

# «МЫ В МИГ ВЕРИМ» САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЕ ОАО «КЛИМОВ» ОПРЕДЕЛЕНО КАК ОДИН ИЗ ЦЕНТРОВ КОНСОЛИДАЦИИ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ. ПРЕДПРИЯТИЕ ВЫБРАНО ГОЛОВНЫМ В СЕРИЙНОМ ПРОИЗВОДСТВЕ ВЕРТОЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ В РОССИИ. ПРИ ЭТОМ ТРИ ГОДА НАЗАД ЗАВОД НАХОДИЛСЯ НА ГРАНИ БАНКРОТСТВА. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «КЛИМОВ» АЛЕКСАНДР ВАТАГИН РАССКАЗАЛ ВГ, КАК БУДЕТ ФОРМИРОВАТЬСЯ ХОЛДИНГ НА БАЗЕ ЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ И ОБ ЭКСПОРТНЫХ ПЕРСПЕКТИВАХ.

**BUSINESS GUIDE:** ОАО «Климов» вместе с машиностроительным предприятием имени Чернышева должны войти в состав единого двигателестроительного холдинга, формируемого «Оборонпромом». Определено ли уже, когда это может произойти?

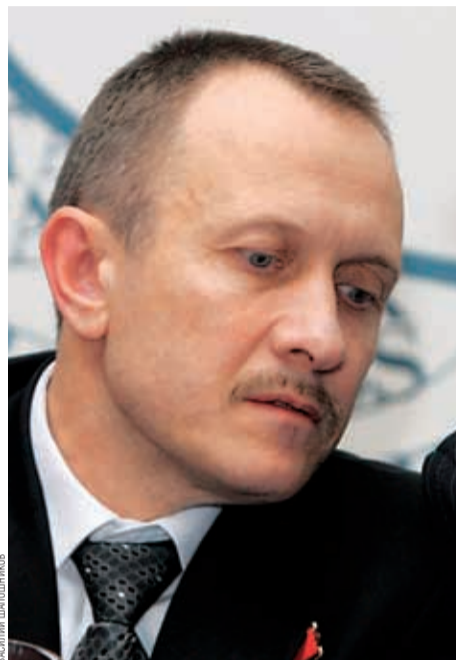
**АЛЕКСАНДР ВАТАГИН:** После акционирования российской самолетостроительной корпорации МиГ ее активами — 100% акций ОАО «Климов», госпакетами в ОАО «Московское машиностроительное предприятие имени В. В. Чернышева» и ОАО «Красный Октябрь» — будет распоряжаться совет директоров ОАО РСК МиГ. Он может принять решение о передаче этих пакетов «Оборонпрому» сразу же, или вначале «Климов» и Чернышев интегрируются в состав ОАК, и только затем — в состав двигателестроительного холдинга. Тем не менее, рано или поздно «Климов» вместе с другими предприятиями войдет в единый холдинг в составе госкорпорации «Ростехнологии». Насколько мне известно, позиции президента Объединенной авиастроительной корпорации Алексея Федорова и гендиректора «Оборонпрома» Андрея Реуса по этому поводу совпадают. Возможен обмен двигателестроительных активов МиГа на активы «Вертолетов России». Логично, если самолетостроение и вертолетостроение окажутся в одной структуре. Но это вопросы не уровня руководителя «Климова». Ожидать, что после 11 августа эти процессы начнут развиваться очень быстро, неправильно, так как это касается серьезных вопросов, связанных с процедурными делами, корпоративными отношениями, с выполнением существующих обязательств предприятий. В то же время я уверен, что поручения президента будут выполнены в установленные сроки.

**ВГ:** В какие сроки может состояться совет директоров МиГа, который примет решение по «Климову» и заводу Чернышева?

**А. В.:** На сегодня такой срок не установлен. Но есть нормы, которые рекомендуют проводить совет директоров не позднее месяца после акционирования.

**ВГ:** Не все предполагаемые участники будущего единого двигателестроительного холдинга согласны с проектом его создания. Есть мнение, что госхолдинг будет менее эффективен, чем частные акционерные общества.

