

Русские «Каракурты», «Буяны-М» и «Александриты» остались без дизелей

Средне-Невский судостроительный завод сообщил печальную новость: гособоронзаказ 2018 года на нем окончательно и бесповоротно сорван. Обещанный Черноморскому флоту новый корабль противоминной обороны «Иван Антонов» проекта 12700 (шифр «Александрит») в обозримой перспективе сдан морякам не будет. Как ничего не получится и с введением в строй в разумные сроки следующего такого же корабля – «Владимир Емельянов», спущенного на воду в минувшем августе.

Причина: для этих остро необходимых нашему ВМФ тральщиков нового поколения нет и пока не предвидится дизельных двигателей 503М-1, а также генераторов ДГАС-315. Их еще в конце 2017 года на Средне-Невский СРЗ должен был поставить Санкт-Петербургский завод ПАО «Звезда». Несмотря на клятвенные обещания – не поставил.

Как не поставила «Звезда» такие же агрегаты и двум другим российским верфям: Ленинградскому судостроительному заводу «Пелла» и Зеленодольскому заводу им. Горького. По этой причине и там на неопределенное время, по сути, остановилась работа над другим важнейшим заказом Военно-Морского флота РФ – строительством крупной серии из 19-ти многоцелевых малых ракетных кораблей (МРК) проекта 22800 (шифр «Каракурт»).

В результате в нынешнем году на судостроительном заводе «Пелла» сорвана поставка флоту МРК «Тайфун» (заводской номер 252), а в Зеленодольске – МРК «Муссон» (номер 801) и МРК «Пассат» (номер 802). Это остродефицитные корабли морской зоны со ставшими знаменитыми на весь мир после применения в Сирии крылатыми ракетами «Калибр-НК» на борту. «Муссон» и «Пассат» военные моряки должны были получить от Зеленодольска до предстоящего Нового года. Однако теперь в боевой состав ВМФ эти корабли будут введены не ранее 2020–2021 года. И то если «Звезда», как ее руководство теперь обещает, все же отгрузит двигатели и дизель-генераторы для останавливающихся верфей хотя бы в июне и в декабре 2019 года соответственно.

Чтобы в полной мере оценить значение этих потерь, следует принять во внимание вот что. Форсированное строительство «Каракуртов» было запланировано в Минобороны РФ как хоть какая-то замена новым многоцелевым фрегатам проектов 11356 и 22350, со спуском на воду которых у нас тоже полный швах.

А поскольку силуэты новых российских фрегатов тоже по технологическим причинам давно тают в густеющем тумане неопределенности, сравнительно недавно в СМИ появилась информация, что в Главкомате ВМФ, невзирая на прискорбные обстоятельства, храбро очень рассчитывают даже не на 19, а сразу на 30 «Каракуртов». Потому что на всех четырех наших флотах собрались приступить к формированию из «Каракуртов» мощных корабельных ударных групп (КУГ). Предположительно – по пяти МРК в каждой группе.

При этом предполагалось, что часть кораблей проекта 22800 будет модернизирована. «Суть модернизации состоит в том, чтобы заменить крылатые ракеты в корпусе корабля системой ПВО. Зенитный ракетно-пушечный комплекс «Панцирь-М» закроет небо, что сделает несколько кораблей проекта 22800 полноценной ракетной ударной группировкой, по аналогии с авианосной ударной группировкой ВМС США. К примеру, из пяти кораблей три будут вооружены крылатыми ракетами, а два – обеспечат им защиту», – рассказал в 2016 году источник газеты «Коммерсант» в судостроительной отрасли Петербурга.

Теперь, стало быть, адмиральские мечты о появлении у нас «калиброванных» грозных «паучьих» КУГов, скорее всего, на много-много лет накрылись медным тазом. Потому что кто сейчас рискнет хотя бы предположить, когда хотя бы на одном из наших флотов удастся собрать сразу пять готовых к выходу в море «Каракуртов»?

Но и это еще далеко не весь перечень постигших Россию бед, имеющих отчетливый «дизельный» след. В том же Зеленодольске практически встало пополнение флота малыми ракетными кораблями проекта 21631 (шифр «Буян-М»), тоже вооруженными крылатыми ракетами «Калибр-НК». А на петербургском АО «Судостроительная фирма «Алмаз» попытка заменить китайским аналогом неполученный со «Звезды» дизельный двигатель на сторожевом корабле «Безупречный» проекта 22460 (проектный шифр «Охотник») привела к серьезной аварии. И, как следствие, – к задержке с вводом «Безупречного» в строй.

