



Курс на развитие

Судостроение – одна из ключевых составляющих реального сектора экономики Петербурга. О том, как обстоят дела в отрасли сегодня, а также о перспективах ее развития рассказал Владимир Александров, генеральный директор ОАО «Адмиралтейские верфи».

– Владимир Леонидович, какова сейчас ситуация в судостроении? Есть стабильность?

– Пожалуй, так можно утверждать. Петербургские судостроители, как и большинство их коллег из других регионов России, сейчас четко понимают свою роль в решении задач, которые стоят перед отраслью. Эти задачи в целом определены на период до 2020 года. Нашей стране предстоит активно интегрироваться в мировую экономику, занимать в ней стратегически важные ниши. В этом деле важную роль будет играть флот. Он обеспечит освоение месторождений нефти, газа и газового конденсата в Арктике. Понадобятся десятки судов разных типов и классов, плавучие буровые установки и нефтедобывающие платформы, ледоколы. Так, сейчас решается вопрос о строительстве трех линейных ледоколов мощностью в 25 МВт каждый, а также одного атомного ледокола с 60-мегаваттной силовой установкой. Более интенсивно должно развиваться судоходство по Северному морскому пути и другим морским транспортным коридорам. Для этого тоже нужны новые корабли. Предприятия отрасли сейчас получают много заказов Мурманского, Дальневосточного, Приморского морских пароходств и целого ряда других крупных отечественных судовладельцев.

– А с какими проблемами отрасль может столкнуться?

– Надо признать, что в условиях глобальной экономики российским верфям во многих отношениях сложно конкурировать с зарубежными судостроителями. Это продиктовано, в том числе, спецификой географического расположения предприятий. Большинство крупных верфей

расположено в северной части России. Здесь велики затраты на энергоносители, на работу ледоколов в акваториях верфей в зимний период, есть еще много других издержек. В плане строительства простейших типов судов – к примеру, балкеров или контейнеровозов – конкурентоспособность России сегодня низка. С точки зрения качества выполнения работ отечественные судостроители от своих зарубежных коллег не отстают и даже в чем-то их превосходят. Тем не менее, я полагаю, что судостроительная промышленность России должна сосредоточить главные усилия на строительстве уникальных, сложных в техническом отношении судов и плавучих конструкций.

Судостроительные предприятия испытывают трудности, связанные с проектированием высокотехнологичных судов. Перепады переходного периода развития экономики страны негативно отразились на работе многих конструкторских бюро. Наши судостроители подводят и отечественные предприятия, специализирующиеся на наукоемком производстве, машиностроении. Впрочем, положение дел пока не критично. Так, «Адмиралтейские верфи» активно и успешно сотрудничают с петербургским ЦКБ «Балтсудопроект», группой компаний «Транзас», нижегородским ОАО «КБ «Вымпел», рядом других научных и производственных организаций.

Успех развития отрасли будет во многом зависеть от эффективности работы по снижению энергозатрат и других издержек, оптимизации закупок. Решением этих вопросов сейчас плотно занимается руководство ОАО «Объединенная судостроитель-

ная корпорация» (ОСК), в состав которой входит и наше предприятие.

– Готовы ли петербургские судостроители отвечать на растущий спрос достойным предложением?

– Вполне. Все петербургские судостроители загружены работой, все нашли свои ниши на рынке. Что касается «Адмиралтейских верфей», то наш портфель заказов сформирован на период до 2017 года. Основную его часть составляют проекты, связанные с государственным оборонным заказом. Хотя и в сфере гражданского судостроения мы традиционно выполняем большой объем работ. Так, в феврале наше предприятие передало Совкомфлоту танкер «Михаил Ульянов», в августе заказчик должен принять у нас еще один крупный танкер – «Кирилл Лавров». Это суперсовременные суда ледового класса.

