

вы первые три летных образца «Актая». Это невеликие деньги для такой опытно-конструкторской работы. Посмотрим, как он будет себя вести, и будем принимать решение по легкой машине — либо лицензия временная, либо просто лицензия с возможной сменой вывески, либо это «Актай» и мы его быстро доводим до конца. Машина такого класса достаточно быстро запускается в серию.

ВГ: Далее следует сегмент 2–3 тонны.

Д. М.: В диапазоне 2–3 тонны с одним двигателем рассматривается возможность лицензионной сборки иностранной модели, возможно, в Улан-Удэ. Эта машина заполнит пробел между легким «Актаем» (1,5 тонны) и Ка-226 (3,5 тонны) и «Ансатом» (3,5 тонны).

ВГ: Почему выбран вариант лицензионной сборки, а не создания собственной машины?

Д. М.: Если бы мы решили занять эту нишу с нуля, мы бы потеряли на этом как минимум пять лет. Хотя со временем мы намерены занять все ниши. У Eurocopter модельный ряд идет с промежутками по 800 кг, а у нас порой разбежки в 2–3 тонны.

ВГ: В каком состоянии сейчас переговоры с потенциальным зарубежным партнером?

Д. М.: На этапе наличия меморандума о понимании, готовятся приложения по этому соглашению с конкретикой по лицензионному производству. В рамках партнерства на первом этапе мы обсуждаем возможность оказания содействия в реализации их продукции в России, в том числе в форме сервисного обслуживания их вертолётов.

ВГ: Как обстоят дела со старыми проектами Ми-44 (до 2,2 тонны) и Ми-52 (1,2 тонны)?

Д. М.: Это были просто идеи в 1990-х годах.

ВГ: «Ансат» со взлетной массой 3,3 тонны и Ка-226 с 3,4 тонны сохраняются оба?

Д. М.: Да. «Ансат» — это очень перспективная машина, мы на нее рассчитываем. Что касается Ка-226, здесь ведется взвешенная маркетинговая работа. По планам в этом году мы должны продать 5–10 Ка-226, а в следующем — около 15 машин. Что же касается «Ансата», то мы хотим сперва завершить его сертификацию, а затем уже выводить машину на рынок. К тому же у этих машин разные применения: Ка-226 обладает уникальной возможностью сесть на очень ограниченное пространство, «Ансат» удобен для перелетов на расстояния. Помимо версии Ка-226 с двигателями Rolls-Royce будет еще одна версия — с силовой установкой Turbomeca, мы уже начинаем совместно с ними НИОКР по этой теме. Предварительные проработки показали хорошие результаты. Во взлетной массе 4,5 тонны, где ранее планировался наш Ми-54, будет создаваться новая машина совместно с иностранным партнером. Машина будет с двумя типами двигателя — российским и зарубежным. Это будет удобно для зарубежной сертификации. Мы сразу будем делать эту машину в соответствии с нормами сертификации FAR и JAR. В этой нише пока есть только AS365 и EC155 компании Eurocopter, которые пользуются хорошим спросом. Но это уже старые машины. Поэтому к моменту создания нами вертолета — через пять лет — эта ниша будет свободной, если Eurocopter не сделает что-то новое, конечно.



ВЛАДИСЛАВ СОКОЛОВ

ОБОРОНПРОМ ПРОТИВ КОНКУРЕНЦИИ ЕС145 С «АНСАТОМ»

ВГ: Далее идет диапазон 6,5 тонны. Это вертолеты Ка-60 и Ка-62.

Д. М.: Ввиду отсутствия полноценного финансирования этих машин, отсутствия для них двигателя, возможно, нам сегодня будет проще взять лицензию на производство в России иностранной машины в этом сегменте. Мы договоримся, чтобы иметь право вносить в нее изменения, доработки под российские условия эксплуатации.

ВГ: Казанский вертолетный завод предлагал в нишу на 6,5 тонны свой «Ансат-3». Что с этим проектом?

