

Sekrety rosyjskiego przemysłu okrętowego

#Ludzie #Marynarka wojenna #Strategia i polityka 30 maja 2021

Dyrektor generalny Spółki Akcyjnej Zjednoczona Korporacja Stoczniowa – AO OSK, Aleksiej Rachmanow (na jej czele od 2014) podał w wywiadzie dla rosyjskiej gazety *Wiedomosti*, że remont lotniskowca *Admirał Kuzniecowa*, mimo pożaru przebiega zgodnie z harmonogramem, jednak program prób morskich jednostki będzie opóźniony z powodu problemów technicznych związanych z dostawą turbin parowych, budowanych specjalnie dla niej przez przedsiębiorstwo Kirow – Energomasz. Kontrakt na wszechstronną przebudowę *Kuzniecowa* kończy się dla OSK w 2023. Można się więc spodziewać, że lotniskowiec po renowacji przejdzie próby morskie na przełomie 2023/2024 (w Rosji nieoficjalnie podaje się, że odtworzenie zdolności operacyjnych *Kuzniecowa* pochłonięć ma 300-350 mln rubli).



Aleksiej Rachmanow – generalny dyrektor AO OSK pracuje w Zjednoczonej Korporacji Stoczniowej od 2014. Została ona powołana do życia rozporządzeniem prezydenta Rosji 21 marca 2007. Eksperti twierdzą, że dzięki Rachmanowowi korporacja wypełzyła z czarnej dziury korupcji i deficytu. Od kilku lat wprowadza on program uzdrowienia finansowego. Dyrektor do przemysłu stoczniowego trafił z korporacji samochodowych / Zdjęcie: Priestupnaja Rossija

Dyrektor Rachmanow stwierdził, że OSK jest w pełni gotowa do budowy nowego rosyjskiego lotniskowca, a biura konstrukcyjne czekają z pomysłami. Brakuje jednak inicjatywy ze strony Ministerstwa Obrony Federacji Rosyjskiej. OSK modernizuje bazę produkcyjną, a przykładem tego jest stocznia nr 35, gdzie budowany jest ogromny suchy dok, w którym można będzie zbudować nowy rosyjski lotniskowiec. Przeznaczony będzie też do serwisowania największych jednostek bojowych Floty Północnej (w rosyjskiej nomenklaturze okręty wojennej 1 i 2 klasy).

Polepsza się – jak twierdzi Romanow terminowość wykonywania zleceń na budowę okrętów przez przedsiębiorstwa stoczniowe, które skupia OSK, dzięki wprowadzeniu klauzuli najwyższej wagi takich kontraktów dla obronności państwa. Dyrektor podaje, że flota rosyjska – WMF ma stale w służbie ponad 70 jednostek pływających. Jak mówi – *niestety formalności załatwiamy dłużej niż naprawy czy serwisowanie jednostek.*

Za swój sukces Rachmanow uznaje zastąpienie dostarczanych z Ukrainy z przedsiębiorstwa Zoria – Maszprojekt siłowni do dużych okrętów (na przykład fregat projektu 11356) własnymi konstrukcjami z ODK-Saturn, jednak nadal jego korporacja ma problemy z newralgicznymi importowanymi systemami okrętowymi. Takim przykładem są układy napędowe systemów automatycznego sterowania okrętami – dostarczane do niedawna rosyjskiej spółce zależnej przez Rolls-Royce. W przypadku produkcji statków cywilnych wartość kupowanych od poddostawców zagranicznych systemów okrętowych sięga w OSK od 70 do 90%. To obecnie poważne wyzwanie dla stoczni Rachmanowa.

Ciekawostką jest to, że dyrektor skarży się, iż na lodołamaczu *Wiktor Czernomyrdin* niedawno zbudowanym przez OSK dla Rosmorport wszystko jest polskie, niemieckie, holenderskie itp. - *Ale nie możemy powiedzieć klientowi nie... Klient prawdopodobnie nie do końca zdaje sobie sprawę, że trudności, których doświadczamy tylko dzisiaj, jutro też staną się jego problemem. Na przykład nawet do przedsiębiorstw, które nie są objęte sankcjami, przestali przychodzić zachodni specjaliści zajmujący się serwisowaniem i uruchamianiem sprzętu...*

Rachmanow nie kryje, że problemem OSK jest słaba efektywność biur projektowych pracujących wyłącznie dla sektora obronnego. Nie chce on jednak ani ich na siłę integrować, ani likwidować, ponieważ ich marki, wypracowane w poprzednich latach, są cennymi zasobami. - *Mamy cztery biura projektowe zajmujące się okrętami nawodnymi i dwa zajmujące się okrętami podwodnymi. Dział Inżynierii Projektowej i Zaawansowanego Projektowania będzie musiał starannie, bez pośpiechu i rewolucji, pracować nad programem ściślejszej między nimi współpracy... Nie chcemy kontynuować wojny z wojskowymi biurami projektowymi w zakresie projektowania sprzętu cywilnego, a rozważamy możliwość zakupu na rynku jednego lub dwóch prywatnych biur konstrukcyjnych – po to, by uzyskać pewną dynamikę, swobodę. Szybkość projektowania jednostek cywilnych wiele znaczy...*

Największym wyzwaniem dla OSK jest ucyfrowienie projektowania okrętów i statków i wprowadzenie cyfrowego systemu ich budowy. Pierwszym sukcesem było wprowadzenie w Siewmaszu systemu przygotowania produkcji okrętowej bazującego na cyfrowych modelach trójwymiarowych. W ten sposób powstał pierwszy w Rosji cyfrowy model atomowego okrętu podwodnego, wedle którego planowano wyposażanie przedziałów jednostki. Pozwoliło to na znaczne przyspieszenie procesu budowy i obniżyło koszt prac przygotowawczych w doku.

OSK skupia 80% potencjału stoczniowego Rosji. Celem korporacji stoczniowej Rachmanowa jest zwiększenie zamówień i produkcji cywilnej, tak, aby za 9 lat przynosiła ona połowę przychodów. Obecnie – to tylko 21% łączne roczne przychody OSK to obecnie ok. 500 mld rubli. Dyrektor uważa, że zamówienia cywilne w wysokości

rocznej 250-320 mld rubli to sprawa bardzo odległej przyszłości. W najbliższym czasie liczy na tylko 180-200 mld rubli. Życzyłby on sobie poziomu eksportu w wysokości 50 mld rubli do 2030. Na razie sięga on zaledwie 2-3 mld rubli i dotyczy wyłącznie krajów z rosyjskiej strefy wpływów sfery euroazjatyckiej.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o