

СУДОСТРОЕНИЕ

ЧТО ЕЩЕ ОСТАЛОСЬ ОТ РОССИЙСКОГО
ВОЕННОГО КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ / 3
ПОЧЕМ И ПОЧЕМУ «СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ»
И БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД МЕЖПРОМБАНКА
ПРОДАЮТСЯ ГОСУДАРСТВУ / 6
КАК РОССИЙСКИЕ ТАНКЕРЫ
ЛОМАЮТ ПОЛУТОРАМЕТРОВЫЕ ЛЬДЫ
В АРКТИКЕ БЕЗ ЛЕДОКОЛОВ / 9
ПОЧЕМУ РОССИЯ СТРОИТ ГРАЖДАНСКИХ
СУДОВ МЕНЬШЕ 1% В МИРЕ / 11
НРАВЯТСЯ ЛИ КАТАМАРАНЫ И ТРИМАРАНЫ
РОССИЙСКИМ ВОЕННЫМ МОРЯКАМ / 13



Понедельник, 25 октября 2010
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №37

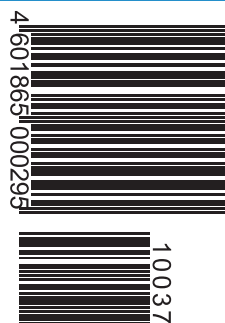
Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE



объединенная судостроительная корпорация

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА



РЕКЛАМА

KOMMERSANT.RU

BUSINESS GUIDE ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ К ГАЗЕТЕ **КОММЕРСАНТЪ**





ДМИТРИЙ БЕЛИКОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«СУДОСТРОЕНИЕ»

СВЯТАЯ ПРОСТОТА

Мне нравится простоватая прямота российских кораблестроителей. Я еще ни разу не видел, чтобы государству открыто говорили: мы бы, конечно, не отказались от вашей господдержки, но у вас не должно быть иллюзий — никакого ренессанса отрасли уже не будет, и даже если судостроению предоставить льготы, это позволит спасти, например, строительство судов для Арктики. В остальном — game over. В этом сквозит отчаянная честность, а честность всегда подкупает.

Причем такие просьбы звучат от отрасли, у которой, казалось бы, не самый плохой заказчик. Например, Минобороны, которое в ближайшие десять лет освоит до 20 трлн руб. расходов на военку. Или нефтегазовые компании, которые вскоре начнут разрабатывать шельф. То есть в обоих случаях заказчик не только с деньгами, но и государственный. Однако государственной же Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) не удастся убедить своих коллег по цеху покупать российские суда. Минобороны, например, покупает Mistral. Это такой удар ниже пояса, после которого ОСК хоть и надувает щеки, но заметно сгибается пополам.

Наверное, никому все это наше судостроение уже не нужно. Если это так, было бы неплохо сразу объяснить это, например, иностранным партнерам ОСК, то есть южнокорейской Daewoo или сингапурской Yantai, которые живут отсюда далеко и наивно верят в силу формулировки «государственная корпорация», надеясь получить с помощью ОСК крупные заказы в России. Провести такую беседу, конечно, гораздо проще, чем одобрить закон о поддержке судостроительных зон или разместить заказы на российских верфях на постройку судов.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Судостроение)

Демьян Кудрявцев — генеральный директор
Азер Мурсалиев — шеф-редактор
Анатолий Гусев — арт-директор
Эдди Опп — директор фотослужбы
Екатерина Кузнецова — директор по рекламе.
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Дмитрий Беликов — выпускающий редактор
Наталья Дашковская — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Закина

КОРАБЕЛЬНЫХ ДЕЛ МАСТЕРА

РОССИЯ УНАСЛЕДОВАЛА ОТ СССР КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ, КОТОРОЕ ЛИШЬ ТЕОРЕТИЧЕСКИ СПОСОБНО ВЕСТИ ПОЛНЫЙ ЦИКЛ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ ВСЕХ КЛАССОВ. НА ДЕЛЕ БОЛЬШИНСТВО ВЕРФЕЙ НАХОДИТСЯ В ПРЕДКРИЗИСНОМ СОСТОЯНИИ И УЖЕ ПОТЕРЯЛО ПОТЕНЦИАЛ К РАЗВИТИЮ. ЭТО СЛЕДСТВИЕ ПАДЕНИЯ ЗАКАЗОВ И НЕСТАБИЛЬНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ СО СТОРОНЫ МИНОБОРОНЫ.

МИХАИЛ БАРАБАНОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР MOSCOW DEFENSE BRIEF, СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ BG «СУДОСТРОЕНИЕ»

Для советского судостроения нехватка мощностей была традиционна: потребности флота, как военного, так и гражданского, были огромны. В результате верфи загружались главным образом военными заказами, а строительство коммерческого и гражданского флота передавалось в страны СЭВ, Финляндию или даже на Запад. При этом в последние десятилетия существования СССР расширение судостроительных мощностей было недостаточным. Немалая часть верфей ведет свою историю вообще с дореволюционной поры (например, петербургские или николаевские верфи), и в советское время они лишь модернизировались.

В сталинское время, впрочем, было построено два мощных чисто военных комплекса — в Северодвинске и Комсомольске-на-Амуре, и оба стали центрами атомного подводного кораблестроения. В 1950–1960-е годы крупные верфи, уже гражданские, были построены на Украине (в Николаеве, Херсоне, Керчи), а также на севере России (в Выборге). Одновременно были модернизированы завод «Красное Сормово» в Горьком (под расширение военных заказов), завод в Зеленодольске и доставшийся от немцев во время войны завод «Янтарь» в Калининграде. В 1970-е годы запала хватило только на очередную модернизацию ряда верфей, например Севмашпредприятия.

Таким образом, в последние четверть века своего существования СССР не построил ни одной крупной мор-

ской судовой верфи. Был проект создания нового судостроительного комплекса на Дальнем Востоке в Советской Гавани (реанимация сталинской стройки), но ее Советский Союз уже не потянул. В результате то, что есть в российском кораблестроении сегодня, — это то, что осталось со времен СССР 1970-х годов. Отделение же Украины привело к потере целого ряда ключевых предприятий. В надводном военном кораблестроении — Черноморского судостроительного завода в Николаеве и Завода имени 61 коммунара, в гражданском судостроении — Херсонского судостроительного завода, николаевского завода «Океан» и керченского «Залива», а также заводов «Ленинская кузница» в Киеве и «Море» в Феодосии.

То, что осталось в судостроении России, после 1991 года пережило застой и деградацию из-за резкого сокращения военных и гражданских заказов. Важным подспорьем в 1990-е был экспорт кораблей прежде всего в Китай и Индию (он помог в первую очередь петербургским предприятиям), а с 2001 года вслед за ростом экономики и военных госрасходов в отрасли было даже некое оживление.

Но всерьез надеяться на выживание российских военных верфей за счет гражданских заказов было нельзя: на этом рынке давно доминировали азиатские судостроители, а конкурентоспособность российских верфей была низкой. Едва ли не единственным сектором, на который

российские военные верфи сегодня могут работать вне госзаказа, — это строительство судов для нефтегазовой отрасли, хотя и этот заказчик пока работает с российскими верфями без энтузиазма. Уровень же военных заказов (внутренних и экспортных) недостаточен для полноценной загрузки мощностей. Финансирование по ряду внутренних заказов в 2008–2009 годах шло с перебоями.

Объединение практически всех военных верфей России под эгидой Объединенной судостроительной корпорации (к чему идет дело с предстоящим вхождением в корпорацию «Северной верфи» и Балтзавода, см. материал на стр. 6) принципиально дела не меняет. Для реанимации отрасли нужны понятные вещи — заказы и деньги, и государству все равно придется рано или поздно, с одной стороны, обеспечить масштабную и долгосрочную загрузку верфей серийными заказами для ВМФ, а с другой — решить вопрос с их модернизацией.

Несмотря на то что в планах правительства — беспрецедентный рост расходов на закупку оружия до 2020 года (более 20 трлн руб.), в том числе на боевые корабли (начиная с 2013 года), пока не ясно, насколько эти планы реальны. И потом, даже если на судостроение будут выделены крупные суммы, госзаказчик может столкнуться как со слабостью и недостаточностью мощностей российских верфей, так и с завышенной стоимостью строительства кораблей. Готово ли Минобороны смириться с возвраще-



НОВАЯ МНОГОЦЕЛЕВАЯ АТОМНАЯ ПОДЛОДКА ЧЕТВЕРТОГО ПОКОЛЕНИЯ «СЕВЕРОВИНСК» (ПРОЕКТ 885) СТРОИЛАСЬ НА «СЕВМАШЕ» 17 ЛЕТ

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



СТРОИТЕЛЬСТВО АТОМНЫХ ПОДЛОДОК ДЛЯ ВМФ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ СОЗДАНИЯ МОРСКИХ СИЛ ЯДЕРНОГО СДЕРЖИВАНИЯ ОБЕСПЕЧИТ «СЕВМАШУ» ЗАГРУЗКУ НА БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ, НО РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ЗАВОДА БУДЕТ КРАЙНЕ НИЗКАЯ

нием в 1917 год, когда один строившийся на петербургских верфях дреднот типа «Севастополь» стоил как два германских «Байерна»?

УДЕРЖАТЬСЯ НА ПЛАВУ Крупнейшим судостроительным предприятием России является ОАО «Северное машиностроительное предприятие» («Севмаш»; входит в ОСК) в Северодвинске. Это головной, а ныне и монопольный российский строитель атомных подводных лодок. Участие в программах атомного подводного судостроения, в первую очередь в области морских стратегических ядерных сил, обеспечивает «Севмашу» стабильную загрузку и привилегированное государственное внимание. Сейчас верфь испытывает головной атомный подводный ракетный крейсер нового поколения «Юрий Долгорукий» проекта 955 и строит еще три лодки модифицированного проекта — «Александр Невский», «Владимир Мономах», «Святитель Николай». В 2010 году «Севмаш» после почти 17 лет строительства вывел из цеха еще один новый образец — головную многоцелевую атомную подлодку четвертого поколения «Северодвинск» (проект 885), а ранее заложил второй корабль этой серии «Казань».

В целом «Севмашу» обеспечена работа на ближайшие годы. Строительство атомных подлодок — приоритет ВМФ, то есть заказы у предприятия будут. Другое дело, что «Севмаш» по большому счету это огромное, но при этом малорентабельное предприятие с узким военно-стратегическим назначением. И все попытки создания на его базе одного из центров современного российского судостроения, в том числе гражданского, пока были малоудачными. Завод, по сути, не справился ни со строительством танкеров для норвежских заказчиков, ни с постройкой плавучей АЭС для «Росатома» (контракт был отдан Балтзаводу). «Севмаш» также серьезно задержал строительство платформы «Приразломная» для «Газпрома» и

не смог доказать эффективность даже в надводном военном кораблестроении, сорвав сроки модернизации авианесущего крейсера «Адмирал Горшков».

Увы, но положение Амурского судостроительного завода, некогда второго по величине центра атомного подводного кораблестроения в СССР, выглядит еще плачевнее. Постройку атомных подлодок для ВМФ здесь свернули еще в 1990-е годы (из-за передачи заказов на «Севмаш»), но никакой альтернативы им предложено не было. С тех пор завод влачит жалкое существование, обремененный долгами. Надеяться на некое возрождение завода, наверное, уже не стоит: он расположен крайне неудачно — на Амуре, то есть вдалеке от морского побережья, и это означает, что готовые заказы надо таскать оттуда на сдаточные базы.

Конечно, совсем без заказов Амурский завод не остался. После длительного перерыва он достроил атомную подлодку «Нерпа» по проекту 971И для Индии. Однако попытки как коммерческого, так и военного судостроения по другим направлениям были на заводе неудачными. Перспективы этого некогда крупнейшего в СССР кораблестроительного центра сегодня туманны. Атомные подлодки на заводе, очевидно, строить уже не будут, постройка надводных кораблей представляется малорентабельной и требует инвестиций. Встает вопрос: надо ли вкладывать в Амурский судостроительный завод деньги или проще построить новую современную верфь с более выгодным расположением?

КОРАБЛИ ТЯНЕТ НА ДНО Главный центр российского кораблестроения на сегодня это Санкт-Петербург. В северной столице сосредоточено наибольшее количество верфей и профильных КБ, а крупнейшими предприятиями являются ОАО «Балтийский завод» Межпромбанка и ОАО «Адмиралтейские верфи», входящее в государственную ОСК. Теоретически именно Петербург можно

рассматривать как центр возможного развития российского судостроения. Но потенциал для развития местных верфей также под вопросом.

Если упомянутый «Севмаш» был в СССР номером один в подводном кораблестроении, то Балтийский завод — это советский флагман надводного кораблестроения. Он строил линкоры и крейсера, а в позднесоветскую эпоху — тяжелые атомные ракетные крейсера типа «Киров» (проекта 1144) и атомные ледоколы. В 1997–2004 годах Балтзавод успешно простроил для Индии три фрегата проекта 11356.

Однако последний крупный заказ, полученный заводом накануне развала СССР, — это строительство атомного ледокола «50 лет Победы» для «Росатома» (был достроен уже после развала Союза). Кроме того, Балтзавод построил два дизель-электрических ледокола государственного «Росморпорта», а затем перехватил у «Севмаша» заказ на постройку первой плавучей АЭС для «Росатома». По сути, это был последний заказ в новейшей истории предприятия. Не исключено, что дальше этого контракта строительство плавучих АЭС не пойдет, потому что экономический смысл их строительства пока сомнителен. Таким образом, крупнейший при СССР завод в надводном кораблестроении сейчас также имеет призрачные перспективы.

Конечно, у Балтзавода крупнейшие в России мощности в надводном судостроении, включая самые крупные в стране стапеля длиной 350 и 245 м. Однако сама технология использования наклонных стапелей для строительства судов архаична плюс у завода устарело сборочное производство (максимальный вес секций — всего 80 тонн). Предприятие лишено заказов и остро нуждается в модернизации, то есть переходе на более передовую технологию строительства судов крупноблочным методом в доках.

