

УКРАИНСКИЕ «БИЗОНЫ» ИЛИ РОССИЙСКИЕ «ЗУБРЫ»? В СПОРЕ ПОСТАВЛЕНА ТОЧКА



АО ЦМКБ «Алмаз»

Дмитрий Евгеньевич ЦЫМЛЯКОВ,
главный конструктор судов
на воздушной подушке

Прошло более пяти лет с момента подписания вызвавшего много споров и бурных обсуждений контракта «Укрспецэкспорта» с КНР о поставке малых десантных кораблей на воздушной подушке (МДКВП) проекта 958 «Бизон» в КНР и передаче документации на этот корабль китайской стороне. Что же, собственно, вызвало известное бурление в интернете и в кругах, тесно связанных со столь деликатным делом, каковым является торговля вооружением и военной техникой?

Как всегда, в основе всего лежат деньги. Точнее, упущенная российской стороной выгода. Дело в том, что так называемый МДКВП проекта 958 «Бизон» представляет собой нелегальную копию советского (читай российского) МДКВП проекта 12322 «Зубр», разработанного в середине 80-х годов по заказу ВМФ СССР инженерами ЦМКБ «Алмаз», расположенного в Санкт-Петербурге (в те годы Ленинграде), и строившегося серийно на заводах в Ленинграде – Санкт-Петербурге (ЛПО «Алмаз», ныне СФ «Алмаз») и в Феодосии (ФПО, ФСК «Море») как для отечественного флота, так и на экспорт для ВМС Греции.

Сама по себе продажа кораблей третьей стороне Украиной никакого криминала не содержала. Понятным было и желание китайской стороны найти поставщиков с меньшими, чем у отечественного «Рособоронэкспорта», финансовыми запросами. Украинская сторона могла заплатить российской авторское вознаграждение (так называемое роялти) и спокойно заниматься постройкой. Но китайской стороне нужна была документация для последующего строительства подобных кораблей у себя самостоятельно.

Вот эта передача Украиной в КНР без согласования с российской стороной технической документации по проекту 12322 «Зубр» и вызвала основные споры. Передача означала нарушение как положений подписанного в 2006 году российско-украинского межправительственного соглашения о взаимной охране прав на результаты интеллектуальной деятельности, ис-

МДКВП проекта 958 «Бизон» представляет собой нелегальную копию советского (читай российского) МДКВП проекта 12322 «Зубр», разработанного по заказу ВМФ СССР инженерами ЦМКБ «Алмаз»...

пользуемые и полученные в ходе двустороннего военно-технического сотрудничества, так и положений договора между ЦМКБ «Алмаз» и ФСК «Море» на разработку и корректировку документации проекта 12322 в рамках исполнения контракта на поставку «Зубров» ВМС Греции.

Украинская сторона весьма своеобразно трактовала положения указанного межправсоглашения, мотивируя свои

права на возможность свободно распоряжаться оставшейся на заводе со времён СССР документацией тем, что она создавалась в оные времена и положения межправсоглашения на неё не распространяются, а про «греческий» договор, прямо запрещавший подобную передачу документации третьим лицам, вообще предпочла забыть. Понимая шаткость своих аргументов, украинская сторона заявила, что разработала совершенно новый проект МДКВП силами государственного предприятия «Проектно-исследовательский центр кораблестроения» в городе Николаеве (бывшее «Южное ПКБ» – предприятие никогда, к слову, подобными кораблями не занималось), дав ему новый номер 958 и новое название «Бизон». К делу вплотную приступили юристы «ОСК» и Федерального агентства по правовой защите результатов интеллектуальной деятельности военного, специального и двойного назначения (ФАПРИД).

Но вмешалась политика. К власти на Украине пришёл «про-российский» Янукович, и на воровство интеллектуальной собственности закрыли глаза. Мало того, для обеспечения поставок была организована фирма, закупавшая оборудование





для украинских «Зубробизонов», производившегося на предприятиях Российской Федерации: воздушные винты, нагнетатели, гибкое ограждение. Для чего нужен был такой посредник? – Чтобы предприятия-изготовители смогли обойти закон «О продукции двойного назначения», запрещающий поставки тех самых воздушных винтов, нагнетателей, гибкого ограждения за пределы страны мимо государства в лице «Рособоронэкспорта». Как удалось осуществить это фирме-посреднику? Эти вопросы пусть задают прокуроры коммерсантам и государственным служащим, призванным хранить и бдить. Есть свидетельства, что часть оборудования была вывезена через границу под видом сырья.