Д. М.: Это очень сырой проект. Вряд ли он будет иметь перспективу.

ВГ: Каковы перспективы Ми-17?

Д. М.: Этот вертолет точно будет пользоваться спросом в ближайшие 10–15 лет. Мы его постоянно модернизируем. Например, мы сделали новую трансмиссию на Ми-28, ряд новых элементов для Ми-38, все это параллельно адаптировали к Ми-17. В результате машина получает новый облик.

ВГ: Вы упоминали о возможной разработке совместно с иностранным партнером вертолета с массой 10–11 тонн в промежутке между Ка-60 и Ми-17.

Д. М.: Это будет международный проект с Индией. Мы уже провели по нему достаточно серьезную работу. У нас практически готова для этой машины трансмиссия, дело за физеляжем.

ВГ: Насколько быстро может быть реализован этот проект, учитывая специфику совместных работ с Индией, их традиционно медленный ход?

Д. М.: Проект будет реализовываться только совместно с Индией. Реально запустить машину в серию через пять лет.

ВГ: Не упущена ли возможность занять нишу 10–11 тонн из-за задержки создания этого вертолета? Ведь Agusta Westland уже сделала в этом классе свой EH101.

Д. М.: У Agusta Westland совершенно другая ценовая категория — машина безумно дорогая — и другая клиентура. Ми-38 — некое продолжение Ми-17, хотя и более тяжелый.

ВГ: А собственные проекты будете развивать?

Д. М.: Да, у нас достаточно задач для самостоятельной реализации. Например, надо доводить Ми-38. Не могу сказать, что будем продавать его большими тиражами, но 5–10 машин в год будут реализовываться стабильно. Будем продолжать продвижение Ка-32, который пользуется стабильным спросом на высококонкурентных рынках Северной Америки, Европы и Японии. В этом году планируем завершить сертификацию машины по нормам EASA (Европейского агентства по авиационной безопасности).

ВГ: Eurocopter выдвигал ряд предложений о совместном сотрудничестве. Продолжаются ли с этой компанией переговоры?

Д. М.: Мы не отказываемся от возможного сотрудничества с Eurocopter. Мы рассматриваем возможное производство компонентов для Eurocopter на наших незагруженных площадках. В мире идет вертолетный бум, и у Eurocopter, и у Agusta Westland загружены все заводы, поэтому обе компании заинтересованы в размещении на наших мощностях своих заказов. С Eurocopter мы участвуем в рабочей группе НАТО по тяжелому вертолету со взлетной массой 10–12 тонн.

ВГ: Но ведь были же предложения по сборке ЕС145 в Кумертау?

Д. М.: А вот это уже был чистый конкурент «Ансата» и Ка-226, тем самым это предложение было нам неинтересно.



ВГ: В марте Eurocopter объявил о намерении провести с Россией переговоры о возможном сотрудничестве в рамках программы создания европейского тяжелого транспортного вертолета НТН.

Д. М.: У нас есть необходимые технологии для создания подобных тяжелых машин. Мы уже построили в этом диапазоне вертолеты Ми-26, Ми-6. В Ми-26 на сегодняшний день есть потребность у российских и зарубежных эксплуатантов, у Министерства обороны РФ. Я не могу сказать, что это очень популярная и широко продаваемая модель, но у нее есть своя ниша, и в небольшом количестве мы будем эту машину реализовывать.

ВГ: В последний год активно велась дискуссия о создании в России собственного производства двигателей для вертолетов. Однако недавно Сергей Чemezov заявил, что «Рособоронэкспорт» ведет переговоры о покупке контрольного пакета акций этого предприятия. Насколько, с вашей точки зрения, экономически целесообразно перенести производство из Украины в Россию?