Наверное, логичным был бы переход Балтзавода под контроль ОСК с последующим переносом строительства авианосцев сюда с «Севмаша». Выходом также могло бы

КТО ЕЩЕ ОСТАЛСЯ В РОССИЙСКОМ СУДОСТРОЕНИИ

Из других предприятий, выполняющих сейчас в России заказы на постройку кораблей, катеров и судов, можно отметить: ОАО «Центр судоремонта „Звездочка“» (Северодвинск, строительство вспомогательных судов) и вошедшее в его в состав ОАО «Астраханский судоремонтный завод» (буксиры), а также ОАО «Восточ-

ная верфь» (Владивосток, десантные катера и пограничные сторожевики), ОАО «Судостроительный завод „Волга“» (Нижний Новгород, десантные катера), ЗАО «Азовская судовой верфь» (десантные катера), ООО «Верфь братьев Нобель» (Рыбинск, вспомогательные суда), ОАО «Окская судовой верфь» (Навашино, Нижегородская обл., вспомогательные суда), ОАО «Хабаровский судостроительный завод» (вспомо-

гательные суда), ОАО «Ярославский судостроительный завод» (вспомогательные суда и катера), ОАО «Сокольская судовой верфь» (Сокольское, Нижегородская обл., вспомогательные суда и катера), ОАО «Судостроительный завод имени Октябрьской революции» (Благовещенск, Амурская обл., вспомогательные суда), ОАО «Ленинградский судостроительный завод Пелла» (буксиры), ОАО «Судостроительно-

судоремонтная корпорация» (Городец, Нижегородская обл., базовые плавсредства). Строительством тральщиков ранее занималось также ОАО «Судостроительный завод „Авангард“» (Петрозаводск), ныне фактически бездействующее.

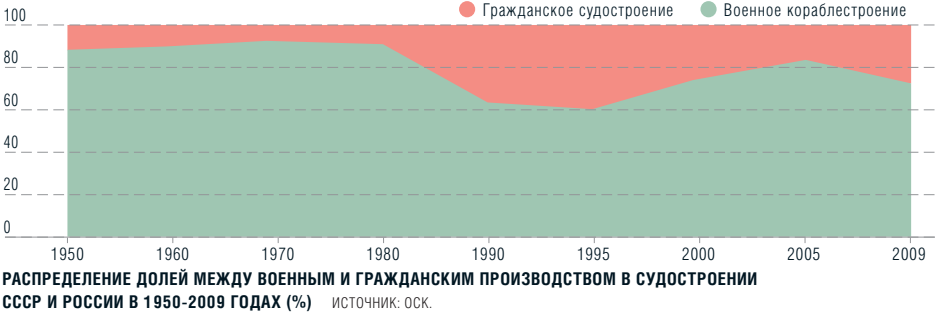
«Адмиралтейские верфи» также имеют крупные мощности, например два крупнейших после Балтийского завода стапеля в России длиной 259 м. Однако производство этих верфей устарело едва ли не сильнее, его необходимо радикально перестраивать, что также требует, по сути, создания новой верфи за чертой Петербурга. Стоимость подобного переноса высока, но есть и другое препятствие: «Адмиралтейские верфи» остаются главным российским центром постройки дизель-электрических подводных лодок (ДЭПЛ), в том числе на экспорт. В 2010 году предприятие (после длительных испытаний) передало ВМФ головную ДЭПЛ «Санкт-Петербург» нового проекта 677 и строит еще две такие лодки («Кронштадт» и «Севастополь»). Для Черноморского флота заказаны три ДЭПЛ модифицированного проекта предыдущего поколения 06363, первая из которых («Новороссийск») уже заложена. Для Алжира построены две ДЭПЛ проекта 636М, начат контракт с Вьетнамом на постройку шести таких лодок, и возможно получение новых экспортных заказов (например, от Венесуэлы и Индонезии). Словом, верфи загружены заказами на пять лет вперед, и до 2016 года, видимо, не стоит ожидать их радикального обновления. Что будет с «Адмиралтейскими верфями» дальше, предсказать трудно.

Еще одно крупное предприятие Петербурга — ОАО «Северная верфь» — ведущий отечественный поставщик эскадренных боевых кораблей. В 1997–2005 годах «Северная верфь» построила четыре эсминца проектов 956Э и 956ЭМ для Китая, в 2008 году передала ВМФ головной корвет «Стерегущий» проекта 20380 — это был первый серьезный надводный корабль, спроектированный после распада СССР. В текущем году верфь планирует начать испытания второго корвета этого типа («Сообразительный»), на этапе стапельного строительства находятся еще два таких корвета («Бойкий» и «Стойкий»). Кроме того, «Северная верфь» строит два фрегата нового поколения (проекта 22350) «Адмирал флота Советского Союза Горшков» и «Адмирал флота Касатонов», а также большой развеывательный корабль «Юрий Иванов» проекта 18280. Словом, с загрузкой у завода все в порядке: у «Северной верфи» один из самых высоких показателей загрузки мощностей в отрасли.

Однако у этого предприятия есть свои риски. Основной связан с возможной сменой собственника, то есть переходом «Северной верфи» под контроль ОСК. Кроме того, не ясна сама перспектива строительства в России корветов 20380, которые до сих пор составляли основу заказов верфи (о разработке нового проекта корвета, см. материал на стр. 13). Экспортные перспективы этих корветов также туманны. Что касается гражданского судостроения, то, как и у других отечественных верфей, на «Северной верфи» оно развито слабо. Пожалуй, единственное, на что может рассчитывать завод, — это заказы нефтегазовой отрасли на постройку судов обеспечения для работы на шельфе.

Важной питерской верфью военного кораблестроения остается ОАО «Судостроительная фирма „Алмаз“», которое специализируется на строительстве малых боевых кораблей и катеров. Сейчас «Алмаз» строит пограничные корабли и катера как для пограничников ФСБ РФ, так и на экспорт. В 2005 году завод сдал Каспийской флотилии ВМФ малый артиллерийский корабль «Астрахань» (проект 21630). Но заказ на строительство серии таких кораблей он так и не получил.

Кроме того, в черте Санкт-Петербурга находится входящий в ОСК «Средне-Невский судостроительный завод». С 30-х годов прошлого века это был главный отечественный строитель минно-тральных кораблей. Но после 1991 года



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

предприятие находится в упадке, что связано со значительным отставанием ВМФ России в современных минно-тральных кораблях вообще: старые корабли строить нет смысла, а современные технологии борьбы с минами у нас, по сути, только отрабатываются. Именно для последней цели завод достроил к 2008 году морской тральщик «Вице-адмирал Захарьин» (проекта 02668), начав одновременно постройку двух тральщиков нового поколения (проекта 12700). Однако эти корабли превратились в долгострой.

СТРЕЛЬБА ВХОЛОСТУЮ Важным активом в надводном кораблестроении в ОСК считают «Янтарь» (Калининград). Этот завод традиционно вел строительство больших противолодочных, сторожевых и десантных кораблей. После 1991 года завод пережил этап длительной деградации, но в последние несколько лет, несмотря на достаточно плохое состояние в технологическом и кадровом отношении, усиленно накачивается заказами. Видимо, это связано с тем, что ОСК рассматривает «Янтарь» едва ли не как основной свой актив в надводном кораблестроении и пытается сделать из него некий противовес «Северной верфи», пока еще подконтрольной акционерам Межпромбанка.

В любом случае загрузка заказами, конечно, плюс для «Янтая». После более чем 20-летней постройки завод сдал флоту сторожевой корабль «Ярослав Мудрый» проекта 11540, получил в 2006 году контракты на постройку для Индии трех фрегатов проекта 11356М (хотя их первую серию строил Балтийский завод), а в сентябре 2010 года — на строительство трех фрегатов модифицированного проекта 11356М для Черноморского флота России. Ожидалась также постройка сооружаемого здесь с 2004 года головного большого десантного корабля «Иван Грен» нового проекта 11711 и начата подготовка к постройке второго корабля. Для ВМФ России в 2009 году, кроме того, начата постройка двух крупных вспомогательных судов — океанографического «Янтарь» и опытового «Селигер».

Но главное, что «Янтарь» рассматривается как одна из возможных площадок для лицензионной постройки французских универсальных десантных кораблей типа Mistral. В этом качестве «Янтарь» выступает уже как конкурент Балтзаводу. При этом и мощности «Янтая», и пропускная способность Калининградского морского канала явно недостаточны для строительства таких крупных кораблей, как Mistral. Очевидно, что подобный проект потребует значительных инвестиций на «Янтаре». Тем не менее похоже, что ОСК всерьез рассматривает такой вариант развития завода.



СТОРОЖЕВОЙ КОРАБЛЬ «ЯРОСЛАВ МУДРЫЙ» ПРОЕКТА 11540 СТРОИЛСЯ ДЛЯ РОССИЙСКОГО ФЛОТА БОЛЕЕ ДВАДЦАТИ ЛЕТ

Тем не менее с учетом технического состояния «Янтая» и его явно невыгодного, в чем-то анклавного, географического расположения создание на его базе противовеса «Северной верфи» и Балтийскому заводу, а также чрезмерная загрузка предприятия госзаказами выглядит неоправданно дорогим удовольствием. Возможно, если «Северная верфь» и Балтзавод все-таки окажутся в периметре ОСК, распределение заказов между ними и «Янтарем» станет более сбалансированным. Пока же сделки не случилось, прогнозы на этот счет давать трудно.

Строителем надводных боевых кораблей меньшего водоизмещения является ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького» (Татария). Основной проблемой это-

го относительно современного предприятия является его удаленность от морского побережья — это, как и в случае с Амурским заводами, вынуждает Зеленодольский завод отправлять свои корабли на доукомплектование на достроечные базы. В целом завод достроил и сдал в 2001 году для Каспийской флотилии ракетный (сторожевой) корабль «Татарстан» проекта 11661К (изначально строившийся на экспорт), а сегодня вяло достраивает корабль такого же типа «Дагестан» (видимо, не очень-то нужный ВМФ). В 2010 году для Вьетнама были построены два корабля модифицированного проекта 11661Э («Гепард-3.9»), и есть возможность получения от вьетнамцев дополнительных заказов на них. Также Зелено-

дольский завод в 2010 году перехватил у «Алмаза» контракт на постройку для ВМФ РФ пяти малых ракетных кораблей нового проекта 21631 (головной — «Град Свияжск» — уже заложен). Для ВМФ строятся и вспомогательные суда и катера.

Другим традиционным поволжским военным кораблестроителем является рыбинское катерное ОАО «Вымпел». Однако для ВМФ РФ там сейчас строятся в основном небольшие вспомогательные суда, да еще пограничные корабли и катера для ФСБ. «Вымпел» также сохраняет свое значение в качестве одного из главных строителей боевых катеров на экспорт: предприятие сдало два ракетных катера проекта 12418 для Вьетнама и строит три таких катера для Ливии, имея перспективы других внешних заказов.

Нижегородское ОАО «Завод „Красное Сормово“» в советский период занималось строительством атомных и дизель-электрических подлодок, но после 2000 года полностью вышло из подводного кораблестроения. Однако в настоящее время сормовцы снова лелеют определенные надежды отхватить кусок пирога от внутренних либо экспортных заказов на дизель-электрические подлодки.

Словом, в целом на российских верфях одинаково слабо развито строительство гражданских судов и на общем фоне выделяются только те верфи, которые более или менее загружены военными заказами. Но на военных контрактах верфи много не зарабатывают. Они ведут несерийное строительство одиночных кораблей, платежи по таким контрактам идут с переборами, и в результате бизнес носит убыточный характер. Поскольку денег на обновление производства нет, малосерийность и «долгостройность» выливаются в высокую стоимость строительства кораблей и, как следствие, «ценовые войны» с единственным заказчиком — Минобороны. Некой отдушиной для военных верфей являются экспортные контракты, но этой привилегией пользуются немногие. ■

ОСК РАССМАТРИВАЕТ «ЯНТАРЬ» КАК ОСНОВНОЙ АКТИВ В НАДВОДНОМ КОРАБЛЕСТРОЕНИИ И ПЫТАЕТСЯ СДЕЛАТЬ ИЗ НЕГО НЕКИЙ ПРОТИВОВЕС «СЕВЕРНОЙ ВЕРФИ»



«АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ» ПЕРЕДАЛИ ВМФ НОВУЮ ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРИЧЕСКУЮ ПОДЛОДКУ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» (ПРОЕКТ 677) И СТРОЯТ ЕЩЕ ДВЕ АНАЛОГИЧНЫЕ СУБМАРИНЫ

СВИСТАТЬ ВСЕХ НА ВЕРФИ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ БАНК (ЦБ) ЛИШИЛ ЛИЦЕНЗИИ МЕЖПРОМБАНК СЕРГЕЯ ПУГАЧЕВА ЗА НЕИСПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПЕРЕД КРЕДИТОРАМИ. ОДНИМ ИЗ НИХ ЯВЛЯЕТСЯ САМ ЦБ, В ЗАЛОГЕ У КОТОРОГО ОКАЗАЛИСЬ КОНТРОЛЬНЫЕ ПАКЕТЫ АКЦИЙ ВЕРФЕЙ МЕЖПРОМБАНКА — «СЕВЕРНОЙ ВЕРФИ» И БАЛТИЙСКОГО ЗАВОДА. ТЕПЕРЬ ЦБ НАМЕРЕН ПРОДАТЬ ВЕРФИ, И ЕДИНСТВЕННЫЙ ПРЕТЕНДЕНТ НА ПОКУПКУ — ГОСУДАРСТВЕННАЯ ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ. С МЕЖПРОМБАНКОМ ГОСКОРПОРАЦИЯ НЕ МОГЛА ДОГОВОРИТЬСЯ ОБ ЭТОЙ СДЕЛКЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ.