**А. В.:** Есть разные точки зрения. Моя позиция — формирование единого двигателестроительного холдинга. До того как государство приняло решение об объединении активов, частные предприятия могли сами инициировать этот процесс. Очевидно, это не удалось: велись же переговоры об объединении НПО «Сатурн» и Уфимского моторостроительного производственного объединения, но акционеры не смогли договориться. Возможно, потому, что любое объединение предполагает потерю кем-то самостоятельности. Но разрозненные российские предприятия не смогут конкурировать с европейскими и американскими корпорациями. У государства достаточно ресурсов, чтобы всех объединить. Понятно, что это будет происходить не мгновенно, потому что при быстрых



ВАСИЛИЙ ШКОЛЬНИКОВ

процессах возможны серьезные потери. «Климов» устаревает, что государство будет управлять этим холдингом. По ряду функций предприятия сейчас дублируют друг друга, отсюда никому не нужные споры по разработке двигателя пятого поколения, кто в состоянии его сделать. Разработать такой двигатель можно, только если все мотористы объединятся. Другого не дано. А это приводит к тому, что сейчас принято решение о проведении конкурса демонстраторов. Ну да, мировой опыт такой, там идут по этому пути. Но там и стоимость этапа демонстраторов огромна, она составляет более 60% стоимости всего проекта. А у нас на это выделяются мизерные деньги. За мизерные деньги говорить о том, что можно сделать демонстратор пятого поколения? Конечно, нет. Поэтому нужно объединяться.

**ВГ:** Но ведь конкурс демонстраторов, как вы сами прекрасно понимаете, продиктован был не столько экономическими, сколько политическими соображениями?

**А. В.:** Можно было бы выбрать вариант, чтобы не обижать ни ФГУП «Салют», ни НПО «Сатурн». Можно было учредить специальную компанию, которая бы выполняла роль головной. Например, в программе создания серийного производства двигателей для вертолетов ТВЗ-117 и ВК-2500 в России головная роль принадлежит «Оборонпрому». Наверное, такой же путь можно было избрать для создания пятого поколения. Важно, конечно, чтобы у головной организации по такому проекту был достаточный ресурс, чтобы объединить всех участников и, совмещая возможность кнута и пряника, эту задачу выполнить.

**ВГ:** Как бы вы оценили состояние конструкторских бюро внутри будущего единого двигателестроительного холдинга?

## О ПРЕДПРИЯТИИ

ОАО «Климов» — разработчик газотурбинных двигателей, в частности, турбовинтового двигателя ТВ7-117С, модификации двигателей семейства ТВЗ-117, модификации двигателей семейства РД-33. В декабре 2006 года предприятие из ФГУП «Завод имени В. Я. Климова» было преобразовано в ОАО «Климов». В апреле 2007 года 100% акций ОАО было передано в собст-

венность корпорации МиГ. Выручка «Климова» в 2006 году выросла на 58,4% до 1,99 млрд руб., чистая прибыль составила 138,7 млн руб.

## ОБ АЛЕКСАНДРЕ ВАТАГИНЕ

Александр Ватагин родился в 1957 году в деревне Осетище (Смоленская обл.). В 1980 году окончил Высшее военноморское инженерное училище имени Ф. Э. Дзержинского по специ-

**А. В.:** Блестящего состояния ни у кого нет. Если решение «Климова» было остановлено в 2004 году, в Самаре этот процесс начался только сейчас. Эту задачу решает «Оборонпром». Кроме того, не стоит путать два понятия: разработчик и научная школа. Лицензию разработчика получить достаточно просто. Но наличие лицензии не означает способность разрабатывать. Российские школы разработчиков-мотористов есть в Санкт-Петербурге, Рыбинске, Перми и Самаре, и еще скажут свое слово в мировом моторостроении. Но сегодня их нужно поддерживать и беречь.

**ВГ:** Вы упомянули о проекте «Оборонпрома» по созданию в России серийного производства вертолетных двигателей. Есть какие-либо движения по этому проекту?

**А. В.:** В федеральной программе поддержки предприятий ОПК есть раздел импортозамещения по двигателям ТВЗ-117 и ВК-2500. «Климов» активно занимался этой программой, защищал ее на всех этапах до принятия. Позиция «Климова» известна — сохранить за собой функцию финишера, организовав дееспособную кооперацию по производству комплектующих. Почему мы боремся за функцию финишера? Вопрос очень простой, он упирается в экономику. Если посмотреть бюджет нашего предприятия в 2004 году и, скажем, в 2007-м, за счет чего оборот предприятия увеличился в четыре раза, за счет чего мы ушли от банкротства и сохранили предприятие? Именно за счет финишного продукта. Только зарабатывая на финишной продукции, мы в состоянии выделять пусть недостаточное, но минимальное финансирование на разработку ВК-800, на разработку ТВ7-117В, на работу по РД-330ВТ и даже на РД-33МК. Все НИОКРы затратны. Неправильно, конечно, говорить, что они убыточны, когда-нибудь они должны принести дивиденды, но ранее выполненные разработки их не приносят! Поэтому, говоря сегодня «Климов», отдай финишный продукт», равносильно — «Климов», умри».

**ВГ:** Известно, что с «Климовым» вели переговоры по совместной разработке мотора ряд иностранных профильных компаний, в том числе европейские. На какой стадии эти переговоры?

