

[PERSONA GRATA]



Игорь КАСАТОНОВ

# ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ: КОРАБЛИ И КОРАБЕЛЫ

Если есть в нашей стране человек, который знает о военно-морском флоте все, то это определенно Игорь Владимирович Касатонов. Из 74 лет жизни адмирала И.В. Касатонина не было ни одного дня, когда он не был бы так или иначе связан с морем. Родился во Владивостоке, школьные годы провел в других приморских городах, куда забрасывала служба его отца — адмирала В.А. Касатонина. В 1960 г. с отличием окончил Черноморское высшее военно-морское училище им. П.С. Нахимова в Севастополе, затем окончил Высшие специальные офицерские классы ВМФ, Военно-морскую академию, Военную академию Генерального штаба Вооруженных сил им. К.Е. Ворошилова, Севастопольский приборостроительный институт, командовал советскими и российскими кораблями, возглавлял флотилии и флоты, был первым заместителем Главнокомандующего ВМФ России. Сейчас адмирал И.В. Касатонов занимается общественной деятельностью.

Современные проблемы нашего флота, качество кораблей, состоящих на вооружении и строящихся, инфраструктура флота и многие другие вопросы стали темой беседы главного редактора журнала «Стандарты и качество» Г.П. ВОРОНИНА с адмиралом И.В. КАСАТОНОВЫМ.

**— Игорь Владимирович, как вы оцениваете состояние современного российского кораблестроения? Удалось ли хоть в какой-то мере сохранить внушительный потенциал отрасли, накопленный в дореформенные годы?**

— Россия на протяжении веков была великой морской, а следовательно и великой кораблестроительной державой. Наши военные корабли ни до, ни после 1917 г. практически ни в чем не уступали кораблям европейских стран и США и вполне отвечали задачам обороноспособности страны. Так продолжалось до 80-х гг., когда экономика страны столкнулась с проблемами, вызванными переходом на рыночные рельсы.

Строительство военных кораблей — часть судостроения. В дореформенные годы гражданское судостроение также находилось на высоком техническом уровне. Страна получала неплохие речные и морские грузовые суда, пополнялся рыболовный флот. Часть судов — и гражданских, и даже военных — закупалась в братских социалистических странах: ГДР, Польше, Болгарии и др., но и они создавались при участии советских конструкторских бюро и в тесной кооперации со многими отечественными предприятиями.

Судостроительная отрасль пережила перестройку экономики очень трудно. Создатели гражданских судов старались вписаться в рыночную экономику, но объемы производства все еще далеки от уровня 80-х гг.

С военной ветвью судостроения — кораблестроением — сложнее. Дело в том, что военные корабли нужно строить значительно быстрее, чем гражданские суда. Любое промедление здесь чревато моральным старением, отставанием от мирового уровня кораблестроения, а значит снижением обороноспособности страны. Кроме того, важно наличие заказов оборонного ведомства, а с этим в 90-х гг. были проблемы. Так что корабли, пополнявшие российский военный флот за последние 20 лет, можно сосчитать по пальцам одной руки.

Тем не менее большинству судостроительных предприятий все же удалось выжить в это нелегкое время. Только выжить! Сохранились и коллективы конструкторов, но «усохшие» до предела выживания. А в строительстве подводных лодок, в том числе атомных, благодаря накопленному ранее научно-техническому потенциалу, а также таланту, мастерству и энтузиазму главных конструкторов — И.Д. Спасского, С.Н. Ковалева, П.П. Пустынцева, Ю.Н. Кормилицына и др., — нам даже удалось не потерять темп. Поэтому наши субмарины находятся на вполне современном уровне и ничем не хуже зарубежных аналогов.

Не могу не поделиться некоторыми своими предположениями. Фактическое господство советского военно-морского флота в мировом океане (наряду с ВМФ США) и ракетно-ядерная составляющая нашего

флота всегда вызывали озабоченность Запада. И в рядах приехавших в Россию в 90-х гг. зарубежных «советников» наверняка находились такие, которые хотели бы ослабить наш военно-морской флот, разрушить российское судостроение, прежде всего строительство военных кораблей. И это им в значительной степени удалось. В частности, были приостановлены работы по созданию системы «Тайфун», состоящей из шести подводных лодок с ядерным оружием, действующих в разных частях Мирового океана. Объяснялось это тем, что ремонт и обслуживание субмарин стратегического назначения «Тайфун» обходится так дорого, что на эти средства можно построить две подлодки более простого класса. Правда, подобная система в конце концов была создана.

Серьезный ущерб был нанесен и надводному флоту. Как это ни парадоксально, в 90-х гг. в первую очередь списывались и направлялись в металлолом недавно построенные корабли последних поколений. Из 17 эсминцев 456-го проекта осталось всего 4 или 5. Из 12 противолодочных кораблей проекта 1155 — чуть больше половины. Мотивами списания чаще всего были дорогие обслуживание и ремонт, нехватка кадров моряков.