ВИКТОР ФИЛИМОНОВ

В начале октября ЦБ отозвал лицензию у Межпромбанка Сергея Пугачева за неисполнение банковских нормативов: долг банка перед кредиторами оценивался минимум в 80 млрд руб., и средств для его обслуживания не было. Отзыв лицензии Межпромбанка сразу же поставил вопрос о том, что будет с двумя крупнейшими в России верфями, которые он контролировал, — «Северной верфью», исполнителем контрактов (в том числе экспортных) на строительство корветов и фрегатов, а также Балтийским заводом, который работает на госзаказ — строительство плавучей АЭС для «Росатома».

Конечно, судьба верфей предсказуема: обе они уже давно заложены в ЦБ по долгам Межпромбанка, и теперь ЦБ собирается их продать, чтобы вернуть себе выданные Межпромбанку кредиты (порядка 30 млрд руб.). Главный претендент на покупку верфей тоже известен — государственная Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), которая уже не раз заявляла об интересе к такой сделке. Но в каком виде состоится эта сделка, пока не ясно. Во всяком случае, переговоры о том, что «Северная верфь» и Балтийский завод должны так или иначе уйти под контроль государства, идут не первый год, но до сих пор стороны не могли договориться о цене активов.

ШТОРМОВОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ Первые Сергею Пугачеву было предложено продать верфи государству еще в 2006 году, когда ОСК даже не существовало, а правительство только задумалось о консолидации судостроительной отрасли. Было понятно, что без «Северной верфи» и Балтзавода не обойтись: первое предприятие строило военные корабли, впервые разработанные в России «с нуля» после развала СССР (корветы 20380), а второе — достраивало атомный ледокол «50 лет Победы» для «Росатома», единственное подобное судно, строящееся в стране на тот момент. Межпромбанку было предложено «частно-государственное партнерство» — речь шла о банальной передаче контрольных пакетов верфей в госхолдинг надводного кораблестроения, в котором Межпромбанк получил бы миноритарную долю. Если точнее, то миноритарием становилось бы подконтрольное банку ЗАО «Объединенная промышленная корпорация» (ОПК), которое в его интересах владеет 72,2% акций «Северной верфи» и 88,2% акций Балтзавода.

Но Межпромбанк не пошел на такую сделку, даже несмотря на то что на него оказывалось давления со стороны властей: работу его верфей начали жестко критиковать правительственные чиновники, в частности вице-премьер Сергей Иванов. Тогда ФГУП «Рособоронэкспорт» прямо предложило Межпромбанку продать верфи, однако стороны не сошлись в цене. Как говорили источники ВГ на рынке, Сергей Пугачев запросил серьезную премию к стоимости сделки, которую сам накануне провел с группой ИСТ: он купил у нее Балтзавод предпо-

ложительно за \$150–170 млн. Одновременно с тем была учреждена ОСК (указом президента в 2007 году), и корпорация сперва также вела переговоры, но затем занялась структурированием активов, доставшихся ей от государства (более 30 предприятий). Переговоры с Межпромбанком постепенно сошли на нет.

Но в кризис все сложилось так, что они не могли не возобновиться. Межпромбанк накопил долг в 80 млрд руб., а ОСК поменяла руководство и сменила фокус: теперь корпорация заявляет, что намерена расширяться за счет покупки активов на рынке. При этом, отмечают в ОСК, у корпорации явный недостаток верфей в надводном кораблестроении (она получила от государства в основном то, что строит подводные лодки). Если бы ОСК смогла получить «Северную верфь» и Балтзавод, то это бы восполнило пробел в надводном сегменте, поясняли в корпорации. Оставалось лишь придумать схему, по которой верфи лишнего лицензия Межпромбанка могли бы отойти одной госструктуре (ОСК) в счет его долгов перед другой — государственным ЦБ.

КОРАБЕЛЬНЫЙ УЗЕЛ Такая схема до сих пор не придумана — самым проблемным стал вопрос оценки верфей. Представители ОПК Межпромбанка заявляют, что неназванный независимый оценщик оценил стоимость «Северной верфи» и Балтзавода в 101,4 млрд руб., тогда как ОСК говорила, что готова заплатить за них не более 23 млрд руб. Корпорация подчеркивала, что стоимость

«Северной верфи» и Балтзавода должна определяться «не желанием продавца решить свои долговые проблемы, а, например, таким показателем, как EBITDA».

Проверить ни ту, ни другую цифру не представляется возможным: консолидированной отчетности верфи не публикуют, а оценщик (как утверждают источники ВГ, это Ernst & Young) ситуацию не комментирует. Впрочем, по словам заместителя главы ЦБ Геннадия Меликьяна, госрегулятор не согласился с оценкой «Северной верфи» и Балтзавода, названной ОПК (101,4 млрд руб.), принял верфи в залог по балансовой стоимости, и это «очень далеко от 100 млрд руб.».

В любом случае не совсем понятно, за счет каких средств ОСК собирается финансировать сделку с ЦБ. Положение корпорации не самое простое: при выручке ОСК в 2009 году в 150 млрд руб. ее прибыль — только 90 млн руб., а большинство предприятий в кризисе. ОСК всегда говорила, что финансировать покупки живыми деньгами не намерена — когда речь заходила, например, о контроле над верфями на Украине (переговоры об этом сейчас ведутся), ОСК просто обещала загрузить их заказами в обмен на контроль, напоминает аналитик ИК «Атон» Михаил Пак. Наверняка в случае с верфями Межпромбанка ОСК рассчитывала на схожую сделку, думает он.

Однако теперь, когда Межпромбанк лишился лицензии, ЦБ необходимо реализовать залог и вернуть выданные Межпромбанку кредиты, поясняет аналитик. Бездежная схема в этой связи маловероятна, думает госпо-

дин Пак. Впрочем, профинансировать сделку между ОСК и ЦБ мог бы какой-нибудь госбанк, например ВТБ или ВЭБ, добавляет Кирилл Таченников из UBS. Такая схема уже обсуждалась, но ни один из банков интереса к ней пока не проявил, говорят источники ВГ на рынке.

В ОСК между тем теперь все чаще неофициально говорят о том, что теряют интерес к покупке «Северной верфи» и Балтзавода. Президент ОСК Роман Троценко не раз заявлял, что у корпорации есть альтернатива этой сделке, поскольку она рассматривает до 20 объектов для поглощения, в том числе за рубежом. Однако вряд ли такую позицию ОСК следует воспринимать всерьез, думает Михаил Пак. Скорее всего, корпорация просто пытается повлиять своими заявлениями на продавца верфей и усилить переговорную позицию. Очевидно, говорит господин Пак, что коль скоро Межпромбанк потерял интерес к судостроению, государство не отдаст две стратегически важные верфи никому, кроме ОСК.

Наконец, для корпорации покупка верфей Межпромбанка действительно самый быстрый и простой способ усилиться в надводном сегменте, говорит замглавы Центра АСТ Константин Макиенко. Несмотря на то что ОСК постоянно подчеркивает, что уже представлена в нем калининградским заводом «Янтарь» (Калининград), полноценным конкурентом той же «Северной верфи» этот завод можно назвать лишь с большой натяжкой. Например, в 2006 году между «Янтарем» и «Северной верфью» была серьезная борьба за получение контракта стоимостью



ЕСЛИ РАНЬШЕ ГОСУДАРСТВО ПРЕДЛАГАЛО МЕЖПРОМБАНКУ ПРОДАТЬ «СЕВЕРНУЮ ВЕРФЬ» (НА ФОТО) И БАЛТЗАВОД, ТО ТЕПЕРЬ МОЖЕТ ПРОСТО ЗАБРАТЬ ИХ В СЧЕТ ДОЛГА ПЕРЕД ЦБ





PHOTOPRESS

МЕЖПРОМБАНК РАССЧИТЫВАЛ ПОДНЯТЬ СТОИМОСТЬ БАЛТЗАВОДА (НА ФОТО) НАКАНУНЕ ПРОДАЖИ ЗА СЧЕТ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА НА ЕГО МОЩНОСТЯХ ФРАНЦУЗСКОГО ВЕРТОЛЕТОНОСЦА MISTRAL

\$1,5 млрд на строительство фрегатов для Индии. «Северная верфь» называлась тогда наиболее приоритетным исполнителем контракта, поскольку ее техническое оснащение выше, напоминает господин Макиенко. Однако контракт в итоге получил «Янтарь» по личному распоряжению президента Владимира Путина — таким образом власти поддержали завод, который находился в процедуре банкротства. Впоследствии «Янтарь» сорвал сроки исполнения контракта с Индией — задержка по нему была больше года, признавали в ОСК.

Таким образом, сделка между ЦБ и ОСК наверняка все-таки состоится, уверены эксперты. Вопрос лишь в том, какой в ней будет ценник и удастся ли сторонам договориться быстро, что не удалось ОСК и Межпромбанку. Геннадий Меликьян уже пообещал провести очередную независимую оценку «Северной верфи» и Балтзавода, не назвав ее сроков. В ОСК пока говорят лишь то, что готовы к диалогу с ЦБ.

БРЕДОВОЕ ПОБОИЩЕ До сих пор торг, который велся за «Северную верфь» и Балтзавод, шел не только вокруг оценки верфей, которая давалась «независимым оценщиком», но и вокруг перспективного порт-

феля заказов верфей. От того, получат ли «Северная верфь» или Балтзавод крупные заказы, в ближайшее время зависит, по какой цене эти верфи придется покупать ОСК. Корпорация уже указывала на то, что Межпромбанк сознательно затягивает сделку по продаже верфей. Неофициально это пояснялось тем, что Балтзавод ждет контракта на строительство французского вертолетоносца Mistral (см. текст на стр.8). ВМФ намерен купить четыре Mistral, стоимость одного называлась в районе €400–500 млн, то есть речь идет о контракте примерно в €2 млрд. Балтзавод собирался построить до 30% стоимости уже первого вертолетоносца, напоминает Константин Макиенко, и такой контракт «наверняка серьезно поднимет стоимость завода».

ОСК даже добилась от Минобороны тендера на Mistral и, как говорят в корпорации, намерена предложить на тендере такую стоимость постройки вертолетоносца в России, что сделает сам контракт по Mistral малорентабельным. По выражению Романа Троценко, «он в принципе не сможет добавить серьезной стоимости бизнесу». В ОСК, moreover, желание снизить в ходе тендера стоимость контракта объясняли не намерением повлиять на оценку Балтзавода, а желанием получить контракт во что

бы то ни стало, для того чтобы создать СП для строительства вертолетоносца с иностранной верфью, перенести в Россию технологии, обучить людей и проч.

Еще один контракт, который может привести к удорожанию уже «Северной верфи», — это тендер на поставку фрегатов для Черноморского флота, который Минобороны объявит в ближайшее время. Руководство ВМФ говорило, что до 2015 года Черноморский флот должен получить как минимум пять таких кораблей, и в тендере на фрегаты помимо верфей ОСК участвует и «Северная верфь».

И если второй тендер «Северной верфью», похоже, уже проигран: главком ВМФ Владимир Высоцкий называл наиболее вероятным его победителем калининградский завод «Янтарь» (входит в ОСК), то перспектива получения Балтзаводом заказа на Mistral вполне реальна. Во всяком случае, на рынке неофициально давно говорят, что Сергей Пугачев уже давно принципиально договорился об этом с Минобороны.

Впрочем, ЦБ, в отличие от Межпромбанка, вряд ли будет как-то пытаться использовать ситуацию с Mistral в переговорах с ОСК, думает Михаил Пак. Межпромбанк действительно был заинтересован в продаже верфей за

фантастические 90–100 млрд руб., но ЦБ как госрегулятор заинтересован только в том, чтобы вернуть выданный Межпромбанку кредит (30 млрд руб.). Глава аналитического управления Jones Lang LaSalle Евгений Надоршин также говорит о том, что вопрос реализации акций «Северной верфи» и Балтзавода по максимально высокой стоимости не является чем-то жизненно необходимым для ЦБ и что торговаться до последнего с ОСК регулятору не имеет смысла.

Дело в том, что кредит, который во время кризиса был выдан ЦБ Межпромбанку, был беззалоговым — обеспечение по нему было получено уже тогда, когда появился риск отзыва лицензии у Межпромбанка. Беззалоговые кредиты изначально воспринимались как инструмент спасения банковской системы, то есть изначально существовал риск их неполного возврата. Например, на пике кризиса, в феврале 2009 года, ЦБ выдал таких кредитов почти на 2 трлн руб., напоминает Евгений Надоршин. Большая их часть была успешно возвращена ЦБ, причем с процентами, «на чем регулятор отлично заработал», добавляет он. На этом фоне возможная потеря даже всех 30 млрд руб., предоставленных Межпромбанку, выглядит каплей в море. ■

ЦЕНТРОБАНК, В ОТЛИЧИЕ ОТ МЕЖПРОМБАНКА, ВЯД ЛИ БУДЕТ ТОРГОВАТЬСЯ С ОСК ЗА «СЕВЕРНУЮ ВЕРФЬ» И БАЛТЗАВОД



ГОЛУБОЙ С ВЕРТОЛЕТОМ

МИНОБОРОНЫ НАМЕРЕНО ОБЪЯВИТЬ ТЕНДЕР НА ПОКУПКУ ВЕРТОЛЕТОНОСЦА ДЛЯ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА. ПОТРЕБНОСТЬ ВМФ В ТАКОМ КОРАБЛЕ СПОРНА, А ИТОГИ ТЕНДЕРА ПРЕДРЕШЕНЫ: ВЫБОР НАВЕРНЯКА БУДЕТ СДЕЛАН В ПОЛЬЗУ ФРАНЦУЗСКОГО ВЕРТОЛЕТОНОСЦА MISTRAL. ЭТА СДЕЛКА УЖЕ ЗАКРЕПИЛА ПОЛИТИЧЕСКУЮ ДРУЖБУ РОССИИ И ФРАНЦИИ И СТАЛА ПРИЧИНОЙ КОНФЛИКТА ОБЪЕДИНЕННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ С МИНОБОРОНЫ. РОССИЙСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ ОНА ОСОБЫХ ВЫГОД ПОКА НЕ ДОБАВИЛА.

