



ТЕМА

ОТ КАТЕРОВ ДО ФРЕГАТОВ

ОСК СТРЕМИТСЯ ЗАНЯТЬ
ЛИДИРУЮЩИЕ ПОЗИЦИИ
В РЯДЕ КЛЮЧЕВЫХ СФЕР
МИРОВОГО СУДОСТРОЕНИЯ

И ПОДЛОДОК

Продолжение на стр. 05

Коллаж: Андрей СЕДУХ

«ДОЛГОРУКИЙ»: из похода в поход

Головная стратегическая атомная подводная лодка (АПЛ) 4-го поколения «Юрий Долгорукий», построенная на оборонной судостроительной верфи «Севмаш» в Северодвинске, возвратилась с первых в текущем году морских испытаний.

Об этом сообщили в пресс-службе предприятия: «Командир экипажа подводного крейсера Владимир Ширин и ответственный сдатчик Николай Семаков доложили командиру Беломорской военно-морской базы Виктору Лиине и исполняющему обязанности гендиректора завода Андрею Дьячкову об успешном выходе в море. Все пункты плана испытаний выполнены. Экипаж и сдаточная команда после пополнения запасов готовы к новым выходам в море в соответствии с намеченной программой».

Вместе с «Юрием Долгоруким» из испытательного морского похода вернулся тяжелый подводный крейсер «Дмитрий Донской», используемый в качестве испытательной платформы нового ракетного комплекса морского базирования «Булава».

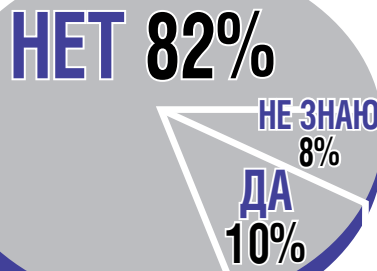
По данным Севмаша, по окончании прошлой навигации «Юрий Долгорукий» находился в заводском эллинге, где готовился к завершающим этапам государственных ходовых испытаний. В ближайшие месяцы перспективная АПЛ должна быть сдана ВМФ. «Юрий Долгорукий» — головной корабль проекта 955 (типа «Борей») был заложен на заводском стапеле в 1996 году и спущен на воду для достройки в апреле 2007-го. На вооружение он будет принят вместе с новым ракетным комплексом «Булава», который также проходит испытания. Пока все 14 испытательных пусков «Булавы» проводились с АПЛ «Дмитрий Донской» проекта 941, специально модернизированной под испытания этой ракеты. Первый испытательный пуск «Булавы» с борта штатного носителя — крейсера «Юрий Долгорукий», по некоторым данным, планируется уже в июне.

В декабре прошлого года на Севмаше был спущен на воду первый серийный атомный реактор проекта 955 «Александр Невский». На стапеле верфи продолжается строительство еще одного ракетносца этой серии — «Владимира Мономаха».

«Борей» спроектированы в Санкт-Петербургском ЦКБ морской техники «Рубин». По данным из открытых источников, при их строительстве применены последние достижения в создании корабельных радиоэлектронных средств, снижении шумности. Каждый атомный реактор нести от 12 баллистических ракет подводных лодок «Булава». Подлодки этого проекта оснащаются всплывающей спасательной камерой, рассчитанной на весь экипаж. Длина корпуса АПЛ — 170 метров, ширина — 13,5 метра, глубина погружения — 450 метров, экипаж — 107 человек. В соответствии с планами Минобороны предстоит построить не менее восьми «Бореев». Они призваны стать основой морской составляющей стратегических ядерных сил России в XXI веке.

Результаты опроса посетителей сайта www.vpk-news.ru

Удержит ли нынешнее руководство Афганистана власть в стране после ухода войск США и НАТО?



ТЕНДЕНЦИИ

МОРСКАЯ ДЕРЖАВА

Михаил ХОДАРЕНОК

Читайте материал на стр. 04



БАЗА ОСТАЕТСЯ В АРМЕНИИ

Госдума ратифицировала протокол, увеличивающий срок действия договора от 16 марта 1995 года о военной базе России на территории Армении с 25 до 49 лет (до 2044-го) с возможным автоматическим продлением его на периоды по пять лет.

Данное решение «имеет исключительное важное значение не только для развития и укрепления отношений в сфере военного сотрудничества между РФ и Арменией, но и является дополнительным аргументом в наших неизменных партнерских, дружеских и взаимовыгодных отношениях», заявил председатель Комитета по делам СНГ и связям с соотечественниками Алексей Островский.

По его словам, присутствие российской военной базы стало неотъемлемой частью взаимодействия России и Армении в вопросах обеспечения безопасности наших стран, в том числе элементом безопасности в Кавказском регионе.

Военно-техническое обеспечение базы будет по-прежнему осуществляться из бюджетных средств Минобороны России, отметил депутат. Он напомнил, что 19 марта текущего года парламент Грузии прекратил действие Соглашения с Москвой о транзите военных грузов и персонала по территории страны. «РФ дополнительно

проработала вопросы о снабжении 102-й базы в Армении, в том числе используя третьи страны», — подтвердил Островский.

Одновременно протокол, подписанный 20 августа 2010 года в Ереване, возлагает на базу, помимо обязанностей по защите интересов РФ, функции по совместному с ВС Армении обеспечению безопасности этого государства. В этих целях российская сторона будет осуществлять содействие в обеспечении Республики Армения современным и совместимым вооружением, военной (специальной) техникой.

Островский обратил внимание коллег-депутатов, что за период нахождения нашей военной базы не возникло непредвиденных ситуаций как со стороны населения Армении, так и в целом Кавказского региона, исключая Грузию. Реализация протокола не потребует дополнительных расходов из федерального бюджета.

