

ОБЩЕРОССИЙСКАЯ
ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА

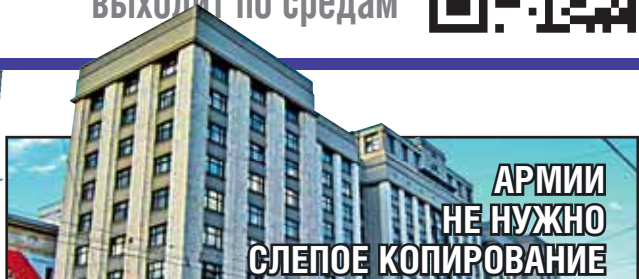
Наши депутаты нашли не только изъяны в политической структуре альянса **02**



Демонтаж коррупционной системы начинается с Северного Кавказа **02**



Уместно ли рассуждать о двухтиповом парке истребителей **06**



Госдума обсудила состояние боеготовности Сухопутных войск **08**

ТЕМА

СИРИЯ, G8
И ОСОБАЯ
ПОЗИЦИЯ
РОССИИ

Марина САПРОНОВА,
доктор исторических наук,
профессор кафедры востоковедения
МИМО (университета) МИДа РФ

**ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ РОССИЙСКОЙ ПОЛИТИКИ
В СИРИЙСКОМ ВОПРОСЕ ПОЗВОЛИЛА УДЕРЖАТЬ СИТУАЦИЮ
В РАМКАХ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА**

Продолжение на стр. 03

У ГЕРМАНИИ НА БЛА EURO HAWK
НЕТ ДЕНЕГ

Власти ФРГ отказались от реализации проекта разработки и закупки стратегических беспилотных летательных аппаратов Euro Hawk, создававшихся на базе американских BJA RQ-4 Global Hawk.

Об этом сообщил министр обороны страны Томас де Мезьер. Решение о прекращении проекта Euro Hawk связано с нехваткой средств оборонного бюджета. Для использования беспилотников такого класса в составе ВВС Германии их необходимо оборудовать системой предотвращения столкновений в воздухе, а также провести сертификацию в соответствии с европейскими летными стандартами безопасности. По оценке Министерства обороны страны, на данные цели потребовалось бы

более 500 миллионов евро. Об этих сложностях немецкое военное ведомство узнало еще в феврале 2012 года, однако попыток прекратить проект или затребовать дополнительное финансирование не предпринимало. «Я сожалею об этом. Мне следовало организовать работу моего министерства таким образом, чтобы я был больше вовлечен в процесс принятия решений подобного рода», — заявил глава военного ведомства Германии. Общая стоимость проекта Euro Hawk оценивается в миллиард евро, из которых 508 миллионов уже потрачены на разработку и сборку прототипа беспилотника. Ранее источники в правительстве Германии оценивали ущерб от закрытия проекта в 250 миллионов евро.

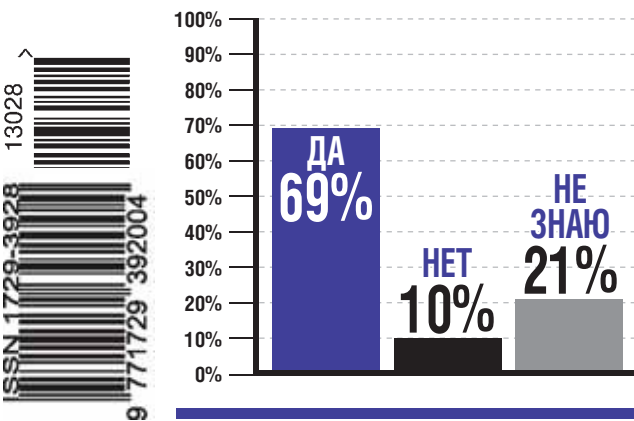
ИЗРАИЛЬСКИЕ ЛЕТЧИКИ
БУДУТ ЛЕТАТЬ НА LAVI

Новые учебно-боевые самолеты M-346 Master итальянского производства в составе ВВС Израиля получат обозначение Lavi.

Под таким шифром в 80-х годах израильская компания IAI велла разработку собственного истребителя. Этот проект был закрыт под политическим давлением США. В ВВС Израиля, как планируется, поступит в общей сложности 30 итальянских самолетов в 2014 году. Lavi должны изменить программу подготовки пилотов. В настоящее время израильские летчики проходят расширенный курс подготовки на истребителях F-16A/B Fighting Falcon и легких штурмовиках A-4 Skyhawk. После зачисления M-346 в состав ВВС Израиля расширенная подготовка станет производиться на этих самолетах. В частности, летчики будут учиться работать с радаром и системами вооружения, а также полетам в группе. Отработку последних планируется производить и на земле на специальном тренажере. Министерство обороны Израиля приобрело учебные самолеты M-346 у итальянской компании Alenia Aermacchi в июле 2012-го. Сумма сделки — 600 миллионов долларов. Одновременно с предприятиями Telespazio и Selex Elsag были подписаны дополнительные контракты на поставку оборудования для самолетов M-346.

Результаты опроса посетителей сайта www.vpk-news.ru

Поддерживаете ли вы инициативу Госдумы об уголовной ответственности за критику Красной армии в период Великой Отечественной?



ТЕНДЕНЦИИ

ОТ ДОСПЕХОВ И ПУШЕК
ДО IVESCO И MISTRAL

**РОССИЯ УЖЕ СО ВРЕМЕН ИВАНА III БЫЛА ОДНИМ
ИЗ КРУПНЕЙШИХ ПОКУПАТЕЛЕЙ
ВООРУЖЕНИЙ НА ЗАПАДЕ**

Руслан ПУХОВ,
директор Центра анализа стратегий
и технологий (ЦАСТ),
член научного совета Франко-российского
аналитического центра Обсерво



Читайте материал на стр. 10

Период пребывания в должности министра обороны Анатолия Сердюкова (2007–2012) и выступившего в роли главного идеолога военной реформы начальника Генштаба генерала Николая Макарова (2008–2012) ознаменовался впервые с 1945 года поворотом к возможности приобретения Россией вооружения на Западе. Этот новый тренд подавался в сенсационном ключе, а заключенные в этой связи первые контракты на закупку непосредственно иностранных «платформ» (Mistral, Iveco) вызвали ожесточенную полемику.

СУДНО «ЯНТАРЬ» ПОЧТИ ПОСТРОЕНО

Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» (Калининград, входит в состав Объединенной судостроительной корпорации) в следующем году передаст Военно-морскому флоту океанографическое судно, сообщил исполняющий обязанности генерального директора предприятия Дмитрий Ермаков.