На 22 апреля намечено подписание акта приемки подводной лодки проекта 677 «Лада» для ВМФ России, в мае на ней уже должен быть поднят военноморской флаг. Идет работа над созданием вспомогательного судна «Игорь Белоусов». И это не полный перечень имеющихся на сегодня заказов.

Танкеры и подводные лодки получили очень высокую оценку со стороны первых лиц государства и руководства администрации Петербурга, посетивших «Адмиралтейские верфи» 18 декабря 2009 года. В тот день состоялась торжественная церемония наименования и спуска на воду танкера «Кирилл Лавров». В ней приняли участие Владимир Путин, Сергей Иванов, Игорь Сечин, Валентина Матвиенко, Игорь Левитин и другие видные персоны.

В перспективе можем работать по проектам строительства двух грузопассажирских паромов для перевозок между Усть-Лугой и Калининградом, линейных ледоколов для арктического флота, а также выполнять различные другие заказы военных и гражданских структур.

В прошлом году «Адмиралтейские верфи» сдали отечественным и зарубежным заказчикам продукции на \$6,5 млрд, а уже в первом квартале 2010-го этот показатель составил \$9,5 млрд. К концу года рассчитываем увеличить его до \$20–23 млрд.

– А вертолетоносцы типа «Мистраль» будете строить?

– Наши специалисты уже ознакомились с этим кораблем, все возможности для строительства таких судов у «Адмиралтейских верфей» есть. Если будет получен



заказ – мы его выполним. Считаю, что вокруг покупки Россией французского «Мистраля» был создан излишний ажиотаж. Ошибочно полагать, что наша страна не способна строить подобные корабли. Целые три отечественные верфи могут справиться с этой задачей. Другое дело – сроки выполнения работ. Министерству обороны, по всей видимости, десантные вертолетоносцы нужны срочно. У отечественных судостроителей только на их проектирование ушло бы минимум 1–1,5 года. А при наличии необходимой технологической базы строительство корабля типа «Мистраль» может занять всего 3–4 месяца.

Французские судостроители, со своей стороны, сейчас активно ищут заказчиков. Производственные мощности европейских судовостроителей сейчас не загружены работой в полной мере, они крайне заинтересованы в заключении новых контрактов.

Поэтому найден оптимальный путь: покупка лицензии, подготовка разделительных протоколов. Скорее всего, два корабля типа «Мистраль» будут закуплены во Франции, еще два построят в России. Наверно, на каждом из крупных военно-морских флотов России появится по одному такому вертолетоносцу. Они действительно могут быть очень полезны при решении некоторых специфических задач, оперативных действий против террористов и разрушителей границы.

– Не мешает ли планам самого предприятия перенос его производственных мощностей с Адмиралтейского острова в связи со строительством ЗСД?

– Уверен, что не мешает. Вопрос переноса верфи тщательно прорабатывается. Для его решения планируем получить от правительства города \$100–120 млн. Реализация планов по перебазированию верфи уже начинается. В течение трех лет она должна завершиться.

Я думаю, что район «Адмиралтейских верфей» лучше было бы развивать, например, как культурно-историческую зону. Она прекрасно вписывалась бы в архитектурный облик этой части города, в ее, если можно так сказать, антураж. Например, была весьма интересная идея создания на территории «Адмиралтейских верфей» филиала военно-морского музея. К набережному можно пришвартовать ледокол «Красин», какую-нибудь подводную лодку. И оставить, не сносить часть корпусов судовостроительных корпусов, даже оборудование не убирать. Получился бы очень познавательный, интересный туристический объект. В Европе, кстати, есть верфи, превращенные в такие музеи. Там всегда много посетителей.

А необходимость в строительстве автомобильного моста и дорожных развязок на Адмиралтейском острове мне видится сомнительной. Сделают съезды к набережной р. Пряжки и к Английскому проспекту. На этом участке трассы не будет направленного транспортного потока. Куда он уйдет – во дворы и узкие улицы? А потенциал для развития территории острова будет во многом утрачен.

Дмитрий Багров

