

Vize-Ministerpräsident Borissow : Sanktionen gefährden Umsetzung des Verteidigungsauftrags nicht

21 Apr. 2022 21:29 Uhr

Russlands Wirtschaft hat sich schon seit 2014 auf die drohenden westlichen Sanktionen vorbereitet. Das erklärte Juri Borissow, der stellvertretende Ministerpräsident der Russischen Föderation für Verteidigung und Industrie, in einem Interview mit RT. Deshalb komme das Land mit der aktuellen Situation klar und werde an den Bedingungen sogar wachsen.



Quelle: AFP © Olga MALTSEVA / AFP
Symbolbild

Juri Iwanowitsch, gegen Russland werden jetzt Sanktionen in bisher ungekanntem Ausmaß verhängt. Im Kreml wird dies als offener Wirtschaftskrieg bezeichnet. Wie wird der staatliche Verteidigungsauftrag angesichts eines solch präzedenzlosen Drucks erfüllt?

Was den staatlichen Verteidigungsauftrag betrifft, sehen wir derzeit keine ernsthaften Bedrohungen, die die Umsetzung der geplanten Maßnahmen beeinträchtigen könnten. Vielleicht liegt es einfach daran, dass unsere "Kollegen" aus den westlichen Ländern uns seit 2014 trainieren und wir uns bereits (gut. — RT) genug auf die ständig eingeführten Sanktionen eingestellt haben, über klare Pläne für die Importsubstitution verfügen und die notwendigen Sicherheitsvorräte an kritischen Bauteilen angelegt haben.

Daher ist die Umsetzung des Hauptprogramms des staatlichen Verteidigungsauftrags heute nicht gefährdet. Die gegenwärtige Situation mit der Beschaffung von Verteidigungsgütern ist sogar noch besser als in den Vorjahren. Derzeit sind alle jährlichen Verpflichtungen zu etwa 88 Prozent vertraglich gesichert. Früher haben wir solche Zahlen etwa gegen Ende Mai erreicht. Die kassenmäßige Durchführung des Haushaltsplans ist bei uns auch gut. Dies ist vor allem auf die Einführung von Sanktionen gegen unsere Finanzinstitute und die notgedrungene Anhebung des Leitzins zurückzuführen. Heute nutzen wir die geplanten Haushaltsmittel optimal aus.

Der Auftraggeber, in erster Linie das Verteidigungsministerium und andere Behörden, nutzen in großem Umfang eine 100prozentige Vorfinanzierung der Maßnahmen, die für die Beschaffung der elektronischen Komponentenbasis, der Grundmaterialien und Bauteile erforderlich sind. Dies sichert das Risiko der Nichterfüllung ab und ermöglicht die Schaffung von notwendigen Sicherheitsreserven.

Und wir sind zuversichtlich, dass wir am Ende des Jahres einen Jahresdurchschnitt von 97-98 Prozent haben werden, der sich in letzter Zeit bereits entwickelt hat. Alle ausstehenden Verpflichtungen (im Rahmen des staatlichen

Verteidigungsauftrags. — RT) werden in der Regel bereits im ersten Quartal des nächsten Jahres gegenüber den Hauptauftraggeber erfüllt. Dies ist vor allem auf die Einführung von Sanktionen gegen unsere Finanzinstitute und die notgedrungene Anhebung des Leitzins zurückzuführen. Heute nutzen wir die geplanten Haushaltsmittel optimal aus.

Der Auftraggeber, in erster Linie das Verteidigungsministerium und andere Behörden, nutzen in großem Umfang eine 100%ige Vorfinanzierung der Maßnahmen, die für die Beschaffung der elektronischen Komponentenbasis, der Grundmaterialien und Bauteile erforderlich sind. Dies sichert das Risiko der Nichterfüllung ab und ermöglicht die Schaffung von notwendigen Sicherheitsreserven. Und wir sind zuversichtlich, dass wir am Ende des Jahres einen Jahresdurchschnitt von 97-98 Prozent haben werden, der sich in letzter Zeit bereits entwickelt hat. Alle ausstehenden Verpflichtungen (im Rahmen des staatlichen Verteidigungsauftrags. — RT) werden in der Regel bereits im ersten Quartal des nächsten Jahres gegenüber den Hauptauftraggeber erfüllt.

