

ГОСУДАРСТВО ДОЛЖНО ОПРЕДЕЛИТЬСЯ



Михаил Эрнстович Францев

Руководитель инжиниринговой компании, член научно-технического Совета РРР.

Обладает четвертьвековым опытом производственной деятельности в судостроении.

Работал заместителем главного инженера судостроительно-судоремонтного завода, заместителем начальника опытного производства ЦКБ, а в 80-х годах был приглашен в качестве специалиста в Минречфлот РСФСР. Имеет многолетний опыт научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области скоростного малотоннажного судостроения. Кандидат технических наук (СПбГМТУ).

Ознакомился с рядом материалов на портале «Корабел. Ру», посвященных перспективам развития отечественного судостроения и решил принять участие в обсуждении этой близкой для меня темы.

Представляю общее состояние и положение дел на ряде достаточно успешных в прошлом судостроительных предприятий, наблюдая за процессами в некоторых из них в динамике спада. Готов проанализировать причины и предложить возможные пути выхода из кризиса.

Как мне представляется, **принципиально неверно противопоставлять кораблестроение и гражданское судостроение**. Во времена расцвета отечественного судостроения подавляющее большинство сколько-нибудь заметных проектов судов гражданского назначения строились на предприятиях отечественной судостроительной промышленности.

Для примера можно привести такие предприятия Европейской части страны: суда смешанного река-море плавания строили: ОАО «Завод «Красное Сормово»» (Нижний Новгород), завод им. Володарского (Рыбинск), Пермский судостроительный завод «Кама», Навашинский СЗ; промышленные – «Ленинская Кузница» (Киев) и ЛАО («Адмиралтейские верфи», Ленинград); мелкий промысловый флот – СЗ «Авангард» (Петрозаводск), Сосновский СЗ; суда внутреннего плавания – завод им. Володарского (Рыбинск), ПСЗ «Кама», Навашинский СЗ; мелкий флот внутреннего плавания – СЗ «Авангард» (Петрозаводск), Сосновский СЗ; крупные морские суда, включая ледоколы – Балтийский СЗ (Ленинград), завод им. Жданова («Северная верфь», Ленинград), ЛАО (Ленинград), ОАО «Херсонский судостроительный завод», СЗ «Залив» (Керчь) и т. д. Из предприятий Минречфлота РСФСР можно выделить Московский ССЗ (крупносерийно мелкие пассажирские суда внутреннего плавания, включая СДП), Невский ССЗ (грузовые суда внутреннего плавания), Череповецкий ССРЗ (толкачи), ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод имени 40-й годовщины Октября» (катамараны-площадки).

Подавляющее большинство эксплуатировавшегося в 1991 году флота составляли суда отечественной постройки. Только среди крупных пассажирских судов импортных было более 90%, в остальных же сегментах флота – не более 15–20%. Причем, большинство их было построено в странах СЭВ. Из «развитых капиталистических» стран суда в СССР поставляла, в основном, Финляндия. Экзотика, типа «Сормовских» из Португалии, – это так, эпизоды, не оказывающие существенного влияния на картину в целом.

Подавляющее большинство отечественных заводов имело и кораблестроительную составляющую, выполнявшую функцию своеобразного интеллектуального и технологического локомотива. Она же и определяла достаточно высокий уровень принятия решений в ряде жизненно важных областей деятельности предприятия, таких как, конструкторско-технологический аспект, область подготовки кад-

«Если не сохранить и не возродить интеллектуальную начинку, отрасль можно ликвидировать.»

ров и связанной с ней социальной сферой. За счет оборотных средств военных заказов очень часто решались проблемы постройки судов гражданского назначения. Это были единые части общего организма.

После развала СССР к России отошли не самые лучшие, и не самые совершенные заводы. Большинство из них технологически не готово строить те суда, которые сегодня востребованы рынком. Понятно, что частный бизнес не в состоянии заработать в короткие сроки прибыль, которая окажется достаточной для решения задач модернизации производства.

Существует и еще одна серьезная проблема — отсутствие (или недостаток) подготовленных кадров. Сегодня в судостроительной промышленности сложилась ситуация, когда на большинстве предприятий нет высококвалифицированных специалистов среднего управленческого и конструкторско-технологического звена. А ведь именно этот сегмент управленческих и инженерно-технических работников определяет эффективность работы производства.

Еще более удручающая ситуация с высококвалифицированными рабочими. Ее усугубляет то, что основная часть судостроительных профессий объективно относится к про-

«Даже поступление на верфи заказов, подкрепленных денежными средствами, не определяет автоматическое наращивание объемов отечественного судостроения.»

фессиям с тяжелыми и вредными условиями труда. Крайне неблагоприятное положение в проектно-конструкторских бюро. Ясно, что главного конструктора проекта готовят десятилетиями. Их средний возраст — далеко за 60 лет, а за ними мало кто просматривается. Нельзя забывать, что с потребительской точки зрения именно уровень проектирования в КБ определяет качество судов. И сегодняшняя отечественная судостроительная промышленность держится на оставшихся высококвалифицированных специалистах. Если не сохранить и не возродить эту интеллектуальную начинку, отрасль можно ликвидировать. От стен нет проку.