АЛЕКСЕЙ ПЕРНАТЫЙ

На следующей неделе в пригороде Парижа Ле-Бурже откроется международный морской салон «Еврона-валь-2010». Ожидается, что во время его проведения Минобороны официально объявит тендер на закупку для российских ВМФ так называемого корабля проецирования силы и управления. Пример такого корабля — французский вертолетоносец Mistral, стоимость которого оценивается на уровне €400–500 млн. Если учесть, что Минобороны обещало купить четыре таких вертолетоносца, речь идет о контракте стоимостью почти €2 млрд.

Минобороны не скрывало, что фаворитом тендера является Mistral, так что тендер по выбору корабля, скорее всего, будет формальностью. Борьба развернется не за то, какой корабль поставить российскому флоту, а за то, кто будет его строить. У Франции Минобороны намерено купить только два Mistral, а оставшиеся два вертолетоносца должна будет построить одна из российских верфей.

Какая — официально может быть объявлено уже через неделю. На рынке ожидают, что контракт достанется Балтзаводу, подконтрольному Межпромбанку Сергея Пугачева, который якобы уже договорился об этом с Минобороны. Конкурент Балтзавода — одна из верфей Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), скорее всего, «Адмиралтейские верфи» в Петербурге.

МЕЧТА СБЫВАЕТСЯ Как говорят эксперты, оба претендента одинаково слабо готовы к на строительству Mistral на своих мощностях (см. материал на стр. 3). Минобороны также не раз говорило, что в случае размещения заказа на первый же Mistral на российской верфи ВМФ получит корабль в лучшем случае лет через пять. Этим министерство объясняло необходимость покупки первых двух кораблей у Франции. В ОСК на это возражали, что Mistral или его аналог можно построить в России за два с половиной года, потому что это корабль с высоким процентом использования гражданских технологий, то есть несложное с технической точки зрения судно. Сложнее всего организовать российское производство систем навигации, управления, связи и проч. вещей, относящихся к так называемому штабному комплексу корабля, признавали в ОСК, и в этой части обязательно надо создавать СП с Францией. Покупать же готовый корабль незачем, подчеркивали в ОСК, потому что это не даст российским верфям никакого опыта. Вся эта дискуссия уже не имеет значения, поскольку решение о покупке готовых Mistral у Франции, похоже, уже давно принято на уровне глав правительств России и Франции, говорит Константин Макиенко из Центра АСТ.

Другое дело, что Минобороны внятно так и не объяснило саму необходимость приобретения Mistral. Как говорили в ВМФ, такие корабли могут, в частности, войти в состав Северного и Тихоокеанского флотов. При этом, как заявлял, например, главноком ВМФ Владимир Высоцкий в эфире «Эха Москвы», «если Mistral находится, допустим, в Индийском океане, то у него будет вся информация по Ат-

МИНОБОРОНЫ ПОКУПАЕТ КОРАБЛЬ, КОТОРЫЙ НЕ СОВСЕМ ПОНЯТНО ЗАЧЕМ ПОНАДОБИЛСЯ РОССИЙСКИМ ВМФ, НА ТЕНДЕРЕ, ИСХОД КОТОРОГО ПРЕДРЕШЕН ЗАРАНЕЕ



ОСК ОБЕЩАЕТ ПОСТРОИТЬ В РОССИИ АНАЛОГ ФРАНЦУЗСКОГО MISTRAL ЗА ДВА С ПОЛОВИНОЙ ГОДА, НО МИНОБОРОНЫ СЧИТАЕТ, ЧТО НА ЭТО УЙДЕТ ВРЕМЕНИ В ДВА РАЗА БОЛЬШЕ

лантике, по Арктике, по кому угодно просто». Корабли типа Mistral действительно незаменимы для управления группировками флота в отдаленных водах, говорит Михаил Барабанов из Moscow Defense Brief, но таких группировок у ВМФ сегодня нет и «целесообразность сделки спорная».

Возможно, дело лишь в том, что «специальные корабли управления — это своего рода давняя адмиральская мечта», поясняет эксперт. Они были еще в СССР, вернее, их функции выполняли специально переоборудованные под эти цели крупные крейсеры («Жданов» и «Адмирал Сенявин»), а одно время СССР даже специально проектировал корабль управления, но проект был свернут как дорогостоящий. Других объяснений покупке Mistral эксперты не приводят.

Таким образом, Минобороны покупает корабль, который не совсем понятен, зачем понадобился российским ВМФ, причем на тендере, исход которого предreshen заранее. Соответственно, речь идет о сделке, которую нужно провести во что бы то ни стало и которая имеет своей задачей нечто большее, чем обновление российского флота. На уровне Франции и России сделка с Mistral — проявление взаимной политической поддержки. На более же мелком уровне ОСК и ОПК эта сделка — повод для конфликта, причем причиной для него является

борьба не столько за сам контракт на строительство Mistral, сколько торг за активы. ОСК, как известно, проецировала интерес к судостроительному бизнесу Межпромбанка и вела переговоры о его выкупе. Если контракт на Mistral достанется Балтзаводу, то стоимость судостроительного бизнеса Межпромбанка вырастет, что ОСК невыгодно (см. материал на стр. 6).

ШТАБНЫЕ КОМПЛЕКСЫ Что дает такая сделка российскому судостроению, пока не понятно. До тех пор пока Минобороны не обнародовало итоги тендера, не ясно, в какие сроки должно быть локализовано строительство Mistral в России и какова будет глубина этой сборки. Также не понятно, насколько реально в принципе локализовать в России выпуск систем управления кораблем — в ОСК признают, что обычно штабной комплекс, который может составлять до 30% конечной стоимости судна, поставляется независимыми поставщиками, но положение в отечественном кораблестроении настолько плачевное, что производство этих систем придется налаживать самим. Это уже не совсем кораблестроение, а смежная отрасль, отмечают в корпорации, но ею придется заниматься.

При этом неизвестно, насколько, например, французская сторона заинтересована в создании СП с российскими

ми верфями. Конечно, официальная позиция в том, что интерес у нее к созданию СП есть. Но если Франции действительно обещана сделка по покупке Mistral, это говорит только о ее желании загрузить этим заказом свои собственные верфи. Во всяком случае, когда Минобороны (под давлением ОСК) было вынуждено заявить, что вертолетоносец будет закупаться на открытом тендере, власти Франции сразу же принялись успокаивать профсоюз верфей в Сент-Лазаре, которые строят Mistral, что договоренности о получении заказа из России в силе, а тендер на вертолетоносец — простое соблюдение формальностей (что, впрочем, правда).

ОСК говорила, что СП для строительства вертолетоносца можно создать не только с Францией, но и с Южной Кореей. Например, вместо Mistral корпорация обещала поставить Минобороны вертолетоносец Dokdo, лицензию на который можно купить у корейского концерна Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME). Но перспективы этого проекта также не ясны. Во всяком случае, DSME с помощью ОСК уже получила один гражданский контракт в России — на строительство танкеров для «Совкомфлота» — и первые суда будут строиться не на российских верфях, а в Корее. Не исключено, что точно так же будет и с Dokdo.

Другими словами, история с Mistral пока не добавила очевидных преимуществ российским верфям. Впрочем, в ОСК, которая является противником этой сделки, утверждают, что преимущества все же есть. Например, когда год назад Mistral стоял пришвартованный в Санкт-Петербурге, ОСК постаралась прогнать через корабль максимальное количество своих главных конструкторов и гендиректоров предприятий. Конечно, это нельзя считать большим достижением, но отрасль хотя бы получила представление о таких кораблях, говорят в корпорации.

Наконец, как утверждают в ОСК, она договорилась с ВМФ о принципиальной вещи — отказе военных повсеместно следовать старым техрегламентам при заказе кораблей. Сейчас, строго говоря, российские верфи не способны поставить Mistral или любой другой иностранный военный корабль для ВМФ, поскольку они не соответствуют большинству устаревших советских ГОСТов. Показательно, что когда ОСК доказывала Минобороны саму способность построить корабль класса Mistral, в качестве референса корпорация использовала гражданские суда — нефтеналивные танкеры «Кирилл Лавров» и «Михаил Ульянов», построенные для «Совкомфлота». Эти танкеры, например, используют тот же тип двигателей, что и Mistral (см. материал на стр. 9). Насколько убедительны такие доводы ОСК, станет ясно, через неделю, когда Минобороны объявит тендер на вертолетоносец. ■

ОСНОВНЫЕ ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ		
ХАРАКТЕРИСТИКА	MISTRAL (ФРАНЦИЯ)	DOKDO (ЮЖНАЯ КОРЕЯ)
ДЛИНА (М)	199	200
ШИРИНА (М)	32	32
ОСАДКА ПРИ ПОЛНОМ ВОДОИЗМЕЩЕНИИ (М)	6,2	6,5
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (Т)	21300	19300
ДАЛЬНОСТЬ ПЛАВАНИЯ (МИЛЬ)	11000 ПРИ 15 УЗЛАХ	10000 ПРИ 18 УЗЛАХ
СКОРОСТЬ (УЗЛОВ)	ДО 19	ДО 22
ЭКИПАЖ (ОФИЦЕРОВ) (ЧЕЛ.)	160 (20)	400 (20)
ДЕСАНТ (ЧЕЛ.)	450	720
ГЛАВНАЯ ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ УСТАНОВКА (МОЩНОСТЬ, МВТ)	22	30,6
ДВИГАТЕЛИ	2 ВИНТУРУЛЕВЫЕ КОЛОНКИ AZIPROD МОЩНОСТЬЮ 7 МВТ	2 ГРЕБНЫХ ВИНТА
ДОК-КАМЕРА	2 ДЕСАНТНЫХ КАТЕРА НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ ТИПА LCAC ИЛИ 4 ВОДОИЗМЕЩАЮЩИХ КАТЕРА ТИПА LCU	2 ДЕСАНТНЫХ КАТЕРА НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ ТИПА LCAC ИЛИ 4 ВОДОИЗМЕЩАЮЩИХ КАТЕРА ТИПА LCAS
АВИАГРУППА	16 TIGER ИЛИ 12 NH-90	ДО 10 ВЕРТОЛЕТОВ РАЗЛИЧНЫХ ТИПОВ UH-60, LYNX, EH-101 (ПРИ 30 ТАНКАХ)
ДЕСАНТНОВМЕСТИМОСТЬ	ДО 60 БРОНЕТРАНСПОРТЕРОВ, 450 ДЕСАНТНИКОВ + 13 ОСНОВНЫХ БОЕВЫХ ТАНКОВ ТИПА «ЛЕКЛЕРК» ИЛИ 70 АВТОМОБИЛЕЙ	ДО 16 АМФИБИЙ AAVP7A1; 720 ДЕСАНТНИКОВ + 6 ТАНКОВ ИЛИ 7 АМФИБИЙ ИЛИ 10 ГРУЗОВИКОВ



ЗВЕЗДЫ ВО ЛЬДУ

доля России в гражданском судостроении сегодня не превышает 1%, и конкурировать с Китаем, Южной Кореей и Японией на их традиционных рынках уже не имеет смысла. основным бизнесом для отечественных верфей в ближайшие годы могло бы стать строительство судов и платформ для работы на шельфе Арктики, но к освоению этого рынка российское судостроение будет готово в лучшем случае через пять-шесть лет.

МИХАИЛ САМОЙЛОВ

До конца текущего месяца ФГУП «Росморпорт» проведет тендер на закупку дизель-электрического ледокола мощностью 25 МВт. Стоимость судна заявлена на уровне 7,7 млрд руб., оно станет первым из трех ледоколов, которые «Росморпорт» закупит до 2015 года. Последний раз подобный тендер проводился в 2004 году, и тогда это был первый со времен развала СССР пример того, что государство заказывает ледокольный флот. Поставщиком был выбран Балтзавод, подконтрольный Объединенной промышленной корпорации (создана Межпромбанком), и он уже заявил о намерении участвовать в нынешнем тендере. О готовности построить ледокол для «Росморпорта» также заявили «Адмиралтейские верфи», входящие в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК).

Одновременно с этим государственный «Совкомфлот» провел по Северному морскому пути свой танкер «Балтика» типа Aframax ледового класса Arc5 (самый высокий — Arc7), который перевез из Мурманска в Китай 70 тыс. тонн газового конденсата, принадлежащего НОВАТЭКу. В «Совкомфлоте» подчеркивают, что до сих пор танкеры такого размера и с таким грузом по Севморпути не проводились и это открывает более короткий путь экспорта сырья в Китай: если бы танкер шел через Суэцкий канал, он шел бы не 22 суток, как «Балтика», а в полтора-два раза дольше.

Наконец, Минтранс заявил, что разработал законопроект, регулирующий торговое мореплавание по Севморпути, а правительство — о желании почти в десять раз увеличить объем перевозок по этому пути с нынешних 4 млн тонн до 30 млн тонн в год. Если обещания не останутся на бумаге, потребность в обновлении флота в Арктике резко вырастет: возникнет спрос на новые атомные и дизельные ледоколы, танкеры и сухогрузы усиленного ледового класса, не говоря уже о буровых и добычных платформах. Таким образом, тендер «Росморпорта», который пройдет до конца месяца, возможно, первый крупный тендер в цепочке перспективных заказов российского судостроения.