Океанографическое судно «Янтарь» проекта 22010 находится в хорошей степени готовности. Сформированы задачи на этот год. В ноябре — швартовые испытания. Следующий год — передача судна заказчику. «Янтарь» — это научно-исследовательское судно. У него все направлено на то, чтобы оно

могло обеспечить любые работы с подводными объектами, объяснил Ермаков. По его словам, «там будут различные изделия, информация про которые мы не раскрываем». «Но насыщенность корабля очень серьезная. Во всем мире таких судов — раз-два и обчелся», — отметил руководитель судозавода. В июне на строящемся океанографическом судне «Янтарь» произошел пожар, но он не нанес серьезного ущерба и не приведет к срыву утвержденных сроков строительства и сдачи судна заказчику. Во время происшествия погиб один рабочий, еще трое получили ожоги различной степени. Научно-исследовательское судно

«Янтарь» — головное океанографическое судно проекта 22010 разработки центрального морского конструкторского бюро «Алмаз». Оно заложено 8 июля 2010 года, в день 65-летия завода «Янтарь», и названо его именем. Заказчиком выступило Министерство обороны РФ. В конце 2012-го спущено на воду. По контракту передача его заказчику должна состояться в 2013 году. «Янтарь» предназначен для исследовательских работ в толще воды и на дне океана. Может нести на борту два глубоководных обитаемых аппарата типа «Мир», которые способны работать на глубине шесть тысяч метров. Водоизмещение — 5230 тонн, длина — 108 метров, ширина — 17,2 метра.

КОРМА «ВЛАДИВОСТОКА»
ОТПРАВИЛАСЬ
В СЕН-НАЗЕР

Заключен акт передачи французской стороне кормовой части первого десантного вертолетоносного корабля-дока (ДВКБ) типа «Мистраль», построенной на Балтийском заводе.

Документ подписали представители российской Объединенной судостроительной корпорации и заказчика — компании STX-France. Его парфировал представитель завода-изготовителя. Кормовая часть ДВКД «Владивосток» спущена на воду 28 июня. Корпус будет взят на буксир и отправлен во Францию. Там произведут его стыковку с носовой частью, построенной в Сен-Назере, и осенью 2014 года полностью готовый корабль «Владивосток» войдет в состав ВМФ России. На том же месте на стапеле «А» Балтийского завода планиру-

ется закладка корпуса второго ДВКД — «Севастополь». В нем будет произведено глубокое насыщение. Часть корпуса, построенная на Балтийском заводе, в длину достигает 94 метров, спусковая масса — 6,4 тысячи тонн. Помимо корпусных покрасочных работ на заводе произведено насыщение корпуса оборудованием: установлены фундаменты под винто-рулевые колонки, кормовая и бортовая аппарели, подъемные платформы для вертолетов, подъемник безопасности, клинкетные ворота ангара. Оборудовано помещением балластных насосов, смонтировано буксирно-швартовое оснащение для транспортировки корпуса в Сен-Назер. Смонтированы все предусмотренные проектом люки и двери, установлено электроснабжение оборудования. Также произведено насыщение корпуса трубами балластной, сточной и пожарной систем. Балтийский завод является заводом-строителем кормовых частей для двух ДВКД — «Владивосток» и «Севастополь», заказанных российскими военными у Франции.

НОВЫЕ ЗАКАЗЫ
РОСОБОРОНЭКСПОРТА

Портфель заказов государственного посредника по экспорту вооружения по состоянию на июль 2013 года превысил 30 миллиардов долларов, заявил заместитель генерального директора ОАО «Рособоронэкспорт» Игорь Севастьянов.

Точная цифра на 1 июля — 34 миллиарда долларов. Об этом стало известно на пресс-конференции в рамках недавно прошедшего Международного военного-морского салона. В данный портфель входят контракты, подписанные Россией с 67 государствами.

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ РСК «МиГ»

Опубликованы основные экономические показатели деятельности ОАО «Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» за 2012 год.

Общая выручка РСК «МиГ» составила 18,035 миллиарда рублей, при этом главная доля выручки (почти 15 миллиардов рублей) связана с исполнением обязательств по контрактам с Индией (11 723,244 миллиона), Мьянмой (2434,297 миллиона) и Польшей (778,356 миллиона). Основная продукция — истребители корабельного базирования МиГ-29К/КУБ для ВМФ РФ и ВМС Индии (в ноябре 2012 года поставлен один МиГ-29К, в декабре — четыре МиГ-29К/КУБ), МиГ-29СЭ для ВВС Мьянмы (две машины в июне). Главные научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы — модернизация МиГ-29СМТ ВВС РФ, МиГ-29Б/УБ ВВС Индии в вариант МиГ-29УРГ/УРГ UB (три машины в декабре). Услуги послепродажного обслуживания, включая ремонт, обучение летного и обслуживающего персонала заказчика, поставку технических средств обучения, гарантийное обслуживание МиГ-29СМТ ВВС Йемена, МиГ-29К/КУБ ВВС Индии, МиГ-29СЭ ВВС Мьянмы, ремонт МиГ-31 ВВС Казахстана (в декабре сданы две машины), модернизация пяти МиГ-29 до уровня СМ для ВВС Перу (в августе и декабре сдано по пять машин), поставка запасных частей, вооружения, имущества, оказание услуг по ремонту оборудования и имущества и абонементное обслуживание для Индии, Словакии, Малайзии, Болгарии, Польши (договор на поставку семи двигателей заключен в августе, пять двигателей поставлены в декабре), Казахстана (договор на капитальный ремонт 10 двигателей и восстановительный ремонт одного двигателя заключен в августе) и другие.

ИНТЕГРИРОВАННАЯ АСБУ
ДЛЯ РВСН

В Ракетных войсках стратегического назначения (РВСН) планируется внедрить интегрированную автоматизированную систему боевого управления (АСБУ) пятого поколения.

РВСН совместно с кооперацией промышленности планируют приступить к выполнению мероприятий по модернизации командных пунктов. В ходе этой работы будут внедрены звенья интегрированной автоматизированной системы боевого управления пятого поколения. Она основана на цифровой системе передачи боевых сигналов. Перспективная АСБУ наряду с решением традиционных задач доведения приказов, сбора докладов и контроля боеготовности пусковых установок (ПУ) позволит проводить автоматизированную смену планов применения и оперативное перераспределение ракет, а также решать задачи информационного обеспечения и управления повседневной деятельностью РВСН. Тракты доведения приказов и сбора докладов системы образованы проводными, радио- и спутниковыми каналами связи и обладают необходимой живучестью и помехозащищенностью. При этом выполняется доведение приказов боевого управления непосредственно до ПУ, минуя промежуточные звенья, в том числе в условиях ядерного воздействия и радиоэлектронного подавления.

