# Военное судостроение России

 Чупина Ильи 9 «В»

Судостроительная промышленность, являясь одной из важнейших отраслей народного хозяйства и обладая научно-техническими и производственным потенциалом, оказывает решающее влияние на многие другие смежные отрасли и на экономику страны в целом, а также на её обороноспособность и политическое положение в мире. Именно состояние судостроения является показателем научно-технического уровня страны и её военно-промышленного потенциала, аккумулируя в своей продукции достижения металлургии, машиностроения, электроники и новейших технологий. Военное судостроение трудно отделить от гражданского, поскольку до последнего времени большинство российских судоверфей работало на оборону, что вызывает необходимость проведения их реконструкции с ориентацией на постройку гражданских судов. Без этого высвобождающиеся в связи с сокращением заказов ВМФ производственные мощности не могут использоваться для наращивания строительства гражданских судов. До 1990 года отечественное судостроение занимало одно из лидирующих положений в мире. Оно обеспечивало треть мирового военного кораблестроения, а страна входила в десятку наиболее развитых стран по линии гражданского судостроения. На отечественных судостроительных заводах было построено свыше 50% тоннажа морского транспортного флота страны, занимавшего шестое место в мире, 60% флота рыбопромысловых судов, а также 80% речного флота. Судостроительная промышленность СССР ежегодно выпускала кораблей и судов для ВМФ общим водоизмещением более 300 тыс. тонн. В последнее десятилетие отечественное судостроение утратило свои ведущие позиции. Структурная перестройка экономики страны, а также распад когда-то единой судостроительной отрасли СССР привели к тому, что судостроение России переживает глубокий кризис. Из имеющихся в Российской Федерации судостроительных заводов только несколько могут быть отнесены к крупным. В период Великой Октябрьской социалистической революции были созданы внутренние речные порты и базы в Нижнем Новгороде, Астрахани, Саратове, Котласе, Петрозаводске, Витебске. Другие центры военного судостроения - ряд городов на реках, где производят небольшие суда (Ярославль, Рыбинск, Зеленодольск) Но самым крупным центром судостроения со времён Петра I, который создал первый регулярный флот России в 90-х годах XVII столетия, является Санкт-Петербург, где находится около 40 предприятий этой отрасли. Здесь строились почти все виды кораблей, также сравнительно большие суда (водоизмещением до 60 тыс. тонн), которые можно строить на Балтийском заводе и Адмиралтейских верфях. Атомные подводные лодки ранее выпускались в Нижнем Новгороде и в Комсомольске-на-Амуре. В настоящее время их производство сохраняется лишь в предприятиях Северодвинска, прошедших необходимую модернизацию.