Российская 102-я военная база находится на армянской территории в соответствии с до-

говором от 16 марта 1995 года. Задачи базы состоят в обеспечении стратегической стабильности внешней границы, защите интересов Российской Федерации и безопасности Республики Армения, в том числе путем совместного оперативного применения российских и армянских войск в соответствии с положениями ОДКБ от 15 мая 1992 года.

Подразделения базы дислоцированы в городах Гюмри и Ереване.

Общая численность военнослужащих — около 3,5 тысячи человек. В состав базы входят три мотострелковых полка, артиллерийский полк, отдельный танковый батальон. По информации военных источников, база оснащена мощным оборонительным вооружением.

С 2001 года на российской военной базе силы и средства ПВО России и Армении заступили на постоянное совместное боевое дежурство.



ВЕРИТЬ И НЕ ТРЕВОЖИТЬСЯ?

Администрация Обамы не пойдет на подписание с Российской Федерацией договора об ограничении систем противоракетной обороны (ПРО).

Об этом заявила заместитель госсекретаря США по контролю над вооружением и международной безопасностью Эллен Тошер: «Мы стремимся к сотрудничеству с Россией, но не будем соглашаться ни на какие ограничения наших программ противоракетной обороны».

Она выступила в Лондоне на конференции по вопросам ПРО, организованной Королевским институтом оборонных исследований. В Вашингтоне стенограмму высказываний Тошер распространила пресс-служба Госдепартамента США.

Как отметила высокопоставленный дипломат, Вашингтон «продемонстрировал (Москве), приводя

объективные критерии, относящиеся к техническим характеристикам своих систем (ПРО), что они не являются угрозой российскому стратегическому потенциалу ядерного сдерживания».

«Мы продолжим делать это», — пообещала Тошер. Кроме того, она сказала: «Мы также предложили (россиянам) ряд областей сотрудничества в сфере ПРО. На наш взгляд, сотрудничество по ПРО является наилучшим способом заверить Россию в том, что нынешние и будущие возможности США и НАТО в области ПРО не будут представлять угрозы ее потенциалу стратегического сдерживания. Такое взаимодействие в действительности способно привести к укреплению стратегической стабильности и превратить сферу прежних противоречий и разногласий в поле для сотрудничества».

УРАН – ДЕНЬГИ...

Американский президент Барак Обама продлил действие постановления, обеспечивающего оплату поставок в США урана, извлеченного со снятых с вооружения ядерных боеголовок в Российской Федерации, говорится в заявлении главы американской администрации, распространенном Белым домом.

Подчеркивается, что для США крайне важно, чтобы российские расщепляемые материалы, извлекаемые из оружия, использовались в мирных целях и были достаточно надежно защищены с точки зрения нераспространения. Накопление в России в больших количествах материалов, которые возможно использовать для оружейных целей, может рассматриваться как «особая и чрезвычайная угроза интересам национальной безопасности и внешней политики США», заявил президент США в своем письме, адресованном конгрессу.

«По этой причине я принял решение, что необходимо продлить действие чрезвычайных обстоятельств, объявленных в связи с риском ядерного распространения, создаваемого накоплением большого количества расщепляющихся материалов, пригодных для использования в оружии на территории Российской Федерации», — отмечается в заявлении.

Впервые постановление о поставках урана в США было подписано президентом США Биллом Клинтон 21 июня 2000 года. Данное решение принято для предоставления правительству РФ финансирования по контрактам, заключенным на основании соглашения 1993 года по ВОУ-НОУ.

Контракт ВОУ-НОУ предполагает разбавление российского высокообогащенного урана, извлеченного из ядерных боеголовок, до состояния, пригодного для применения в гражданской энергетике. Для разбавления оружейных материалов используется природный уран. На уране, полученном в рамках ВОУ-НОУ, на сегодня работает до половины всех американских АЭС. Контракт действует до 2013 года.

ТЕНДЕНЦИИ

МОРСКАЯ ДЕРЖАВА



Начало на стр. 01

Михаил ХОДАРЕНОК

Правда, автор не собирается вступать в полемику с теми, кто поддерживает заключенное соглашение или его отвергает. Хочу поговорить о другом.

НАГЛЯДНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ

В начале нынешнего года отечественные СМИ распространили сообщение о том, что Государственной программой вооружения не предусматривается строительство авианосцев, по крайней мере до конца текущего десятилетия. Эта весть не вызвала широкого резонанса у нас в стране. Да, конечно, как спорили, так и продолжают спорить эксперты, политологи, действующие и отставные военные (в первую очередь, разумеется, моряки), работники ОПК, выясняя, нужны ли России «плавающие аэродромы», есть ли возможности для их проектирования и создания. Но «узок круг» этих людей в 140-миллионной Российской Федерации, потому и не было, и нет даже подобия общенациональной дискуссии. Что, надо прямо сказать, весьма симптоматично. До определенной степени данный факт свидетельствует о степени единства интересов различных слоев нашего современного общества.

Однако давайте заглянем в объяснительную записку к Закону об Императорском российском флоте, принятому ровно сто лет назад. Вот что в ней, в частности, говорилось: «Развитие флота есть вопрос прежде всего мира, т. к. грозное развитие морских вооруженных сил наших политических соседей не только вызывает сомнения за результаты в случае непосредственного столкновения с ними, но и за самую возможность сохранения нейтралитета, достоинства и чести во время борьбы между двумя другими державами.

Все попытки заменить свободную морскую силу, основанные на технических средствах борьбы, до сего дня являются безуспешными – это осознали все государства всего мира, несмотря на разность интересов, международного и географического положения, создавая для целей борьбы на море боевые линейные флоты, о которых в настоящее время только и можно

17 июня в Санкт-Петербурге был подписан контракт, в результате выполнения которого ВМФ РФ через несколько лет пополнится четырьмя универсальными десантными кораблями типа «Мистраль». Два из них будут построены во Франции, остальные – на российских верфях. Это событие натолкнуло меня на кое-какие размышления.