ПРОДАВАТЬ
БОЛЬШЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ САМОЛЕТОВ

Президент РФ Владимир Путин заявил о необходимости существенно нарастить объемы продаж российских самолетов.

На совещании по перспективам развития Объединенной авиастроительной корпорации глава государства отметил, что за последние годы были вложены серьезные средства в разработку новых моделей гражданских самолетов, таких как «Сухой Суперджет 100», а также перспективных лайнер МС-21. «Теперь эти средства начинают приносить реальную отдачу, воплощаются в конкретные заказы и подписанные контракты. И важнейшая задача сегодня — существенно нарастить объем продаж российских самолетов, потому что солидный пакет заказов — ключевая гарантия долгосрочного, устойчивого развития отрасли на перспективу», — сказал Владимир Путин. Он напомнил, что создание ОАК преследовало цель консолидации ресурсов отрасли, что в конечном итоге

должно позволить увеличить производство отечественной высокотехнологичной продукции, реализовать планы по перевооружению армии и обновлению гражданского авиационного флота. «В конечном счете необходимо сформировать в России один из крупнейших мировых центров самолетостроения. У нас для этого есть вся необходимая база», — заявил Путин. За семь лет работы в ОАК вошли более ста авиационных предприятий и других организаций, выстроена современная система управления. Выпуск самолетов вырос с 2007 года в два раза, в 2012-м было собрано 104 машины по всей авиационной линейке и общий портфель заказов корпорации превысил один триллион рублей. Ритмично выполняется государственный оборонный заказ. Успешно идет первый этап испытаний самолета Т-50 — ПАК ФА. Все готово для запуска в серию модернизированного транспортного Ил-476.

ИСПЫТАНИЯ БРЛС «ЖУК-А»

Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» делит два истребителя МиГ-29 для проведения испытаний бортовой радиолокационной станции (БРЛС) с активной фазированной антенной решеткой (АФАР) «Жук-А» разработки концерна «Фазотрон-НИИР». Тесты проводятся в интересах установки нового радара на многофункциональные истребители МиГ-35, контракт на поставку которых ВВС России планируется подписать в ближайшее время. Исследования БРЛС «Жук-А» займут несколько месяцев. Радар способен обнаруживать до 60 целей на дальности более 160 километров. Он позволяет одновременно атаковать восемь целей и сопровождать до 30.



ГОССЛУЖБА БЕЗ УКЛОНИСТОВ

Президент России Владимир Путин подписал федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части реализации мер по повышению престижа и привлекательности военной службы по призыву». Закон был принят Госдумой 21 июня 2013 года и одобрен Советом Федерации 26 июня. Федеральным законом вносятся изменения в федеральные законы «О воинской обязанности и военной службе», «О государственной гражданской службе Российской Федерации» и «О муниципальной службе в Российской Федерации», в соответствии с которыми в отношении граждан мужского пола, призванных призывными комиссиями субъектов РФ не прошедшими военную службу по призыву, не имея на то законных оснований, установлено

ограничение на замещение должностей государственной и муниципальной службы. Кроме того, статья 19 федерального закона «О статусе военнослужащих» и статья 55 федерального закона «Об образовании в РФ» дополнены нормами, в соответствии с которыми гражданам, прошедшим военную службу по призыву и имеющим высшее образование, при прочих равных условиях предоставляется преимущественное право зачисления в организации, осуществляющие образовательную деятельность, на обучение по образовательным программам высшего образования в области экономики и управления и соответствующим дополнительным профессиональным программам в рамках программ и проектов, утверждаемых президентом и правительством РФ.



Юлия Якутин

ИНСПЕКЦИЯ КОМПЛЕКСА
КОРАБЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ

Замминистра обороны РФ Руслан Цаликов в Ейске проверил ход реконструкции центра морской авиации с наземным испытательным и учебно-тренировочным комплексом корабельной авиации (НИУТКА), который полностью имитирует палубу авианесущего крейсера «Адмирал Кузнецов». Рабочая группа Министерства обороны под руководством Руслана Цаликова посетила площадки строительства военных и социальных объектов в Воронеже и Ейске. В Воронеже Цаликов изучил вопросы развития аэродрома Балтимор, осмотрел объекты научного центра ВВС «Военно-воздушная академия имени Жуковского и Гагарина». Вместе с главнокомандующим ВВС генерал-лейтенантом Виктором Бондаревым посетил новую строящуюся поликлинику, столовую с элементами буфетного питания и другие объекты инфраструктуры центра, а также проконтролировал ход реконструкции учебного корпуса, в котором с 1 сентября начнут обучение около 800 курсантов. Также в Воронеже члены рабочей группы под руководством Цаликова проверили ход строительства жилого комплекса из восьми домов на 2176 квартир, предназначенных для военнослужащих гарнизона. Ранее главнокомандующий ВМФ РФ адмирал Виктор Чирков заявил, что российский аналог тренажера НИТКА для подготовки летчиков палубной авиации работает в Ейске на рубеже 2013–2014 годов. Принадлежащий сегодня Украине объект НИТКА на аэродроме Саки представляет собой стальное летное поле в виде корабельной палубы.

ОПЕРАТИВНОЕ ИСКУССТВО

Владимир БАРВИНЕНКО,
заслуженный деятель
науки РФ,
доктор военных наук,
профессор

Совместное согласованное применение всех видов Вооруженных Сил, родов войск и сил в их тесном взаимодействии является одним из основных принципов военного искусства. Согласованность действий войск и сил повышает общую их эффективность и обеспечивает безопасность взаимодействия сторон.

ПРОБЛЕМА
СОГЛАСОВАННОСТИ ДЕЙСТВИЙ

Из-за большого пространственного размаха и скоротечности боевых действий войск и сил ПВО взаимодействие, его организация и поддержание имеют свои особенности и трудности. Опыт учений и локальных войн показывает, что действия войск и сил ПВО никогда в необходимой степени не согласовывались, что значительно влияло на общую их эффективность и на безопасность своей авиации, прежде всего истребительной.

