

РАЗВОРОТ

КОСМОС

# Сергей Сопов: Первый советский космодром можно и нужно сохранить

Генеральный директор компании «Авиализинг» напомнил историю «Байконура» и поделился своими мыслями о его возможном будущем

Татьяна Власенко



## Сопов Сергей Алексеевич

Год рождения: 1957.  
Образование: Пермское высшее командное училище, квалификация — инженер, специальность — «Автоматизированные системы управления и контроля».  
Трудовая деятельность: проходил службу в Вооружённых силах СССР на космодроме «Байконур», участвовал в наземных испытаниях ракетно-космического комплекса «Алмаз», советской многоцветной транспортной космической системы «Буран»;  
1988 год — руководил первым запуском многоцветной космической системы «Энергия-Буран». Преподавал в МАИ;  
1991 год — по приглашению президента Республики Казахстан переехал в город Алма-Ата, где создал Агентство космических исследований, руководил проектами утилизации и конверсии ракет СС-18, расположенных на территории Казахстана;  
1994 год — указом президента Республики Казахстан назначен генеральным директором государственной аэрокосмической акционерной компании «КОСКОМ», организовал передачу космодрома «Байконур» в аренду Российской Федерации;  
1995 год — вернулся в Россию;  
1996-1997 годы — генеральный директор корпорации «Пермские моторы»;  
1997-1999 годы — председатель совета директоров корпорации «Пермские моторы»;  
2001-2013 годы — президент компании «Авиализинг»;  
2013 — настоящее время — генеральный директор компании «Авиализинг».  
Имеет правительственные и государственные награды.

— Сергей Алексеевич, накануне Дня космонавтики вас не тревожит ностальгия? Ведь, по вашим словам, лучшие годы своей жизни вы провели в Байконуре?

— Действительно, годы работы на космодроме были самым счастливым временем в моей биографии. В Байконуре выросла моя дочь. И ощущение счастья, необычности всего, что там происходило, осталось на долгие годы.

Это был интересный город, построенный на берегу Сыр-Дарьи в абсолютно голой степи, который строители оросили, засадили тополями, превратив в настоящий оазис. В то время там действовали восемь общеобразовательных школ, два техникума, филиал Московского авиационного института. Для перевозки людей предназначались четыре автобусных маршрута, такси. Жилой массив связывался со стартовыми площадками не только автомобильной, но и железной дорогой, по которой ходило ежедневно от восьми до десяти кондиционированных поездов.

Для закрытого города, куда въезд был только по специальным пропускам, это было очень много. В Байконуре (бывший Ленинск) люди жили, работали, учились. Потом увольнялись в запас и уезжали в центральную Россию, а на их место приезжали новые специалисты.

В период расцвета космической отрасли общее количество работающих на космодроме «Байконур» составляло 110 тыс. человек (без учёта огромной армии строителей, которых было почти столько же, сколько и обслуживающего полёты персонала).

— Когда для города и космодрома настали тяжёлые времена?

— В 1991 году, после «парада суверенитетов» бывших советских республик, космодром «Байконур» со всей инфраструктурой отошёл к Республике Казахстан, в руках которой оказались гигантские

основные фонды, связанные с бывшей советской ракетно-космической отраслью. Россия в то смутное время о космосе не думала, занимаясь построением рыночной экономики. Правда, несколько позже выяснилось, что Российской Федерации космические программы всё-таки нужны, хотя далеко не в том объёме, как это требовалось Советскому Союзу.

Ракетная промышленность и связанная с ней инфраструктура в СССР создавались под идеологическим «прикрытием»: первое в мире советское государство должно было быть первым везде, в том числе и в космосе. Полёт Юрия Гагарина стал ярким тому доказательством.

В новых условиях прежняя идеология перестала работать, и каждая отдельно взятая страна на территории бывшего СССР от такой постановки задач отказалась. В результате никому не нужными оказались ракета-носитель «Энергия», орбитальный корабль «Буран», а также большая часть космических мощностей космодрома.

Казахстану «Байконур» тоже был, по большому счёту, не нужен. Он стал для республики большой проблемой, поскольку требовал глобальных затрат.

В то время группа специалистов во главе с главным конструктором советской многоцветной системы «Энергия-Буран» Борисом Губановым, в которую входили руководители космодрома и представители министерства общей промышленности, пыталась ответить на вопрос: как дальше жить? У каждого был свой взгляд на будущее. Некоторые видели в Казахстане просто источник денег, чтобы можно было продолжить работу в составе республики: «Дайте денег — мы вам запустим ракеты». А с какой целью и куда запускать, никто не знал.