BG не удалось найти ни одного сводного аналитического отчета на тему того, сколько в Арктике потребуется судов, какого класса, в какие сроки они должны быть построены и какова общая стоимость инвестпрограмм компаний, работающих на арктическом шельфе. Окончательных цифр, возможно, просто нет, поскольку сроки ввода ряда проектов, например крупнейшего Штокмановского месторождения, до сих пор не определены. Тем не менее мало кто сомневается, что рынок Арктики огромен. ОСК, в частности, уже заявила, что строительство флота для работы в сложных арктических условиях должно в перспективе давать примерно половину выручки корпорации.

СЕВЕРНЫЙ ПЛОДОВИТЫЙ ОКЕАН В концепции развития российского судостроения (подготовлена ОСК, имеется в распоряжении BG) объясняется, почему строительство судов для Арктики — приоритетный путь развития российских верфей. Российское гражданское судостроение существенно отстало от мирового: поскольку с середины 1970-х годов оно вытеснялось военным (по ито-

ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ МОЖЕТ ВЫРАСТИ ПОЧТИ В ДЕСЯТЬ РАЗ, ДО 30 МЛН ТОНН, ЧТО СОЗДАСТ СПРОС НА НОВЫЕ ЛЕДОКОЛЫ, ТАНКЕРЫ И СУХОГРУЗЫ ЛЕДОВОГО КЛАССА

гам 2009 года соотношение военных и гражданских заказов составляло 75% против 25%), верфи перестали модернизироваться. Большинство крупных верфей России находится в регионе со среднегодовой температурой 4–5°C (это обязывает их вести работы внутри цехов, что ограничивает тоннаж и увеличивает затраты на отопление), дешевых денег на постройку и покупку судов в России нет (средние ставки по кредитам и лизингу — на уровне 15–18%), отечественная компонентная отрасль не развита (при том что на компоненты приходится до 40% конечной стоимости судна), рабочие руки стоят столько же, сколько в Китае (в среднем 23 тыс. руб. в месяц), при этом отрасль стареет.

Доля России на мировом рынке гражданских судов — 0,4%. Таким образом, конкурировать с Китаем, Южной Кореей и Японией (доля рынка — 90%) на традиционных рынках смысла нет, а на технологический рынок есть не более восьми лет (исходя из сроков старения персонала). Поскольку строительство даже такого несложного судна, как крупнотоннажный танкер (по сути, стальной ванны с винтом), в России все равно выйдет дороже, чем в Китае, российским верфям стоит делать ставку на единичные, но более маржинальные продукты, сказано в концепции. Это как раз, в частности, плавучие заводы СПГ, газовозы ледового класса, ледоколы, платформы для работы на шельфе, а также суда снабжения к ним. Как правило, это не серийные, а уникальные суда, на которые нет и не может быть длинной серии и которые нельзя быстро купить или зафрахтовать на рынке.

Основные заказчики таких судов в первую очередь госкомпании: «Газпром», «Роснефть», «Совкомфлот», ФГУП «Атомфлот» и «Росморпорт». В распоряжении BG

есть презентация петербургского ФГУП ЦНИИ имени Крылова, датированная сентябрем 2009 года, в которой приводится оценка потребности в судах для работы на шельфе (более свежие данные в ЦНИИ предоставить отказались). По мнению экспертов института, к 2030 году на шельфе России будет добываться более 100 млн тонн нефти (от общей добычи на уровне 500–600 млн тонн) и порядка 200 млрд куб. м газа (700–800 млрд руб.). Исходя из этого, потребность в танкерах ледового класса может составить около 60 единиц, ледоколах — порядка 46 единиц, судах для перевозки СПГ — 27 единиц, научно-исследовательских судах — 39 единиц, плавучих буровых установках — 34 единицы, платформах — более 50, а судах обеспечения к ним — около 100. Первым крупным проектом, который потребует строительства буровых (до 3 единиц), добычных платформ (5–7), судов перевозки СПГ (до 27 единиц) и плавучих систем приема газа (до 3), станет освоение Штокмана.

Возможными поставщиками ледоколов из российских верфей называются Балтзавод, «Адмиралтейские верфи» и Выборгский судостроительный завод (подконтролен банку «Россия»). Судов снабжения — «Северная верфь» (ОПК), «Янтарь» (ОСК) и Выборгский завод. Платформы и буровые установки для работы в Арктике, по мнению ЦНИИ, могли бы строить «Севмаш», «Звездочка» (оба входят в ОСК) и Выборгский завод.

ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО ФЛОТА Возникает вопрос, насколько российские верфи готовы построить то, что от них ожидает заказчик. Речь будет идти о новых проектах судов, некоторые из которых

в России не строились. Например, ледокол, который заказывает сейчас «Росморпорт» в рамках тендера, мощнее и дороже того, что был заказан в 2004 году: мощность прежнего составляла только 16 МВт, а стоимость двух судов (6 млрд руб.) была ниже стоимости одного, выставленного сейчас на тендер.

По большому счету работать с арктическими заказами российские судостроители уже начали. Например, осенью «Адмиралтейские верфи» завершили контракт на поставку двух танкеров дедвейтом 70 тыс. тонн для «Совкомфлота» — «Кирилл Лавров» и «Михаил Ульянов». Эти суда предназначены для транспортировки нефти с месторождения Приразломное, которое разрабатывает «Газпром», им присвоен арктический класс Arc6, который, как говорят в «Совкомфлоте», позволит танкерам без помощи ледокола проходить льды толщиной до 1,2 м.

Такие суда являются танкерами так называемого двойного действия — под ним понимается способность танкера не только перевозить груз, но и при необходимости самостоятельно ломать лед на своем пути. Технология двойного действия разработана финской Aker Arctic, ее особенность в том, что танкер ломает лед не носом, как традиционный ледокол, а кормой: судно разворачивается против хода и делает изо льда кашу. Главное преимущество в том, что отпадает необходимость делать нос судна более тупым, как у большинства ледоколов. За счет более острых обводов носа судна снижается его сопротивление в обычной воде и, как следствие, достигается большая экономия топлива.

Танкеру, который вынужден часто поворачиваться к льду кормой, необходима повышенная маневренность, ➔



ТАНКЕР «КИРИЛЛ ЛАВРОВ» ИСПОЛЬЗУЕТ ДВИГАТЕЛЬ ТИПА AZIPROD — АНАЛОГИЧНЫЙ ТОМУ, КОТОРЫЙ СТОИТ НА ФРАНЦУЗСКОМ ВЕРТОЛЕТОНОСЦЕ MISTRAL

поэтому суда двойного действия оснащаются двигателями типа Azipod — разработкой Aker Arctic и концерна ABB. В отличие от традиционного судового двигателя, он не дизельный, а электрический. Более того, Azipod устанавливается не внутри судна, а снаружи, то есть крепится непосредственно к днищу прямо под кормой. Его можно сравнить с обыкновенным электрическим пропеллером, подвешенным к судну снизу и вращающимся вокруг своей оси. Таких двигателей, как правило, подвешивают два или три. Чтобы развернуть судно, достаточно повернуть Azipod на нужный угол. Это, во-первых, исключает необходимость использования традиционного судового руля с пером, во-вторых, повышает маневренность и, главное, увеличивает полезный объем внутри танкера. Технология Azipod уже перекочевала из гражданского судостроения в военное. Например, вертолетоносец Mistral, переговоры о покупке которого сейчас ведет Россия с Францией, также оборудован двигателями Azipod.

Российские судовладельцы уже эксплуатируют такие суда: ГМК «Норильский никель» закупила пять таких контейнеровозов самого высокого ледового класса (Arc7), и они обеспечивают перевозки компании из порта Дудинка (Енисей). Кроме того, подобный ледовый спасатель заказало и Дальневосточное морское пароходство (ДВМП) под проект «Сахалин-1». Однако как «Норильский никель», так и ДВМП заказывали строительство таких судов за рубежом: ГМК строила их в Германии (головной образец — в Финляндии), а ДВМП — в Финляндии. В случае же с «Совкомфлотом» речь идет о размещении заказа на российской верфи, то есть «Адмиралтейские верфи» могут записать себе сдачу «Кирилла Лаврова» и «Михаила Ульянова» как референс.

Еще один контракт, который стоит упомянуть, — это строительство «Севмашем» ледостойкой платформы для месторождения Приразломное, принадлежащего «Газпрому». Освоение Приразломного — первый российский проект разработки нефтяного месторождения на арктическом шельфе. Тем более показательно, что строительством платформы для такого проекта занимается российская верфь. Конечно, контракт «Севмаша» с «Газпромом» был многотрадальным. Предприятие, специализацией которого долгое время являлось строительство подводных лодок, взялось за строительство ледостойкой платформы со всеми вытекающими последствиями: сроки строительства оказались сорваны, а стоимость платформы выросла с \$1 млрд до \$3 млрд. Тем не менее, как заверяют теперь в ОСК, история с платформой для Приразломного близка к завершению и в ближайшее время она покинет наконец «Севмаш» и отправится на окончательную достройку в Мурманск, после чего будет сдана заказчику. Несмотря на все проблемы первого контракта, в «Севмаше» заявляют, что намерены создать компанию



«СЕВМАШ» ЗАДЕРЖАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ ПЕРВОГО ЖЕ ПРОЕКТА ОСВОЕНИЯ МЕСТОРОЖДЕНИЯ В АРКТИКЕ

«СевмашШельф», которая будет участвовать в новых тендерах «Газпрома» и других разработчиков шельфа.

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ КООПЕРАЦИЯ Однако в целом к освоению заказов на поставку судов для Арктики российские верфи в их нынешнем виде все равно не готовы. Сама презентация перспективного продуктового ряда ОСК для Арктики (имеется в распоряжении BG) наполнена главным образом 3D-проектами будущих кораблей, а не фотографиями уже

построенных. Центров строительства судов для Арктики в корпорации будет два — Дальний Восток и Северо-Запад.

На Дальнем Востоке ОСК подписала соглашение о создании СП с двумя производителями — южнокорейским Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) и китайской Yantai Raffles. СП с DSME займется классическим судостроением, тогда как с Yantai — офшорным строительством, то есть постройкой буровых и добычных платформ. Оба проекта по большому счету пока существуют только на бумаге, и не понятно, кому они выгоднее — российской или иностранной стороне. Например, СП с DSME уже получило заказ «Совкомфлота» на постройку десяти танкеров класса Aframax, но мощностей для строительства этих танкеров у ОСК и DSME в России нет, их только предстоит построить на Дальнем Востоке. Поскольку строительство займет более двух лет, первые три танкера по этому контракту будет строить DSME на своих собственных верфях в Корее. Таким образом, пока речь идет о том, что с помощью ОСК корейская сторона получила контракт с госкомпанией в России.

Весь контракт с «Совкомфлотом» по Aframax рассчитан на пять лет, и в ОСК утверждают, что его «хвост» гарантированно будет строиться в России, пусть и с использованием корейских систем и узлов. Но это означает, что к выполнению сложных контрактов, например строительству газозовозов, верфь с DSME также сможет приступить не раньше чем через четыре-пять лет. Класс Aframax был выбран как раз потому, что «это достаточно простой тоннаж, на котором легко тренироваться и обучать людей», признают в ОСК.

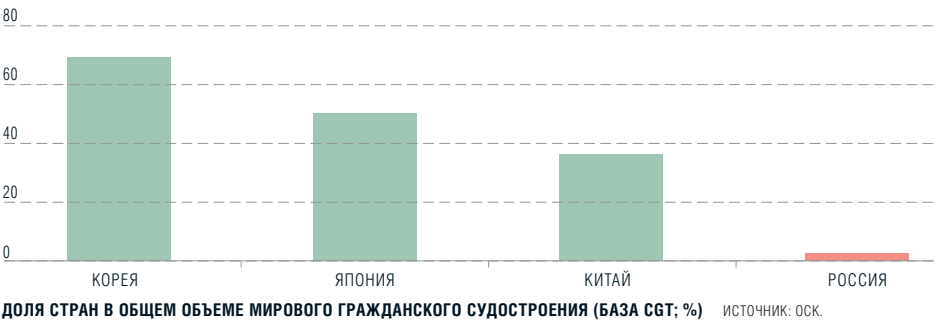
Для СП с Yantai еще даже не выбрана площадка под строительство. Если проект с Yantai все-таки состоится, на Дальнем Востоке будет построена верфь с краном рекордной грузоподъемности — до 20 тыс. тонн, который позволит вести крупногабаритную сборку платформ. С помощью такого крана установка верхней части платформы на ее основание производится в одну операцию, что снижает трудозатраты при монтаже и стоимость строительства (все работы по монтажу оборудования надстройки проще вести на земле, а не наверху).