В материалах разбора стратегических и оперативных учений («Восток-81, 84», «Гранит-83, 85, 90», «Запад-84», «Центр-87», «Лотос», «Весна-88, 90», «Осень-88», «Селигер» и др.), на которых практически отрабатывались действия войск и сил ПВО, каждый раз отмечались крупные недостатки в их взаимодействии. На каждом из них обстреливалось до 20–30 процентов своих самолетов. Так, на КШУ «Запад-84» войсками ПВО двух фронтов было обстреляно 25 процентов своих истребителей, на КШУ «Осень-88» – 60 процентов.

На учениях согласование действий войск и сил ПВО, кроме мелких тактических эпизодов, не отрабатывалось. Предусмотренные планы при практической отработке подобные действия реальными не становились. С началом динамики по отражению ударов воздушного противника каждый командующий (командир, начальник) управлял только своими войсками (силами) ПВО, игнорируя в большинстве случаев заранее разработанные способы совместных действий с соседями.

На тактическом уровне командиры зенитных ракетных соединений и частей Войск ПВО, Сухопутных войск и зенитных огневых средств ВМФ, как правило, давали команду на обстрел всех воздушных объектов, попадающих в зоны огня зенитных ракетных подразделений, чем полностью нарушалась безопасность своей авиации. То есть реально своих самолетов обстреливалось гораздо больше, чем указывалось в материалах разборов.

Эти же недостатки, но с более печальными результатами, имели место и в локальных войнах, в которых активно действовали войска и силы, имеющие на вооружении советские средства ПВО, и, как правило, при участии в руководстве ими советских специалистов.

Так, в Демократической Республике Вьетнам с 1966 по 1968 год при небольшом общем количестве истребителей своими средствами ПВО было сбито шесть самолетов МиГ-21. В октябрьской войне 1973 года на Ближнем Востоке в Египте и Сирии уничтожено 83 своих самолета и вертолета. А всего в АРЕ потери авиации от своих средств ПВО составили 30 процентов. В сирийских ВВС с 7 по 11 июня 1982 года из 68 потеренных самолетов и 18 вертолетов своими зенитными средствами было сбито 12 самолетов и 8 вертолетов.

Необходимо отметить, что анализ недостатков взаимодействия войск и сил ПВО производился только в аспекте обеспечения безопасности своей авиации. Влияние согласования действий элементов систем ПВО на общую эффективность действий войск (сил) практически не анализировалось.



ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
КАК НЕ БЫЛО, ТАК И НЕТ

ПРОЕКТ ПОЛОЖЕНИЯ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ
И ПОДДЕРЖАНИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПО ПВО В ВС РФ
ЗА ПОСЛЕДНИЕ 15 ЛЕТ ТРИЖДЫ ДОРАБАТЫВАЛСЯ,
СОГЛАСОВЫВАЛСЯ, НО ИЗДАН ТАК И НЕ БЫЛ

Последние лет двадцать проблема взаимодействия войск и сил ПВО в ВС РФ практически не поднималась. За это время специалисты, представляющие ее сложность и пути решения, были уволены из Вооруженных Сил. Нынешнее командование объединениями и соединениями не представляет ее сложности и последствий несогласованных действий сил и средств ПВО и авиации.

Это связано с отсутствием в то время моделирующих комплексов, с помощью которых можно было представить альтернативные действия войск и сил ПВО и получить ожидаемые результаты согласованных и взаимно увязанных действий для сравнения с реальными. А результаты реальных действий группировок Войск ПВО после войны во Вьетнаме, в которой агрессор научился использовать слабые места системы противовоздушной обороны, были, как правило, весьма плачевны. Причин таких результатов было несколько и в том числе отсутствие согласованности действий сил и средств ПВО.

Руководство Вооруженных Сил Советского Союза и стран Варшавского договора осознавало эту проблему и уделяло значительное внимание ее разрешению практически на каждом учении с применением авиации и войск (сил) ПВО. Даже на последнем КШУ Объединенных Вооруженных Сил стран Варшавского договора («Гранит-90») исследования были посвящены организации управления и взаимодействию войск (сил) ПВО коалиционного состава в ходе оборонительной операции.

ОТ ПВО К ВКО

После ликвидации Варшавского договора и Советского Союза с начала 90-х годов крупных учений около десяти лет не было, а с начала их проведения преследовались в большей степени показушные цели. На полигонах за один эпизод силами и средствами ПВО обстреливалось до 30 мишеней. Однако действия подразделений противовоздушной обороны и экипажей истребителей заранее регламентировались и стреляющим и экипажами были известны. Организации реального взаимодействия на учениях внимания не уделялось.

Одновременно с 90-х годов Россия перестала поддерживать и подвергавшихся агрессии государства, которые силы и средства ПВО практически не применяли (Ирак, Афганистан) или использовали их одиночно из засад (Югославия). Поэтому недостатки взаимодействия на данном направлении практически не высвечивались.

Исходя из сложившейся обстановки последние лет двадцать проблема взаимодействия войск и сил ПВО в ВС РФ фактически не поднималась. За это время специалисты, представлявшие ее сложность и пути решения, были уволены из Вооруженных Сил. Нынешнее командование объединениями и соединениями не представляет ее сложности и последствий несогласованных действий противовоздушной обороны и авиации.

Однако проблема взаимодействия войск и сил ПВО осталась. Более того, она усугубилась и превращается в проблему взаимодействия войск (сил) воздушно-космической обороны. Это обусловлено следующим: появлением на вооружении у потенциальных противников новых средств воздушного нападения, в том числе большого количества разнообразных беспилотных средств, резко усложняющих воздушную обстановку; существенной модернизацией самолетов истребительной авиации, зенитных ракетных комплексов и средств разведки, появлением новых зенитных ракетных систем дальнего действия (С-400, «Антей-2500»), затрудняющих обеспечение безопасности истребительной авиации; появлением в ближайшем время гиперзвуковых летательных аппаратов, резко увеличивающих скоротечность боевых действий; процессом объединения систем противовоздушной и ракетно-космической обороны в общую систему воздушно-космической обороны. В системе ВКО потребуется решение ряда принципиально новых частных проблем согласования действий систем с разными возможностями и принципами управления.

Актуальность проблемы взаимодействия войск и сил ВКО требует возврата к отработке этих вопросов на мероприятиях оперативной и боевой подготовки и большего внимания к организации взаимодействия при подготовке реальных действий. Для этого необходимы четкие положения по организации и поддержанию взаимодействия войск (сил) ВКО. Однако действующие в настоящее время документы, регламентирующие

эту организацию и поддержание взаимодействия войск (сил) по противовоздушной обороне, были разработаны для условий, когда на вооружении находились одиночные ЗРК С-75, С-125, С-200, «Куб», «Круг», истребители II и III поколений (МиГ-23, МиГ-25, Су-15), а Войска ПВО являлись отдельным видом Вооруженных Сил. То есть эти документы уже с начала 90-х годов прошлого столетия не отвечали уровню развития средств ПВО, а затем и структуре ВС, их положения безнадёжно устарели.