говорить как об оружии. Только сильный линейный флот, способный выйти в открытое море, отыскать противника и дать ему успешное сражение, сможет удовлетворить требованиям неприкосновенности государства как в отношении его политических интересов, так и в смысле территориальной безопасности...

Всякая другая защита сведется к созданию для сильнейшего противника более или менее легкопреодолимых препятствий, которые никогда не могут иметь решающего значения, пока не будут находиться в связи с линейным флотом и опираться на его поддержку».

Идеи, изложенные всего лишь в нескольких абзацах этого документа, отнюдь не устарели и в XXI веке. Только заменить слова: вместо «сильный линейный» поставьте «сильный авианосный».

Вопрос о необходимости возрождения российского флота, изрядно обветшавшего в «лихие 90-е» и в начале 2000-х, пока никто не снимал с повестки дня. Ибо ныне (как, впрочем, и ранее) перед отечественным ВМФ стоят две основные задачи – защита протяженных прибрежных рубежей государства и создание так называемой свободной морской силы, предназначенной для отстаивания интересов России в любом районе мира. То есть наш флот должен располагать возможностью проекции мощи на самые отдаленные уголки земного шара. Вторую задачу (да и по большому счету первую) не удастся решить, если в составе российского ВМФ не появятся авианосцы. Без них эскадры и отряды боевых кораблей на просторах Мирового океана окажутся весьма легкой добычей для любого потенциального неприятеля.

Таким образом, отсутствие первоклассного авианосного флота – для РФ насущная, а отнюдь не надуманная проблема. Но располагает ли наша страна всем тем, без чего «плавающим аэродромами» не получится обзавестись?

Ведь если несколько перефразировать выражение эпохи «дредноутной гонки» начала XX столетия с учетом современных реалий, то оно, думается, сегодня может звучать следующим образом: авианосцами измеряется не только морская мощь государства, они являются своеобразным показателем его мощи вообще. Авианосец стал новой политической валютой. Дипломаты строят свои комбинации и выходят на переговоры, ориентируясь лишь на количество эскадрилий, батарей и дивизий. В гораздо большей мере принимается в расчет наличие авианосцев. Эти левиафаны – олицетворение могущества державы, ее престижа, веса на международной арене, финансового благополучия, экономического расцвета, высочайшего уровня науки, техники и промышленности.

Помимо всего прочего, вопрос ускоренного развития нашего флота в ряду других видов Вооруженных Сил РФ на фоне значительной за последнее время активизации внешней политики Москвы и прогнозируемого в исторически обозримый срок роста ВВП России приобретает поистине первостепенное значение.

ТАК И НЕ ОБЗАВЕЛИСЬ...

Между тем создание авианосного флота включает в себя целый комплекс важнейших составляющих, каждая из которых требует приложения поистине огромных усилий. Как

некая «предельная система оружия» ударный атомный авианосец давно превратился в своего рода сверхъявление, весьма зависимое от множества политических, финансовых, экономических, технических, тактических, а также огромного числа прочих условий и причин. Позволить себе роскошь иметь дорогостоящие гиганты может только богатая и передовая во всех отношениях страна.

Если обратиться к исторической ретроспективе, то катастрофа 1917 года поставила крест на разработанных незадолго до Первой мировой войны планах (кстати, более чем реальных) вывести Россию в число ведущих морских держав. То была не первая попытка. Например, в царствование Александра III в состав русского флота вошло 114 новых кораблей, включая 17 броненосцев, и он занял 3-е место в мире после английского и французского по суммарному водоизмещению (300 тысяч тонн).

Руководство Советского Союза в середине 30-х годов также задало целью превратить страну в одну из «владычц морей», вдобавок – одним рывком, за 10 лет. При этом инициатива исходила не от командования РККФ, а исключительно от самого Сталина.

Решения о строительстве многочисленных линкоров и тяжелых крейсеров были обусловлены не столько потребностями обороны страны от потенциальных агрессоров, сколько соображениями общеполитического характера. «У могучей советской державы должен быть соответствующий ее интересам, достойный нашего великого дела морской и океанский флот», – провозгласил председатель СНК СССР Вячеслав Молотов на XVIII съезде ВКП(б).

Обладание сильным линейным флотом в ту пору, подчеркивают историки отечественного ВМФ, считалось столь же обязательным атрибутом для государства, стремящегося быть на первых ролях на международной арене, как ядерное оружие после Второй мировой войны. Неудивительно, что Сталин отдавал линкорам высший приоритет в предвоенном кораблестроении, требуя от конструкторов и моряков создать сильнейшие на планете корабли этого класса. Спроектированные в кратчайшие сроки и спешно заложенные в 1938–1940 годах линкоры типа «Советский Союз» практически соответствовали мечтам вождя. А в 1939-м были разработаны предсказанные проекты отечественных авианосцев – 71а и 71б. Из них наибольший интерес представлял, по мнению специалистов, первый – хорошо сбалансированный и даже, по некоторым оценкам, превосходивший американский «Индепенденс». Однако нападение Германии на СССР помешало реализации намеченных планов.

Весной 1945 года была подготовлена 10-летняя программа развития советского флота. В ней предполагалось строительство 15 авианосцев. Однако позже их исключили из окончательного варианта документа. Прежде всего предполагалось обзавестись крупными артиллерийскими кораблями – тяжелыми и легкими. Только в 1953-м вновь началось предсказанное проектирование авианосца (проект 85).

Но Сталин умер, а Никита Хрущев к «плавающим аэродромам» относился резко отрицательно. В более же поздние времена принципиальным противником авианосцев кораблей являлся весьма влиятельный член Политбюро ЦК КПСС Дмитрий Устинов. Советская партийная элита вообще полагала, что они «средство империалистической агрессии». Сторонниками авианосцев (в их классическом виде) были маршал Андрей Гречко и министр судостроительной промышленности Борис Бутoma. В конечном итоге отечественный судпром передал ВМФ СССР и РФ так называемые тяжелые авианесущие крейсера – «Киев», «Минск», «Новороссийск», «Баку» (потом «Адмирал Флота Советского Союза Горшков») и «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». В строю сегодня только последний из них. «Варяг» оказался в Китае. «Ульяновск» разделан на металл еще в 1992 году.