Наконец, на Северо-Западе крупным центром судостроения может стать о. Котлин, куда планируется перенести гражданское судостроение с «Адмиралтейских верфей». По сути, речь идет о строительстве новой верфи, и, по сведениям BG, возможным партнером в этом проекте может стать STX Europe, которая контролирует верфи Aker в Норвегии и Финляндии. Переговоры между ОСК и STX ведутся уже давно, а по технологии Aker строились танкеры двойного действия для «Совкомфлота». В перспективном модельном ряду на Котлине называются в том числе дизель-электрические и атомные ледоколы (различаются по способности проводки по Севморпути), танкеры, суда снабжения, научно-исследовательские суда и даже пассажирские паромы. Пока это только планы, и не понятно, насколько они выполнимы, говорит Михаил Пак из ИК «Атон». Исчерпание кадрового ресурса в российском судостроении ожидается к 2018 году, отмечается в концепции развития отрасли, то есть на технологический рывок у нее есть не более восьми лет. ■

КРУПНЕЙШИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ КОМПАНИИ МИРА					
	CGT (млн т)	количество судов	количество верфей	страна	
HYUNDAI	5,58	174	4+1	КОРЕЯ	
DAEWOO	2,12	40	2	КОРЕЯ	
SAMSUNG	1,97	45	2+1	КОРЕЯ	
CSSC	1,97	99	17+1	КИТАЙ	
IMABARI	1,7	79	7+2	ЯПОНИЯ	
CSIC	0,98	48	8+1	КИТАЙ	
STX	0,88	48	2+1	КОРЕЯ	
AKER KVAERNER	0,87	45	12+1	НОРВЕГИЯ, ФИНЛЯНДИЯ, ФРАНЦИЯ, США, БРАЗИЛИЯ, ВЬЕТНАМ	
TSUNEISHI	0,8	40	4	ЯПОНИЯ, КИТАЙ, ФИЛИППИНЫ	
SHIN KURUSHIMA	0,75	41	5	ЯПОНИЯ	
UNIVERSAL SHIPBUILDING	0,65	21	4	ЯПОНИЯ	
MHI	0,67	16	3	ЯПОНИЯ	
FINCANTIERI	0,61	9	7	ИТАЛИЯ	
mitsui	0,59	26	4	ЯПОНИЯ	
OSHIMA SB	0,49	26	1	ЯПОНИЯ	
NEW CENTURY	0,45	19	2	КИТАЙ	
IHI	0,43	16	2	ЯПОНИЯ	
SPP	0,43	19	2	КОРЕЯ	
HANJIN	0,41	14	1+2	КОРЕЯ	
SINOPACIFIC	0,38	34	2+2	КИТАЙ	
CSBC	0,35	13	2	ТАЙВАНЬ	
KHI	0,32	9	2	ЯПОНИЯ	
CHANGJIANG NSC	0,32	26	3	КИТАЙ	
NAMURA	0,31	13	1	ЯПОНИЯ	
YANGZUJIANG	0,29	20	1	КИТАЙ	
FUJIAN SIGC	0,29	28	3	КИТАЙ	
HEGEMANN	0,27	19	3	ГЕРМАНИЯ	
SUNGdong	0,27	14	1	КОРЕЯ	
MEYER	0,27	5	1	ГЕРМАНИЯ	
AP MOLLER	0,26	5	1	ДАНИЯ	

источник: ОСК.

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



«ПО БОЛЬШИНСТВУ ФАКТОРОВ МЫ НЕКОНКУРЕНТОСПОСОБНЫ»

МИНТРАНС, МИНФИН И МИНЭКОНОМИКИ СЕЙЧАС СОГЛАСОВЫВАЮТ ПРОЕКТ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О МЕРАХ ПО ПОДДЕРЖКЕ СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОХОДСТВА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», РАЗРАБОТАННЫЙ С УЧАСТИЕМ ОБЪЕДИНЕННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ (ОСК). ЭТОТ ЗАКОН ДОЛЖЕН БЫЛ ПОСТУПИТЬ В ГОСДУМУ ЕЩЕ ЛЕТОМ, ОДНАКО ВЕДОМСТВА ДО СИХ ПОР НЕ ДОГОВОРИЛИСЬ О МЕРАХ ПО ПОДДЕРЖКЕ ОТРАСЛИ. О ТОМ, КАКОЕ МЕСТО СЕГОДНЯ ЗАНИМАЕТ РОССИЯ В МИРОВОМ ГРАЖДАНСКОМ СУДОСТРОЕНИИ И ПОЧЕМУ ВЕРФИ ПРОСЯТ ПОДДЕРЖКУ, BUSINESS GUIDE РАССКАЗАЛ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОСК ДМИТРИЙ МИРОНЕНКОВ.

BUSINESS GUIDE: Что собой представляет современное мировое судостроение и какое место в нем занимает Россия?

ДМИТРИЙ МИРОНЕНКОВ: Суммарно мировое судостроение выпускает продукции примерно на \$100 млрд в год. Тоннаж мирового гражданского флота к 2009 году составил 1,15 млрд тонн, увеличившись за последние четыре года на 30%. Основные мощности расположены довольно компактно: 80% верфей находится в Южной Корее, Японии и Китае. До последнего времени в отрасли лидировала Южная Корея, но сейчас на первое место выходит Китай.

В целом в любой стране развитие судостроения происходит волнами: за ростом следует сжатие — иногда крайне серьезное, а в среднем период расцвета отрасли составляет 30–40 лет. Например, Великобритания, господствовавшая в мировом судостроении в начале XX века, полностью потеряла его уже к 1960-м годам. США, лидировавшие в 1930–1940-е годы, практически полностью утратили позиции в гражданском судостроении к 1970-м годам, сохранив лишь военное кораблестроение. Германия, совершившая рывок после Второй мировой войны, потеряла темп в конце XX века. Затем была Япония, вырвавшаяся на первое место в 1970–1980-е годы, но уже в 1990-е она скатилась на второе место после Южной Кореи.

Считается, что одно рабочее место в судостроении дает семь в смежных отраслях: металлургии, машиностроении, разработках и проч. Соответственно, на этапе спада идет точно такое же сокращение. Но говорить, что, свернувшись, судостроение ничего не оставляет экономике, неверно. Самая тяжелая ситуация была в Югославии и странах соцлагеря, которые, потеряв судостроение, не смогли восполнить этот пробел. Но, допустим, Великобритания, потеряв отрасль, получила некий бонус в виде развитого финансово-страхового сектора, который во время развития опирался во многом на судостроение и судоходство.

Российские судостроение в том виде, в котором оно есть сейчас, — мощности, технологии — сформировались в 60–70-х годах XX века. За исключением ряда крупнотоннажных предприятий, построенных на Украине, верфи в основном были мало- и среднетоннажными. Начиная с 1970-х годов в мировом судостроении последовательно произошли сразу три технологические революции, но СССР и Россия их пропустили. Первая — это появление тяжелого кранового оборудования, которое позволило перейти к строительству судов крупными, весом 500–800 тонн, блоками, что ускорило процесс строительства и позволяло вести большую часть работ в цехах, а не на открытом воздухе. Второе — это появление в середине 1990-х мощных компьютеров с графическими процессорами и переход от плоскостного к 3D-моделированию. И третье — переход к строительству уже суперблоками весом до 2–3 тыс. тонн или даже half-vessel весом до 10 тыс. тонн, что давало возможность полностью насытить эти блоки трубопроводами, кабель-трассами, подготовив их только для финальной сборки. Пропустив эти нововведения, без которых облик современной верфи немислим, наши верфи остались на уровне развития 1970-х годов. То есть в гражданской части мы потеряли конкурентоспособность лет 30 назад, в военной — теряем сейчас. Для примера: с 2001 по 2009 год российские судоходные ком-



ИТАР-ТАСС

пании ввели в эксплуатацию более 140 новых транспортных морских судов общим дедвейтом 9,8 млн тонн. Из них на отечественных верфях построено всего 17 судов дедвейтом около 400 тыс. тонн, то есть не более 4% от вновь построенного тоннажа. Другими словами, иностранные производители захватили в прошлом десятилетии 96% российского рынка.

BG: Хотя в чем-то российские верфи остались конкурентоспособны?

Д. М.: Тут надо проанализировать несколько факторов. Самым главным является доступность рабочей силы. Несмотря на все технологические революции, доля ручного труда в судостроении по-прежнему достигает 40%, эта отрасль — один из лидеров по тяжести условий труда. Люди, работающие на верфях, как правило, отговаривают своих детей следовать их примеру, поэтому людской ресурс невозобновляем и ограничен во времени. В ОСК средний возраст сотрудников на предприятиях составляет 52 года и продолжает увеличиваться на десять месяцев за календарный год. Если так пойдет дальше, то 90% наших рабочих достигнут пенсионного возраста в 2018 году. Исходя из того, что главный ресурс — людской — стареет, у нас есть короткое окно возможностей — максимум восемь лет.

Второй важный фактор — это климат. Большую часть работ приходится делать на открытом воздухе, но Россия — страна не с самым благоприятным климатом. Например, производительность труда при снижении температуры с +15°C до +10°C падает на 2%, при снижении с +10°C до +5°C — уже на 4%, при снижении с +5°C до 0°C — на 8%, а при снижении до –20°C — в два с половиной раза. Так что влияние климата для нашей отрасли также скорее негативный фактор.

Третье — это доступные кредитные ресурсы. Судостроение — отрасль капиталоемкая, с большим циклом

оборачиваемости капитала, и как переоборудование верфей, так и строительство судов — это вещи дорогие и долгие. Верфи Японии, например, выдерживают конкуренцию во многом благодаря низким, на уровне 1,5–3% годовых, банковским ставкам. В России же средние кредитные ставки в начале 2010 года были на уровне 13,5–18% и срок кредитования ограничивался пятью годами. Ставки по лизингу — 16% годовых, при этом судно почему-то не рассматривается как обеспечение по кредиту.

Четвертый фактор — развитая сеть поставщиков. В гражданском судостроении до 60% стоимости судна создается субподрядчиками. У нас в гражданском судостроении они не развиты.

Пятое — это налоговый режим и пошлины. В странах-лидерах на них приходится от 3 до 22% от стоимости судна. У нас иногда превышает 40%.

И шестое — это современная инженерная база. Это самоценная вещь — например, Норвегия, утратив роль в коммерческом судостроении, выигрывает только за счет своих центров проектирования и испытания морской техники для работы на шельфе. Франция сохранила школу разработки технологий по хранению и перевозке СПГ и продает лицензии в Корею и Японию. У нас инженерная школа сохранилась, но ее кадры стареют.

То есть по большинству факторов мы неконкурентоспособны. Но есть вещи, с которым бессмысленно пытаться бороться — например, невозможно изменить климатические условия или остановить старение людей, и есть, напротив, меры, относящиеся к госрегулированию отрасли, — все, что касается налогов, таможенного режима, стоимости кредитных ресурсов. Создать условия для развития отечественного судостроения государству вполне по силам. Опять же времени для этого не так много.

BG: Почему в ОСК уверены, что российское судостроение, несмотря на то что оно неконкурентоспособно по большинству факторов, сможет строить суда для освоения шельфа и успешно работать на этом не самом простом рынке?

Д. М.: Конечно, рассчитывать на какой-то ренессанс отрасли по примеру 60–70 годов прошлого века — это утопия. Урбанизация у нас завершилась еще при СССР, основная масса людей уже давно живет в крупных городах, и такой дефицит рабочих рук уже выводит наше судостроение из перспективных отраслей массовой занятости. Но строительство судов для работы на шельфе — это крайне узкая ниша на рынке, где еще осталась хоть какая-то возможность конкурировать. Мы считаем, что спрос на суда для работы на шельфе только в России в ближайшие несколько лет составит где-то \$12–15 млрд. Если сумеем освоить этот рынок, это даст нам долю в мировом судостроении на уровне 3–4%.

BG: Как вы оцениваете потребности России в речном флоте?

Д. М.: Большая часть речных судов, эксплуатируемых в России, построена до 1991 года, и они устарели не только морально, но и физически. Этому флоту требуется обновление, причем практически полное, в соответствии с требованиями международной конвенции МАРПОЛ-73/78 о предотвращении загрязнения воздуха с судов. На такое обновление есть пять-семь лет, причем это не должно быть копирование существующих проектов. Изменится спецификация судов, в первую очередь это касается не-

фтеналивных судов, судов-бункеровщиков, судов для устройства внутренних водных путей, в портовом флоте.

BG: Кто заказчики таких судов?

Д. М.: Крупнейшие судоходные компании, например «Волгофлот», Волжское, Северо-Западное, Западное пароходства, Московское речное пароходство. Мы уже сейчас работаем над тем, чтобы предложить им новые, современные проекты судов, которые учитывают последние требования в том числе по экологичности, ходовым характеристикам, специфике грузовой базы и проч. Конструктивно новые решения предполагают переменную осадку (для более эффективной загрузки судна), рубку, вынесенную в носовую часть, а не на корму, особые решения в пропульсивной части (двигатели. — **BG**) и прочее.

BG: Крупнейшим строителем танкеров «река-море» является неподконтрольный вам завод «Красное Сормово». Вы будете его покупать?

Д. М.: Базовых верфей в строительстве речных судов и судов «река-море» в структуре ОСК две — астраханский «Лотос» и Хабаровский судостроительный завод. Для обеспечения загрузки этих предприятий мы имеем запланированный портфель заказов до 2020 года. Что касается загрузки других предприятий, все будет зависеть от позиции регулирующих органов. В случае задач по масштабному обновлению флота мы готовы рассматривать возможность покупки других мощностей. Пока же «Лотос» и Хабаровского завода достаточно для решения текущих задач по строительству флота и для обеспечения внутренней конкуренции между ними. Сейчас важнее провести их модернизацию. Рассчитана она на два года, но мы будем считать ее оконченной, когда верфи будут соответствовать главному критерию — строить продукцию по конкурентной цене, с требуемым качеством и в срок. Возможно, управимся быстрее. Причем модернизация — это не только обновление мощностей. Это и обучение персонала.

Мы ориентируемся на пример модернизации речного флота в США. Там верфи, строящие речные суда, защищены известным законом Джонса, который работает еще с 1920 года. По этому закону каботажное плавание у берегов США (то есть без выхода в иностранный порт. — **BG**) может осуществляться судами под американским флагом, либо построенными на американских верфях, либо же судами, которыми владеют американские граждане, или если команды судов состоят из американских граждан. Я думаю, в России тоже можно было бы ввести нечто подобное. Сегодня же спроса на суда в России нет. Судовладельцам выгодно эксплуатировать старый флот, не вкладываясь в его модернизацию.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ПЕРНАТЫЙ

РАССЧИТЫВАТЬ НА КАКОЙ-ТО РЕНЕССАНС РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ ПО ПРИМЕРУ 1960–1970-Х ГОДОВ ПРОШЛОГО ВЕКА — ЭТО УТОПИЯ



РЕКА РЕКУ МОЕТ

ЕЖЕГОДНО ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ РОССИИ ПЕРЕВОЗИТСЯ ПОРЯДКА 100 МЛН ТОНН РАЗЛИЧНЫХ ГРУЗОВ. НА ДАННЫЙ МОМЕНТ РАЗМЕР ДЕЙСТВУЮЩЕГО РЕЧНОГО ФЛОТА ДОСТИГАЕТ ПОЧТИ 9 ТЫС. СУДОВ, НО В БЛИЖАЙШИЕ ПЯТЬ-ДЕСЯТЬ ЛЕТ ПОРЯДКА 90% СУДОВ БУДУТ СПИСАНЫ. ДЛЯ РОССИЙСКИХ ВЕРФЕЙ ЭТО ОЗНАЧАЕТ КРАТНЫЙ РОСТ ЗАКАЗОВ НА СУДА КЛАССА «РЕКА-МОРЕ».