Все это выглядит настолько ужасно, что пора задаться вопросами: «Как вообще могло случиться, что важнейшие для нашей национальной безопасности кораблестроительные программы оказались в критической зависимости от технологической состоятельности всего одного завода-монополиста? Почему на том самом монополисте допустили такое? Куда смотрело Минобороны?».

И тут выясняются просто поразительные вещи. Обобщенно картина выглядит так: в Министерстве обороны России после начала войны в Сирии и в свете угрожающего развития событий вокруг Украины внезапно решили резко увеличить государственный заказ на многоцелевые боевые корабли небольшого водоизмещения. Никто особо и не «заморачивался», как можно предположить, что корабельное дизелестроение в стране, по большому счету, давно приказало долго жить. Очень многое необходимое в этой области для таких военных кораблей мы давно покупали и покупаем за рубежом. Лучшее и самое надежное – в Германии и в Австрии.

Что касается злополучного питерского завода «Звезда», с самого 1945 года работавшего на оборону (тогда на нем выпускали дизели для торпедных катеров «Комсомолец»), то его давно и успешно ровно «по «лекалам Чубайса» приватизировали. Главным акционером компании стал успешный тюменский коммерсант Павел Плавник. Он же в духе времени оказался и председателем совета директоров двигателестроительного завода ПАО «Звезда».

Как можно понять из дальнейших событий, интересы военных с той поры оказались погребенными под запросами всесильного рынка. Не всем это нравилось, но кого частник должен спрашивать, когда дело касается его собственного производства?

Первый крупный конфликт с Военно-Морским флотом у завода «Звезда» разразился в 2014 году. ЗАО на военно-морском салоне в Санкт-Петербурге впервые представило только что разработанный им дизельный двигатель М150 «Пульсар» для боевых катеров. Однако «Пульсар» совершенно не понравился тогдашнему главнокомандующему Военно-Морским флотом РФ адмиралу Виктору Чиркову. Главкома не устроил уровень локализации «как бы российской» машины на заводе «Звезда»: «Разработка их, а изготовление чье? Опять импортное. Где металл, из которого будут делать этот дизель? В России способны сделать корпус и составные детали? Нет, потеряли все технологии. Электрооборудование? Нет. А турбонагнетающие установки кто делает? Австрия, Швейцария, Швеция».

Причина, как выяснилось, в том, что литье для дизельных двигателей на «Звезде» после приватизации выпускать решительно прекратили – слишком убыточно. Плавник так снисходительно пояснил для бестолковых: «В советские времена литейные производства запускались на многих петербургских заводах, чтобы удовлетворять их потребности в литье. Но тогда экономика была совершенно иная. Литье – это очень энергозатратное производство, многие предприятия не смогли загрузить свои литейные цеха настолько, чтобы они были сейчас хотя бы безубыточны. Поэтому огромное количество литейных производств закрылось».

Правда, собственник завода пообещал вскоре наладить у себя литейное производство на новом, куда более высоком и экономичном технологическом уровне. Но, видимо, как-то не очень с этим торопился.

Впрочем, и военные, как представляется, в барабаны особо не били и тревожных сообщений в Кремль, начинающихся словами «Караул!», не слали. А зачем? Все замечательно работало и так. На малые ракетные корабли типа «Буян-М», к примеру, как ставили, так и продолжали ставить надежные и экономичные германские дизельные двигатели MTU 16V4000M90.

Эти силовые установки успели внедрить на пять «Буянов-М»: головной «Град Свяжск», серийные «Углич», «Великий Устюг», «Зеленый Дол» и «Серпухов». Но тут на Украине грянула война за Донбасс. Берлин, тут же обвинивший нашу страну в разжигании противостояния, ввел санкции, под которые в первых рядах, естественно, попала и фирма MTU, как обеспечивавшая интересы Вооруженных сил РФ. И вот тогда-то взоры Минобороны и наших кораблестроителей с надеждой снова обратились на завод «Звезда». Увы, как мы теперь знаем, – пока напрасно.

