

## **Конец «Варяга»: как на самом деле продали наш авианосец китайцам**

4.04.2015

### **Николаевские новости**

«Варяг» - последний авианосец, построенный на николаевском Черноморском судостроительном заводе. Пусть его готовность не была 100%, но все равно для горожан он стал своеобразным символом, напоминанием о былой славе Николаева как города кораблестроителей. Уже после начались упадок и разруха в судостроительной отрасли, звезда славы «города корабелов» угасла... Потому так трепетно относятся николаевцы к «Варягу», а история его продажи китайцам не оставляет равнодушными горожан, постоянно обрастая какими-то мифами и легендами.

В очередной раз всколыхнул волну памяти и затронул за живое рассказ предпринимателя китайского бизнесмена Сюй Цзэнпина, опубликованный в гонконгской газете South China Morning Post.

Если верить рассказу китайского бизнесмена, уладить все дела с покупкой «Варяга» ему удалось при помощи нескольких ящиков китайской водки да щедро раздаваемых налево и направо пачек долларовых купюр. Китаец утверждает, что таким образом ему удалось не только купить авианосец, но и вывезти всю секретную техническую документацию на этот корабль. Естественно, что такая информация не могла оставить равнодушными наших читателей, и после публикации перевода из китайской газеты в редакцию поступило очень много звонков от горожан.

Был среди позвонивших и Герой Социалистического Труда, награжденный шестью орденами, в том числе двумя Орденами Ленина, почетный гражданин Николаева и бывший заместитель генерального директора ЧСЗ Иван Винник. Иван Иосифович руководил строительством всех авианосцев на Черноморском заводе, которых, как оказалось, было девять: семь завершенных и два недостроенных. Именно он в конце 90-х курировал сделку по продаже «Варяга», и, по его словам, то, что рассказал гражданин Сюй Цзэнпин, - абсолютная ложь. А как было на самом деле Иван Иосифович подробно рассказал в интервью нашему корреспонденту.

**- Иван Иосифович, Вы руководили строительством практически всех построенных на Черноморском заводе авианосцев. С какого года Вы работали на заводе? Вообще, расскажите о себе.**

- Поступил я на завод 1 августа 1955 года помощником мастера в монтажный цех. Тогда строили подводные лодки. Наш завод за 7 лет построил 77 подводных лодок, причем самого современного типа. Это был 613-й проект,

шеститорпедный: четыре торпедных аппарата в носу, два в корме, два дизеля. Так с помощника мастера я и пошел выше: мастер, старший мастер, потом механик на подводных лодках... Очень, кстати, ответственная должность. Самое главное ведь в подводной лодке - погружение и всплытие, а то лодка может погрузиться и не всплыть. Однажды такое у нас случилось. Слава Богу, только во время испытаний. В 1955 году мы загружали уже 18 единиц. Вот я только вернусь из Севастополя, приму лодку и опять уйду. Потом я уже стал начальником цеха, в котором было 1300 работников. Потом Ганькевич, директор завода, перевел меня из монтажного цеха в отстающий, достроечный цех. В цеху этом план не выполнялся, работа валилась. Я не знал там ни работы, ни людей. Было очень сложно, но все равно через три месяца наладили там производство.

**- А когда начали строить первый авианосец?**

- В 1962 году. Это был авианесущий крейсер «Москва». Спустя три года, в 1965 году, его спустили на воду, а в 1967 году «Москва» была сдана и ушла на испытания. Тогда это было все совершенно секретно. Короче говоря, строил «Москву» я, будучи еще начальником цеха, а когда подписали приемный акт на крейсер, 25 декабря 1967 года, меня назначили главным строителем. И так я главным строителем проработал на всех кораблях, авианосцах. Это были «Москва», «Ленинград», «Киев», «Минск», «Новороссийск», «Баку» и «Кузнецов». Восьмой авианосец продали Китаю. А девятый пришлось порезать на металл прямо в доке, так как финансирование прекратилось, Союз распался. В мае 1992 года было подписано совместное решение Украины и России о том, что недостроенные корабли - наш «Варяг» и на 61-м заводе «Украина» остаются за Украиной. «Варяг» мы продали, а «Украина» так и ржавеет...