ЮЛИЯ МИХАЙЛОВА

В мировой практике судно считается молодым, если его возраст не превышает восьми лет. Средний возраст судов, которые ходят по российским рекам,— примерно 28 лет. Они не только не справляются с нагрузками, но и всерьез угрожают окружающей среде. Почти все танкеры, работающие в российских портах, однокорпусные, хотя, например, в Европе точку в истории однокорпусного транспорта поставили еще в 2003 году.

Но с 2014 года в России наконец вступят в действие правила МАРПОЛ (Конвенция по предотвращению загрязнения с судов), которые полностью запретят использование однокорпусных танкеров. Россия присоединилась к этой конвенции еще в конце 2007 года, но уже тогда сроки вывода однокорпусных танкеров назывались отдаленные (одним из них был, кстати, 2010 год). Правила МАРПОЛ обяжут судовладельцев использовать более безопасные двухкорпусные суда, что, по оценкам ОСК, сразу же создаст колоссальный дефицит тоннажа на рынке. Как говорят в корпорации, по танкерам он может составить почти 400 единиц.

Таким образом, речь идет о том, что госрегулирование создаст крайне интересный для российских судостроителей рынок. Впрочем, даже если бы правила МАРПОЛ и не заработали, потребность в обновлении флота никто не отменял. Как сказано в концепции развития речного судоходства России до 2030 года, разработанной Минпромторгом, в целом до этого времени в России должно быть построено «не менее 1,5 тыс. единиц самоходного грузового транспортного флота, около 2,4 тыс. единиц несамоходного транспортного флота, 290 пассажирских судов, 1,5 тыс. вспомогательных судов, включая технические». В общей сложности, по подсчетам министерства, потребность в новых судах «река-море» составляет как минимум 6 тыс. судов.

Самый отрадный факт для российского судостроения — то, что замене подлежит относительно простой тоннаж: танкеры, сухогрузы, суда снабжения и проч., словом, все то, что не обязательно строить за рубежом и можно недорого построить на российской верфи. Основные активы, на которые ОСК намерена опираться в строительстве судов «река-море», — это в первую очередь завод «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде (контролируется группой МНП, ОСК владеет пакетом), а также судостроительный завод «Лотос» в Астраханской области (управляется совместно ОСК и группой «Каспийская энергия»). Строительство судов обеспечения планируется развивать на Амурском и Хабаровском судостроительных заводах, а позднее — на дальневосточной «Звездочке».

РЕКИ ВЕЧНОЙ ПЕЧАЛИ Конечно, нельзя говорить, что ОСК повезло с активами в речном судостроении. Например, в корпорации признают, что лучший российский актив в сегменте «река-море» — «Красное Сормово», хотя он входит не в периметр ОСК, а находится в группе МНП. ОСК официально заявляет об интересе к контрольному пакету «Красного Сормово», хотя неофициально обе стороны говорят, что никаких переговоров на эту тему не ведется.



ИЗ-ЗА УЖЕСТОЧЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ ДЕФИЦИТ НОВЫХ ТАНКЕРОВ В РОССИИ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ПОЧТИ 400 ЕДИНИЦ

Между тем «Красное Сормово» действительно претендент номер один на освоение рынка судов «река-море». В группе МНП поясняли ВГ, что, несмотря на сокращение заказов в кризис, сейчас «Красное Сормово» вновь наблюдает рост спроса на суда, и завод загружен заказами на несколько лет вперед. В ближайшие два-три года он должен сдавать в среднем по семь-девять судов в год — такого объема строительства в сегменте «река-море» на рынке нет ни у кого. Помимо российских клиентов «Красное Сормово» работает на экспортные заказы, в том числе в Казахстане и Туркмении (как правило, это серийные заказы на четыре и более нефтеналивных танкера).

Пример «Красного Сормово» интересен еще и потому, что эта верфь, которая в советское время была серьезно расширена под военные заказы (она строила дизель-электрические подводные лодки класса Kilo), успешно перепрофилировалась под гражданские заказы. Военное производство на заводе осталось лишь частично — сейчас он работает как комплектатор подводных лодок. Но в целом это уже гражданская верфь, причем работающая в крайне конкурентном сегменте: тендеры на строительство каждого судна класса «река-море» проводятся между шестью-десятью верфями.

С заводом «Лотос» все грустнее. Предприятие долгое время не получало заказов и сейчас находится в крайне тяжелом состоянии, говорят в ОСК. Группа «Каспийская энергия», под оперативным контролем которой до последнего времени находился завод, большого интереса к нему не проявляет. И если в случае с «Красным Сормово» владельцы завода наверняка будут серьезно торговаться с ОСК, если дело дойдет до сделки, то в «Каспийской энергии» сразу же официально заявили о готовности раз-

делять управление «Лотосом» с ОСК на паритетных началах. По выражению одного из собеседников ВГ, «делить там, кроме долгов, особенно нечего».

Сейчас «Лотос» находится в стадии подписания контракта на строительство двух сухогрузов для ОАО «Западное пароходство». Это небольшой контракт, его сумма не превышает 1 млрд руб., но он позволит «Лотосу» реанимировать производство и с чего-то начать. В перспективе в ОСК обещают довести объем строительства судов на заводе до четырех-шести единиц в год, это могут быть и нефтеналивные танкеры, и сухогрузы, как речные, так и класса «река-море».

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ВЛИВАНИЯ Для поддержки судостроения ОСК вместе с Минпромторгом, Минтрансом и другими ведомствами разработала законопроект, а также программу субсидирования лизинга судов. Проект ФЗ «О мерах по поддержке судостроения и судоходства в РФ» предусматривает создание девяти специализированных судостроительных зон, которые будут иметь особые налоговые и таможенные режимы. Такие зоны ОСК планирует расположить во Владивостоке, Северодвинске, Мурманске и Санкт-Петербурге, а также в Калининграде, Новороссийске и Астрахани. В Центральном регионе будет еще одна судостроительная зона — на «Красном Сормово», а также на ООО «Верфь братьев Нобель» (Рыбинск), то есть фактически на всех крупнейших российских судостроительных верфях.

Таким образом, будут созданы судостроительные кластеры, продукция которых будет освобождена от большей части налогов, а ввозимых комплектующих — от налогов и импортных пошлин. Законопроект предусматривает об-

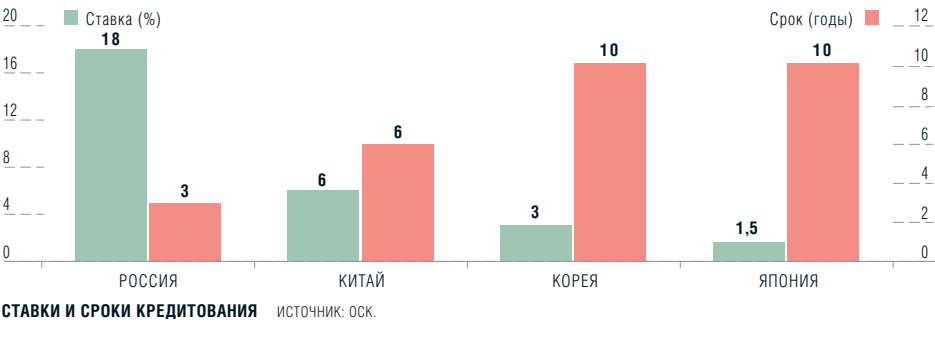
нуление НДС, снижение ставки налога на прибыль, единого социального налога. Без этих вещей, напоминают в ОСК, говорить не только о речном, но вообще «в целом о судостроении в России несерьезно». По расчетам Минтранса, законопроект будет одобрен в течение осенней сессии Госдумы и заработает с 2011 года.

Еще одна проблема — высокие кредитные и лизинговые ставки на рынке. В начале 2010 года средние кредитные ставки на строительство судов в России составляли от 13,5 до 18% годовых, а предельный срок кредитования — не более пяти лет при оплате процентов ежеквартально. Ставка по лизингу достигала 16% годовых, при этом строящееся судно не являлось обеспечением по лизингу. Сейчас ситуация такова, что лизинговые компании требуют до 50% обеспечения от сумм кредита, а также 15% авансового платежа от лизингополучателя. Зачастую это делает использование лизинговых схем бессмысленным.

Конечно, с увеличением количества лизинговых операторов вырастет конкуренция на этом рынке и, соответственно, ставки по лизингу пойдут вниз. Однако пока этого не происходит, и с нового года Минпромторг намерен запустить программу увеличения субсидирования процентных ставок по лизингу судов — с нынешних двух третей ставки рефинансирования ЦБ РФ до девяти десятых, чтобы сравнять условия кредитования в России с мировыми. Этот проект касается договоров лизинга, которые были и будут заключены с 2008 по 2011 год, и министерство планирует в дальнейшем его пролонгировать. Согласно проекту, государство должно компенсировать процентную ставку по лизинговым платежам в течение семи-восьми лет после начала их погашения компаниями.

Одновременно летом текущего года ОСК запустила программу льготного лизинга под 2,6% годовых на строительство судов в России. Компания открыла конкурс среди лизинговых компаний, готовых на 1 руб. ОСК, вкладываемый в строительство судна, привлечь 1 руб. собственных средств. Цель программы — увеличение количества лизинговых компаний, с которыми сотрудничает корпорация, до трех-четырех, таких как «Газпром-Лизинг», «Сбербанк Лизинг». Пока единственным партнером ОСК выступает «ВЭБ-Лизинг». Именно ему корпорация предоставила заем для финансирования строительства на «Окской судовой верфи» десяти речных сухогрузов и передачи их в лизинг Волжскому пароходству, которое входит в Universal Cargo Logistics Holding Владимира Лисина.

Однако условия конкурса, итоги которого будут подведены до конца года, подразумевают финансирование строительства судна в пропорции 20% — заказчик, 80% — ОСК и лизинговая компания (на эти цели судостроительная корпорация получает ежегодно порядка 2 млрд руб. от государства, и эта сумма может быть увеличена до 4 млрд руб.) и его регистрацию под российский флаг. Сейчас почти все суда регистрируются в офшорных государствах под удобными флагами, и эту ситуацию не изменить, если не предложить судовладельцам ряд льгот в обмен на регистрацию российского судна в международном реестре. Этот вопрос также может быть решен с принятием закона о поддержке российского судостроения и судоходства. ■



ДОЛЯ НАЛОГОВ БЕЗ УЧЕТА НДС В СЕБЕСТОИМОСТИ ТАНКЕРА НА ОАО «АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ» (МЛН РУБ.)			
НАИМЕНОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЯ	СТАВКА НАЛОГА	СУММА	ДОЛЯ ОТ СЕБЕСТОИМОСТИ
СЕБЕСТОИМОСТЬ ЗАКАЗА		4454,80	100,00%
ТАМОЖЕННЫЕ ПОШЛИНЫ	13,20%	288,8	6,50%
НДФЛ	13,00%	97	2,20%
ВЗНОСЫ ВО ВНЕБЮДЖЕТНЫЕ ФОНДЫ	28,80%	214,8	4,80%
НАЛОГ НА ЗЕМЛЮ	1,5%	8,9	0,20%
НАЛОГ НА ИМУЩЕСТВО	2,20%	22,3	0,50%
НАЛОГ НА ПРИБЫЛЬ	20,00%	13,3	0,30%
ИТОГО НАЛОГОВ		645,1	14,50%

ИСТОЧНИК: ОСК.

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

ВОДОРАЙОННАЯ ИНСПЕКЦИЯ

ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ ПРОЕКТИРУЕТ НОВЫЙ КОРВЕТ ДЛЯ ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ — ТАК НАЗЫВАЕМЫЙ КОРВЕТ ОХРАНЫ ВОДНОГО РАЙОНА. САМАЯ РАДИКАЛЬНАЯ ИДЕЯ — СПРОЕКТИРОВАТЬ ЕГО В ВИДЕ КАТАМАРАНА ИЛИ ТРИМАРАНА. ЕСЛИ ПРОЕКТ БУДЕТ УТВЕРЖДЕН МИНОБОРОНЫ, МЕЖДУ РОССИЙСКИМИ ВЕРФЯМИ РАЗВЕРНЕТСЯ БОРЬБА ЗА ПРАВО СТРОИТЕЛЬСТВА ТАКОГО КОРАБЛЯ.

РАШИД НУРМУХОМЕТОВ

В сентябре Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) заявила, что проводит конкурс на разработку нового проекта корвета для нужд российского ВМФ. В конкурсе участвуют несколько конструкторских бюро, в частности входящие в корпорацию Зеленодольское КБ, Северное ПКБ и ЦМКБ «Алмаз». Итоги конкурса должны быть подведены до конца этого месяца.

Речь идет о разработке принципиально нового корабля, подчеркивали в ОСК. В корпорации отмечали, что корабль определит облик российского боевого корабля прибрежной зоны лет на 15–20. Свою потребность в корветах в целом российский ВМФ в разное время оценивал на уровне 30–50 единиц.