Понимая значимость и необходимость организации взаимодействия войск (сил) ПВО в соответствии с реалиями времени, ученые Военной академии ПВО (а затем ВКО) постоянно работали над разрешением названных противоречий и разрабатывали проект Положения об организации и поддержании взаимодействия по ПВО в ВС РФ. Данный проект за последние 15 лет трижды дорабатывался, согласовывался со всеми заинтересованными органами и направлялся сначала в Главный штаб Войск ПВО, а после реорганизации – в Главный штаб ВВС с предложением издать новое Положение в виде руководящего документа. Однако по непонятным для ученых и командования академии причинам данный документ издан не был.

В настоящее время в связи с очередным изменением структуры Вооруженных Сил (образованы Войска ВКО, корпуса и дивизии ПВО преобразованы в бригады ВКО (ПВО), истребительная авиация выведена из состава этих бригад), а также процессом объединения систем противовоздушной и ракетно-космической обороны в общую систему ВКО необходимо разработать новое Положение об организации и поддержании взаимодействия по ВКО в ВС РФ.

Для того чтобы оно было четким, понятным и реалистичным, следует при его разработке использовать научные положения, которые сегодня несколько подзабыты да и в предыдущих положениях не всегда применялись. Например, в одном из официальных документов взаимодействия по ПВО определя-

лось как согласованные действия войск (сил) и штабов по уничтожению воздушного противника. Однако понятно, что штабы воздушного противника не уничтожают. Продолжает иметь место не всегда корректное использование терминологического аппарата по взаимодействию войск (сил).

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Военная наука определяет взаимодействие по противовоздушной (воздушно-космической) обороне как согласованные действия войск (сил) для успешного решения поставленных задач по противовоздушной (воздушно-космической) обороне объектов страны и группировок войск и сил. Сущность взаимодействия согласно всеобщему принципу состоит в наличии организованной целенаправленной взаимной связи в действиях войск и сил в операции (боевых действиях), сражении, бою для решения общих задач.

Основными целями взаимодействия войск и сил ПВО (ВКО) являются:

- наиболее эффективное использование боевых возможностей взаимодействующих формирований войск (сил) ПВО (ВКО), в том числе и истребительной авиации, при решении поставленных задач;
- обеспечение взаимной безопасности войск (сил) и средств, привлекаемых к решению поставленных задач, прежде всего безопасности истребительной авиации от огня зенитных средств.

Взаимодействие выступает как интегрирующий фактор, посредством которого происходит целенаправленное объединение действий войск (сил) ПВО (ВКО) в определенную целостность – способы борьбы со средствами воздушно-космического нападения противника. В свою очередь каждый способ борьбы требует определенного сочетания способов взаимодействия войск и сил.

По противовоздушной (воздушно-космической) обороне взаимодействие осуществляется следующими способами: по пространству действий, времени, задачам и порядку их выполнения. Все они, как правило, сочетаются друг с другом.

Способ по пространству действий подразумевает взаимодействие каждой группировки войск (сил) в отведенном объеме пространства (по зонам, районам, рубежам, секторам, полосам, высотам, направлениям).

Взаимодействие по времени заключается в действиях каждой группировки в назначенное время (одновременно или разновременно). Например, последовательный способ уничтожения средств воздушного противника в бою сначала истребителями в своей зоне, затем зенитными ракетными подразделениями в своей требует организации сочетания способов взаимодействия между зенитными ракетными и истребительными авиационными формированиями по пространству действий (по зонам) и по времени.

Сущность следующего способа в организованном распределении задач для каждой взаимодействующей группировки войск (сил), то есть в сосредоточении их усилий на выполнении общих задач или распределении усилий на выполнении разных задач. Например, зенитные ракетные подразделения могут обстреливать разные цели – выполнять разные задачи или сосредоточить усилия по обстрелу одной цели – выполнять одну задачу.

И наконец, взаимодействие по способам выполнения задач заключается в назначении каждой взаимодействующей группировке войск (сил) определенных способов (приемов) выполнения задач. Примером подобного взаимодействия являются согласованные действия групп истребителей, каждая из которых уничтожает средства воздушного нападения противника из положения дежурства в воздухе или на аэродроме посредством полувавтономных действий и (или) самостоятельного поиска.

Окончание следует

ВМФ РОССИИ
ПОЛУЧИТ
БДК «ИВАН ГРЕН»

Калининградское ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» передаст в конце 2014 года в состав ВМФ России большой десантный корабль «Иван Грен» проекта 11711.

Об этом в ходе Международного военно-морского салона сообщил исполняющий обязанности генерального директора «Янтая» Дмитрий Ермаков: «У нас есть определенные сроки. Это конец 2014-го. В следующем году корабль будет передан ВМФ». «По строительству корабля все идет по плану, хотя корабль получился тяжелым, – признал Ермаков. – Основная проблема при его строительстве была связана с тем, что уже многие годы ни одно предприятие в России не строило десантные корабли. То есть утеряны многие навыки. Все приходилось делать с нуля, в том числе обучение персонала. Поэтому были проблемы, связанные как с человеческим фактором на предприятии, так и с проектировщиками. В любом случае мы нацелены на то, чтобы в 2014 году



сдать корабль». Большой десантный корабль «Иван Грен» заложен в декабре 2004-го. Планировалось, что «Янтарь» построит серию из пяти кораблей проекта 11711. Но затем последовало решение, что ВМФ России отказывается от аналогичных БДК. В апреле 2012 года тогда еще президент ОСК Роман Троценко заявил, что «Янтарь» не будет строить новые корабли этого проекта. Создаваемый корабль океанской зоны не только сочетает в себе ударные возможности, но и способен выполнять задачи, характерные для десантных кораблей. Проект 11711 разработан в ОАО «Невское проектно-конструкторское

бюро» (Санкт-Петербург) и является дальнейшим комплексным и современным развитием подобного БДК. Данный проект единственный в мире, где реализована идея неконтактной выгрузки десанта и техники из корабля на необорудованное или пологое побережье. Это будет происходить за счет использования серийных понтонных средств. БДК способен принять на борт порядка 40 различных видов имеющейся и перспективной техники, в том числе и тяжелой, каждая массой до 60 тонн. Длина корабля – порядка 120 метров, водоизмещение – свыше шести тысяч тонн.