По сути ни один из этих кораблей (даже «Кузнецов») нельзя отнести к полноценным авианосцам. Почему? Да хотя бы потому, что в авиагруппах ТАВКР не было самолетов ДРЛО и У, РЭБ и ПЛО. Причем, насколько известно, подобных машин у российского авиапрома нет и в проектах. А без них авианосец не может считаться успешной боевой единицей.

ПОТОМ НЕ ДОГОНИМ

Есть одна (и на первый взгляд убедительная) причина этих исторических неудач в строительстве океанского авианосного флота. Для нашей страны с ее огромными пространствами суши, которые в случае крупного военного конфликта становились ареной перво-степенного приложения всех сил, следование генеральной идее на неуклонное создание первоклассных ВМС в целом не оправдывалось общенациональной сверхзадачей. Это было присуще, например, Англии или США, но не России. Однако не следует исключать, что исход гипотетического глобального вооруженного противостояния в XXI веке может определиться на океанских просторах.

Тем не менее вердикт вынесен – строить авианосцы мы в ближайшие годы не начнем. За кем осталось последнее слово, неизвестно (и неясно, выяснится ли это когда-либо). Вполне вероятно, что при принятии сего воистину судьбоносного для отечественного ВМФ решения исходили из следующего: сейчас нам это пока не по силам, зато после 2020-го... Тут уж возьмемся ударно, с огнем, засучив рукава!

Однако за 9–10 лет наши потенциальные конкуренты на морях и океанах способны уйти в такой научно-технический отрыв, что даже при наличии самой сильной политической воли их не удастся догнать ни при каких – пусть самых благоприятных – обстоятельствах. Значит, не исключено, что отказ от создания авианосцев для ВМФ РФ является окончательным и бесповоротным – в боевом составе российского флота их не будет никогда, что окончательно загонит его в своеобразный военно-морской тупик...

В заключение отмечу: строительство сталинских линейных кораблей (в особенности это касается чисто технического существа работ по супердредноутам), несмотря на незавершенность, оставило глубокий след в отечественном военном кораблестроении, явилось весьма поучительным и полезным его этапом, послужило мощным импульсом для развития потенциала не только судпрома, но и обеспечивающих его отраслей промышленности, плоды которого пожинались уже в послевоенный период. Своеобразное золотое десятилетие нашего кораблестроения в 70-х годах – до определенной степени результат предпринятых ранее усилий.

Кроме того, попытка дать ВМФ линкоры и тяжелые крейсера не только серьезно расширила научно-технический задел судпрома, послужила для него прочным фундаментом, но и превратилась в прекрасную школу подготовки опытных кадров ученых, конструкторов, производственников и управленцев. Не случайно многие участники создания этих кораблей заняли в послевоенные годы различные видные посты в нашем судостроении.

Вот почему нельзя не предполагать, что решение об откладывании «на потом» проектирования и строительства авианосцев – стратегическая ошибка как весьма и весьма далеко идущими губительными последствиями для обороноспособности страны.

И наконец, главное – для проведения в жизнь дорогостоящей и интенсивной программы военно-морского строительства абсолютно необходимыми единая воля господствующего класса и поддержка подобных мероприятий со стороны народных масс. Сегодня в современной России не совсем понятно, кто является господствующим классом (и тем более в чем заключается его воля). Народные же массы пребывают, по единодушной оценке политологов, в состоянии полной апатии. В подобных условиях, к большому сожалению, реализация крупных военно-морских программ (в том числе строительство атомных ударных авианосцев) вряд ли возможна.

КОНКУРЕНЦИЯ

Индия модернизирует военно-транспортную авиацию: на смену Ил-76 и Ан-32 приходят С-17. Почему же выбор не пал на наши новые машины?

Кирилл БЕЛОВ

Индийские военные подписали с Boeing контракт стоимостью 4,1 миллиарда долларов на поставку в 2013–2014 годах 10 тяжелых транспортников С-17A Globemaster III. В России, привыкшей к тому, что большая часть авиапарка ВВС Индии – наша «поляна», довольно болезненно воспринимаются любые чужие успехи на этой ниве. Такие, например, как триумф европейцев, чьи средние истребители вышли в финал индийского тендера. Но что мы могли бы предложить нашим давним партнерам по ВТС?

АМЕРИКАНЦЫ НА ВХОДЕ...

События о том, что Дели планирует приобрести за океаном пять С-17 за 1,7 миллиарда долларов, появились осенью 2009-го. Через год во время визита в Индию президента Обамы было подписано предварительное соглашение о поставке уже не пяти, а десяти «Глоубмастеров».

Сумма сделки не оглашалась. Это, во-первых, явно свидетельствовало о напряженном торге, а во-вторых, о том, что изначальная цена, выставленная американцами, вряд ли воспринималась сторонами как окончательная. Подтвердилось данное предположение в апреле сего года, когда топ-менеджеры «Боинга» публично опровергли появившуюся в прессе цифру 5,8 миллиарда долларов. А в качестве догадок фигурировал диапазон от 4 до 7 миллиардов.

Наконец, к июню все разрешилось. Индийцы жестко настояли на своем: покупка С-17 обойдется им в 4,1 миллиарда долларов. При этом в стандартных условиях офсета Дели не сдвинулся ни на пядь: 30 процентов от объема контракта должно быть реинвестировано «Боингом» в промышленность Индии. Попутно индийская сторона недвусмысленно указала на крайнюю потребность в тенде для проведения высотных испытаний авиадвигателей и аэродинамической трубе, способной работать на сверхзвуковых режимах. Кстати, довольно уверенно звучат голоса, утверждающие, что эта десятка самолетов станет не последней партией С-17 и общее их количество в ВВС Индии достигнет 16–18 машин.