Я и сегодня не вижу удовлетворительного объяснения тому, что в «лихие девяностые» многие заказы на военные суда аннулировались, верфи закрывались, а почти готовые корабли либо продавались за границу по цене металлолома, либо направлялись на переплавку на отечественные металлургические заводы.

Серьезный удар был нанесен по кадровому составу военно-морского флота. За минувшие двадцать лет были смещены со своих постов и заменены два главкома, два начальника штабов, одиннадцать командующих флотами, причем замены не всегда были оправданными. Для сравнения замечу, что руководивший ВМФ страны почти тридцать лет адмирал С.Г. Горшков заменил за этот срок всего двух командующих флотами.

Трудные времена в судостроительной отрасли еще не миновали: слишком часто меняются руководители Объединенной судостроительной корпорации, принимаются подчас противоречивые стратегические решения. Но я с удовлетворением вижу, что вопросам развития отрасли все больше внимания уделяет руководство страны и эти проблемы все чаще становятся предметом обсуждения в высших органах власти. Я считаю, что государство должно активнее вмешиваться в ценообразование в отрасли, назначение сроков строительства кораблей, регулирование рыночных отношений между предприятиями.

**— Что вы можете сказать о морских кораблях и гражданских судах начала XXI в. с позиций качества их постройки, технического уровня и эксплуатационных свойств?**

— Непростой вопрос. Новые военные корабли в нашей стране в последние 20 лет фактически не строились, а о тех, что не сошли еще со стапелей, говорить рано. Те, что были построены в 70—80-х гг., но еще находятся в строю, неоднократно модернизировались, оснащались новой техникой. Конечно, они в чем-то отстают от современных кораблей передовых в технологическом отношении зарубежных стран, но, берусь утверждать, ненамного.

Кроме того, в последние два десятилетия во всем мире несколько изменился сам подход к судостроению. Место специализированных кораблей, например ударных ракетных, противолодочных, занимают корабли универсальные, способные выполнять сразу несколько разных боевых задач. Таких у нас пока просто нет. А попытки модернизации, точнее — универсализации ранее построенных кораблей, обладающих прекрасными для своего времени технико-эксплуатационными качествами, успеха не имели. Предстоят серьезные перемены в структуре ВМФ, на которые потребуется значительное время.

**— Каков облик современных кораблестроительных предприятий, какие перемены произошли на них за последние годы?**

— Судостроение в нашей стране сильно изменилось за четверть века. В другом государстве — в Украине, в Николаеве, оказался крупнейший блок предприятий отрасли. Побывав несколько лет назад на николаевском Судостроительном заводе им. 61 коммунара, я обнаружил, что он фактически не работает, пробавляется случайными заказами, оборвались его кооперационные связи со многими российскими предприятиями. А ведь это был прекрасный, в высшей степени современный завод, способный справиться с любыми самыми сложными задачами.

Что касается другого крупного предприятия — Черноморского завода, специализировавшегося в 70—80-х гг. на строительстве крупных авианесущих кораблей, то фактически оно разорено. К счастью, на заводе и по сей

день трудятся многие из тех, кто строил первые наши авианосцы. В их числе генеральный директор И.Н. Гордиенко и главный конструктор И.О. Винник. Это вселяет надежду, что, используя наработки прежних лет, предприятие вновь займется созданием авианосцев — и для украинского, и для российских флотов.

Сейчас у николаевских заводов есть собственники. Мое же мнение таково: предприятия, определяющие индустриальное лицо большой страны, не могут находиться в частных руках, ими должно владеть, определяя техническую и экономическую политику на многие годы вперед, государство — и только оно.

В России в свое время было принято решение о создании на севере крупного центра атомного судостроения, включающего несколько крупных заводов и ряд относительно небольших предприятий-смежников. Эта идея себя оправдала: строительство атомных субмарин заметно ускорилось. Хочу отметить выдающуюся роль в создании центра замечательного руководителя североморских заводов из числа «красных директоров» Н.Я. Калистратова: он буквально вытащил некоторые предприятия из прорывов, казавшихся совершенно безнадёжными.

Основное предприятие другого кораблестроительного комплекса в Санкт-Петербурге — завод «Северная верфь» — полностью загружено заказами, на нем планируется построить несколько современных корветов. Завершились модернизация и капитальный ремонт (продолжавшийся 21 год) крейсера «Адмирал Кулаков». Я думаю, что есть перспективы и у других петербургских предприятий.