Но были и конструктивные предложения. В частности, появилась идея создания на базе космодрома «Байконур» Международного космопорта, которую сформулировал Губанов.

— Появление нового термина «космопорт» имеет принципиальное значение?

— Разница между космопортом и космодромом такая же, как между аэродромом и аэропортом. Космопорт включает в себя не только космодром, но и все необходимые технологические системы для приёма, обработки и отправки в космос грузов и людей (системы безопасности, таможенного контроля, биологического и паспортного контроля, зоны хранения, зоны подготовки к полёту). Понятно, что большая часть всего перечисленного была делом будущего. Сегодняшний уровень развития космических транспортных систем пока диктует индивидуальный подход к каждому запуску.

Впрочем, дело вовсе не в названии. Принципиально было как-то сохранить имеющиеся заделы.

— Что в принципе может быть предложено в условиях, когда космическое хозяйство оказалось не нужно в том виде, в каком оно всегда существовало, ни России, ни Украине, ни Казахстану?

— Идея заключалась в том, чтобы вывести мощности «Байконура» из-под определённой юрисдикции, сохранив их в республиканской собственности, и предложить тем, кому они могли потребоваться.

По сути, это был проект создания международного консорциума на базе основных фондов космодрома в виде акционерного общества. Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев эту идею поддержал, подписав в 1991 году распоряжение о создании Государственной акционерной аэрокосмической компании «Коском», которая должна была формировать космическую программу республики. Я соответствующим указом был назначен её президентом.

В результате долгих переговоров появился интерес к проекту со стороны России. Обсуждались возможности передачи космодрома в концессию или аренду. Вначале предполагалось передать России только те объекты, которые ей требовались для реализации конкретных космических программ. Такая схема позволяла оставить невостребованные мощности в собственности республики, и на их базе формировать консорциум. То есть был предложен некий компромисс.

России отдавались в аренду стартовые комплексы ракет-носителей «Протон», «Союз» и некоторые испытательные военные части, решающие оборонные задачи (где РФ сейчас и работает). А всё остальное (площадки РН «Зенит», СС-18, испытательные комплексы, части ПВО, комплекс «Энергия-Буран») должно было остаться в ведении Казахстана. Но это была достаточно сложная для понимания вещь.

В итоге в 1994 году вместо предложенного варианта, хотя он был согласован всеми сторонами и проект договора был готов, был подписан договор на одном листочке, где весь космодром вместе с жилым комплексом был отдан Российской Федерации в аренду за \$115 млн в год. Я не говорю, плохо это или хорошо, мало это или много. Это в любом случае было неким движением вперёд, что в принципе позволило сохранить космодром.

Видимо, политическое руководство Казахстана в то время не видело возможности и сил внутри страны, которые могли бы реализовать масштабный проект. Это была слишком сложная задача и для казахских законодателей. Опора на меня, как руководителя, была слабой, я был слишком молод для этого. Автор идеи Борис Губанов в то время был очень болен и не мог подключиться к продвижению проекта.

— То есть сегодня можно порадоваться, что благодаря России «Байконур» продолжает выполнять свои задачи?

— Россия выделяет на содержание космодрома определённые средства помимо арендной платы — на ту часть, которая ей интересна. А «ненужная» инфраструктура разрушается.

У Казахстана нет финансовых возможностей и людей для поддержания функционального предназначения бесхозных объектов. Правда, в 2004 году появился российско-казахстанский проект стартового комплекса «Байтерек» на базе ряда наземных объектов многоцветной космической системы «Энергии» для российской ракеты-носителя «Ангара». Когда выяснилось, что «Ангары» в ближайшее время не будет, стороны подписали соглашение с Украиной для запуска с этой площадки РН на базе «Зенит». Это тоже неплохой вариант. Но последние политические события показывают, что перспективы этого проекта призрачны.

Проблема, на самом деле, в другом. Понятно, что России зависимость от Казахстана в реализации космических программ не очень нравится, и она начинает от неё уходить. Строительство космодрома «Восточный» имеет под собой только одно основание: он нужен для того, чтобы обеспечить России беспрепятственный доступ к космосу со своей площадки. Это на случай, если возникнут проблемы во взаимоотношениях с соседней республикой. Пока проблем нет, Роскосмос будет использовать «Байконур» для решения тех задач, которые невозможно реализовать на космодроме «Восточный». Но как только у нового космодрома появятся техническая и организационная возможности, туда будут переноситься пуски, а загрузка «Байконура» с каждым годом станет уменьшаться.