Мы говорим о предприятиях, выпускающих, так сказать, конечный продукт — о верфях и КБ. Аналогичная ситуация и у поставщиков оборудования и комплектующих для судостроения. Именно их производственные возможности определяют производительность предприятий-строителей. От большинства из таких предприятий остались одни воспоминания. В лучшем случае — перепрофилировались. Поэтому даже поступление на верфи заказов, подкрепленных денежными средствами, не определяет автоматическое наращивание объемов отечественного судостроения.

Добавим к тому мощно растущего конкурента под боком — Китай. А также и Вьетнам. Достаточно много китайских и вьетнамских студентов обучается сейчас у нас в СПб-ГМТУ и других профильных вузах. Думаю, что переход качества их знаний в количество и качество судостроительной продукции их стран — это только вопрос времени.

Сегмент дешевых (на единицу водоизмещения) судов гражданского назначения, типа крупных танкеров, для поставки на мировой рынок нами упущен уже безвозвратно. А для того, что бы появилась все же возможность что-то строить, необходимо возрождение судостроительной отрасли, как единого комплекса.

«Государство должно определиться не на словах, а на деле: входит ли в систему его приоритетов судостроительная отрасль. Если да, то проблемы отрасли должны решаться комплексно и компетентно. Если нет, похоже, шансов на ее сохранение мало.»

Ибо судостроительная отрасль в России — по-прежнему единый организм. Если к ней относиться, как к группе отдельных, изолированных друг от друга предприятий, то дальше сварки и грунтовки корпусов для Дамена и ему подобных концернов, как это было в последние десятилетия, дело не пойдет.

Есть еще одна тонкость. Всем, кто в той или иной степени знает о проектировании с использованием импортных комплектующих, известен факт, что зарубежные производители очень неохотно идут на предоставление необходимой для проекта информации о своих изделиях. Применяя в проекте дизель зарубежного производства, гарантировано столкнешься с проблемой дальнейшего отсутствия информации о вращающихся массах для расчета крутильных колебаний.

То, что проблемы судостроительной отрасли выходят далеко за ее границы, может проиллюстрировать следующий пример. Подготовка инженерных и высококвалифицированных рабочих кадров для судостроения в достаточно сжатые сроки, скорее всего, потребует следующие обязательные компоненты, такие как:

- обеспечение качественной подготовки в специализированных классах средней школы по математике, физике и химии;
- обеспечение качественной подготовки студентов начальных курсов вузов по математике, физике, химии, теоретической механике, сопротивлению материалов и другим дисциплинам фундаментального цикла;
- **восстановление профессионально-технического образования в виде цехового обучения на предприятиях после средней школы с от-**

меной, в срочном порядке, государственного лицензирования и аттестации этого вида обучения. Эта мера позволит воспользоваться опытом еще сохранившихся высококвалифицированных рабочих в судостроении, судовом машиностроении и других смежных отраслях промышленности;

- обеспечение мер государственной поддержки судостроительных и машиностроительных отраслей промышленности, особенно в области НИОКР, инжиниринга и других высокорисковых инновационных этапов разработки и внедрения продукции.

Понятно, что ни одна из указанных проблем не может быть решена силами отдельно взятого судостроительного предприятия, даже большого, ни в одном регионе. Искусственное разделение судостроительных предприятий на заводы военного и гражданского назначения (при их организационно-технологической общности) отсекает предприятия гражданского судостроения от стратегических государственных ресурсов на фундаментальные структурные совершенствования, а государственные военные заводы от инструментов эффективного бизнес-управления. Получается так: кому что необходимо, тот того и не получает.

С моей точки зрения, **возможен только один подход к проблеме: судостроение должно строиться на приоритете государственных интересов над интересами частного бизнеса в области стратегического развития, при их гармоничном сочетании в оперативно-тактической деятельности.** За прошедшие семнадцать лет стало понятно, что судостроительные заводы не могут эффективно работать изолированно друг от друга. Эффективная работа судостроительного предприятия может быть только результатом объединения усилий государства, отстаивающего свои интересы, с инструментами частного бизнеса. В какой степени это должно сочетаться на конкретных предприятиях? Думается, в каждом конкретном случае это должно решаться индивидуально. В чисто военных областях, при нынешнем уровне самосознания российского частного бизнеса, ему на «командных высотах» там делать нечего.

Сохранение и развитие отечественного судостроения в возможном сегменте — вопрос государственной политики, в первую очередь. Государство должно определиться не на словах, а на деле: входит ли в систему его приоритетов судостроительная отрасль. Если да, то проблемы отрасли должны решаться комплексно и компетентно. Если нет, похоже, шансов на ее сохранение мало. Что будет дальше? Время покажет.