Die Frage der Importsubstitution ist heute wahrscheinlich akuter denn je, auch im militärischen Bereich, in der Rüstungsindustrie. Ich möchte ein Beispiel aus eigener Erfahrung anführen. Wir haben ein Taifun-Fahrzeug. Ich bin erst kurz vor diesem Interview aus den Vororten von Kiew zurückgekehrt. Dort haben wir gerade den Taifun gefahren. Das Auto ist sicherlich toll, beeindruckend. Aber...

Es gibt mehrere davon. Welchen haben Sie gefahren, den 4x4 oder den gepanzerten?

Nein. 6 x 6.

Klar. Es ist ein KAMAZ-Lkw (KAMAZ-63968 Taifun-K. — RT)

Ja, auf Basis von KAMAZ-Lkw. Aber abgesehen davon, dass er auf KAMAZ-Fahrgestelle basiert, ist er zum Beispiel mit Michelin-Reifen ausgestattet. Das Getriebe wird ebenfalls importiert. Im Allgemeinen gibt es eine Menge ausländischer Ersatzteile. Und soweit ich weiß, ist der Taifun nicht das einzige Beispiel dafür, dass ein wirklich gutes Fahrzeug, der offensichtliche Erfolg unserer Militärtechnik, in eine solche Situation gerät. Jetzt fragt man sich, wie es weitergehen wird.

Was den Zustand unserer gesamten Automobilindustrie angeht, so haben wir erst vor kurzem eine Reihe von Treffen mit den wichtigsten Kraftfahrzeug-Herstellern gehabt. Natürlich ist das auch für sie eine große Herausforderung, wenn die wichtigsten Autoteile nicht mehr an unsere Montagebetriebe geliefert werden.

Der Lokalisierungsgrad (der Produktion — RT) für die wichtigsten Modelle - ich meine die gesamte breite Palette der Kraftfahrzeugtechnik - ist unterschiedlich. Der Anteil der ausländischen Bauteile ist nicht einheitlich. Insgesamt durchläuft die Branche, wie eigentlich die gesamte Wirtschaft, die gesamte Industrie, einen gravierenden Strukturwandel, der mit Veränderungen in der Lieferlogistik und vor allem mit einer Neuausrichtung auf andere Anbieter zusammenhängt. Natürlich werden sie (die Kraftfahrzeug-Hersteller — RT) das Produktionstempo verlieren, wir verschweigen das nicht.

Die Umstellung auf die Zusammenarbeit mit neuen Lieferanten und die Erschließung neuer Logistikkorridore für die Lieferung der erforderlichen Ausstattung in der Zukunft wird jedoch günstige Bedingungen für ein stabiles Funktionieren der Branche (Automobilindustrie. — RT) insgesamt schaffen.

Natürlich werden sie (die Kraftfahrzeug-Hersteller — RT) gezwungen sein, auf die Produktion etwas veralteter Modelle umzusteigen, d.h. auf solche, die einfacher zu bedienen sind. Irgendwo werden sie beispielsweise von der Automatik auf Handschaltgetriebe umsteigen, irgendwo werden sie bereits gewohnte Serviceleistungen opfern. Dies ist jedoch eine erzwungene Maßnahme, die die Verbrauchereigenschaften von Autos nicht ernsthaft beeinträchtigen wird. Und allmählich werden sie (die Kraftfahrzeug-Hersteller — RT) zur Produktion der Modelle zurückkehren, die heute bereits hergestellt werden.

So wird KAMAZ jetzt intensiv an der 100%igen Lokalisierung der Produktion des Fahrzeuges der K5-Generation arbeiten. Dies ist nun das Leuchtturmprojekt, das ähnliche Modelle von Volvo und Mercedes praktisch vom Markt verdrängen wird. In der Praxis wird KAMAZ den Lkw-Markt dominieren.

Was Waffen und militärische Ausrüstung anbelangt, so erinnere ich mich gut an das Jahr 2014, als ich noch stellvertretender Verteidigungsminister und zuständig für Rüstungsfragen war. Bei den Treffen in Sotschi (mit dem Präsidenten. — RT) im Mai haben wir auf Initiative des Verteidigungsministeriums einen Vorschlag zur Einführung von Maßnahmen zum Ersatz ukrainischer Produkte und Produkte der NATO-Staaten unterbreitet.