МОСКВА, ВСЕРОССИЙСКИЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР, 22-25 ОКТЯБРЯ 2013

ufi Одобрена Всемирной Ассоциацией выставочной индустрии

Выставка прошла аудит Российского Союза выставок и ярмарок

XVII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

INTERPOLITEX

СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА

Организаторы: МВД России, ФСБ России, ФСВТС России, ПС ФСБ России

Экспонент-координатор: ОТ МВД России

Устроитель выставки: «Безопасные многоцелевые комплексы»

Генеральный устроитель: «Гранит»

ФКУ «НПО «СТ» МВД России, ООО «Экспо-Звезд», ЗАО «ОБН «Базис»

Дирекция: Адрес: 129223, Москва, а/я 10 • Тел./факс: + 7 (495) 937-40-81 e-mail: b95@online.ru • www.interpolitex.ru • www.mvd-expo.ru

ТУЛАМАШЗАВОД – ОТ «МАКСИМА» ДО РАКЕТ



В ОСНОВЕ СТАБИЛЬНОСТИ И УСПЕХА – ПРОФЕССИОНАЛИЗМ, ГРАМОТНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ, ЧЕТКАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ

В первой декаде июля традиционно отмечает свой день рождения Тульский машиностроительный завод, одно из крупнейших предприятий оборонно-промышленного комплекса (ОПК) России. Что такое семь с лишним десятков лет для завода? Наверное, это немного. Но ведь возраст измеряется не только числом прожитых лет, но и количеством полезных дел на благо Отечества. Это одинаково верно как для человека, так и для предприятия.

Олег ФАЛИЧЕВ

К 1939 году знаменитый Тульский оружейный завод превратился в предприятие со сложным многоплановым производством, разбросанным на двух значительных по площади территориях, оторванных друг от друга. В частности, выпуск первых отечественных пулеметов «Максим», начатый в 1904 году на территории Оружейного («Старого») завода, был организован в специально построенных в 1914 году корпусах так называемого Нового завода, который по объему выпускаемой продукции в пять раз превзошел своего старшего брата.

8 июля 1939 года подписан приказ народного комиссара вооружения Бориса Ванникова о создании Тульского станкостроительного завода. Руководство наркомата ориентировало новое предприятие исключительно на выпуск гражданской продукции, чтобы сделать завод одним из ведущих поставщиков металлорежущих станков для промышленных отраслей. Однако жизнь распорядилась иначе: заставила советское правительство в кратчайшие сроки решать вопросы укрепления оборонной мощи государства. В преддверии войны на предприятии выпускалась высокотехнологичная продукция, именно поэтому Новому заводу доверили выпуск наиболее сложного в изготовлении оружия – авиационных пулеметов и пушек.

ГЛАВНОЕ ИСПЫТАНИЕ

Всего два года мирной созидательной жизни было отпущено молодому предприятию до трагического дня – 22 июня 1941 года. Начав-

шаяся Великая Отечественная война еще больше ужесточила рабочий режим завода. Многие инженеры и рабочие перешли на казарменное положение: работали в две смены по 11-часовому графику. Сотни рабочих, ИТР и служащих завода пополнили ряды Красной армии.

В октябре 1941 года объявили об эвакуации основных производств на восток страны. Директор завода Борис Пастухов лично руководил погрузкой оборудования на железнодорожные платформы. Это было сделано в рекордно короткий срок – две недели. Вместе с рабочими в города на Урале и на Волге выехали семьи заводчан. А оставшиеся в Туле станкостроители в дни осады города немецко-фашистскими захватчиками изготавляли для выполнения оборонительных работ шанцевый инструмент, ремонтировали поступающее из войсковых частей, оборонявших Тулу, стрелковое оружие.

За короткое послевоенное время завод возродился. Был налажен выпуск широкой гаммы мирной продукции: оборудование для нефтяной, угольной, лесной промышленности, металлообработки. С течением времени номенклатура изделий, выпускаемых Тульским станкостроительным заводом, постоянно расширялась. К 1955 году на машзаводе было прекращено производство ряда трудоемких изделий оборонного назначения. Образовался своеобразный вакуум, чреватый возможностью потерять высококвалифицированных работников. Руководство Министерства оборонной промышленности СССР во главе с Дмитрием Устиновым предприняло меры по организации нового производства. И вскоре группа молодых заводских конструкторов создала первый отечественный мотороллер, получивший

индекс Т-200. Еще долгое время знаменитые в СССР и за пределами страны мотороллеры «Тулица», «Турист» и грузовой «Муравей» оставались самой популярной мирной продукцией.

ДЕЛО ЖИЗНИ

Но основным родом деятельности завода был и остается все же выпуск вооружения: от малокалиберных арткомплексов и автоматических пушек до высокоточных противотанковых снарядов и систем ПВО. Пушки производства ОАО «АК «Туламашзавод» устанавливаются на БМП, БТР и БМД, на зенитных самоходных установках «Тунгуска» и «Панцирь», а также на многих моделях современных вертолетов.

«Панцирь С-1», быстро получивший широкое признание, позволяет организовать систему ПВО по двухуровневому принципу на базе универсального комплекса ближнего рубежа и комплексов дальнего радиуса действия. В ходе освоения серийного производства башенной установки ЗРПК «Панцирь С-1» на заводе впервые в отечественной практике была создана, оснащена разработанным и модернизированным оборудованием и внедрена в производство технология механической, термической обработки и сборки крупногабаритных тонкостенных кольцевых деталей.

На протяжении тридцати лет Туламашзавод выпускает высокоточные противотанковые снаряды серии ЗУБК10М, управляемые по лучу лазера и запускаемые из ствола орудия. Недавно освоено серийное производство современных ПТУРов «Аркан», предназначенных для вооружения боевой машины десанта БМД-4. «Аркан» при любых курсовых углах обстрела поражает танки, составляющие основу парка наиболее развитых стран, а также воздушные цели типа «зависший вертолет».

Одно из самых известных изделий – зенитный ракетно-артиллерийский комплекс (ЗРАК) «Каш-

тан». Для производства подобного оружия машиностроительному заводу пришлось осваивать принципиально новые технологии, требующие высочайшей точности в обработке материалов. К настоящему времени производство стало современным, высокоавтоматизированным, работающим по принципу гибких технологий. Развитием данного ЗРАК является серийный стрелбовый модуль зенитно-артиллерийского комплекса «Гальма». Уже целый ряд новых современных кораблей ВМФ имеет эти комплексы.