**- Крейсер, который порезали, как должен был называться?**

- «Ульяновск».

**- А насколько процентов были готовы эти авианосцы?**

- «Варяг» был готов на 67%. А «Ульяновск» на 18% - корпус был готов, главные механизмы были. Ну мы механизмы выгрузили, а корпус порезали.

**- Это был один проект - «Варяг» и «Ульяновск»?**

- Нет, разные.

**- Но «Ульяновск» должен был быть больше? Говорят, что какой-то из них должен был быть с атомной силовой установкой.**

- «Ульяновск» должен был быть больше и у него по проекту должна была быть атомная силовая установка. Три реактора и сейчас на заводе лежат. И главные турбины находятся в корпусообрабатывающем цехе.

**- Давайте о «Варяге» поговорим, который и стал причиной нашей встречи. Как вообще появилась идея продать корабль и что этому предшествовало?**

- Предшествовало то, что достроить его мы уже не могли. Во-первых, не было финансирования, а во-вторых, Советский Союз распался. А оборудование на авианосец поставляли более тысячи заводов, курировали поставки 28 министерств СССР. Я, будучи главным строителем, объехал полстраны, Советского Союза, чтобы получать с заводов необходимые комплектующие.

**- Сюй Цзэнпин - китайский бизнесмен, который рассказал, что он эту сделку «проталкивал» и действовал в интересах Министерства обороны Китая. Он дал интервью гонконгской газете «South China Morning Post», мы перепечатали его перевод. Вы читали это интервью, насколько сказанное китайцем соответствует действительности?**

**- Ни одного слова правды в том, что рассказал китаец, нет.**

**- Тогда давайте разберемся. Вы же в курсе, как эта история происходила с продажей. Вы тогда какую должность занимали?**

- Я тогда занимал должность заместителя директора по производству. Хотя я и был зам. директора по производству, но все равно курировал постройку и испытание всех авианосцев.

**- Когда впервые Вы услышали о том, что речь идет о продаже «Варяга»?**

- Начали съезжаться к нам покупатели. Первыми приехали из Южной Кореи.

**- Это были бизнесмены или представители государственных органов?**

- Не знаю. Они представлялись как бизнесмены из Южной Кореи. Были люди из Китая, Индии, Франции, Германии, Норвегии - всего более 60 различных потенциальных покупателей. Я всех их записывал, но меня в КГБ тогда предупредили, чтобы все записи оставались в заводе. Южнокорейцы были самые активные, они очень хотели купить «Варяг». Они же купили у России два корабля - «Минск» и «Новороссийск». Потом «Минск» перекупил Китай, а «Новороссийск» они порезали на металлолом.

**- А с какой целью они хотели купить именно «Варяг»?**

- Я не знаю. Но предлагали купить по цене металлолома. Но тогда такую цену не только корейцы, все такую же предлагали.

**- То есть всех покупателей, независимо от того, из какой страны они приезжали, интересовал металл?**

- Да. 32 тысячи тонн металла. Корпус - 18 тысяч тонн, а остальное - оборудование: турбины, турбогенераторы, насосы и масса всякого другого добра. Цена металлолома тогда была 127 долларов за тонну. Ну вот 32 тысячи умножьте на 127 и получим 4 миллиона 64 тысячи. В результате всех этих переговоров тогдашний директор Овдиенко подписал контракт о продаже «Варяга» одной ирландской фирме. Ирландия предложила 240 долларов за тонну. Это было в два раза больше, нежели предлагали другие покупатели: около восьми-девяти миллионов. Но в тот момент пост премьер-министра Украины занял Павел Лазаренко. Он отменил этот контракт по продаже «Варяга». Был объявлен тендер, который длился три месяца. Представитель из Китая предложил стартовую цену - 20 миллионов долларов. За три месяца, пока длился тендер, больше никто ничего не предложил.