Д. М.: Этот вопрос достаточно политизирован. С точки зрения экономики создавать параллельное производство, по сути, с нуля по двигателям, которые собирают на «Мотор Сич» уже 30 лет, нет никакого смысла. Если у государства есть средства, их лучше вложить в новые перспективные разработки вертолетных двигателей, которые сейчас у нас как раз отсутствуют. Например, для Ка-226, «Ансата», Ка-60, вертолета на 4,5 тонны. С другой стороны, около 60% комплектующих для двигателей «Мотор Сич» — российского производства. Так что еще вопрос, кто от кого больше зависит. Целесообразно разве что иметь небольшое дополнительное сборочное производство двигателя ВК-2500, и оно уже как раз есть — на заводе Климова в кооперации с «Мотор Сич».

ВГ: Каковы показатели «Оборонпрома» за прошедший год?

Д. М.: В прошлом году у нас возникла колоссальная проблема из-за падения курса доллара. По прошествии года по некоторым контрактам заводы получили убытки, а по некоторым — нулевую рентабельность. Сейчас мы переходим при подписании контрактов на евро. В этом году мы ожидаем выручку от \$1 млрд и выше.

ВГ: Сохраняется в структуре поставок вертолетов крен в сторону экспорта?

Д. М.: Да. Правда, процент снижается. Появились внутренние заказчики — в этом году «Газпром», «Роснефть» закупают у нас 14 Ми-171. За последние 17 лет это впервые. В прошлом году по два вертолета Ка-226 были приобретены авиакомпанией «Газпромавиа», управлением авиации ФСБ, МЧС, ГУВД Москвы.

ВГ: В ряде совместных нефтегазовых проектов на шельфе зарубежные фирмы принуждают российских партнеров использовать в России зарубежные вертолеты — AS332 и EC225, S-92. Вы считаете это угрозой внутреннему рынку?

Д. М.: У нас в стране рыночная экономика, а сама структура «Газпрома» очень либеральна. Поэтому они закупают и иностранную технику, хотя при этом добывают ресурсы в России. Но я думаю, все равно на нашем внутреннем рынке будет доминировать российская техника.