So entstanden zwei Listen von Bauteilen, deren Fehlen zur Nichterfüllung des staatlichen Verteidigungsauftrags führen könnte. Wir haben systematisch und dynamisch genug gehandelt, um uns aus der Abhängigkeit von ukrainischen Lieferanten zu lösen. Zu diesem Zeitpunkt (2014 — RT) waren wir noch stark abhängig, insbesondere von Schiffsmotoren und Turbinen von Zorya-Mashproekt und Iwtschenko-Progress sowie von Flugzeugtriebwerken und einer Reihe anderer Zubehörteile von Motor Sitsch. Denn die Lufttransportflotte Russlands ist damals und auch heute noch durch die in der Sowjetunion unter Beteiligung des Antonow-Konstruktionsbüros entwickelten Modelle vertreten.

Dennoch haben wir uns relativ schnell, etwa bis Ende 2018, aus der Abhängigkeit von ukrainischen Lieferanten befreit. Ich glaube, Russland hat davon nur profitiert. Die Sicherheit aller in der Zukunft realisierten Maßnahmen war gewährleistet, während sie (ukrainische Unternehmen. — RT) einen riesigen Teil des Marktes verloren haben, auf

dem gearbeitet wurde. Es handelt sich um ein paar Dutzend, ich würde sagen, Milliarden Dollar, die in der Vergangenheit zur Entwicklung der ukrainischen Wirtschaft hätten beitragen können.

Geschehen ist geschehen. Dasselbe Bild ergibt sich im Prinzip auch bei Lieferungen aus unfreundlichen Ländern, wie sie jetzt genannt werden, den NATO-Ländern. Hier ist die Situation jedoch komplizierter. Warum? Weil es sich hauptsächlich um die elektronische Komponentenbasis handelt. Dies sind Hightech-Bauteile und -Bausteine, und zwar nicht nur für militärische, sondern vor allem für zivile Produkte.

Jeder kennt die Beispiele aus der Luftfahrt: MS-21, die Weigerung (der USA. — RT), Verbundwerkstoffe zu liefern, die wir zu 100 % in Russland lokalisieren mussten. Das ist uns gelungen, und heute sind wir nicht mehr abhängig (von ausländischen Lieferungen. — RT). Nach dem Beginn des Einsatzes in der Ukraine sind wir mit einer fast vollständigen Einstellung der Lieferungen von Avionik, Triebwerken für unsere Leuchtturmprojekte konfrontiert. Heute sind wir gezwungen, schnell Maßnahmen zur Umstellung auf inländische Analoga umzusetzen.

In diesem Zusammenhang habe ich eine Frage zur Situation mit dem Flugzeugtriebwerk PD-14 und dem Flugzeug SSJ-100.

Die MS-21 fliegt bereits mit diesem Triebwerk. Zuvor konnte das Flugzeug entweder mit ausländischen Triebwerken oder mit dem PD-14-Triebwerk ausgestattet werden. Jetzt werden wir das Flugzeug nur mit der Ausrichtung auf die inländischen PD-14-Triebwerke in die Serienproduktion überführen. Außerdem müssen einige kritische Positionen in der Avionik der MS-21 importiert werden. Ab Ende 2024 oder 2025 soll der Ausbau der Serienlieferungen des rein einheimischen Modells MS-21 erfolgen.

Die Importabhängigkeit des Modells Superjet-100 (SSJ-100) muss bis Ende 2023 vollständig beseitigt werden, und wir werden bis 2024 mindestens 20 Serienflugzeuge pro Jahr produzieren. Das ist ungefähr die Marktnachfrage nach dem Flugzeug, die es bald im Inland geben wird. Das rein inländische Flugzeug wird den Namen SuperJet-100-New tragen.

Natürlich ist uns bewusst, dass wir nicht auf dem Mond leben und uns der globalen Arbeitsteilung ohnehin nicht entziehen können oder wollen. Zu unserem Glück ist die Welt nicht auf die USA und die europäischen Länder beschränkt, die jetzt beispiellose Sanktionen (gegen Russland. — RT) einführen.

Die meisten Länder der Welt haben diese Sanktionen nicht unterstützt und sind bereit, mit uns zu arbeiten. Darunter sind die größten BRICS-Länder - China, Indien, Brasilien und die arabische Welt, die weiterhin mit uns zusammenarbeiten. Wir sind wirklich auf der Suche nach neuen Lieferanten (von Bauteilen, die vom Westen verboten wurden. — RT).