**- А вы вообще помните этого Сюй Цзэньпина? Действительно ли он приезжал? Он утверждает, что единолично купил этот корабль за свои собственные деньги.**

- Да, я его прекрасно помню, он действительно приезжал. Но все то, что он рассказал, - это чепуха. Он, например, рассказал, что привез 50 бутылок китайской водки, будто они споили все руководство завода. Это неправда. А вот то, что он сам напился в кабинете внешнеэкономических связей, обливал весь кабинет и потерял сознание - такое было. Вызвали врачей, отнесли его в машину. Но водка была наша, украинская (улыбается).

**- А когда Сюй появился? На каком этапе и какую роль он вообще играл?**

- Он приехал вроде бы в январе. Он же появился не как представитель Китая, а от Макао - автономная территория в составе Китая. И это Макао тоже хотело купить корабль - вроде как для переоборудования в казино. Они даже своих дизайнеров прислали, те ходили по кораблю и смотрели, что где размещать.

**- Так 20 миллионов давал стартовую цену Китай или Макао?**

- Китай давал.

**- А правда ли то, что на тот момент со стороны руководства России выдвигались требования, чтобы продавали корабль без двигателей и без оборудования, так как они являются секретными?**

- Нет, не было такого. Единственный инцидент был, когда мы тогда уже с директором Тихоненко полетели в Ленинград, чтобы добиться согласия проектной организации. Это «Невское ПКБ», которое проектировало эти корабли. Но они нас встретили с таким негодованием, более того, они написали тогда письмо Кучме, мол, это их интеллектуальная собственность.

**- Собственником корабля было государство. В переговорах, кроме Вас, наверняка принимали участие другие люди, представители центральной власти, каких-нибудь украинских министерств?**

- Кроме меня и отдела внешнеэкономических связей, где работали три человека, больше никого.

**- То есть никаких представителей из Киева, из Министерства промышленной политики, Кабмина, никого не было? У Вас были полномочия в том числе и согласовывать цену с покупателями?**

- Конечно. Киев не вмешивался в это дело.

**- А как вообще проходила процедура продажи?**

- Сложно. Корабль же совершенно секретный, полтора года я не вылезал из Киева - оформлял все необходимые согласования. Необходимо было получить согласие 22 министерств и организаций. Хорошо, что меня многие знали, и я многих знал. Но оформить было очень сложно. Приходилось все везде «проталкивать». Например, в Министерстве обороны капитан 2-го ранга, который занимается оформлением документов, говорит: мне, мол, через два месяца присваивают звание капитана 1-го ранга, а по морским традициям при получении очередного звания нужно хорошее угощение. В общем, прямо говорит - надо 800 рублей. Я вынимаю из кармана, даю... И это свои, мне же денег никто не давал. То, что там пишет этот Сүй, что «разбрасывался пачками долларов» - чепуха.

**- То есть, Вам ни одной пачки не досталось?**

- Не досталось (улыбается). У нас постоянно был представитель Китая - Ян Цуси. Ребята из СБУ сказали, что это замаскированный разведчик, полковник. Я был в командировке, а он привез мне в подарок пять мобильных телефонов. А тогда мобилки еще были большой редкостью. Так вот, пока меня не было, начальник отдела внешнеэкономических связей один аппарат отдал директору Тихоненко, другой - главному инженеру, а три отправили в Киев. А мне так ничего и не досталось.

**- Получается, что китайцы дали цену за корабль в три раза больше, чем давали другие покупатели.**

- Китайцы предложили свою стартовую цену как уже не за металлолом, а за корабль.

**- Что касается документации. Сүй пишет, что он вывез 8 грузовиков документации. Вы в курсе этой истории?**

- 8 грузовиков - это 40 тонн. Если собрать всю документацию, которая есть в заводе, не наберется столько. Хотя там документация не только по авианосцам, там документы по проекту 2020, который стоит недостроенный, там документация по сухогрузам, по продуктовозам и многое другое. Даже если все это собрать, то не наберется 40 тонн. Поэтому восемь грузовиков документации по «Варягу» - чепуха. Ни одного чертежа они не получили, вся рабочая документация осталась на заводе.



