

От издателя

*Широта горизонта определяется
высотой глаза смотрящего.
Адмирал С.О. Макаров*

Представляемая вашему вниманию книга оригинальна не с точки зрения выявления ранее неизвестных фактов и событий, а с позиции современного комплексного осмысления проблем кораблестроения в исторической ретроспективе.

Совершенно уникальное издание. Третья книга авторов, издаваемая под общей редакцией Главнокомандующего Военно-морским флотом России адмирала Виктора Чиркова. Как и в предыдущих произведениях творческого коллектива («Военно-морской флот и геополитика», «Поход в бессмертие»), вопросы флота, судостроения, кораблестроения рассматриваются в контексте геополитики и российской истории. В то же время, это основательная монография, написанная высококвалифицированными специалистами-кораблестроителями.

Но это не обычная монография — это иной жанр, научный труд, по форме близкий к художественному повествованию. Не только история кораблей, а история идей и людей, воплощавших их во благо Родине.

В книге представлена многовековая история становления и развития самобытного отечественного кораблестроения. Помимо фактологической точности заслуживает внимания новый подход и существенный вклад авторов в «судостроительную историографию». Хронологические рамки представления этапов отечественного кораблестроения определялись обособленными историческими периодами в развитии российского военного флота. Анализируемые периоды с точки зрения развития науки и техники характеризовались зарождением принципиально новых проектных решений, новых конструкционных материалов и образцов оружия и вооружения, внедрением новых инженерных методов проектирования и расчёта боевых свойств кораблей, совершенных технологических приёмов постройки кораблей.

Авторский коллектив объединил: учёного (В.Н. Половинкин, д.т.н., профессор, заслуженный деятель науки РФ, председатель экспертного совета ВАК), кораблестроителя-практика (А.Б. Фомичёв, к.т.н., доцент, возглавлявший два старейших и крупнейших кораблестроительных предприятия: «Балтийский завод» и «Северная верфь») и Главнокомандующего ВМФ России (В.В. Чирков, российский флотоводец, адмирал, Главнокомандующий ВМФ с 2012 г.). Для подобной работы коллектив немногочисленный, но крайне продуктивный.

В рецензировании работы принимали участие специалисты ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия им. Н.Г. Кузнецова», учёные, адмиралы и офицеры Советского и Российского флотов. Авторы благодарят их за исторические и технические уточнения и дополнения. Они не повлияли на общую, необычную для исторических и технических монографий манеру представления материала, но подтвердили необходимость, актуальность и востребованность настоящего издания.

Это была принципиальная позиция авторов и редактора, которая позволила создать не очередную книгу «обо всём» или очередную сухую научную монографию, а выразить авторскую позицию не только специалистов-кораблестроителей, но истинных патриотов России и её Военно-морского флота, обеспечивающего государству суверенитет и статус великой мировой морской державы. Выразить в форме, доступной для восприятия не только узких специалистов, но для всех любящих флот и интересующихся его историей.

Потребность выделить историю кораблестроения из истории военно-морского флота исходила из бесспорного признания того факта, что создание корабля и история его службы на море в составе флота, деятельность кораблестроительной отрасли промышленности и

деятельность флота как самостоятельного организма — это две разные истории, хотя и тесно связанные друг с другом.

Исчерпывающе изложить историю кораблестроения, включая технологии, в одной книге — задача нереальная. Такие попытки многократно делались путём подготовки и издания многотомных монографий, и тематических энциклопедий. Энциклопедии и справочники необходимы, но их изучение не даёт эмоций, необходимых для появления новых мыслей и креативных решений. А только эмоции объединяют людей и при необходимости мобилизуют их на защиту Отечества.

После Цусимы вся Россия без исключения, весь русский народ были в трауре, и в то же время именно после Русско-японской войны наша страна как никогда переживала гигантский моральный, психологический и экономический подъём, способствующий беспрецедентному росту патриотизма и стремлению в кратчайший срок создать принципиально новый, мощный Военно-морской флот, достойный Великой России. Такой флот был практически создан уже через восемь лет.

Послевоенное возрождение советского флота в 1947–1955 годах также было поддержано всеобщим народным энтузиазмом. Но не только энтузиазмом, а политической волей лидера страны, достаточным уровнем развития производительных сил общества, определявших технику и технологию кораблестроения, а также тактико-технические данные боевых кораблей. Состав и боевые возможности советского флота в период его расцвета были сопоставимы с противоборствующими силами Северо-Атлантического альянса, а по некоторым компонентам его превосходили.