Ich bin davon überzeugt, dass die russische Wirtschaft der ganzen Intensität dieser Sanktionen, die uns hart treffen, standhalten wird. Aber es gibt auch eine gewisse positive Seite davon. Insbesondere ohne die seit 2014 verhängten Sanktionen hätten wir meines Erachtens einen ganz anderen Entwicklungsstand unserer Landwirtschaft gehabt. Heute versorgen wir uns praktisch mit den wichtigsten Produkten, haben unsere Getreideexporte sogar vervielfacht und ernähren heute nicht nur uns selbst, sondern praktisch die ganze Welt.

Der Vorteil der Importsubstitution besteht darin, dass sich neue Nischen auftun. Sie können von modernen Entwicklungen der russischen Industrie, russischen Konstruktionsbüros und Forschungsinstituten besetzt werden. Solche Nischen sind in fast allen Schlüsselindustrien entstanden. Ja, das ist immer noch eine ernste Herausforderung, aber auch eine gute Chance (für inländische Unternehmen — RT), ihre Präsenz zumindest auf dem Inlandsmarkt zu vervielfachen, ernsthafte Voraussetzungen für den Eintritt in die globalen Märkte zu schaffen.

Um beim Thema Flugzeugbau zu bleiben, sagen Sie uns, in welchem Stadium sich die Umsetzung des IL-96-Projekts befindet?

In diesem Jahr soll die erste IL-96-400 fertig gestellt werden. Wie Sie wissen, haben wir früher die IL-96-300 für die staatliche Fluggesellschaft Rossiya, für das Militär und für den Transport des Staatsoberhauptes und des Regierungschefs gebaut.

Falls erforderlich, könnte die IL-96 in einer limitierten Serie (für die zivile Luftfahrt. — RT) - etwa zwei oder drei Flugzeuge pro Jahr - auf den Markt gebracht werden, um den Langstreckentransport zu gewährleisten. Bislang gibt es keinen besonderen Bedarf dafür, aber die IL-96 hat sich als sehr erfolgreich erwiesen, alle Piloten loben dieses Modell.

Kommen wir nun zur militärischen Komponente. Der amerikanische Geheimdienst hat die russischen Kalibr-Raketen "begraben": Bereits in der ersten Woche des speziellen Militäreinsatzes hieß es, Russland seien sie ausgegangen. Aber bis jetzt fliegen die Kalibr-Marschflugkörper noch, sie erfüllen erfolgreich alle Einsatzaufgaben, sie zielen auf die Militäranlagen des Feindes. Ich bin mir des Grades der Geheimhaltung von Informationen, die alle unsere Waffen umgeben, vollkommen bewusst. Aber dennoch, kommt unsere Rüstungsindustrie jetzt mit dem Tempo zurecht, mit dem wir unsere Munition für einen speziellen Militäreinsatz verbrauchen? Immerhin wurden neben den Kalibr-Marschflugkörpern auch Iskander- und Kinschal-Raketen eingesetzt. Wie sieht es mit präzisionsgelenkten Raketenwaffen aus?

Zu der Liste der Waffen, die Sie genannt haben, kann ich die Marschflugkörper X-101, die Küstenkomplexe Bastion und Bal sowie seegestützte Marschflugkörper hinzufügen. Bei all diesen Waffen handelt es sich um so genannte präzisionsgelenkte Waffen, die seit dem Jugoslawien-Konflikt häufig in Konflikten eingesetzt werden.

Sie haben eine höhere Zielgenauigkeit und können zur lokalen Zerstörung von Fahrzeugansammlungen, militärischen Infrastruktureinrichtungen, Kommandoposten, Waffendepots und anderen Objekten eingesetzt werden. Aufgrund der erhöhten Kampfkraft und der guten Genauigkeitseigenschaften beträgt die kreisförmige wahrscheinliche Abweichung dieser Waffensysteme wenige Meter. Wie unsere Militärangehörige zu sagen pflegen, treffen solche Waffen manchmal aus mehreren hundert Kilometern Entfernung den Pfahl, d.h. sie haben praktisch keine Abweichung, was natürlich die Wirksamkeit dieser Waffen im Vergleich zu Flächenwaffen erheblich erhöht, die große Zerstörungen und enorme Opfer unter der Zivilbevölkerung verursachen.

Wie Sie sehen können, behandeln unsere Streitkräfte bei der Durchführung dieses Einsatzes die Zivilbevölkerung mit Sorgfalt. Weil wir Krieg nicht gegen sie führen. Wir führen den Krieg, um bestimmte Bedingungen für die Entwicklung der russischsprachigen Bevölkerung zu schaffen.

