

РАЗВОРОТ



Ничего хорошего для пермской площадки это не сулит. Но государство критиковать не имеет смысла, оно, возможно, даже верит в то, что делает хорошо. Тем более что у Александра Иноземцева большое количество «грехов» перед ОДК и «Оборонпромом», говорят наблюдатели.

Неприятности начались, когда в 2008 году ПМЗ и «Авиадвигатель» перешли от прежнего собственника ВТБ под управление «Оборонпрома». Представителем нового собственника на моторостроительной площадке был назначен прежний директор ОАО «Протон-ПМ» Владимир Сатюков, проработавший в этой должности полтора года. При его непосредственном участии заводчане организовали приезд на завод секретаря Совета безопасности РФ Николая Патрушева, после чего попросили денег у заместителя министра финансов РФ Антона Силуанова напрямую, минуя «Оборонпром» и Объединённую двигателестроительную корпорацию. Деньги в рамках господдержки моторостроителям дали, но при этом должность Владимира Сатюкова «оптимизировали».

Пермяки на этом не успокоились. При поддержке тогдашнего губернатора Олега Чиркунова снова попросили денег напрямую. Однако на этот раз получили не деньги, а, как свидетельствуют очевидцы, «по мозгам».

Под президентские выборы моторостроители в очередной раз проявили недюжинный политический креатив, с помощью московского лобби обеспечив приезд в Пермский край премьер-министра и будущего президента РФ Владимира Путина. В ходе этого визита Александру Иноземцеву удалось обсудить с главой государства ряд проблем, в том числе судьбу Ил-76 МД-90А (грузового военного самолёта).

Говорят, буквально на следующий день после визита Путина в Пермь тогдашний управляющий директор Пермского моторного завода Алексей Михалёв был вызван «на ковёр» к главе «Оборонпрома» Андрею Реусу, где пытался ответить на вопрос: «Как посмели?» А вскоре вообще поплатился должностно.

Пермский моторостроительный комплекс для ОДК и Минпромторга России — постоянный раздражитель. Не в последнюю очередь потому, что доказал, что может жить самостоятельно и независимо. Его нельзя, как «Уралвагонзавод», «подцепить на крючок». А в сегодняшней системе всё, что самостоятельно, то потенциально опасно. Поэтому строптивых надо переподчинить, «ставить на место». Это попытались сделать «без шума». Не получилось. ■

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Сегодня Рыбинск остался не только без базового рыночного продукта, но и без «мозгов»

Владимир Киндеркнхт, бывший генеральный директор ОАО «Пермские моторы» (1994–1997 год)

Ситуация в Рыбинске вообще интересная. Усилиями прежнего руководства предприятия с рынка выдвинут двигатель Д-30КУ-154 вместе с самолётом, который, впрочем, выдавливали сами авиастроители. Ту-154М мгновенно выпал из эксплуатации, хотя эксперты были уверены, что до 2015 года он мог бы летать без проблем. И так было бы, если бы стоимость владения «тушкой» была меньше стоимости владения зарубежными аналогами.

Когда семь–восемь лет назад авиакомпании бились за Ту-154М, производители, ссылаясь на рыночные условия, подняли цену на него в разы. То есть ремонт двигателя стоимостью 8 млн руб. буквально через год подорожал до 17 млн руб. А сегодня, чтобы отремонтировать двигатель к Ту-154М, надо готовить около \$1 млн.

Самолётчики решили, что они не хуже, и подняли стоимость ремонта плацера в два раза: был \$1 млн — стал \$2,5 млн. А стоимость вспомогательной силовой установки на борту приблизилась к стоимости маршевого двигателя.

Когда это произошло, авиаперевозчики поняли, что стоимость владения Ту-154М превышает стоимость владения Boeing. Так, буквально на глазах, за два года из парка компаний «тушки» исчезли, как будто их не было вообще. Отдельные экземпляры на энтузиазме ряда перевозчиков ещё дорабатывают свой ресурс. Но как только они потребуют «тяжёлой» формы обслуживания, их отправят на запчасти.