Дели последовательно «рассаживает» игроков, желающих вкушать пирога индийского оружейного рынка. К примеру, тех же американцев вместе с россиянами довольно жестко выставили с конкурса по среднему истребителю. Однако, как видим, это не помешало РСК «МИГ» продолжать работы, связанные с поставками палубных МиГ-29К и модернизацией сухопутных «29-х» в версию МиГ-29UPG.

«Боинг» же после провала «Супер Хорнета» обрел контракт на «Глоубмастеры». Не забудем также, что корпорация передает Индии противолодочные самолеты Р-8 Poseidon (до 2013 года Дели получит 12 «Посейдонов»).



...А РУССКИЕ – НА ВЫХОД?

В основном индийская военно-транспортная авиация (246 самолетов) использует машины советского производства (105 – Ан-32, 24 – Ил-76). Они же полностью заменяют нишу крупных «летающих грузовиков». Но в связи с их постепенным выводом из состава ВВС потребовалась замена.

Более легкие Ан-32, разработанные некогда специально для Индии и поставлявшиеся ей в 1984–1991 годах, ныне проходят модернизацию на Украине. Буквально недавно ВВС Индии вернули первую пятерку самолетов – уже в версии Ан-32RE. Машина навигационного оборудования и части БРЭО позволит модернизированным машинам послужить в индийской авиации еще какое-то время. В дальнейшем, если верить индийским военным, часть их будет списана в пользу все тех же «Глоубмастеров».

Возникает закономерный вопрос: почему отдано предпочтение американцам, а не нам? Тому – масса причин.

Для начала следует отметить, что имеющиеся в ВВС Индии советские транспортные самолеты являются «уходящими». В большей степени это касается Ил-76, поскольку в данный момент эти машины ни в России, ни в бывших республиках СССР не строятся. Ташкентское авиационное производственное объединение имени Чкалова, называя вещи своими именами, «разукomплектовано» в пользу российского завода в Ульяновске. Там планируется поставить в серию новые самолеты Ил-476, но до этого еще слишком далеко.

То же самое касается и Ан-32. Заменить его изначально планировалось так называемым МТА – опять-таки разработанный специально для Индии версией проекта среднего транспортника Ил-214. Но годы идут, а проект и ныне там. Ил-476 в отличие от него уже хотя бы готовя к выпуску.

Обычно принято говорить, что индийцы покупают самолет в несколько раз дороже, чем привычный Ил-76. И формально это действительно так: сейчас один такой транспортник (без дополнительных услуг и поставок) можно по итогам иорданского контракта на Ил-76МФ-ЭИ осторожно оценить в полсотни миллионов долларов. С учетом интеграции большого количества западной авионики и БРЭО от самых разных производителей (традиционное требование индийцев) – до 70–75 миллионов.

Но здесь сразу возникает несколько тонкостей. Во-первых, Индия покупает самолет почти с полуторакратным перевесом в грузоподъемности. Во-вторых, заказанная машина с куда более современным оборудованием, причем как в части авионики и прочего пилотского «хайтека», так и в чисто конструктивном исполнении салона-«трансформера», позволяющего быстро и эффективно работать с разными типами грузов. В-третьих, Ил-476 довольно сильно подрастет в цене, когда сойдет со стапеля, и соблазнительный спред между нашим и американским технико-коммерческими предложениями сократится.

И, наконец, главное. За большие или небольшие деньги, но сейчас заказывать у России в сущности нечего. Раньше Ил-76 улетали в Ташкенте, и существовали вполне радужные до поры до времени планы интеграции АПО имени Чкалова в состав Объединенной авиастроительной корпорации. Но история уже упоминавшегося иорданского контракта, чуть было не сорванного обоими высокими производящими сторонами, кивающими друг на друга, на фоне четко проявленного нежелания узбекских властей отдавать завод в руки российских менеджеров закончила судьбу этого предприятия. По ряду данных, сейчас там намереваются оборудовать несколько цехов под точечную сборку автомобилей.

Новый ульяновский Ил-476 осторожно планируется к постановке в серию в 2012 году, и пока он не рассматривался Дели как альтернатива при обновлении авиатранспортного парка. Но совершенно не исключено, что самолет еще поборется за место в ВТА Индии. Основания для надежды есть. Имеются в виду традиционная привычка индийцев «дифференцироваться» и очень хорошая практика использования «старших братьев» Ил-76, колоссальная индийскими летчиками. Однако для этого придется сделать машину как минимум не хуже в эксплуатации, чем «Глоубмастер», к моменту гипотетических поставок Дели уже будет с чем сравнивать. А легкость в эксплуатации и управлении «в сравнении с Ил-76» индийцы ставили в качестве одного из условий при выборе С-17.

ТЕМА

ОТ КАТЕРОВ ДО ФРЕГАТОВ И ПОДЛОДОК

Накануне открытия 5-го Международного военно-морского салона в Санкт-Петербурге «ВПК» попросил ответить на ряд вопросов президента Объединенной судостроительной корпорации Романа ТРОЦЕНКО.

— Роман Викторович, какие задачи призвана решать Объединенная судостроительная корпорация в настоящее время и в обозримой перспективе?

— Мировой океан, океанский шельф — глобальное пространство, на котором в XXI веке все активнее разворачивается экономическая и военно-политическая деятельность ведущих стран планеты. Этот процесс обусловлен признаками истощения углеводородных и прочих природных ресурсов на суше. Как отмечается в Морской доктрине РФ, «сущность национальной политики ведущих морских держав и большинства государств мирового сообщества в обозримом будущем составят самостоятельная деятельность и сотрудничество в освоении Мирового океана, а также неизбежное соперничество на этом пути».