Ich will damit nur sagen, dass der Einsatz von präzisionsgelenkten Waffen durch unsere Streitkräfte die gewünschte Effektivität bei der Erreichung ihrer Ziele gewährleistet.

Jetzt geht es darum, ob sie ausreichen werden oder nicht. In allen jüngsten staatlichen Rüstungsprogrammen seit 2011 wurde der Entwicklung und Massenerstellung von präzisionsgelenkten Waffen an die Truppen besondere Aufmerksamkeit gewidmet, dabei wurde das Produktionspotential unseres Verteidigungsindustriekomplexes von Jahr zu Jahr gesteigert. Heute decken wir praktisch den gesamten Bedarf unserer Streitkräfte an diesen wirksamen Waffen.

Wie Sie wissen, sind praktisch alle Überwasser- und Unterwasserschiffe der Marine, einschließlich der Diesel-U-Boote des Projekts 636.3, mit seegestützten Kalibr-Marschflugkörpern ausgerüstet, die sie vom Schwarzen Meer aus effektiv einsetzen, um fast jeden Ort in der heutigen Ukraine zu erreichen und notwendige Objekte der militärischen Infrastruktur zu treffen.

Das Gleiche gilt für die Kampfmittel, die von unseren Jagdbombern, also den Su-30- und Su-35-Kampfflugzeugen, genutzt werden. Sie verfügen über eine breite Palette von Waffen unterschiedlicher Stärke und für die Zerstörung verschiedener Arten von Zielen. Wir sichern die Dominanz der russischen Luftwaffe und den effektiven Einsatz von Luftkampfmitteln.

Heute sind die wichtigsten Unternehmen (Raketenhersteller. — RT) vom Verteidigungsministerium bis 2030 und einige bis 2033 mit Aufträgen für die Lieferung von präzisionsgelenkten Waffen beauftragt. Diesen Unternehmen geht es also wirtschaftlich gut. Sie sehen ihre Aufträge für mehrere Jahre voraus, haben die Möglichkeit, die erforderlichen Produktionskapazitäten zu planen, und arbeiten ständig an der Modernisierung der Waffensysteme. Sie leben und entwickeln sich eigenständig, sie haben ein sehr gutes Modernisierungspotenzial. Das ist es, was heute im Bereich der modernen Rüstung geschieht.

Wie würden Sie die Leistung der neuen präzisionsgelenkten Waffe unter realen Kampfbedingungen bewerten?

Sie wissen, dass wir aus dem Syrien-Konflikt sehr reiche Erfahrungen haben, wo wir bereits die wichtigsten Waffensysteme durchgearbeitet haben...

In der Arabischen Republik Syrien...

Wir haben dort die wichtigsten Waffensysteme getestet. Und ich werde es nicht verschweigen, wir haben viele Verbesserungen vorgenommen, direkt während der Anwendung haben wir einige technische Parameter geändert. Dies ist gerade einmal das Ergebnis der gemeinsamen Arbeit unseres Militärs und unserer Verteidigungsindustrie. Die Vertreter der Rüstungsindustrie, des militärisch-industriellen Komplexes, waren in der Tat in Syrien anwesend und haben alle Kampfhandlungen begleitet, wobei sie ständig Statistiken über die Wirksamkeit des Einsatzes bestimmter Waffeneigenschaften gesammelt haben. Wir haben also in diesem engen Kontakt sehr gute Ergebnisse, die natürlich auch bei dem Sondereinsatz in der Ukraine zum Tragen gekommen sind.

Erzählen Sie uns bitte über derzeitige Situation in der heimischen Schiffbauindustrie. Welche Unterstützungsmaßnahmen bietet die Regierung im Zusammenhang mit den Sanktionen für den zivilen und militärischen Schiffbau an?

Was den militärischen Schiffbau anbelangt, so sind wir in Bezug auf die strategische Atom-U-Boot-Flotte sehr gut aufgestellt. Es handelt sich um strategische U-Boote der Borei-, Borei-A-Klasse, das Yasen-Projekt, ein Mehrzweck-Atom-U-Boot. Die Zusammensetzung der strategischen Nuklearstreitkräfte befindet sich auf dem neuesten Stand der Technik.

Wir hatten bis zu einem gewissen Zeitpunkt einen Mangel an den Langstreckenschiffen der Marine und haben uns früher auf Korvetten und kleine Raketenschiffe konzentriert. In den letzten drei oder vier Jahren haben wir einen Weg gefunden, vor allem durch die Nutzung des Darlehensprogramms, den Bau von Hochseeschiffen - d.h. Fregatten und Korvetten (der Hochseezone. — RT) zu finanzieren.