К концу 90-х годов прошедшего века резко, почти в четыре раза, сократился боевой корабельный состав ВМФ, возросли сложности с ремонтом кораблей, нарастали проблемы старения флота. Хроническое недофинансирование ВМФ отразилось, прежде всего, на новом кораблестроении. В результате, Россия стала терять свои позиции великой морской державы. Такое состояние морской деятельности РФ, а главное — отсутствие в недавнем прошлом в государстве реальных шагов по восстановлению позиций России в Мировом океане, — сказалось на возрастании реальных и потенциальных угроз национальной безопасности России. Это была расплата за опрометчивые политические и экономические решения вследствие утраты национальной идеи и потери государственного целеполагания.

Осмысливая этот этап истории, авторы освещают важные вопросы, связанные с ролью личности (личностей) в истории отечественного кораблестроения. Для победы уровень ответственности и компетенций первых лиц в военно-политическом руководстве страны — Царя, Президента, Морского министра, ГК ВМФ — и ведущих учёных-кораблестроителей должен быть заведомо выше, чем у рядовых членов общества, а ещё лучше — превосходить уровень лидеров стран потенциальных противников. Это принципиальные положения, которые не утратили актуальность с петровских времён и до наших дней.

Так, анализ вопросов строительства и укрепления военно-морского флота нашей страны в 1920–1950-е годы убедительно показывают, что И.В. Сталин явился подлинным создателем военно-морского флота Советского Союза, как в своё время Пётр I стал создателем военно-морского флота русского государства в начале XVIII века.

30 лет Адмирал Флота Советского Союза Сергей Георгиевич Горшков стоял на «флагманском капитанском мостике» Военно-Морского флота СССР. В качестве главнокомандующего ВМФ он стал наследником Н.Г. Кузнецова и других организаторов отечественного флота — сторонников создания морской силы, достойной великой державы. С 1956 по 1985 год ВМФ СССР прошёл путь от серьёзного сокращения и волюнтаристских решений до современного сбалансированного ракетно-ядерного океанского флота, способного самостоятельно решать оперативно-стратегические задачи в любых районах Мирового океана.

По разному можно относиться к деятельности руководителей страны, судостроительной отрасли и ВМФ. Но очевидно, что если бы не они, у нас был бы другой флот, а может быть и другая страна.

Велика заслуга руководителей научных организаций и главных конструкторов.

Система взаимодействия заказчика и промышленности оказалась после крушения СССР разрушена. Она включала такие мощные центры компетенции, как ЦНИИ имени академика А.Н. Крылова, ЦНИИ технологии судостроения, 1 и 24-й НИИ МО РФ. Именно под их руководством выполнялись комплексные НИР: прогнозирование развития военной техники вероятного противника, определение важнейших направлений развития кораблей различных классов, оценка ресурсных возможностей промышленности, подготовка перечней перспективных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и др. В итоге на свет появлялись альтернативные варианты программ военного кораблестроения

К началу 1990-х гг. в результате развала Советского Союза уже не существовало ни основной, ни альтернативной программы кораблестроения. Ограниченные ресурсы буквально вырывались из бюджета, за них шла бесконечная внутриотраслевая борьба, в которой не всегда побеждали самые компетентные.

Уже тогда требовался серьёзный пересмотр морской доктрины, программы кораблестроения и состава ВМФ. Но этого не произошло. Все держались за крохи былого финансирования и надеялись на лучшее.

Чувствуя слабость системы, несколько академиков-кораблестроителей взяли на себя разработку вроде бы не свойственных тем: военная экономика, кораблестроительные программы, оптимизация состава флота. Их компетенция намного превосходила уровень узких специалистов. Их оценки и расчёты, которые исходили из глубокого знания истории, геополитических реалий, «военного и экономического раскладов», помогли в выработке решений, поддержанных командованием ВМФ и одухотворённых затем политической волей Президента Российской Федерации. Это были действительно судьбоносные решения, подкреплённые необходимым финансированием и поддерживаемые первыми лицами государства.

Именно личности, а не абстрактные специалисты-кораблестроители формируют облик будущего флота и принимают политические и экономические решения по реализации долгосрочных планов. Заслуга авторов в том, что за идеями и проектами они увидели людей, их реализовавших, и отдали им должное.

Военно-морской флот неотделим от истории любой прибрежной страны. Периоды процветания и упадка ведущих государств, так или иначе, прямо или косвенно, связаны с интенсивностью военного кораблестроения, с победами и поражениями в войнах на море.