На данный вектор соответственно ориентированы перспективные задачи нашей корпорации, стремящейся занять лидирующие позиции в ряде ключевых сфер мирового судостроения. Эти ниши определены государственным статусом ОСК, законодательной поддержкой отрасли и стратегическими направлениями морской политики России: добыча природных ресурсов на шельфе и внутренних морях, транспортировка ресурсов (нефти, газа и рыбы) к местам переработки, охрана путей сообщения и в целом обеспечение безопасности границ, защита суверенных прав и юрисдикции РФ, осуществляемых в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации.

Уместно также напомнить, что Россия имеет самые протяженные границы

в мире — без малого 39 тысяч километров, 15 процентов ее территории связаны с суходостовом, тогда как более 60 процентов внешней торговли осуществляется при помощи морского транспорта.

При этом нужно иметь в виду, что стратегические и прикладные задачи, которые должны выполнять наши военные и гражданские моряки сейчас, и те, которые скорее всего войдут в повестку дня завтра, поставят в свою очередь перед кораблестроительной и судостроительной отраслями целую серию вопросов, далеко выходящих за рамки проектно-технологического и производственного процессов. На примере ВТС особенно очевидно, что быстрое изменение характера проблем, стоящих перед современным флотом, для экспортно ориентированных проектов и кораблестроителей резко усиливает задачу специализации продукции.

— И как это влияет на работу кораблестроителей?

— Еще совсем недавно существовала вполне комфортная для КБ и верфей практика ориентации производства на длинные серии. Удачный проект тяготел к многократному тиражированию с минимальными изменениями, иногда растягивавшемуся на десятилетия. В настоящее время фактически каждый корабль, каждая система становятся очень специализированными. Одновременно мы отмечаем, что проявлявшаяся в 80–90-х годах тенденция по созданию системных продуктов, которые были бы multifunctional, уходит. Теперь технические задания и ТТХ каждый раз определяются под конкретную задачу, а сам объем серии сокращается. Все это приводит к ситуации, когда почти каждый продукт становится уникальным.

В отличие от коллег в авиастроительной отрасли, где серийность — одна из важнейших базовых составляющих производственного проекта и его экономики, судостроители вынуждены адаптироваться к малосерийным и штучным проектам, поскольку модифицировать приходится почти каждый из них.

Эксперты хорошо знают: у нас теперь сложно найти два одинаковых проекта, два одинаковых заказа, выполненных по одной документации, что приводит к двум последствиям.

Первое означает: мы не можем воспользоваться преимуществами длинной серии, то есть сокращать издержки, как происходит начиная с третьего-четвертого корабля в силу того, что люди, делая одну и ту же работу, просто становятся более умелыми, экономными при ее выполнении. Поэтому исчезает возможность уменьшения издержек с ростом производительности труда на конкретном заказе за счет большей погруженности в него. Причем как у нас, так и у других производителей.

Второе последствие — это рост стоимости заказов. Получается, что под каждый заказ вы должны почти заново вести проектирование, вносить изменения в проект. При этом, к сожалению, предприятия лишаются важнейшего инструмента снижения издержек. Возникший дисбаланс между требованиями по высокой специализации на каждом заказе и желанием клиента (заказчика) сократить собственные расходы и издержки, очевидно, должен получить принципиально новые ответы конструкторов и производственников.

— Что же это за ответы? — В условиях глобальной финансово-экономической нестабильности новые вызовы — задачи обеспечения безопасности на шель-

фе, постоянной работы в высоких широтах, борьбы с пиратством и ряд других при сокращении военно-морских бюджетов развитых стран дали старт прежде немыслимой экспертной дискуссии о достижении максимальной боевой эффективности корабля на рубль или доллар стоимости проекта и его эксплуатации. Немалую роль в этом эпохальном переосмыслении концептуальной базы военно-морского дела играют стремительные изменения в технологиях производства и боевых возможностях различных систем вооружения и технических средств.

На современном корабле изменилось почти все навигационно-электронное оборудование, иной стала система управления, произошли перемены в подходе к проектированию корпуса, гидродинамике. Самый простой пример: идея о том, что корабль должен ходить 35 узлов на паросиловой установке, уже никому не приходит в голову. Почему? А куда ему нужно направляться с такой скоростью и всегда ли данная задача важнее цены достижения этого символического рубежа за счет снижения мощи и эффективности вооружения, условий проживания экипажа и т. д.?

Очевидно, что как быстро бы ни шел корабль, вертолет летит быстрее, а о ракете и говорить нечего. В этой связи мы становимся свидетелями рождения принципиально новых требований к боевому кораблю. Он должен быть не столько сам оружием, сколько носителем вооружения, платформой для него. В свою очередь это заставляет повышать энергоэффективность, диктует необходимость иметь палубу и внутренние помещения большей площади для размещения вертолетной и прочей техники, ракетных комплексов и т. п. При этом самому кораблю для выполнения многих задач, оговаривается, может вполне хватить и 23–25 узлов.

Соответственно это открывает возможность отказа не только от паросиловых установок и газовых турбин, но, может быть, и дизелей, и ставит вопрос о переходе к электроприводу, к электроприводу. Почему? Тихо, удобно, экономично и торопиться нигде не надо.

Таких дискуссионных направлений, полностью меняющих облик Военно-морского флота, очень много. Но некоторая инерция мышления, с одной стороны, и из-за чрезвычайного длительного жизненного цикла продукта — с другой эти изменения немого тормозятся. Но и они наступают discretely. Как результат каждое новое поколение кораблей начинает проек-

тироваться просто с другими философскими принципами. И разница между атомными подводными лодками третьего и четвертого поколений — просто небо и земля. Дело даже не в том, что одна чуть-чуть лучше или хуже по тактико-техническим характеристикам. Просто налицо другие подходы. Поэтому мы ожидаем, что сейчас будут происходить большие революционные изменения в применении технологий в судостроении. В том числе связанные с изменением характера новых материалов и самих военных действий.