**— В СМИ появлялись сообщения о переводе в другое место Балтийского завода, который оказался не то что в пределах городской черты — фактически в центре Санкт-Петербурга...**

— Да, я знаю о таких планах. И не одобряю их. Переместить такую махину нелегко — это связано с многомиллиардными затратами, кадровыми проблемами и т.д. Часто ссылаются на опыт Великой Отечественной

Я и сегодня не вижу удовлетворительного объяснения тому, что в «лихие девяностые» многие заказы на военные суда аннулировались, верфи закрывались, а почти готовые корабли либо продавались за границу по цене металлолома, либо направлялись на переплавку на отечественные металлургические заводы. Серьезный удар был нанесен по кадровому составу военно-морского флота. За минувшие двадцать лет были смещены со своих постов и заменены два главкома, два начальника штабов, одиннадцать командующих флотами, причем замены не всегда были оправданными. Для сравнения замечу, что руководивший ВМФ страны почти тридцать лет адмирал С.Г. Горшков заменил за этот срок всего двух командующих флотами

Мое же мнение таково: предприятия, определяющие индустриальное лицо большой страны, не могут находиться в частных руках, ими должно владеть, определяя техническую и экономическую политику на многие годы вперед, государство — и только оно

войны, когда за считанные дни эвакуировались и возникли буквально на голом месте сотни крупных предприятий. Но то было иное время, другие экономические условия.

Новая весть, что хотят перевести и Адмиралтейские верфи, меня просто шокировала. Кому это выгодно?

**— У нас есть еще один крупный кораблестроительный завод — Сормовский — в Нижнем Новгороде. Как там обстоят дела?**

— Это очень хорошее предприятие. За год на этом заводе строили по две атомных и три дизельных субмарины. Сейчас он переживает не лучшие времена, и его, я считаю, нужно поднимать в первую очередь. На заводе прекрасные кадры, он недалеко от Москвы, имеет хорошие, налаженные связи с крупными столичными КБ и НИИ. Я надеюсь, что это предприятие еще внесет значительный вклад в наше кораблестроение.

**— Как вы относитесь к закупкам Россией военных кораблей за рубежом, в частности во Франции? Неужели наши корабли не могут спроектировать и изготовить по-настоящему качественные и современные суда?**

— Могут и строят. Мало кто знает, но корабли различного назначения для нашего ВМФ производились за рубежом и раньше: в ГДР (противолодочные корабли, вспомогательный флот), Польше (там построена половина наших десантных кораблей), Болгарии, Румынии, Финляндии и Швеции. В разных странах закупалось и судовое оборудование. Так что ничего необычного в таких торговых сделках нет. Полагаю, что подобные закупки следует расширять.

В разных странах строятся отличные плавающие доки, плавбазы, сборные деревянные дома для наземных служб. В изготовленных в Финляндии сборных казармах отдыхают между рейсами наши подводники — что плохого в таких зарубежных закупках?

Что касается закупок во Франции «Мистралей», я бы их приостановил. В Министерстве обороны много противоречивых суждений по этому вопросу.

Деловые международные связи нашего флота не исчерпываются Францией. Недавно в Болгарии прошел ремонт и техобслуживание учебный корабль «Смольный». Я был на болгарском заводе и констатировал высокое качество работ.

Такую практику надо продолжать, не оставляя, разумеется, без дела и наши судостроительные и судоремонтные заводы.

**— В Индии на несколько лет затянулся процесс «доводки» проданного этой стране авианесущего крейсера, который у нас назывался «Адмирал Горшков». Индусы вроде бы сетовали на низкое качество некоторых его элементов?**

— Не думаю, чтобы это было так. У ВМФ Индии, к сожалению, слабая ремонтная база, не хватает квалифицированных кадров ремонтников. Я объясняю задержку именно такими причинами. А сегодня этот крейсер уже прошел все испытания.

**— Известно, что в России, в том числе и на флоте, существовал институт военпредов — специалистов по приемке построенных судов в постоянную эксплуатацию. Это были морские офицеры, на которых ложилась исключительно большая ответственность за качество кораблей и судового оборудования. Сохранились ли военпреды на предприятиях сейчас, как они вписались в рыночные условия работы?**

— Да, институт военных представителей был и остается очень важным звеном в кораблестроении. Военпреды, как правило, специалисты высочайшего класса, до тонкостей знающие «науку качества». При сокращении объемов работ большинство из них попало под сокращение, и сейчас действующих военпредов не очень много. Трудятся они в нелегких условиях: в погоне за прибылью новые хозяева заводов нередко оказывают на них давление, заставляют закрывать глаза на недостатки. Но большинство из военпредов не поступаются своими принципами. Сохранившийся костяк специалистов этого профиля настолько силен и крепок, что, опираясь на них, восстановить прежнюю школу военпредов, полагаю, не составит труда. Это надо делать быстрее.

