

Номенклатура проектов Центрального морского конструкторского бюро «Алмаз» охватывает сегодня почти весь спектр боевых надводных кораблей и судов специального назначения.

АЛМАЗНЫЕ ГРАНИ УСПЕХА

Легендарное КБ проектирует флот XXI века

А.В. Шляхтенко,
Генеральный директор-
генеральный конструктор
ОАО ЦМКБ «Алмаз»

«Алмаз» — ведущий и единственный в России проектант скоростных катеров, боевых надводных кораблей малого и среднего водоизмещения, десантных кораблей на воздушной подушке, кораблей противоминной обороны, а также кораблей и судов специального назначения и плавучих доков. Мы осознаем огромную ответственность, которую накладывает на нас доверие государства — нашего главного заказчика, и это обязывает нас внимательно отслеживать положение дел с проектированием кораблей и судов в мире, определяя тенденции развития кораблестроения и гражданского судостроения.

В структуре современных европейских флотов сегодня все явственнее проступает тенденция к использованию универсальных боевых кораблей, проектирование которых основано на идее создания базовой платформы с возможностью изменения специализации корабля в зависимости от конкретной задачи при минимальных затратах времени и средств. К таковым относятся, например, датские Absalon и Iver Huitfeldt, британский «глобальный боевой корабль» (Global Combat Ship, Type 26).

Для флотов, действующих большей частью в так называемой ближней морской зоне, характерно стремление «вложить квартиру в пинту», то есть получить полноценный боевой корабль в корпусе минимального водоизмещения. Эта задача наиболее сложная, ее решение также связано с созданием универсальной платформы с «модульным» насыщением. «Алмаз»

энергично работает в этом направлении, одновременно развивая начатое «Стерегищим» направление многоцелевых корветов.

Гражданское судостроение — особенно в наиболее актуальном для нашей страны секторе проектирования судов для обслуживания морских углеводородных промыслов — сейчас все более склоняется к использованию отработанных «платформ» для проектирования и строительства как специализированных, так и универсальных судов (offshore support vessels, platform supply vessels). В качестве примера можно привести семейство проектов Rolls-Royce UT. Более того, все в большей степени такие «платформы» используются при создании универсальных и специализированных патрульных кораблей для охраны исключительной экономической зоны, экологического мониторинга и борьбы с разливами нефтепродуктов и т.п.

Сложившаяся структура отечественных проектных учреждений доказала свою жизнеспособность: остались лишь эффективно работающие ЦКБ, слабые ушли.

Мы своевременно отследили эти тенденции и в настоящее время имеем возможность обеспечить заказчику существенную экономию времени и средств, используя отработанную при создании спасательного буксирного судна «Звездочка» современную «платформу» — корпус и энергетическую установку с полным электродвижением — для проектирования специализированных судов как для военно-морского флота, так и для гражданских ведомств. В какой-то мере это продолжение «русского стиля» в проектировании, которого, как и во всех созданных за свою более чем 60-летнюю историю уникальных высокоскоростных ударных катерах и кораблях, продолжает придерживаться ЦМКБ «Алмаз».

Отечественная судостроительная отрасль развивается и совершенствуется, поступательно решая самые острые организационные и производственные проблемы. Один из наиболее критичных вопросов — кадровый: в отечественном судостроении сегодня остро ощущается нехватка квалифицированных рабочих. Не менее важно и сохране-



ние отечественной конструкторской школы проектирования кораблей и судов. Государство несет ответственность за поднятие престижа профессии, а мы, со своей стороны, готовы поддерживать и улучшать уровень подготовки будущих корабелов, обучающихся в государственных ВУЗах, завершая их образование на организованной в ЦМКБ специализированной кафедре.

Сложившаяся структура отечественных проектных учреждений доказала свою жизнеспособность: остались лишь эффективно работающие ЦКБ, слабые ушли. Объединение с судостроительными предприятиями, учитывая географию по-прежнему многочисленных производственных площадок, нецелесообразно. Конструкторские подразделения заводов,

за редкими исключениями, немногочисленны, опытные специалисты — на вес золота. Кроме того, богатый опыт, накопленный зарубежными отраслевыми организациями за последние три десятилетия, подтверждает, что головная организация по созданию боевого корабля как интегратор сложнейших систем должна быть гораздо выше уровня даже самой передовой верфи.

Конечно же, сегодняшнему российскому судостроению необходима конкуренция. При этом совершенно очевидно, что система тендеров нуждается в совершенствовании. Применяемая во всем мире система конкурсного проектирования, когда заказчик заключает контракты с двумя или более проектантами, а выигравший получает заказ на работы следующей стадии, — важнейшее условие технического и технологического развития.

Кроме того, с учетом естественно-го, но катастрофического уменьшения числа высококвалифицированных специалистов в условиях продолжающегося размножения различного рода «инновационных структур» с размытой сферой ответственности крайне необходимо сохранить или воссоздать экспертный орган, способный находить, отслеживать и прогнозировать тенденции развития мирового судостроения для скорейшего внедрения в практику реальных инноваций.

Таким образом, перед отечественным кораблестроением сегодня поставлены весьма масштабные, но вполне реальные задачи, для решения которых мы прилагаем все силы.