Между тем, деньги для срочного восстановления разбазаренных «эффективными менеджерами» двигателестроительных компетенций после 2014 года на завод «Звезда» потекли рекой. Для наращивания мощностей немалые 3,3 миллиарда рублей срочно выделил Минпромторг РФ. Еще миллиард объединение вложило из собственных средств. Решено было строить новые цеха, а персонал завода немедленно увеличить в полтора раза. Под эти новости обещания все наладить в кратчайшие сроки из Питера потекли рекой.

Впрочем, это не самое удивительное. Больше поражает, что лишь под эти пустые обещания – а под что же еще? – серьезные дяди из Минобороны резко увеличивали гособоронзаказ для кораблестроителей Зеленодольска, завода «Пелла» и Средне-Невского СРЗ. Бюджет исправно вваливал на это дополнительные средства. На верфях тоже за громадные деньжищи начали в ускоренном темпе клепать стальные корпуса, которые, как теперь выясняется, совершенно нечем наполнять. Силовые установки – только на бумаге, а будущие корабли уже без всякой пользы качаются на воде.

Один из руководителей проекта «Каракурт» на зеленодольском предприятии так пояснил сложившееся положение прессе: «Как мы понимаем, «Звезда» не была готова. Ни технически, ни материально. Конвейер просто не справляется с обрушившимися на них военными заказами... Мы много раз ставили вопросы перед Минпромторгом РФ, пока у нас были нормальные отношения с зарубежными поставщиками, но все надеялись на „Звезду“ и думали, что за граница всегда нам будет помогать. А теперь несем большие потери».

Что и без того давно ссорившийся с военными моряками из-за качества своей продукции завод не справится с новыми объемами гособоронзаказа – для кого это была тайна? Для Дмитрия Рогозина, курировавшего оборонку и просто обязанного вникать в подобные «мелочи» перед тем, как подписывать бумаги первостепенной важности? Или для в ту пору заместителя министра обороны Юрия Борисова, отвечавшего в военном ведомстве за перевооружение?

Если судить по тому, как стала развиваться их дальнейшая карьера, эти святые люди оказались совершенно не в курсе, в какое дикое положение их решения поставили флот и кораблестроителей. Потому что Рогозин в этом году возглавил Роскосмос. А Борисов умчался в вице-премьеры правительства РФ. Пустые корабельные корпуса обездвиженных «Каракуртов» и «Александритов», между тем, где-то далеко внизу, под креслами этих чиновников, остались без надежды на скорое начало боевых биографий.

Но не подумайте чего плохого: безответственности в России, безусловно, – бой! Виновные в срыве гособоронзаказа на заводе «Звезда» уже строго наказаны. 15 августа 2018 года на внеочередном заседании совета директоров ПАО «Звезда» прежний владелец завода Павел Плавник сам полностью вышел из акционерного капитала и лишен всех постов.

Тем временем, в Питере заместитель главнокомандующего ВМФ РФ по вооружению вице-адмирал Виктор Бурсук в ежемесячном режиме проводит рабочие совещания с новым руководством ПАО «Звезда». По большому счету, на повестке дня вопрос один: «Ну, и что теперь будем делать?».

СПРАВКА

Российское дизелестроение больше века занимало ведущие позиции в мире. Один из старейших в мире заводов отрасли был основан в Петербурге в 1862 году Людвигом Нобелем. Предприятие назвали «Русский дизель». Поначалу на нем выпускали паровые машины для военных судов, пушки и лафеты к ним, подводные мины и артиллерийские снаряды.

В 1870 году Нобель получил право украсить эмблему компании знаком высочайшего отличия – двуглавым орлом. В 1900 году на Всемирной выставке в Париже «Русский дизель» удостоили «Гран-при».

В годы Великой Отечественной войны завод стал одной из основных целей для гитлеровской авиации и был сожжен ударами с воздуха. В послевоенные годы восстановлен. Номенклатура продукции – мощные судовые дизельные агрегаты, которыми был оснащен почти весь танкерный и промысловый флот СССР, а также корабли ВМФ и корабли серии командных комплексов управления космическими объектами.

В 1957 году за разработку и внедрение в производство дизелей ДН23/2×30 для сторожевых и десантных кораблей ВМФ, океанских буксиров и танкеров, специальных судов ВМФ и погранохраны специалисты завода награждены Государственной премией СССР.

В начале 1990-х годов завод внесли в список особо важных оборонных предприятий России, не подлежащих приватизации. Тем не менее, под давлением Запада «Русский дизель» был из списка исключен и все же акционирован. В 1999-м обанкрочен и окончательно закрыт.

(www.svpressa.ru)