Так или иначе, дело было сделано. Российские заводы получили работу и какие-никакие деньги, украинская сторона – крайне необходимое для исполнения контракта оборудование, а посредники и содействовавшие им – свою маржу. Ни с чем остались только государство, «Рособоронэкспорт» и ЦМКБ «Алмаз».

Нельзя сказать, что соответствующие бдительные органы не предпринимали никаких мер. Примером тому стал ряд судебных дел в отношении бывших уже сотрудников 51-го Центрального конструкторско-технологического института судоремонта (ЦКТИС) и 1 ЦНИИ МО РФ, пытавшихся переправить на Украину ремонтную документацию на «Зубры». Но факт остаётся фактом, помешать исполнению контракта Украины и КНР в части передачи проектно-конструкторской документации российской сторона не захотела. Что было тому причиной? Сложно сказать. Но следует признать, что и у украинской стороны были весомые козырные карты для давления в виде возможности приостановить или задержать крайне нужные для исполнения многочисленных экспортных контрактов «Рособоронэкспорта» и контрактов в рамках выполнения ГОЗ главные газотурбинные агрегаты (ГГА) производства Николаевского предприятия «Зоря-Машпроект».

И тут грянул «майдан», за ним «русская весна», «крымнаш» и так далее. «Укрспецэкспорт» судорожно вывозит второй из построенных «Зубробизонов» из уплывающего с Украины Крыма буквально в день референдума о возвращении его домой. Третий и четвёртый корабли, предполагавшиеся к постройке в Китае, остались недоукомплектованными оборудованием.

Коллизия, сложившаяся в результате всех этих событий для китайских заказчиков, живо напомнила известное произведение про незадачливого служителя культа, погнавшегося за де-

шевизной. Заводы-изготовители «Зубробизона» – ФСК «Море» и КСУД и ТС «Фиолент» отплыли вместе с Крымом в Россию, держатель контракта «Укрспецэкспорт» и изготовители ГГА «Зоря-Машпроект» остались на Украине.

Теперь в новых политических и экономических реалиях (санкции в отношении нашей страны со стороны ЕС и США и последующий разворот вектора нашей внешней политики на

восток) заканчивать исполнение этого контракта придётся российской стороне. Сложностей преодолеть придётся много. Главная из них – обеспечение поставок ГГА. Сложно сказать, чьи усилия в решении этой проблемы могут принести реальные результаты: инженеров рыбинского ОАО «Сатурн» и питерской «Звезды» или военных и политиков. Но главное ясно – ознакомление с документацией «Зубробизона» показало, что отличия

от серийных кораблей, построенных ранее, минимальны, и касаются в основном системы управления движением разработки ОАО «Фиолент» и мачты.

Какие уроки можно вынести из всей этой почти детективной истории? Для недопущения проблем, связанных с передачей интеллектуальной собственности третьим лицам, за многие годы своего существования человечество ничего лучшего кроме патентов не придумало. Так что, перефразируя известного классика, можно сказать: «Патентовать, патентовать и ещё раз патентовать!» Жаль только, что китайская сторона никогда

не была замечена в излишней щепетильности в вопросах, касающихся патентного правообладания. А в свете ренессанса дружбы братских народов Китая и России рычаги воздействия на братьев вообще оказываются недейственными.

Заводы-изготовители «Зубробизона» – ФСК «Море» и КСУД и ТС «Фиолент» отплыли вместе с Крымом в Россию, держатель контракта «Укрспецэкспорт» и изготовители ГГА «Зоря-Машпроект» остались на Украине.

... перефразируя известного классика, можно сказать: «Патентовать, патентовать и ещё раз патентовать!»

Аннотация на англ. яз.

**196128, Санкт-Петербург,
ул. Варшавская, д. 50
Тел. +7 (812) 369-12-11
Факс +7 (812) 369-59-25
E-mail: office@almaz-kb.sp.ru
http://www.almaz-kb.ru**