Такой маркетинг оставил Рыбинск, который всегда был заводом монолитного изделия, без ремонта двигателей Д-30КУ-154. Получилось, они сами себя «закопали».

Осталась модификация двигателя, которая идёт на Ил-76 для Минобороны, но сегодняшняя модификация этого самолёта будет производиться с двигателями ПС-90А-76. Последний заказ, который остался у Рыбинска, — это Д30-КП для поставки в Китай, который подписал контракт на конкретное количество двигателей. И заканчивается этот контракт в 2015 году.

Что осталось у Рыбинска? «Газпром» сделал ставку на продукцию пермских моторостроителей, модификации Д-30 КУ/КП лишаются спроса. Остаётся SAM-146.

У корпорации «Авиалининг» был подписан контракт на 24 самолёта Sukhoi SuperJet-100. Я видел, как идёт эта работа на «Рыбинских моторах», и не раз задавал вопрос руководителям: почему не занимаетесь импортозамещением? Ответ от руководства я всё время слышал очень простой: «Нам это не надо». В результате в двигателе отечественных материалов практически нет, и даже крепёж покупной. «Под барабанный бой» рыбинские инструментальщики добились права перетачивать инструмент. Хотя вначале декларировалось, что каждая сторона обеспечит по 50% трудозатрат. В связи с тем, что на заводе техническую политику проводили крайне неграмотно, сегодня от 50% российского вклада осталось только 12%. Мы даже гайку не имеем права сами сделять! Но этих 12% не хватит, чтобы заводу нормально существовать.

Это достаточно яркая иллюстрация управляемого потенциала компании, претендующей на роль лидера.

И ещё одна незадача: в прошлом году государство забрало у объединения КБ «Люлька-Сатурн» и передало его в Уфу. И сегодня Рыбинск остался не только без базового рыночного продукта, но и без «мозгов». Им надо срочно перехватить в Перми КБ вместе с ПД-14, в расчёте на то, что в будущем это будет абсолютно новая линейка газоперекачивающих агрегатов. Если нет настоящего, только так можно позаботиться о будущем.

Понятно, что произошла национализация комплекса. Известно также, что государство своеобразно управляет своим имуществом: через «менеджеров», на трудовую книжку которых, как говорят заводчане, «без слёз нельзя смотреть». Профессионализм управлениев ОДК, Минпромторга — около нуля. Как могут, так и управляют. Нам реально удалось исполнить «заветы Ильича» — сегодня «кухарки» управляют государством.

Крайний сценарий развития ситуации: Иноземцев главным конструктором не будет. Он совершил непоправимую ошибку. Когда ему предложили аккуратненько и добровольно уйти, он отказался. Человек пошёл против системы. Его уход — вопрос времени. Вместо него могут назначить кого угодно.

Сегодня в российском двигателестроении есть два генеральных конструктора — Михаил Кузьменко, отправленный на пенсию, и Александр Иноземцев, которого «дожимают». Все остальные, может, и толковые ребята, но генерального конструктора авиационного двигателя среди них нет.

Мне говорят, что институт генеральных конструкторов изжил себя. Я 20 лет это слышу. Но те, которые себя «не изжили», за это время никак не проявились. «Доели» то, что было создано «промышленными генералами» — и всё? За гигантские деньги научились собирать SAM-146 из импортных узлов? Точка невозврата в авиационной промышленности пройдена?

В этой ситуации шокирует позиция краевой власти, которая свято верит в нефть и минеральные удобрения и не хочет заниматься научно-исследовательским машиностроением. А ведь это — сотни тысяч людей с семьями. Если они выйдут на улицу, мало никому не покажется.

Реализация этого сценария похоронит пермское, да и всё остальное авиа-моторостроение в стране.