**— Известно, что в строительстве каждого корабля кроме головного завода принимают участие десятки предприятий-смежников, поставляющих оборудование, от которого во многом зависит качество судна в целом. Что вы можете сказать об этой части судостроительной отрасли?**

— Насколько я знаю, у головных предприятий нет особых претензий к смежникам, большинству из которых удалось сохранить прежний высокий технический уровень выпускаемых изделий. Качество навигационного

оборудования превосходное, на уровне лучших мировых образцов. Сейчас оно целиком базируется на передовой электронной технике, хотя, к сожалению, элементная база — зарубежная. В капитанской рубке рядом с традиционными приборами и аппаратами — ряд экранов-дисплеев, на которых представлена дополнительная информация об окружающей обстановке. Бывая на кораблях и флотах, я не слышал замечаний офицеров по такому оборудованию.

**— А каков уровень кадровой подготовки будущих моряков?**

— Понятно, что квалификация людей, имеющих дело с подобной техникой, должна быть очень высокой. С удовлетворением скажу, что качество подготовки молодых офицеров флота в последние годы повысилось. На корабли все чаще приходят моряки во втором и третьем поколениях, исключительно ответственно относящиеся к морской службе и стремящиеся не посрамить авторитет отцов.

Недавно нашим военным училищам вновь разрешили принимать на учебу выпускников средних школ, до этого контингент абитуриентов состоял из выпускников нахимовских училищ и молодых людей, отслуживших по призыву или по контракту во флоте. Таким образом, расширились возможности по отбору будущих морских офицеров.

Не могу не отметить, что при общем сокращении числа военных училищ в системе Министерства обороны удалось не допустить закрытия ни одного учебного заведения ВМФ. Преподавательский состав за последние 20 лет, естественно, обновился, но дух и традиции училищ ВМФ сохранились, и поэтому флот получает прекрасно подготовленные молодые офицерские кадры.

То же скажу о НИИ и КБ, разрабатывающих теоретические основы кораблестроения и проектирующих новые корабли. В свое время была создана особая российская школа кораблестроения, авторитет которой в мире и сейчас достаточно высок. Отцы-основатели российского кораблестроения XX в. во главе с академиком А.Н. Крыловым сумели создать такую творческую атмосферу в своих коллективах, что она сохраняется до сих пор и отечественная наука строительства кораблей по сей день считается одной из самых передовых в мире.

**— Каким видится вам будущее нашего кораблестроения? Какие новые корабли вступят в строй военно-морского флота в обозримое время?**

— В этом отношении я оптимист. В ближайшие годы российский военно-морской флот получит прекрасные корабли и, полагаю, через восемь—десять лет заметно укрепит свои позиции как один из самых надежных и могучих флотов в мире. Основа этой уверенности в том,

что в кораблестроительной отрасли (возможно более, чем в какой-либо другой) сохранились прекрасные кадры, работавшие в 70—80 гг., считающиеся исключительно успешными для нашего флота. Именно тогда со стапелей сошли военные корабли, которые и по сей день не считаются устаревшими и несут боевое дежурство во многих частях Мирового океана.

В условиях рыночной экономики, как показывает практика, непросто сформировать дружные, работоспособные коллективы. На некоторых предприятиях высока текучесть кадров. Но это, полагаю, со временем пройдет.

Довольно остро в отрасли стоят вопросы ценообразования. Заказчикам и строителям судов нередко подолгу не удается решить вопросы стоимости того или иного заказа. А раз не удается достичь договоренности о цене, значит, корабль просто не начнут строить, такие случаи бывали...

Все это — болезни рыночной экономики, которые рано или поздно, я уверен, все же удастся вылечить.

Из новинок, которые станут на вооружение в ближайшие годы, могу назвать подводную лодку «Борей» проекта 955. Первая уже несет боевое дежурство, остальные строятся. В этих субмаринах воплощены все самые современные и самые лучшие достижения подводного судостроения. Высокими тактико-техническими качествами обладает морская ракетная система «Булава».

К концу 80-х гг. в России было четыре авианосца разной степени готовности к несению боевой службы. Но два из них ушли на переплавку, два фактически за бесценок проданы Китаю и Индии. Нам предстоит — с огромными затратами финансовых и людских ресурсов — воссоздать эту сложнейшую подотрасль кораблестроения. Сегодня у нас в строю только тяжелый авианесущий крейсер «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов».

Военно-морской флот — это не только непосредственно корабли, надводные и подводные, это еще и сложные системы обслуживания, обеспечения жизнедеятельности флота, а также принадлежащие ему наземные сооружения, проектированием, изготовлением, совершенствованием и модернизацией которых занимаются десятки коллективов. К сожалению, качество этих сооружений и объектов не всегда на высоте. Но большинство из них создают предприятия и организации, не находящиеся в ведении МВФ и Объединенной судостроительной корпорации, так что данный вопрос находится за пределами нашей беседы.

**— За которую я и редакция журнала «Стандарты и качество» вас благодарим.**

**Материал подготовил  
Николай ПЕТРОВ**