Скажем, в мире сейчас почти не строятся корабли первого ранга. Причем это даже вопрос не денег, а необходимости. Просто выяснилось, что корабль второго или третьего ранга решает практически те же самые задачи. Конечно, играет свою роль и то, что эти задачи будут выполнены за значительно меньшие деньги, а в случае утраты корабля резко сократятся человеческие и материальные потери.

— Помимо экспертов, специалистов, не так много людей имеют представление о том, что такое ОСК, каковы результаты ее деятельности...

— Сегодня ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» интегрирует девять проектно-конструкторских бюро и 43 судостроительных и судоремонтных заводов с персоналом более 70 тысяч человек, являясь основным государственной компаний, сконцентрировавшей 70 процентов проектных и 60 процентов производственных мощностей российского кораблестроения и судостроения. При этом необходимо отметить, что практически все боевые корабли, строящиеся и разрабатываемые для Военно-морского флота России и на экспорт, являются плодом труда конструкторских бюро ОСК.

С учетом того, что технологии гражданского судостроения все заметнее переажает военно-морские и активно проникают в ранее исключительно-военную сферу оборонного кораблестроения, конкурентным преимуществом нашей корпорации можно признать диверсифицированный портфель заказов, включающий разнообразную гражданскую морскую технику — прежде всего арктического предназначения и исполнения, корабли и суда для ВМФ, а также экспортные проекты по линии ВТС.

Замечу, что корпорация демонстрирует высокую надежность, стабильность и большой потенциал к устойчивому развитию. Каждый год наблюдается рост производственного потенциала предприятий ОСК, одновременно растет и выручка корпорации. Эти главные качества нашего акционерного общества остаются неизменными даже на фоне неблагоприятных общемировых финансовых и экономических трендов в судостроении и смежных отраслях.

Стратегическая линия ОСК направлена на освоение отраслевых ниш с высокой рентабельностью. В гражданском судостроении — буровые и добычные платформы, шельфовая техника, специализированные суда ледового класса для освоения Арктики, суда для работы на внутренних водных путях. В военном кораблестроении — обеспече-

ние нужд ВМФ России, проектирование и строительство флота XXI века. Значительная доля продукции военного назначения корпорации идет на экспорт.

Президент и правительство Российской Федерации уделяют большое внимание обновлению Военно-морского флота России и развитию отечественного кораблестроения, включая разработку и строительство самых современных кораблей. Как правило, создаваемые проекты предлагаются и в экспортном исполнении. Среди боевых кораблей, принятых на вооружение российского ВМФ в последние годы, можно выделить сторожевой корабль проекта 20380 разработки ЦМКБ «Алмаз», корабли охраны водного района Зеленодольского ПКБ проектов 11661 и 21630, дизель-электрическую подводную лодку проекта 677 (проектант ЦКБ МТ «Рубин»). В настоящее время продолжается серийное строительство этих кораблей для ВМФ России.

Программой обновления состава флота предусмотрено принятие на вооружение фрегатов проекта 22350 (проектант-разработчик ОАО «Северное ПКБ») — строительство головного корабля ведется на ОАО «Северная верфь», а также других кораблей перспективных проектов. Нужно отметить, что темп строительства новых кораблей постоянно растет. Замечательным для российских кораблестроителей стали события августа 2010 года, когда в течение недели были заложены сразу три боевых корабля.

Впервые в современной истории Российского государства Объединенная судостроительная корпорация принимает активное участие в международном проекте по строительству ДКВД класса «Мистраль» для Военно-морского флота РФ. Контракт на строительство первых двух кораблей, подписанный на Санкт-Петербургском международном экономическом форуме 17 июня 2011 года, стал новой вехой развития кооперации в мировом кораблестроении и его реализацией займётся наши французские коллеги с участием корабелов ОСК.

Пакет предложений Объединенной судостроительной корпорации зарубежным заказчикам достаточно широк и включает практически всю номенклатуру боевых кораблей — от катеров для охраны прибрежных районов до фрегатов и неатомных подводных лодок. В качестве основных принципов предложения на мировой рынок военно-морской техники российской разработки и производители рассматривают эффективные средства борьбы на море при высокой надежности и простоте обслуживания. Высокая эффективность боевых кораблей обеспечивается размещением современного военно-морского вооружения, включающего системы боевого управления, освещения надводной и подводной обстановки, ударное ракетное оружие, системы ПВО, противолодочное оружие и многое другое.

При этом главной задачей ОСК остается обеспечение условий для эффективной работы российской судостроительной отрасли в условиях глобальной конкуренции. Мы строим экспортную политику, ориентируясь на сферы деятельности международного сотрудничества, охватывающие весь жизненный цикл изделий военно-морской техники.

Главной задачей ОСК остается обеспечение условий для эффективной работы российской судостроительной отрасли в условиях глобальной конкуренции

ДАТА



БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ

Год назад был подписан указ Президента, утвердивший Положение о Федеральном агентстве по поставкам вооружения, военной, специальной техники и материальных средств (Рособоронпоставка). В январе 2011-го оно приступило к проведению процедур по размещению государственного оборонного заказа для нужд Минобороны, МВД, МЧС, ФСБ, ФСО, ФСИН, ФСНК России. В пресс-релизе ведомства, подготовленном по случаю первой годовщины его функционирования, в частности, отмечается: «Основополагающий принцип деятельности Рособоронпоставки — обеспечение надежного баланса интересов заказчиков и

исполнителей. Баланса, позволяющего предприятиям иметь разумный уровень рентабельности на основе прозрачного ценообразования и экономически целесообразного, ответственного подхода к закупкам со стороны государственных заказчиков. Речь идет не просто об эффективном использовании бюджетных средств, а о получении максимально качественной, надежной и современной продукции».