<https://youtu.be/vh0hWeh2YfA>

**- И сейчас она на заводе?**

- Ну, я не знаю, уже и завода практически нет...

**- Вы в каком году уходили с завода?**

- В 2002 году я ушел. Документация тогда была на заводе, я гарантирую. Китайцы ни одного листа документа не получили за исключением тех, которые необходимы были, чтобы обеспечить буксировку. Нужно было дать схему забортных отверстий, и еще там какие-то, не помню. С ними при буксировке шли наши ребята - Сергей Ентис и Григорий Соколов. Вот они 4-5 чертежей взяли с собой.

**- Так за какую цену все-таки купили «Варяг»?**

- Китай заплатил 27 миллионов долларов.

**- А почему 27, а не 20?**

- Для того, чтобы подготовить корабль к переходу - загерметизировать корпус, отдельные переборки, смонтировать якорно-швартовый комплекс, установить

огни - понадобились дополнительные средства. Это обошлось дополнительно в 2 миллиона 200 тысяч долларов. Плюс за каждый месяц простоя на заводе, а стоял он долго - платили 150 тысяч долларов.

**- Как производилась оплата?**

- Перечислили деньги на счета завода.

**- А кто с нашей стороны подписал контракт о продаже?**

- Тихоненко.

**- А с китайской стороны?**

- Был их представитель, я не помню.

**- Подписание контракта происходило в Николаеве?**

- В Николаеве.

**- Когда «Варяг» ушел из порта?**

- 14 июня 2000 года. Буксировали голландским буксиром. Кстати, буксир в Эгейском море оборвался, корабль понесло на камни. Если бы не двое наших ребят - Соколов и Ентис, которые в темноте, при фонарях застопорили рулевое устройство, неизвестно, довели бы его до пункта назначения... А потом уже подошел буксир, российский, между прочим, взял его на буксир. Только потом пришел их буксир, который повел их в Китай.

**- Есть такая версия, что якобы китайцы изначально обманули: покупали «Варяг» под развлекательный комплекс, а на самом переделали его под боевое судно.**

- Китайцы его изначально покупали как полигон для испытания самолетов.

**- То есть китайцы не скрывали сразу, что они покупают авианосец для Министерства обороны?**

- Конечно, не скрывали. В Китае привели его ни куда-нибудь, а в Дальнянь - бывший наш порт Дальний. Там имеется судостроительная верфь. Корабль стоял не на заводе, а в порту. 30 апреля 2006 года его поставили в док. Я, кстати, был там. У них сухой док там 400 м длиной, 100 м шириной и 13 метров глубиной. Они загнали его в сухой док. Когда ободрали ракушку, то на корпусе не было ни одного сантиметра ржавчины...

**- Иван Иосифович, 27 миллионов долларов по тем временам были огромные деньги. Вам известно, куда они были потрачены?**

- Как я уже говорил, часть денег была потрачена на подготовку корабля к буксировке. Все остальное ушло на выплату заработной платы работникам завода. Полтора года завод фактически жил за счет этих денег. Премьер-министр Украины, по-моему, Павел Лазаренко, дал указание все деньги оставить на заводе, Киев фактически ничего не забрал.

**- С Вашей точки зрения эта сделка была выгодна для завода?**

- Конечно. Возьмите 61-й завод. Стоит там и сейчас крейсер «Украина». Его уже никто и никогда не купит, потому что разделка будет стоить дороже полученного металла.

**- Насколько уникальными были построенные в Николаеве авианесущие корабли? Ваша оценка, как судостроителя? Или они все-таки не дотягивают до американских авианосцев?**

- На авианосцах данной серии предусмотрена возможность для взлета и посадки только двух типов самолетов, в то время как на американских - семь типов самолетов. А вот проект авианесущего крейсера «Ульяновск», который был готов лишь на 18%, предусматривал атомную силовую установку и взлетно-посадочные полосы под семь типов самолетов. Если бы нам удалось достроить этот авианосец, то он превосходил бы американские...



<https://youtu.be/UcNnWmrK9mI>

[«Технополис завтра»](#) (Украина)