 Вместе с прекращением холодной войны мировой рынок с начала 1990-х годов характеризовался существенным сокращением поставок оружия и продукции кораблестроительных фирм. По сравнению с предыдущим десятилетием объём постройки и годовых поставок на рынок кораблей и судов уменьшился примерно в 2,5 раза. Эти тенденции характерны и для российского кораблестроения. Практически прекратились поставки Россией зарубежным заказчикам десантных кораблей, более того, не строились десантные корабли и для ВМФ России. Уровень использования мощностей на судостроительных предприятий снизился до 17%, а численность работающих уменьшилась почти в 3 раза. Загрузка заводов государственным оборонным заказом составляет около 5% от имеющихся мощностей. Кроме того, существующая в России налоговая политика не способствует привлечению заказов на отечественные верфи, а, наоборот, приводит к росту стоимости строящихся судов, превышающей на 15-25% стоимость строительства аналогичных судов за рубежом. Одной из главных причин сложившегося положения являются сложности с привлечением инвестиций в постройку судов, обусловленные существенными отличиями судостроения от других отраслей промышленности. Ранее строительство судов в СССР финансировалось государством. С переходом на рыночные отношения приватизация морского транспорта привела к тому, что у слабых в экономическом отношении судоходных компаний нет средств для постройки судов, а у предприятий – необходимых оборотных средств. Высокая стоимость кредитных российских денег и короткие сроки их возмещения практически не позволяют строить суда за счет кредитов российских банков. Поставка судов на экспорт также не приносит судостроителям прибыли, так как большой физический и моральный износ основных фондов, несоответствие большинства цехов и сооружений требованиям современной технологии не позволяют отечественным предприятиям успешно конкурировать с зарубежными судостроительными верфями. Все это приводит к тому, что российские верфи остаются без заказов, а судостроители без работы. Выходом из критического состояния отечественного судостроения в настоящее время, несмотря на экономически невыгодные условия, является расширение экспорта судов и кораблей. Это позволяет загружать основные производства ряда судостроительных заводов, сохранять рабочие места и закладывать основы для дальнейшего развития отрасли. Кроме того, работа на экспорт заставляет осваивать новейшие и перспективные технологии, повышать качество работ, сокращать сроки проектирования, подготовки производства и строительства судов. Благодаря экспорту начался постепенный подъем судостроения России. Ежегодный объем морского транспортного судостроения, например, составляет сегодня 80—100 тыс. тонн грузоподъемности. В 1999 году судостроительными заводами отрасли построено и сдано заказчикам 28 кораблей и судов различных классов, в том числе 9 по гособоронзаказу и на экспорт. Продолжилось строительство атомных и дизельных подводных лодок и надводных ко-раблей, а также гражданских судов различного назначения в объемах заключенных договоров и контрактов. Заметно оживилась деятельность предприятий в области военно-технического сотрудничества. По данным Минторга Российской Федерации, поставки морской техники на экспорт составили 23% от общего объема экспорта вооружений и военной техники России.
Вместе с тем ситуация в отрасли остается сложной. Вызывает беспокойство продолжающееся увеличение кредиторской и дебиторской задолженности. Уровень текущего финансирования гособоронзаказа на 1999 год составил около 80% от запланированных объемов, не полностью погашена задолженность госзаказчиков по оплате поставленной продукции. Государственный оборонный заказ 2000 года предусматривает увеличение средств, выделяемых на закупку вооружения в 1,5 раза и выполнение НИОКР — более чем в 2 раза. Однако эти объемы, к сожалению, не решают проблемы строительства новых и поддержания технической готовности находящихся в строю кораблей.

Вместе с тем по-прежнему остается мощным потенциал судостроительных предприятий, способных обеспечить высокий уровень кораблей данного класса для ВМФ России и на экспорт. Сохраняется потребность многих, особенно развивающихся стран, и прежде всего островных государств, в приобретении новых десантных кораблей. В ряде случаев их наличие в составе ВМС небольшого государства позволяет решать политические проблемы.

Россия в настоящее время способна практически на более высоком научно-техническом уровне создавать транспортно-высадочные десантные корабли в экспортном исполнении. Для этого сейчас, так же как в начале 1960-х годов, имеются технические средства и вооружение, наилучшим образом подходящие для БДК, сравнительно недорогих и одновременно обладающих высокими возможностями для решения разнообразных задач как в военное, так и в мирное время: от содействия сухопутным войскам в проведении операций на приморских флангах до перевозок различных грузов в контейнерах международного класса с использованием речных путей.

За послевоенные десятилетия российские судостроители накопили мощный производственный и научно-технический потенциал в сфере военного кораблестроения. В этот период были построены большие серии кораблей и судов различного назначения: от подводных ракетоносцев и авианосцев до сверхмалых подводных лодок, боевых и сторожевых катеров. Ярким примером этого является центральное конструкторское бюро морской техники "Рубин", основанное в 1901 году в Санкт-Петербурге, - крупнейшая в России фирма по проектированию подводных лодок. За вековую историю по проектам "Рубина" построено около 1000 подводных лодок. Широкие боевые возможности, высокая надежность, простота обслуживания и высокая живучесть всегда отличали детища "Рубина", в том числе и экспортные лодки классов "Виски", "Фокстрот" и "Кило".

Начало процессу возрождения отечественного флота, наряду с новыми технологиями и методами управления, должна положить реструктуризация верфей Санкт-Петербурга, как центра современного российского судостроения. Таким образом, в условиях происходящего в настоящее время мирового судостроительного бума широкие возможности для функционирования отечественного кораблестроения имеются как в военном, так и в гражданском судостроении. Грамотное использование этих возможностей даст шансы российскому судпрому не только выжить, но и вступить дееспособным в грядущий век.

Cпок используемой литературы:

1. Энциклопедия для детей «Аванта +»-«Техника»
2. А. П. Шершов «История военного судостроения»
3. Статья Королева В. П. http://industry.internord.ru/inform/korolev.htm
4. Military Parade о ВМФ. Архив статей 1998 г. http://www.navy.ru/news/mp98.htm