Правда, в агентстве подчеркивают, что для него 2011 год является переходным. Предстоит решить еще много правовых и организационных вопросов, чтобы к 2012 году Рособоронпоставка заработала в полную силу и стала достойным партнером для заказчиков. Тем не менее по итогам торгов, уже завершённых ведомством, сумма заключённых контрактов составила три миллиарда рублей, а общее снижение начальной (максимальной) цены — порядка 68 миллионов рублей (данные на 16 июня 2011 года). Участие в торгах приняли свыше 110 организаций. Вот что агентство предпринимает в настоящее время для выполнения поставленных перед ним задач.

Во избежание ситуаций, влекущих ограничение круга участников и необоснованное завышение цены контракта, Рособоронпоставка проводит тщательный анализ документации, представленной для размещения заказчиками, на ее соответствие требованиям существующего законодательства о размещении заказов. Ведутся проверка технических характеристик, анализ начальной (максимальной) цены контракта с использованием информации из открытых источников, условий ранее заключённых контрактов и применения расчетных методов определения начальной (максимальной) цены контракта.

В случае выявления существенных отклонений цены контракта в адрес заказчиков направляются рекомендации по изменению начальной (максимальной) цены контракта. Для исключения возможных рисков невыполнения участниками размещения заказа своих обязательств по заключённым госконтрактам по инициативе агентства заключаются соглашения об информационном взаимодействии с Федеральной службой по оборонному заказу, Федеральной налоговой службой, Федеральной службой судебных приставов. С целью эффективного использования выделенных из федерального бюджета средств на реализацию гособоронзаказа агентство проводит совместные торги в рамках заключённых многосторонних соглашений с ФСБ, ФСО, ФСИН, ФСНК, МВД, Минобороны. Рособоронпоставкой совместные торги проводятся в «классической форме» — одним лотом для нескольких государственных заказчиков по одинаковой цене за единицу продукции и на одинаковых условиях исполнения контракта.

Ведется обобщение практики применения российского законодательства в сфере размещения гособоронзаказа, вырабатываются единые подходы проверки участников размещения заказа, совершенствуется механизм размещения заказа — эти инициативы агентства призваны в дальнейшем обеспечить большую экономии бюджетных средств.

А теперь слово руководителю Рособоронпоставки Надежде Сикинковой, которая согласилась ответить на вопросы редакции еженедельника.

— Надежда Валентиновна, какие, на ваш взгляд, законодательные, организационные меры необходимо принять, чтобы каждый бюджетный рубль, направляемый на выполнение гособоронзаказа, не пропал даром?

— Сегодня размещение государственного оборонного заказа производится с января по апрель текущего года, включая этап заключения государственного контракта. По разным причинам (продление сроков проведения торгов, признание торгов несостоявшимися и объявление повторных процедур и др.) сроки исполнения контрактов могут переноситься. Решить проблему, по нашему мнению, возможно путем проведения всех организационных мероприятий при размещении ГОЗ в четвертом квартале предыдущего года, включая определение номенклатуры ВВСТ, подлежащей размещению в следующем году, подготовку заявок, технических заданий, тактико-технических характеристик, технических условий. Данная подготовительная работа позволит с начала следующего года своевременно и в полном объеме провести процедуры размещения ГОЗ, а значит, максимально эффективно расходовать выделенные денежные средства. Постановлением правительства Российской Федерации от 28 декабря 2006 года № 813 «О дополнительных требованиях к участникам размещения заказов для нужд обороны страны и безопасности государства» установлены дополнительные требования к участникам размещения заказов на поставки товаров для нужд обороны страны и безопасности государства путем проведения торгов. К ним относится наличие соответствующих производственных мощностей, технологического оборудования, финансовых и трудовых ресурсов для производства товаров. Однако их законодательное определение, содержание и механизм проверки участников размещения заказа на соответствие дополнительным требованиям не установлены. На наш взгляд, закрепление такого механизма позволит обеспечить единообразный подход со стороны государственных заказчиков к требованиям, предъявляемым к участникам. Необходимо активизировать работу по включению в реестр единственных поставщиков вооружения и военной техники

производителей, являющихся единственными возможными поставщиками закупаемой продукции. Следует отметить, что расширение практики проведения совместных торгов также будет способствовать эффективности расходования бюджетных средств и обеспечению закупки единой продукции в рамках государственного оборонного заказа разными государственными заказчиками у одного производителя по одной цене.

— Какова доля электронных торгов, проводимых при участии Рособоронпоставки? Будет ли она повышаться?

— С учетом специфики предметов закупки (вооружение, военная, специальная техника) значительное количество заказов размещается путем проведения закрытых торгов, заказов у единственного поставщика и заключения многолетних контрактов. Размещение заказов на поставку продукции двойного (военного и промышленного) назначения осуществляется агентством путем проведения открытых аукционов в электронной форме. Их доля составляет приблизительно 77 процентов от общего количества проведенных торгов.

На сегодня данный способ размещения заказов для открытых торгов является наиболее предпочтительным для агентства, поскольку направлен на быстрое и объективное определение победителей торгов.

Отмечу: пока не все предприятия ОПК прошли процедуру аккредитации на электронных торговых площадках, что свидетельствует о низком проценте их участия в открытых аукционах.

СПРАВКА «ВПК»

Указом Президента России от 14 мая 2010 года № 589 утверждено Положение о Федеральном агентстве по поставкам вооружения, военной, специальной техники и материальных средств. Рособоронпоставка является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции государственного заказчика по размещению заказов, заключению, оплате, контролю и учету выполнения госконтрактов по оборонному заказу. Руководство деятельностью Рособоронпоставки осуществляет Президент Российской Федерации. Агентство находится в ведении Министерства обороны РФ, которое координирует и контролирует его деятельность.