Современное состояние и перспективы развития ВМФ всецело определяются направленностью внешней государственной политики и её морской составляющей. Они определяют принципы и конкретное содержание военно-морского искусства, планы и тенденции развития кораблестроительной и судостроительной отрасли, программ вооружения и военного кораблестроения. Эта идея, раскрытая в двух предыдущих книгах авторов, подтверждается и настоящим изданием.

Хотя книга о флоте российском, существенное внимание в ней уделено иностранным кораблестроительным программам и отдельным проектам. Авторы проводят исторические и технические параллели. Вспоминаются технические решения, ведущие конструкторы и флотоводцы иностранных государств в виртуальном диалоге с нашими флотоводцами и конструкторами. Во многом исход будущих сражений определялся теми и другими ещё на этапе создания кораблестроительных программ и концептуального проектирования.

Авторы обращают внимание на вопросы концептуального проектирования, которые всегда учитывались строителями флота (ещё задолго до появления в конце XX века этого термина, определяемого сейчас как: «творческий замысел, объединяющий систему взглядов на характерные особенности, присущие будущему кораблю и условиям его функционирования»).

Основной задачей концептуального проектирования является выработка принципов, положений и подходов, отражающих военно-географические, политические, национальные, экономические, технические и другие значимые условия, сопутствующие созданию корабля. Этот этап представляет собой постановку задачи, то есть некоторые неформальные рассуждения, в результате проведения которых становится возможным применение

инженерных методов расчёта. Этому сейчас не учат в технических вузах.

Сводя компетенцию кораблестроителей только до знания механизмов, конструкций и технологий, мы ограничиваем и сужаем их потенциал до уровня технических исполнителей, а не творцов новых современных сил и средств для флота, владеющих методиками и необходимыми знаниями для концептуального анализа и синтеза военно-морских систем.

«Говорить о новых тенденциях в создании военно-морской техники нельзя в отрыве от баланса сил и радикальной трансформации в XXI веке интересов субъектов мирового сообщества — с одной стороны, и научно-технического прогресса науки и перспективных технологий — с другой, — подчёркивал академик В.М. Папин. — Попытки понять, что тут первично и что вторично, тщетны. Вывод очевиден: движение от тенденций к новой технике и следование новой техники за тенденциями — процессы встречно-параллельные».

Концептуальный анализ предполагает изучение и знание истории, современного состояния мирового кораблестроения, корабельного оружия и вооружения, энергетических установок и движителей, корабельной архитектуры, а также прогнозы перспектив развития кораблестроительного искусства. Это действительно не только наука, но и искусство.

Не раз в российской истории в этом делались ошибки, следствием которых были тяжёлые поражения и большие экономические потери. Все эти аспекты в их взаимосвязи рассмотрены авторами, не только отдавая дань истории, но и в назидание потомкам.

Системное изучение истории флотов, истории развития типов и классов кораблей совместно с исследованием тенденций и принципов развития морского вооружения и военной техники позволили зафиксировать некоторые национальные закономерности в развитии кораблестроения, выявить и обозначить перспективные направления формирования будущего, именно российского ВМФ.

В книге показана объективная зависимость военного кораблестроения от государственной политики в области морской деятельности, от личностей, стоящих во главе государства и флота, от понимания геополитических реалий, с учётом экономической ситуации, а также от нравственной атмосферы в обществе и отношению его к военному флоту.

Акцентирована ведущая роль Военно-морских сил в решении проблем государственной политики в современных условиях. Особую актуальность приобрела эта миссия в ходе недавних событий, в которых военно-морской флот стал главным инструментом восстановления исторической справедливости и воссоединения Крыма с Россией.

Расцвет кораблестроения всегда совпадал с этапом укрепления государственности, экономики, позиций России на мировой арене. Более того, благодаря реализации кораблестроительных программ, появлялась возможность поддерживать этот высокий международный статус.

Сегодня, как никогда ранее, Российской Федерации требуется мощный, сбалансированный ВМФ. Учёт уроков истории, представленных в настоящем издании, может помочь избежать ошибок в настоящем и, что самое главное, в будущем.

Разные периоды истории, разные ситуации и обстановка в стране, но в каждом цикле возрождения отечественного флота имели место: концентрация политических, экономических и научных сил общества для решения общей национальной задачи, и это единение обеспечивало успех.

Сила флота не в бронированных «армадах» — сила в духе и в сердцах...

Адмирал С.О. Макаров

Сергей Иванов,

редактор, издатель, директор АИР,

руководитель Российского судостроительного портала (Shipbuilding.ru).