Военное направление по-прежнему остается перспективным. Примером тому образец морской артиллерийской установки «Дуэт», который разрабатывался в АК «Туламашзавод». В «Дуэте», который имеет сниженную в несколько раз радиозащитность, воплотились новейшие достижения военного производства, такие как технология «Стелс» и система цифрового электропривода. Ведение огня двумя автоматами АО-18 с общим темпом стрельбы до 10 тысяч выстрелов в минуту или одним автоматом и темпом стрельбы до пяти тысяч выстрелов в минуту соответственно позволяет повысить его функциональные возможности. Боекомплект «Дуэта» – четыре тысячи выстрелов, что в два раза выше, чем у аналога – артиллерийской АК-630М (также производимой Тульским машиностроительным заводом). Благодаря новейшим технологиям, заложенным в конструкцию, возросли скорость наведения и точность, более чем в два раза увеличилась боевая эффективность. Работы по созданию «Дуэта» финансировались исключительно из средств самого предприятия.

ЗАДЕЛ НА БУДУЩЕЕ

На Туламашзаводе оптимальным соотношением продукции военного и гражданского назначения считается пятьдесят на пятьдесят.



Коллаж Андрей СЕДУХ

Предприятие давно трудилось в рамках концепции двойных технологий. Сейчас накопленный в ОПК опыт и интеллектуальный потенциал используются и для инновационного развития гражданских отраслей.

Помимо основных традиционных производств возлагаются большие надежды на выпуск новинок. И прежде всего это мини-дизель, а также традиционное и новое оборудование на его основе. Еще 20 лет назад на Тульском машиностроительном заводе собрали первый малогабаритный универсальный дизельный двигатель. Событие, по сути ставшее началом производства целой гаммы изделий различного назначения. Изделие тульских машиностроителей начало свое шествие по регионам России, странам ближнего и дальнего зарубежья. Сфера применения дизельных двигателей весьма широка. Они могут использоваться как приводы для коммунальной и дорожно-строительной техники, компрессоров, насосных агрегатов, пожарных помп и отливных мотопомп, предназначенных для откачки воды на судах ВМФ и гражданского флота. Дизельный двигатель оказался настолько эффективным, что им заинтересовались и военные, и теперь ТМЗ-450Д принят на снабжение ВС. Вот уже несколько лет дизель-генераторные установки несут службу как источники электроэнергии переменного и постоянного тока, в том числе и бортовой сети танков и другой бронетехники при неработающем основном двигателе. Неприхотливые, надежные и выносливые тульские дизельные двигатели постоянно расширяют географию своего применения.

Сегодня завод успешно прошел сложные этапы реорганизации экономики и достойно выполняет госзаказ, направленный на укрепление обороноспособности России.

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Брянский автомобильный завод (БАЗ) в настоящее время поставляет Российской армии специальные колесные шасси и тягачи (СКШТ) под монтаж вооружений и военной техники. Цикл статей, подробно представляющий историю и анализ проблем БАЗа, опубликован в №№ 14, 15, 16, 18, 20. Руководство завода не прекращает тщетные попытки привлечь внимание государства на приближающийся крах подразделения по выпуску военной продукции.

Евгений ДРУЗИН

Еженедельник «ВПК» опубликовал хронологию основных событий БАЗа. Напомним, несмотря на все организационные проблемы, БАЗ продолжал работать над новым семейством «Вощина-2»: согласовывались требования, уточнялись расходы. В 2007-м был заключен контракт с Минобороны на разработку нового семейства СКШТ.

Однако несмотря на подписанный контракт, с финансированием работы возникли серьезные проблемы. Завод получил менее четверти суммы, указанной в договоре. А в 2008 году новый начальник ГАБТУ генерал-лейтенант Николай Ершов вообще остановил все финансирование ОКР «Вощина-2». Далее было принято решение не закупать разработанный в инициативном порядке и принятый на снабжение ВС РФ седельный тягач БАЗ-6403, а вместо него приобрести не прошедший госиспытания КАМАЗ-65225.

Таким образом, БАЗ в очередной раз оказался в трудном положении. Однако самыми удивительными в этот момент стали новые правила по созданию ВАТ, установленные Министерством обороны. Отныне главный фактор, определяющий судьбу той или иной разработки, – отношение к ней со стороны руководителей силового ведомства. Если нравится – покупаем, не нравится – не покупаем. На такие мелочи, как ТТХ и соответствие требованиям основополагающих документов, внимания уже не обращали.

Наиболее ярко такая политика проявилась в истории с шасси для ЗРПК «Панцирь-С1». Дело в том, что выбранное военным руководством шасси КАМАЗ-6560 изначально создавалось, как и все грузовые автомобили, для обычных транспортных операций по перевозке грузов. Семейство автомобилей повышенной грузоподъемности, к которому относится КАМАЗ-6560, разработано не по ТТЗ военных. То есть КАМАЗ-6560 даже не относится к ВАТ. Таким образом, данное шасси не соответствует ряду ОТГ, ТГТ, ГОСТ В, ГОСТ РВ. Пожалуй, ключевое требование военных – возможность шасси передвигаться по всем типам дорог и участкам местности. КАМАЗ-6560 этому требованию не отвечает. Удивительно, что на КАМАЗе и не скрывают, что данная техника делалась как экспортный товар, а не для нужд армии. Помимо этого ЗРПК «Панцирь-С1» на шасси КАМАЗ-6560 имеет много других недостатков. Можно отметить недостаточную габаритную ширину и высокое расположение центра масс, что не позволяет вести огонь из пушек на ходу в поперечном направлении относительно движения шасси. Если такую стрельбу провести, то ЗРПК просто-напросто перевернется. Большая погрузочная высота шасси также затрудняет вписывание в ж/д и авиагабариты (ком-

В БУДУЩЕМ ОТКАЗАНО СУДЬБА ЕДИНСТВЕННОГО В РОССИИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ СКШТ ДЛЯ НУЖД МИНОБОРОНЫ ОСТАЕТСЯ НЕЯСНОЙ

плекс перед погрузкой приходится разбирать). Имеет место недостаточная проходимость в связи с применением неразрезных мостов, зависимой подвески, недостаточной габаритной ширины. На испытаниях также выявлена недостаточная плавность хода, что очень важно для точной стрельбы, причем во всех направлениях. Еще один недостаток – низкая средняя скорость передвижения по пересеченной местности. Кроме этого, используются импортные узлы и агрегаты (КП, РК фирмы ZF).