СОВЕТСКИЕ СТОРОЖЕВЫЕ В советской классификации кораблей понятия «корвет» не существовало, и неким их аналогом были сторожевые корабли прибрежной зоны и малые противолодочные корабли. С начала 1990-х годов российские кораблестроители неоднократно обещали создать для ВМФ современный сторожевой корабль ближней морской зоны, именую его на западный манер корветом, и каждый раз речь шла о «корабле XXI века», суперсовременном и не имеющем аналогов, но на практике результат никогда не соответствовал ожиданиям.

Так, с 1992 года на Зеленодольском судостроительном заводе велось строительство двух сторожевых кораблей прибрежной зоны по проекту 11661 «Гепард», разработанному в 1980-х годах Зеленодольским КБ. Предполагалось, что эти корабли будут поставляться на экспорт, но спроса на них не было. В итоге головной корабль «Татарстан» в 2002 году был передан ВМФ и вошел в состав Каспийской флотилии, а второй так и не был достроен. Недостатком проекта считается слабое вооружение и отсутствие вертолета при слишком большом водоизмещении — 1,9 тыс. тонн (израильский корвет типа Eilat имеет более мощное оружие и несет вертолет при водоизмещении 1,3 тыс. тонн). Впрочем, два «Гепарда», строящихся по доработанному проекту, все-таки заказал Вьетнам, и они уже отправлены заказчику.

В 1997 году на калининградском заводе «Янтарь» (входит в ОСК) был заложен многоцелевой сторожевой корабль «Новик» по проекту 12441 «Гром», разработанному в 1980-х годах центральным морским КБ «Алмаз». Планировалось построить как минимум три таких корабля, однако строительство головного шло медленно из-за проблем с финансированием и неготовности многих корабельных систем, включая вооружение. Несмотря на то что руководители «Янтаря» называли «Новик» корветом, в действительности он оказался для него слишком велик (полное водоизмещение — 2,9 тыс. тонн) и дорогостоящ. Его можно было скорее отнести к классу фрегатов (кораблей океанской зоны), однако по своим боевым возможностям он явно ему не соответствовал. В итоге «Новик» сочли устаревшим и решили достраивать как учебное судно, переименовав в «Бородино».



главный недостаток корвета проекта 20380 — беспомощность перед авиацией противника

Наконец, очередной «корвет XXI века» — проект 20380 — также был разработан КБ «Алмаз». Такие корабли строит «Северная верфь» (построила два и строит еще два), а также Амурский судостроительный завод. Водоизмещение таких кораблей — около 2 тыс. тонн, на корабле есть вертолетный ангар. Это своего рода приоритетный проект на сегодня. Во всяком случае, как говорили в Минобороны, ВМФ намерен и дальше заказывать такие корветы, например, для обновления Черноморского флота. Тем не менее, когда ОСК говорит, что хочет разработать новый корвет, речь идет о фактической замене именно этого корабля — проекта 20380.

БЕССМЫСЛЕННЫЙ И БЕЗЗАЩИТНЫЙ Несмотря на то что при проектировании 20380 была попытка использовать новейшие технические достижения, например технологию «стелс», перспективным «корветом XXI» этот корабль так и не стал. Как замечает главный

редактор Moscow Defense Brief Михаил Барабанов, «сложно понять, какие задачи должен решать подобный корвет». Он спроектирован по подобию малых европейских эскортных фрегатов 1980–1990-х годов, так что его главная задача — прикрывать российские ядерные подлодки во время их выходов в море.

Однако в вооружении корвета явный перекос: у него усилено все, что касается борьбы с подлодками противника (корвет несет тяжелый противолодочный вертолет и громоздкую гидроакустическую станцию), однако недостаточно развит противокорабельный и особенно противовоздушный комплексы, отмечает замглавы Центра АСТ Константин Макиенко. Между тем, напоминает Михаил Барабанов, едва ли не единственный реальный противник России, способный угрожать ее ядерным подлодкам, ВМФ США делает ставку как раз на палубную авиацию и рассматривает ее как основную ударную силу в море. Против нее корвет 20380 практически бессилён.

Наконец, продолжает господин Барабанов, корветы 20380 используются или планируется использовать на закрытых морских театрах, например в Балтийском и Черном морях. Встретить в них вражескую подлодку, по мнению эксперта, маловероятно — вероятнее возможная борьба «против легких, быстроходных надводных ударных сил противника, причем при поддержке их с воздуха». Таким образом, современные корветы должны быть способны вести ракетный бой с группировками как малоразмерных катеров, так и крупных боевых кораблей, наносить ракетные удары по наземным объектам, отражать массированные удары противокорабельных ракет и авиации противника и быть способными осуществлять активные минные постановки. Корветы проекта 20380 и всех его предлагаемых вариантов не приспособлены ни для одной из этих задач, резюмирует эксперт.

Словом, корветы 20380 скорее следует рассматривать как некий «переходный» корабль, который помог оживить



С НАЧАЛА 1990-Х ГОДОВ РОССИЙСКИЕ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛИ НЕОДНОКРАТНО ОБЕЩАЛИ СОЗДАТЬ ДЛЯ ВМФ «КОРВЕТ XXI ВЕКА», НО НА ПРАКТИКЕ РЕЗУЛЬТАТ НИКОГДА НЕ СООТВЕТСТВОВАЛ ОЖИДАНИЯМ



отечественное судостроение, отработать производство ряда новых технологий и систем и восполнил острый дефицит в корабельном составе ближней морской зоны. В остальном же проект 20380 представляется малоперспективным.

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ

Пока не понятно, что должен будет представлять собой новый корвет, который проектирует ОСК. До тех пор пока не станут ясны его основные тактико-технические характеристики, нельзя будет сказать, адекватная ли это замена 20380 или нет. На сегодня в ОСК лишь интригуют тем, что речь идет о разработке «мобильного, быстроходного, малозаметного корабля», который восполнил бы пробелы, имеющиеся у 20380.

Корабль в корпорации называют корветом «охраны водного района», который должен использоваться для охраны прибрежных зон, борьбы с подводным и надводным флотом противника, конвоя судов, борьбы с пиратами, в качестве минных тральщиков и проч. Он должен иметь ангар для вертолета и модульную компоновку вооружения и узлов с возможностью их быстрой замены.

Главная же особенность новых корветов в том, что они могут быть спроектированы по катамаранной или тримаранной схеме. В частности, проект катамарана или тримарана Минобороны намерено представить Зеленодольское КБ, которое специализируется на тримаранной тематике с 1980-х годов. Собственно говоря, история с разработкой нового корвета привлекла внимание рынка как раз потому, что речь идет об экспериментах с катамаранной и тримаранной тематикой.

Чтобы понять, насколько экзотично может выглядеть будущий корвет, достаточно сказать, что проект Зеленодольского КБ можно сравнить с кораблем прибрежной зоны Independence или высокоскоростным кораблем HSV-2, которые находятся на вооружении ВМФ США.

Independence, например, построен как тримаран длиной 127 м и водоизмещением 2,2 тыс. тонн. Он имеет ангар и площадку для двух вертолетов, в том числе беспилотных, а экипаж корабля — 40 человек, то есть вдвое меньше, чем у российского 20380. Independence относится к новому для США классу кораблей littoral combat ship (LCS, прибрежный боевой корабль).



НОВЫЙ КОРВЕТ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ВМФ МОЖЕТ БЫТЬ СПРОЕКТИРОВАН В ВИДЕ КАТАМАРАНА, ПО ПРИМЕРУ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО АВСТРАЛИЙСКОГО КОРАБЛЯ HSV-2

HSV-2 спроектирован в Австралии, и это катамаран. Его название расшифровывается как high speed vessel («высокоскоростной корабль»). Длина и полное водоизмещение этого корабля немного ниже, чем у Independence (98 м и порядка 1,7 тыс. тонн), но он также имеет ангар для вертолета. Корпус корабля изготовлен из алюминиевых сплавов, у него гибридная силовая установка, при этом скорость — 45 узлов (у корвета 20380 — не более 27 узлов). Сообщалось даже, что HSV-2 можно управлять дистанционно, на расстоянии 5,6 тыс. км от берега.

Словом, речь идет о том, что Зеленодольское КБ пытается создать проект, который являлся бы неким аналогом экспериментальных для США классов кораблей. Например, в классе LCS в США есть два корабля, из которых предстоит определить лучший проект: помимо упомянутого Independence, созданного концерном General Dynamics,

это корабль Freedom созданный Lockheed Martin и построенный в традиционном исполнении. Лучший из этих проектов в США выберут в этом году, и победившему концерну достанется контракт на строительство серии LCS стоимостью \$26 млрд.

Впрочем, сама программа LCS в США не раз критиковалась как чересчур дорогостоящая. Минобороны, как считает Михаил Барабанов, также вряд ли станет рисковать и выбирать проект корвета в виде тримарана. Эксперт отмечает, что построенные по таким проектам корабли «обещают много проблем в эксплуатации» и, например, «англичане, которые много экспериментировали с тримаранной тематикой в 1980–1990-х годах, в итоге забросили ее и вернулись к традиционной схеме». В США, считает эксперт, также в итоге победит LCS, спроектированный Lockheed Martin. Соответственно, в Рос-

сии ВМФ наверняка отдаст приоритет не проекту Зеленодольского КБ, а более традиционным проектам ЦМКБ «Алмаз» и Северного ПКБ.

ПРАВО ВЕТО Понятно, что ОСК может проектировать все что угодно — последнее дело в этом вопросе все равно за Минобороны. Если министерство не одобрит проект, нового корвета не появится. В Минобороны пока не комментируют эту тему даже неофициально, а в ОСК утверждают, что ВМФ заинтересован в новых корветах и содействует их разработке.

Если конкурс пройдет успешно, какой бы проект корвета ни был бы в итоге одобрен, между верфями развернется серьезная борьба за право его строить. Оценить точную потребность в таких корветах пока сложно. Как говорят в ОСК, только на Черноморский флот можно было бы поставить пять-шесть таких кораблей. Стоимость такого контракта не называется, но, например, цена одного корвета 20380, которая неоднократно приводилась в СМИ, составляет примерно 15 млрд руб. Таким образом, если предположить, что новый корвет будет стоить столько же, контракт на поставку даже пяти судов будет заслуживать того, чтобы за него бороться.

Основные претенденты на постройку корветов в России известны — это те верфи, которые уже занимались подобным строительством, то есть в первую очередь «Северная верфь», «Янтарь» и Зеленодольский судостроительный завод. В ОСК, впрочем, заявляют, что в возможном тендере на постройку нового корвета должны участвовать минимум пять-шесть верфей — в противном случае заказчик, то есть ВМФ, неизбежно столкнется с повышением цены на корабли.

Впрочем, такую позицию ОСК можно объяснить не столько заботой о Минобороны, сколько желанием лишний раз подчеркнуть острую конкуренцию с «Северной верфью». В ОСК уверены, что положение «Северной верфи» по отношению к другим заводам привилегированное и она получила контракт на постройку корветов 20380 практически безальтернативно. Действительно, «Северная верфь» строит эти корветы практически монопольно: уже построено два судна, еще два в строительстве, а кроме нее только один корвет строит Амурский судостроительный завод. Но говорить, что «Северная верфь» получила контракт монопольно, нельзя — она выиграла соответствующий тендер в 2001 году, в котором помимо нее участвовали в том числе Балтийский завод и завод «Янтарь».

Другое дело, что «Северная верфь» и Балтийский завод, то есть обе верфи ликвидированного Межпромбанка, действительно являются своеобразными фаворитами Минобороны. Достаточно сказать, что министерство не раз заявляло о готовности отдать им знаковый контракт на постройку того же вертолетоносца Mistral. Кроме того, в 2008 году Минобороны внесло «Северную верфь» в реестр единственных поставщиков военной техники для своих нужд. Это дает военным возможность размещать на «Северной верфи» заказы вне всякого тендера. В ОСК уверены, что такое привилегированное положение и стало причиной того, что стоимость корветов, строящихся на «Северной верфи», в итоге выросла на порядок — с планируемых 1,5 млрд руб. до 15 млрд руб.

Так это или нет, конфликт ОСК и верфей Межпромбанка говорит о том, что борьба за право строить новые корветы обещает быть серьезной, говорит Михаил Пак из ИК «Атон». Все зависит от Минобороны, которое либо утвердит, либо не утвердит новый проект. Если это будет сделано, то есть вероятность, что ОСК предложит военным еще одну новую разработку — проект обновленного фрегата, то есть замену кораблям уже океанской зоны. В корпорации говорят, что потребность в новых фрегатах — порядка десяти единиц. Тендер на их проектирование пока не объявлен. ■

НОВЫЙ КОРВЕТ «ОХРАНЫ ВОДНОГО РАЙОНА» ДОЛЖЕН ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ДЛЯ ОХРАНЫ ПРИБРЕЖНЫХ ЗОН, БОРЬБЫ С ПОДВОДНЫМ И НАДВОДНЫМ ФЛОТОМ ПРОТИВНИКА, КОНВОЯ СУДОВ, БОРЬБЫ С ПИРАТАМИ И В КАЧЕСТВЕ МИННОГО ТРАЛЬЩИКА



ДРУГОЙ ВАРИАНТ НОВОГО КОРВЕТА ДЛЯ РОССИЙСКИХ ВОЕННЫХ — ТРИМАРАН, СХОЖИЙ С АМЕРИКАНСКИМ КОРАБЛЕМ INDEPENDENCE

**БУДНИ РОССИЙСКОГО
ВОЕННОГО КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ
НЕЛЬЗЯ НАЗВАТЬ БЕЗОБЛАЧНЫМИ.
НЕСТАБИЛЬНОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЯ
СО СТОРОНЫ МИНОБОРОНЫ,
ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОТСТАВАНИЕ
И НЕДОСТАТОК ВОЕННОГО ЭКСПОРТА
(СМ. ТЕКСТ НА СТР. 3) СКОВЫВАЮТ
РОССИЙСКИХ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЕЙ
ПО РУКАМ И НОГАМ**



BUSINESS GUIDE

Тематические приложения к газете
Коммерсантъ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС