

Между Россией и Францией никогда не заключался контракт, который мог бы сравниться с поставкой ВМФ РФ двух вертолетоносцев типа Mistral. Подписывая его в 2011 году, Москва рассчитывала получить технологии, Париж – свыше 1 миллиарда евро, не говоря уже о политических бонусах для обеих сторон. Спустя четыре года бонусы превратились в минусы, а контракт века грозит перерасти в беспрецедентный судебный процесс.

Ветер не с моря

История с Mistral де-факто началась в 2008 году, когда главком ВМФ РФ адмирал Владимир Высоцкий во время посещения военно-морского салона Euronaval в Ле-Бурже заявил: «Россия заинтересована в приобретении иностранной военной техники». Французская пресса практически сразу определила, что речь идет о вертолетоносцах корпорации DCNS.

Первое официальное подтверждение поступило уже спустя несколько недель: занимавший пост начальника Генштаба Николай Макаров прямо сказал, что Минобороны намерено закупить во Франции именно Mistral, и пообещал выйти на «соответствующие договоренности» до конца года. Уложиться в обозначенные генералом сроки сторонам, впрочем, не удалось: агентство по оборонным закупкам Франции (DGA) одобрило продажу вертолетоносцев только в феврале 2010 года. Чуть позже директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Михаил Дмитриев задержку с заключением твердого соглашения пояснял тем, что в России ранее «никогда не подписывали столь крупный контракт на закупку такого вида вооружения». Универсальный десантный корабль класса Mistral предназначен для перевозки войск и грузов, высадки десанта, может использоваться как штабной корабль. Головной корабль серии – L9013 Mistral – строился на верфях французских компаний DCNS и ALSTOM, вступил в состав французского флота в 2006 году. Стандартное водоизмещение 16 500 тонн, полное – 21 300 тонн. Длина 199 м, ширина 32 м, осадка 6,2 м. Скорость полного хода 18,8 узла, дальность плавания до 19 800 миль. Взлетная палуба имеет 6 посадочных мест, корабль может перевозить 16 вертолетов (8 десантных и 8 штурмовых). В док-камере могут размещаться четыре легких десантных катера или два десантных катера на воздушной подушке. На грузовой палубе можно перевозить 1100 тонн грузов: до 470 десантников (кратковременно до 900), до 40 танков или до 70 автомашин. Вооружение – две пусковые установки зенитного ракетного комплекса Simbad, две 30-миллиметровые артиллерийские установки Breda-Mauser, четыре 12,7-миллиметровых пулемета. На корабле есть госпиталь на 69 коек и возможность размещения 150 человек штабного персонала. Экипаж 160 человек (в том числе 20 офицеров).

Как признается источник «Денег», близкий к руководству Минобороны времен Анатолия Сердюкова, у военных уже тогда отсутствовало четкое понимание, для чего именно нужны эти корабли и в каком виде их можно будет эксплуатировать. Отчасти это постарался объяснить тогдашний замминистра обороны по вооружениям Владимир Поповкин. «Вы, наверное, забыли, что у нас на Дальнем Востоке, с точки зрения Японии, есть нерешенный вопрос с островами? Вы, наверное, забыли, что у нас есть Калининградский особый район как анклав, с которым нет прямой связи. Как туда все будет доставляться?» – задавался вопросами генерал во время одной из пресс-конференций. Однако, по словам собеседника «Денег», ни к претензиям Японии

на Курильские острова, ни к любым другим потенциальным конфликтам проект Mistral отношения не имел: существовавшая тогда в Минобороны идеология закупок иностранной техники (при отсутствии российских аналогов) вышла боком самым военным. Вертолетоносцы же стали разменной монетой в политическом соглашении между президентами России и Франции – Дмитрием Медведевым и Никола Саркози: первый, покупая их, стремился наладить отношения с Елисейским дворцом, второй, продавая, обеспечивал работой на несколько лет верфи своей страны, решая вопрос с безработицей.

Переговоры высокого давления

В 2010 году Минобороны РФ, спецэкспортер вооружений «Рособоронэкспорт» и Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) начали предварительные консультации о формате сделки. Российская сторона настаивала на закупке одного корабля и строительстве еще трех на верфях РФ, французские судостроители из DCNS рассчитывали продать два корабля, а еще по двум выдать техническую документацию на постройку.

Первые разногласия проявились совсем скоро. С учетом особой значимости сделки к работе привлекли специальную правительственную комиссию во главе с вице-премьером и председателем совета директоров ОСК Игорем Сечиным, считавшим, что «стоит покупать не конкретный объект (Mistral. – «Деньги»), а технологии». Иными словами, он настаивал на локализации кораблей данного типа в России, не прибегая к их прямой закупке у Франции. Военные в споре придерживались иной точки зрения, не веря, что российские корабли смогут с ходу качественно и быстро собрать вертолетоносцы (по оценкам Генштаба, на перевооружение мощностей предприятий ушло бы не менее пяти-семи лет). Не верили они и в способности российских конструкторских бюро, обещавших разработать проект, который бы ни в чем не уступал французскому аналогу. Поняв, что военные на российские предложения соглашаться не намерены, судостроители попытались убедить их изменить выбор в пользу корейского корабля Dokdo, говоря, что смогут построить его за три года. Им вновь не поверили, хотя положенный по закону тендер все же пришлось объявить: в нем помимо Франции должны были участвовать судостроительные компании из Германии, Испании и Южной Кореи. Из-за этого французским властям пришлось успокаивать профсоюзы верфи в Сен-Назере, которые занимаются строительством Mistral.

Неловкую ситуацию удалось сгладить в декабре 2010 года, когда победителем был признан консорциум DCNS и ОСК. Тогда же стало понятно, что формат сделки будет «2+2». По словам источников «Денег», причастных к заключению контракта, победа в тендере была де-факто определена заранее. А вот переговоры, предшествующие этому событию, были «крайне сложными»: договоренности «в верхах» уже существовали, а практическое согласование деталей ложилось на плечи переговорщиков, на которых с обеих сторон оказывалось колоссальное давление.

Цена расхождения

Еще не заключив контракт, DCNS уже обещала начать строительство первого корабля в 2011 году. И если вопрос об исполнителе к тому моменту вроде как был закрыт (межправительственное соглашение о строительстве Mistral Игорь Сечин и тогдашний министр обороны Франции Ален Жюппе заключили 25 января), то подписание твердого

контракта, определявшего четкие финансовые параметры сделки, постоянно откладывалось. Причиной было не только отсутствие взаимопонимания с французскими переговорщиками, но и внутренние конфликты. Начальник управления военно-технического сотрудничества Владимир Белуков – единственный специалист ОСК, имевший реальный опыт внешнеэкономической деятельности, – был обвинен в срыве планов ОСК стать полноценным участником процесса подготовки этого контракта. После инцидента судостроителей фактически отстранили от переговоров с французами.

Представители «Рособоронэкспорта» и Минобороны предприняли попытку форсировать переговоры. Как рассказал «Деньгам» один из участников событий, Россия и Франция практически сошлись в цене – около 980 миллионов евро за два вертолетоносца, оставалось только урегулировать вопрос о включении в стоимость Mistral цены лицензий и техдокументации на строительство отдельных узлов этих кораблей в России. Когда Владимир Поповкин завел об этом разговор, французы его быстро перебили, заявив, что у них есть юридические основания отказаться от такого предложения. «Они положили на стол протокол от декабря 2010 года с подписью замглавкома ВМФ Николая Борисова, в котором была зафиксирована стоимость контракта – 1,15 миллиард евро, – рассказывает собеседник «Денег». – Поповкин сразу же свернул переговоры, объявив, что ему нужно время для консультаций». Впоследствии выяснилось, что Борисов поставил подпись не просто так, а на основании директивы Анатолия Сердюкова, которая не была согласована ни с кем из российских участников переговоров. В апреле 2011 года Дмитрий Медведев уволил адмирала Борисова с военной службы, а Владимир Поповкин возглавил Федеральное космическое агентство. Переговоры окончательно зашли в тупик.

Чтобы решить накопившиеся проблемы, в дело вступили Медведев и Саркози. В мае 2011 года во время Петербургского экономического форума глава «Рособоронэкспорта» Анатолий Исайкин и руководитель DCNS Патрик Буасье подписали контракт на 1,163 миллиарда евро. За эти деньги Россия должна была получить не только два вертолетоносца, спроектированные по заданию военных, но и техническую документацию и обучение около 400 моряков.

От Mistral разворот

По условиям контракта DCNS была обязана поставить первый корабль в Россию в ноябре 2014 года, а второй – в конце 2015-го. Исполнение соглашения не предвещало проблем даже после того, как президентами России и Франции стали Владимир Путин и Франсуа Олланд соответственно, а Минобороны РФ в ноябре 2012 года возглавил Сергей Шойгу, рьяно взявшийся пересматривать решения, принятые при Анатолии Сердюкове.

Ситуация резко изменилась в начале сентября 2014 года, когда Олланд прямо заявил, что не видит достаточных оснований для передачи заказчику первого Mistral «из-за действий России на востоке Украины». В Елисейском дворце сразу же уточнили, что эти слова не несут «юридических последствий» в виде расторжения контракта. Компания DCNS даже определила конкретную дату передачи Mistral, выслав приглашения на официальную церемонию 14 ноября в «Рособоронэкспорт». Однако за несколько недель до события вице-премьер Дмитрий Рогозин опубликовал копию документа в соцсетях, корпорация уволила одного из главных сотрудников Ива Дестефаниса, отвечавшего за

организацию поставок Mistral в РФ, и передача корабля сорвалась.

Вслед за французами изменили риторику представители РФ: замминистра по вооружениям Юрий Борисов говорил, что вертолетоносцы не составляют необходимый элемент развития флота. Дмитрий Рогозин отмечал, что еще на этапе заключения контракта критически относился к контракту, считая, что корабли Mistral слишком дороги. Наконец, Путин на встрече с Олландом 27 апреля заявил, что Россию устроит либо поставка кораблей, либо возврат денег. Примечательно, что Дмитрий Медведев последний раз о ситуации с Mistral высказался 1 ноября 2013 года: «Россия рассчитывает на дальнейшее развитие военно-технического сотрудничества с Францией, а кооперация в части Mistral будет этому способствовать».

Какой именно из двух вариантов выберет Париж, до сих пор неизвестно, хотя предложения о разрыве контракта и последующей компенсации в Москву уже направлены. По неофициальной информации, французы готовы возместить российской стороне около 785 миллионов евро (это сумма зафиксирована в актах приема выполненных работ), при том что DCNS получила от Минобороны РФ чистый аванс в размере 892 миллионов евро. Москва же оценивает потери российских предприятий и организаций в 1,163 миллиарда евро: туда включен аванс, все логистические расходы, стоимость опытных работ по созданию палубных вертолетов Ка-52, строительство причальных сооружений во Владивостоке, а также плата за обучение российских экипажей в Сен-Назере. Кроме того, Париж желает получить право на реэкспорт кораблей до того момента, как вернет деньги в Москву. В Москве же готовы согласиться на перепродажу вертолетоносцев только после того, как Франция обеспечит возврат указанной суммы. На время ведения коммерческих споров DCNS за свой счет содержит готовый «Владивосток», на что, по оценкам французских экспертов, уходит 3-5 миллионов евро ежемесячно.

Одними материальными потерями проблемы Франции не ограничиваются. Оборудование и кабельные сети двух вертолетоносцев привязаны к российским стандартам, а ангар адаптирован под вертолеты Ка-52К, поэтому переделка вертолетоносца под нужды другого заказчика обернется дополнительными тратами. Предложение американских конгрессменов к генсеку НАТО Йенсу Столтенбергу о выкупе пары Mistral, предназначенных для России, оказалось несостоятельным: бюджет альянса на такое не рассчитан. Военно-морским силам Франции, по словам начальника штаба ВМФ Франции адмирала Бернара Рожеля, такие корабли не нужны. А предположение газеты Le Figaro, что в случае отказа от поставки кораблей в Россию их можно просто вывести в море и затопить, выглядит откровенным издевательством над работниками верфи в Сен-Назере.

Официально от поставок Mistral во Франции до сих пор не отказались, более того, правительство республики так и не воспользовалось форс-мажорными обстоятельствами, согласно которым контракт можно разорвать при помощи объявления «ограничительных мер правительства». По информации «Денег», уполномоченные решать проблему Mistral Дмитрий Рогозин и генеральный секретарь обороны и национальной безопасности Франции Луи Готье находятся в постоянном контакте и, согласно последним достигнутым договоренностям, попытаются выйти на результат до начала июля.

Корабль судного дня

В конце 2014 года помощник президента РФ по военно-техническому сотрудничеству Владимир Кожин не исключил, что Россия может перевести вопрос о передаче Mistral ВМФ в судебную плоскость, подав иск в Европейский арбитражный суд. «Если Париж не исполнит обязательств, то французы понесут серьезные экономические потери, но еще больше пострадает их имидж, – говорит источник «Денег» в Кремле. – А ведь они позиционируют себя серьезным игроком на рынке. Мы не дети, мы понимаем, откуда дует ветер и кто за всеми этими заявлениями (французских властей. – «Деньги») стоит. Но за поведением Франции наблюдаем не только мы, но и все их клиенты. Если они ведут себя с нами так, значит, могут и с ними поступить так же».

С этим трудно поспорить: конкуренция на оружейном рынке растет, и имидж надежного партнера играет в этом немалую роль. Эксперты считают, что история с Mistral косвенно отразилась на сотрудничестве Франции и Индии: французская компания Dassault стала победителем «тендера века» на поставку индийским ВВС 126 истребителей Rafale стоимостью около 20 миллиардов долларов, однако твердый контракт был заключен только на 36 машин.

Перспективы России в этом плане не так уж плохи: инициатором разрыва контракта страна не выступала, авансы выдавала исправно и на открытый конфликт ни разу не пошла. Тем не менее, если Рогозин и Готье не договорятся о будущем кораблей, других вариантов, кроме как подать судебный иск, у Москвы не останется. А это означает, что рассчитывать на скорейшее возвращение средств, вложенных в проект Mistral, не приходится: практика показывает, что такие споры могут рассматриваться годами.

ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКАЯ АРГУМЕНТАЦИЯ

«ЭТО БЫЛ ОДИН ИЗ КОНТРАКТОВ ВТС, НЕ БОЛЕЕ»

«Деньги» проследили, как менялось отношение российских официальных лиц к кораблям Mistral.

Замминистра обороны Владимир Поповкин*: «У нас нет доков, чтобы построить авианосец. Но когда начинались переговоры с французами, сразу поднялся шум. Говорят: нельзя этого делать. Мы, мол, погубим отечественную судостроительную промышленность. А как быть, если промышленность не может сделать то, что нам надо?»

(8 сентября 2009 года в интервью «Российской газете»).

Начальник Генштаба вооруженных сил Николай Макаров: «Корабль типа «Мистраль» по водоизмещению превосходит в три раза наши большие десантные корабли и при этом в три раза экономичнее... Нам необходимы корабли типа «Мистраль» как корабли широкого спектра применения, корабли большой функциональности».

(17 февраля 2010 года в Москве на пресс-конференции, посвященной проблемам реформирования армии).

Вице-премьер Игорь Сечин: «Для нас эта сделка может представлять интерес только в том случае, если она будет осуществляться с параллельной передачей технологий, чтобы наше судостроение и военное, и гражданское — получало бы новые технологические толчки к развитию».

(11 июня 2010 года в интервью агентству AFP и телеканалу France 2).

Главком ВМФ России Владимир Высоцкий: «Данный корабль может быть использован в качестве корабля управления, координирующего действия группировки, развертываемой в любых районах Мирового океана... именно эти качества кораблей типа «Мистраль» позволяют говорить о необходимости и целесообразности их применения в составе российского военно-морского флота по всему спектру задач». (17 июня 2011 года на Петербургском экономическом форуме).

Замминистра обороны Юрий Борисов: «Отказ от этого контракта не будет для нас трагедией в плане перевооружения и реализации госпрограммы вооружения». (3 сентября 2014 года в интервью ТАСС).

Заместитель главкома ВМФ по вооружению Виктор Бурсук: «Мы не зависим от Франции, это был один из контрактов ВТС, не более, строительство кораблей подобного класса спланировано программой кораблестроения, и они будут строиться на российских предприятиях». (25 октября 2014 года в эфире радиостанции «Эхо Москвы»).

Вице-премьер Дмитрий Rogozin: «Я всегда был против этого контракта и считал его, по сути дела, личным делом товарища Сердюкова... Ситуация с «Мистралем» демонстрирует пагубность зависимости технологической от другого государства». (4 декабря 2014 года в интервью «РИА Новости»).

Президент Владимир Путин: «Отказ от поставки кораблей по действующему контракту — конечно, это плохой знак. Но для нас это точки зрения поддержания нашей обороноспособности, сказать вам откровенно, не имеет никакого значения». (16 апреля 2015 года в ходе прямой линии).

*Должности указаны на момент высказывания.

Иван САФРОНОВ.