В 2008 году был выполнен монтаж БМ данного ЗРПК на шасси БАЗ-6909-019. Испытания показали, что использование брянского шасси извбавляет от всех вышеперечисленных недостатков, также значительно возрастает динамика, проходимость и плавность хода. Единственная причина, почему армия не получила новый ЗРПК на шасси БАЗ, – это интересы КАМАЗа, которые для военного ведомства оказались важнее боевых возможностей новой техники. Однако на этом камазовские предпочтения не закончились. Минобороны дало четкое понять: отныне никакие НИОКР по созданию ВАТ финансироваться не будут, военные ждут инициативных разработок. Единственное исключение, как несложно догадаться, сделали для КАМАЗа, который и в настоящее время осваивает колоссальный бюджет, выполняя ОКР «Платформа-О». В это же время начались переговоры о закупках техники в странах НАТО.

БАЗ СЕГОДНЯ

В конце июня корреспонденту еженедельника «Военно-промышленный курьер» удалось посетить БАЗ по приглашению руководства предприятия, чтобы своими глазами оценить состояние производства и поговорить с его работниками.

Увиденному сложно дать однозначную оценку. С одной стороны, существующие производственные мощности полностью загружены работой в рамках ГОЗ, а с другой – наличие последствий непродуманных решений как высшего политического руководства, так и Минобороны. Если в период расцвета на предприятии трудились около 18 000 человек, то теперь лишь 1500. Из восьми крупных цехов в работе три, остальные заброшены и постепенно разрушаются. Но как оказалось, данная ситуация существенно лучше той, что была еще несколько лет назад.

Активный спрос со стороны Войск ВКО на СКШТ Брянского завода позволил загрузить предприятие и частично улучшить экономическую ситуацию. Несколько лет назад собственником были вложены средства для обновления предприятия, но их явно недостаточно. В настоящее время цехи заполнены устаревшими станками и другим оборудованием, на котором работники БАЗа продолжают выпускать свои уникальные шасси. План на 2013 год предусматривает производство и поставку заказчику 159 СКШТ. Всего же поставки расписаны до 2015 года включительно. На первый взгляд все не так уж и плохо. Но если рассмотреть ситуацию более детально, то она начинает вызывать серьезные опасения.

Дело в том, что с момента подписания контрактов на поставку СКШТ для Минобороны существенно возросли в цене все составляющие готовой продукции, включая тарифы не

только на электроэнергию и газ, но и на все без исключения покупные узлы и агрегаты (двигатели, КП и пр.). Ситуацию осложняет и устаревшее низкоэффективное производственное оборудование. Не стоит забывать, что само предприятие находится в строгих ценовых рамках, которые устанавливает Минэкономразвития для всех производителей оборонной продукции. В итоге каждое шасси поставляется с убытком, общий размер которого составил 95 миллионов рублей в 2011-м и 27 миллионов в 2012-м. Таким образом, складывается парадоксальная ситуация – чем больше объем производства, тем больше убытки. Учитывая, что завод представляет уникальные шасси, не имеющие аналогов в России, сам собой возникает вопрос: а почему государство, выделяющее огромные средства на техническое перевооружение ОПК, не поможет БАЗу с обновлением основных фондов? Ответ же будет достаточно простым: в распоряжении правительства нет ни одной акции ЗАО «БАЗ», то есть завод является полностью частным и не входит в перечень стратегически важных предприятий ОПК. Именно поэтому государство не торопится вкладывать средства в обновление производства. На БАЗе подсчитали, что минимально необходимый объем для модернизации превышает два миллиарда рублей.

Здесь нужно сделать небольшое отступление и рассказать о второй составляющей производственной деятельности БАЗа. Речь идет о специальных крановых шасси, которыми завод активно занялся после вхождения в Независимую ассоциацию машиностроителей. Читателю важно знать, что в НАМС помимо БАЗа входят ивановское ОАО «Автокран» – производи-

тель автомобильных кранов, ЗАО «Газпром-кран», изготавливаю-

щее гидравлические краны, ОАО «Раскат» и ряд других предприятий. Их объединяет одно – использование шасси, созданных на БАЗе. Кроме этого, продукция для гражданского сектора отличается высокой прибыльностью. Если принять это во внимание, то становится очевидным, что собственник больше заинтересован в выпуске крановых шасси для предприятий, входящих в ассоциацию, нежели в убыточном производстве СКШТ для Минобороны и только текущие контрактные обязательства позволяют продолжить производство для нужд армии. Косвенным доказательством этого служит тот факт, что собственник провел масштабное техническое перевооружение ивановского «Автокрана». То есть несомненно, что и на БАЗе (при отсутствии государственной поддержки) приоритет будет отдан именно гражданскому сектору.

Логичным было бы предположение, что если Брянский завод активно займется обновлением основных фондов для производства новых крановых шасси, то на этих же мощностях можно продолжать выпуск СКШТ для Минобороны. Но, к сожалению, это не так. Дело в том, что разработки новых крановых шасси были преимущественно переориентированы на использование покупных автокомпонентов, в том числе зарубежных, также к разработкам привлекались иностранные специалисты.

ВЫВОДЫ

Брянский завод продолжает производство шасси и тягачей семейства «Вощина-1». На конвейере идет сборка таких образцов, как БАЗ-6402, БАЗ-6909, БАЗ-6910. В то же время государство отказало Брянскому заводу в заказе на разработку перспективных образцов ВАТ, несмотря на имеющийся многолетний опыт и многочисленные наработки по данной тематике. Все финансирование оттянуло на себя КАМАЗ, который никогда не занимался этим направлением. Автогиганту из Набережных Челнов поручили также создание новых шасси для РВСН, которые по задумке должны будут сменить продукцию МЗКТ. И это с учетом того, что среди собственников ОАО «КАМАЗ» есть иностранные компании.

В то же время в ГПВ-2020 предусмотрены разработка и производство таких перспективных систем вооружений, как ЗРС С-500, ЗРС «Витязь», и ряда других, в которых предусматривается использование СКШТ Брянского завода, то есть потребность со стороны головных исполнителей имеется. Однако никто не может гарантировать, станет ли собственник БАЗа продолжать это производство без поддержки государства себе в убыток. И если интересы бизнеса будут соблюдены, то новые системы и комплексы вооружений станут попросту не на чем размещать, а Россия лишится единственного производителя СКШТ для ВВТ.



Евгений ДРУЗИН