**А. В.:** В ближайшее время «Оборонпром» утвердит продуктовую линейку вертолетов, соответственно, появится ясность, какие силовые установки нужны российским вертолетным заводам. Тогда будет проще вести переговоры с иностранными партнерами. Рассматриваются варианты совместной российско-европейской разработки двигателя для наших вертолетов, есть заявки по установке наших двигателей на зарубежную платформу. То сотрудничество с иностранцами, которое есть сейчас, позволяет оценить, насколько наши возможности отвечает зарубежным требованиям по проектированию, по сертификации. Есть заявки по применению модернизированной версии РД-33 на иностранную платформу. Но решения, которые касаются военно-технического сотрудничества, принимаются правительством РФ.

**ВГ:** Как продвигается проект китайского самолета FC-1/Super-7, на который установлен ваш двигатель РД-93?

альности «военный инженер-кораблестроитель». В 1981 году прошел полный курс 6-го Высшего специального офицерского класса ВМФ СССР. В 1980–1985 годах служил в специальном разведподразделении ВМФ испытателем, командиром испытательной группы. В 1985–1995 годах работал в 40-м НИИ Министерства обороны, участвовал в разработке новых образцов военной техники спецназначения, аварийно-

спасательных и подводно-технических работах, организовывал и проводил испытания новых образцов снаряжения и специальной техники. В 1990 году руководил группой, осуществляющей первый в СССР эксперимент по длительному пребыванию и работе на больших глубинах, за что в 1991 году был удостоен звания Героя Советского Союза. В 1995 году вышел в запас в звании капитана I ранга. С 1995 по 2004 год

**А. В.:** Китайская компания CATIC, которая осуществляет этот проект, оптимистично оценивает рынок истребителя, и эта оценка совпадает с нашей. Если будет усовершенствован двигатель, то перспективы расширятся. В основном все зависит от CATIC, как она будет продвигать этот самолет. Полагаю, что из всех стран, куда Китай просил согласовать резкспорт, есть заявки, иначе, зачем просить разрешения?

**ВГ:** Каков объем опциона на поставку РД-93 для FC-1 — пятьсот двигателей или тысяча?

**А. В.:** Держатель контракта «Рособоронэкспорт», поэтому было бы некорректно отвечать на этот вопрос. Аналитическая служба «Климова» оценивает рынок до тысячи самолетов. Мы готовы вместе с компанией CATIC продвигать самолет, и, если такое решение будет на соответствующем уровне принято, мы уверены, что рынок можно расширить. Для любого государства, которое имеет ВВС и небольшую территорию, этот самолет подходит оптимально. Самолет недорогой, да, он не может противостоят МиГ у и не является его конкурентом, но задачу истребителя в ВВС небольшого государства он успешно может решать.

**ВГ:** В ноябре прошлого года в Джухае прозвучала тема по увеличению мощности двигателя. Но пока, судя по всему, решения Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству о возможности поставки Китаю мотора с большей мощностью нет. Это связано с техническими или политическими трудностями?

**А. В.:** Формально заявка от Китая была получена только в этом году. А процедура рассмотрения не быстрая. Кроме того, у нашего государства абсолютно правильная политика: не имея двигателя с такими параметрами на вооружении собственных ВВС, продавать его на экспорт неправильно. Сегодня создается версия для российских ВВС, конечно, в инициативном порядке, вместе с РСК МиГ. То есть однозначно принятие решения о создании двигателя с повышенной тягой для Super-7 будет предполагать наличие двигателя с не меньшей тягой для российских ВВС.

**ВГ:** На какие самолеты МиГа его можно поставить?

**А. В.:** Это решение РСК МиГ. Наша задача обеспечить достойные самолета предложения. Тяги много не бывает, а потенциал по развитию МиГов огромный, мы в МиГ верим.

**ВГ:** Некоторое время назад вы вели работу с ОАО «Уральский завод гражданской авиации», требуя признать авторский надзор. Удалось договориться? Как обстоят дела с контрафактом сейчас?

**А. В.:** Работу по выполнению требований разработчика мы ведем со всеми предприятиями, которые работают с нашими двигателями. Сейчас УЗГА выполняет наши требования. Это не значит, что у нас нет к ним замечаний, но эти замечания носят текущий характер. Есть предприятия, которые с нами не сотрудничают, занимаясь нашим продуктом, это недопустимо, и мы будем всеми путями устранять эти нарушения. ■

**«ПОЗИЦИЯ „КЛИМОВА“ ИЗВЕСТНА — СОХРАНИТЬ ЗА СОБОЙ ФУНКЦИЮ ФИНИШЕРА, ОРГАНИЗОВАВ ДЕЕСПОСОБНУЮ КООПЕРАЦИЮ ПО ПРОИЗВОДСТВУ КОМПЛЕКТУЮЩИХ»**