Интервью взяли

АЛЕКСАНДРА ГРИЦКОВА, КОНСТАНТИН ЛАНРАТОВ

СТРУКТУРА ХОЛДИНГА		
НАЗВАНИЕ	ОБЪЕМ ВЫРУЧКИ (ПРОДАЖ) ЗА 2006 ГОД (МЛН РУБ.)	ПОДКОНТРОЛЬНЫЕ КОМПАНИИ
ОАО «ОПК «ОБОРОНПРОМ»»	77,973	—
ОАО «МОСКОВСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД ИМ. М. Л. МИЛЯ»	1437,57	ОПК «ОБОРОНПРОМ» КОНТРОЛИРУЕТ В ОБЩЕЙ СЛОЖНОСТИ 62,42% АКЦИЙ МВЗ ИМЕНИ МИЛЯ
ОАО «КАМОВ»	1065,452	ОПК «ОБОРОНПРОМ» ПРИНАДЛЕЖИТ 49,46% АКЦИЙ ОАО «КАМОВ»
ОАО «УЛАН-УДЭНСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД» (УУАЗ)	4958,226	ОПК «ОБОРОНПРОМ» КОНТРОЛИРУЕТ В ОБЩЕЙ СЛОЖНОСТИ 75% АКЦИЙ УУАЗ
ОАО «КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД» (КВЗ)	6972,56	ОПК «ОБОРОНПРОМ» КОНТРОЛИРУЕТ В ОБЩЕЙ СЛОЖНОСТИ 50,92% АКЦИЙ КВЗ
ОАО «РОСТВЕРТОЛ»	6144,324	ОПК «ОБОРОНПРОМ» ПРИНАДЛЕЖИТ 4,22% АКЦИЙ ОАО «РОСТВЕРТОЛ»
ОАО «МОСКОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ВПЕРЕД»»	561,48	ОПК «ОБОРОНПРОМ» ПРИНАДЛЕЖИТ 50,5% АКЦИЙ ММЗ «ВПЕРЕД»
ОАО «СТУПИНСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ» (СМПП)	786,85	ОПК «ОБОРОНПРОМ» ПРИНАДЛЕЖИТ 60% АКЦИЙ СМПП
ОАО «ВЕРТОЛЕТНАЯ СЕРВИСНАЯ КОМПАНИЯ»	1048,312	ОПК «ОБОРОНПРОМ» ПРИНАДЛЕЖИТ 100% АКЦИЙ ВСК
ЗАО «Р.Е.Т. КРОНШТАДТ»	72,329	ОПК «ОБОРОНПРОМ» ПРИНАДЛЕЖИТ 9,37% АКЦИЙ «Р.Е.Т. КРОНШТАДТ»
ОАО «НОВОСИБИРСКИЙ АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД» (НАРЗ)	800 (ЦИФРА ВЗЯТА ИЗ СММ)	В УПРАВЛЕНИИ ОПК «ОБОРОНПРОМ» НАХОДИТСЯ 20% АКЦИЙ НАРЗ
ФГУП «КУМЕРТАУСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ» (КУМАПП)	1081,691	В 2007 ГОДУ КУМАПП ЮРИДИЧЕСКИ ВОЙДЕТ В СОСТАВ ВЕРТОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНОГО ХОЛДИНГА ОПК «ОБОРОНПРОМ», «ОБОРОНПРОМ» ПОЛУЧИТ 100% АКЦИЙ ПРЕДПРИЯТИЯ. В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ КУМАПП ДЕ-ФАКТО ЯВЛЯЕТСЯ УЧАСТНИКОМ ХОЛДИНГА
ОАО «АРСЕНЬЕВСКАЯ АВИАЦИОННАЯ КОМПАНИЯ «ПРОГРЕСС» ИМ. Н. И. САЗЫКИНА»	3240,352	В 2007 ГОДУ ААК ЮРИДИЧЕСКИ ВОЙДЕТ В СОСТАВ ВЕРТОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНОГО ХОЛДИНГА ОПК «ОБОРОНПРОМ», «ОБОРОНПРОМ» ПОЛУЧИТ 51% АКЦИЙ ПРЕДПРИЯТИЯ. В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ААК ДЕ-ФАКТО ЯВЛЯЕТСЯ УЧАСТНИКОМ ХОЛДИНГА
ИТОГО ПО ВЕРТОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНОМУ ХОЛДИНГУ	28246,119	—
ХОЛДИНГ «ОБОРОНИТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ»	2297,425	ОПК «ОБОРОНПРОМ» КОНТРОЛИРУЕТ 75% АКЦИЙ ОАО «ОБОРОНИТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ»; ОАО «ОБОРОНИТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ» ПРИНАДЛЕЖАТ КОНТРОЛЬНЫЕ ПАКЕТЫ АКЦИЙ В СЛЕДУЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ: ОАО «НПО «МОСКОВСКИЙ РАДИОТЕХНИЧЕСКИЙ ЗАВОД»», ОАО «КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО «КУНЦЕВО»», ЗАО «НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР РАДИОЭЛЕКТРОННОЙ БОРЬБЫ», ЗАО «ОБОРОНПРОМСЕРВИС», ЗАО «ОС. ИНФОКОМ», ООО «ОС-ВЫПЕЛ», ООО «ОПТИКО-ЭЛЕКТРОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ»
ЗАО «ОБОРОНПРОМЛИЗИНГ»	660,665	ОПК «ОБОРОНПРОМ» ПРИНАДЛЕЖИТ 54% АКЦИЙ, ОАО «ОБОРОНИТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ» — 46%
ОАО «ЭЛЕКТРОМАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЛЕПСЕ»»	2051,337	В УПРАВЛЕНИИ ОПК «ОБОРОНПРОМ» НАХОДИТСЯ 51% АКЦИЙ «ЛЕПСЕ»
ИТОГО ПО КОРПОРАЦИИ	33255,546	—
ДАННЫЕ ОАО «ОПК «ОБОРОНПРОМ»».		