведется перевооружение всех производств, реконструкция транспортно-передаточного комплекса и гидротехнических сооружений. На «Звездочке» ведется перевооружение мощностей для ремонта и модернизации АПЛ последнего поколения. Построен испытательный комплекс и завершается строительство цеха по производству новых типов пропульсивных комплексов большой мощности.

В Западном регионе с 2012 года проводится масштабная реконструкция Адмиралтейских верфей, предполагающая создание компакт-верфи для строительства неатомных подлодок. Планируется реконструкция калининградского «Янтаря», в первую очередь — в части строительства корпусного производства с объемом металлообработки до 20 тыс. тонн. На Балтийском заводе в 2013 году установлена комплексно-автоматизированная линия для изготовления плоских секций. На Средне-Невском судостроительном заводе создается проект стеклопластикового производства, планируется модернизация построечных и гидротехнических сооружений. Планируется и дальнейшее техническое перевооружение Выборгского судостроительного завода. По программе предприятия уже установлены линия первичной обработки металла, дробеструйные и окрасочные камеры, прессы для гибки листового и профильного металла, завершено строительство баржи-плавдока.

В рамках развития Дальневосточного кластера в Большом Камне реализуется первая очередь судостроительного комплекса «Звезда». С 2011 года осуществляются перевооружение и модернизация дальневосточного завода «Звезда» для обеспечения ремонта АПЛ новых поколе-



АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

ний. Предусмотрено развитие камчатского «Северо-Восточного ремонтного центра». Для создания мощностей по ремонту кораблей и дизельных подлодок Тихоокеанского флота разрабатывается проектная документация на развитие Дальзавода во Владивостоке. Она предусматривает строительство глубоководной набережной с вертикальным судоподъемником, открытых стапельных мест и эллинга для ремонта, комплексную реконструкцию цехов и объектов энергоснабжения. Программа также предусматривает коренную реконструкцию сухих доков предприятия.

В 2015 году нами были разработаны концепции перспективного развития основных предприятий отрасли до 2030 года. Общий объем инвестиций для коренной реконструкции основных верфей оценивается более чем в 500 млрд рублей без учета затрат на создание новых предприятий. Коренная реконструкция существующих предприятий может увеличить их мощность на 30–35%. Это позволит снизить трудоемкость, которую должны были реализовать отсутствующие в отрасли 10 тыс. производственных рабочих. Есть и стратегические задачи — объемы выпуска гражданской продукции, выработка на одного работающего, доля отечественного гражданского судостроения на мировом рынке в стоимостном выраже-

нии. Они должны быть решены отраслью за счет реконструкции и строительства новых верфей по госпрограмме «Развитие судостроения до 2030 года».

BG: Один из ключевых судостроительных проектов последних лет — завод «Звезда» в Большом Камне. На какой стадии сегодня находится его создание?

М. А.: В ноябре 2016 года введены в эксплуатацию блок корпусных производств и окрасочные камеры. До конца года будет достроен и введен в эксплуатацию построечный горизонтальный стапель. Объем выполненных работ составляет около 40%. Первая очередь должна быть введена в конце 2019 года, в год «Звезда» сможет обрабатывать до 90 тыс. тонн металла. Завод будет способен ежегодно строить до восьми крупнотоннажных судов (два танкера, один газозов, пять судов снабжения усиленного ледового класса), а также раз в два года — одну единицу морской техники (верхнее строение буровой платформы). Сейчас в постройке на предприятии находятся суда снабжения для «Роснефти» и плавучий док для ВМФ.

BG: Нужны ли в Петербурге производственные мощности для строительства крупнотоннажных судов с учетом их наличия в Большом Камне, Северодвинске и Керчи?

М. А.: Даже с учетом мощностей первой очереди «Звезды» и «Залива» с годовыми объемами металлообработки 90 и 50 тыс. тонн соответственно для постройки хотя бы 60% судов и кораблей возможной программы на наших заводах необходимо строить еще одну верфь с объемом металлообработки до 180 тыс. тонн. В 2013 году ЦТСС выполнил работу по анализу и выбору места строительства универсальной верфи на острове Котлин. Строительство такой верфи мы считаем актуальным и сегодня.

BG: В конце апреля стало известно о том, что перспективный эскадренный миноносец «Лидер» не попал в государственную программу вооружений на ближайшие три года. Нужно ли его строить в современных условиях?

М. А.: Для строительства этого корабля как раз и предусматривались бюджетные средства федеральной целевой программы «Развитие мощностей ОПК» для Северной верфи. Этот проект, без сомнения, несет в себе много новых конструкторских решений, а его строительство на со-

временном уровне требовало серьезной реконструкции завода. Федеральная программа «Развитие мощностей ОПК» формировалась до включения в состав мощностей отрасли завода «Залив» с сухим доком размерами 360 x 60 м, имеющего опыт строительства как боевых кораблей, так и судов с атомной энергетикой. Строительство такого корабля возможно в Керчи в кооперации с предприятиями Северного региона для завершения работ, связанных с энергетической установкой. При этом затраты на модернизацию завода «Залив» потребуются, но в меньшем объеме.

BG: Атомный ледокол «Лидер», проектированием которого сейчас занимается ЦКБ «Айсберг», — еще один масштабный судостроительный проект последних лет. Насколько реальным видится сегодня его строительство с учетом огромной стоимости в 70–100 млрд рублей? Можно ли его строить где-либо, кроме Балтийского завода, обладающего всеми необходимыми компетенциями, но не имеющего сухого дока?

М. А.: С учетом планируемых сроков строительства ледокола (2021–2030 годы) и имеющихся планов по развитию мощностей предприятий строительство судна возможно на пяти заводах или, если говорить точнее, в кооперации возможных заводов-строителей: «Севмаш», «Звезда», Балтийский завод, Северная верфь, «Залив». По договору с ЦКБ «Айсберг» мы должны выполнить анализ возможных вариантов постройки с оценкой инвестиций на реконструкцию мощностей.

BG: С какими странами сегодня у ЦТСС сложились наиболее тесные отношения?

М. А.: ЦТСС успешно реализует контракты по сотрудничеству с такими странами, как Индия, Китай, Иран, Германия, Франция, Норвегия, Венесуэла, Финляндия. Пример тесных связей за рубежом — сотрудничество с Вьетнамом, которое началось еще в 1980–1990-х годах, когда ЦТСС разработал проектную документацию и поставил оборудование для вьетнамских верфей «Башон», «Бакданг», X-51. За последние годы Вьетнаму поставлены подлодки проекта 636, создана береговая инфраструктура для их базирования. Параллельно наши специалисты участвовали в еще одном масштабном совместном вьетнамско-российском проекте — создании судоремонтного завода X-52. ■