Was die Flugzeugträger anbelangt. Diese Fragen werden bei den Treffen in Sotschi (mit dem Präsidenten. — RT) ständig angesprochen. Grundsätzlich entwertet die Entwicklung von präzisionsgelenkten Waffen, Hyperschallwaffen manchmal alle Fähigkeiten von Flugzeugträgergruppen.

Die Amerikaner brauchen eine einsatzbereite Luftwaffe, denn sie sind durch Ozeane von uns entfernt, und sie müssen irgendwie zu den wichtigsten Kriegsschauplätzen gelangen. Wir verfolgen eine Verteidigungsstrategie, daher ist (der Bau von Flugzeugträgern. — RT) ein sehr kontroverses Thema. Natürlich kann man auf diese Art der Marineteknik nicht verzichten, man muss ständig daran denken, aber es ist ein teures Unterfangen.

Es ist möglich, die Ziele, die wir uns für die Marine gesetzt haben, durch die Entwicklung billigerer Modelle zu erreichen, und zwar mit denselben Langstreckenschiffen, und einen ähnlichen Effekt zu erzielen. Daher muss das Militär (letztendlich) entscheiden, was es in dieser Hinsicht braucht. Selbst als ich im Verteidigungsministerium war, habe ich es mir nie erlaubt, Fachleuten beizubringen, mit welchen Waffen sie kämpfen sollten.

Außerdem ist der Flugzeugträger im Grunde genommen ein leichtes Ziel?

Es ist ein Ziel, ja. Aber natürlich ist es gut geschützt und verfügt über gewisse Mittel zur Luft- und Raketenabwehr. Jetzt zu dem zivilen Schiffbau. Zu Sowjetzeiten haben wir unsere gesamte Palette (an Schiffen) auf westlichen Werften gebaut, in Finnland oder in den Ländern des ehemaligen RGW (Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe), insbesondere in Polen. In letzter Zeit haben wir unsere wichtigsten Schiffbauanlagen, ich meine die Unternehmen der OSK (United Shipbuilding Corporation), aktiv weiterentwickelt.

Im Fernen Osten wurde ein Schiffbauzentrum der Zvezda-Werft eröffnet, das auf den Bau von Großschiffen für den Bedarf der Nordöstlichen Passage und den Transport von Kohlenwasserstoffen entlang dieser Route ausgerichtet ist. Zu diesem Zweck wird in erster Linie Seetransport eingesetzt - Aframax-Tanker, Trockenfrachtschiffe, Schiffe für den Kohletransport und natürlich Flüssiggastankschiffe für den Transport von verflüssigten Kohlenwasserstoffen.

Dies ist eine neue Richtung für russische Schiffbauer. Und wir setzen den Aufbau partnerschaftlicher Beziehungen zu den führenden Schiffbaumächten, den anerkannten Marktführern im Großschiffbau, fort - vor allem zu Südkorea. China, unser potenzieller Partner, nähert sich nun sehr aktiv den Kompetenzen Südkoreas an.

Wir werden den Bau der gesamten Schiffsflotte im Fernen Osten auf der Zvezda-Werft fortsetzen. Obwohl wir es natürlich nicht verschweigen werden, müssen wir die Struktur der gesamten Branche ändern und uns neue Partner suchen. Zwei der weltweit größten Produktionsunternehmen, die Motoren für alle Schiffe der Welt liefern, haben sich geweigert, mit uns zusammenzuarbeiten. Wir werden nach anderen Auswegen suchen und uns auf unsere eigene Kraft verlassen. Wir haben gute Vorarbeiten im Dieselschiffbau sowohl bei Sinara (Sinara-Transport Machines AG. — RT) als auch bei Transmashholding. Wir werden unsere eigenen Kompetenzen entwickeln, vielleicht in Partnerschaft mit einer neuen Kooperation von Entwicklern.

Dazu muss eine weitere Richtung hinzugefügt werden - Trawler, Krebsfangschiffe und Krebsverarbeitungsschiffe. Dies sind Fragen unserer Ernährungssicherheit. Alle Maßnahmen der letzten Zeit, einschließlich des Investitionsprogramms "Quote auf Kiel", haben einen sehr ernsthaften Impuls gegeben und die Nachfrage nach dieser Art von Schiffen erhöht.