

Кризис ГП "Антонов": проблемы и перспективы украинского авиастроения при Зеленском

Кризисное состояние украинского авиастроения лучше всего отражают процессы вокруг его флагмана - ГП "Антонов".

Александр Лось, Юрий Романенко, "Хвиля" 2020-11-27



Экс-президент ГП "Антонов" Александр Лось

Кризисное состояние украинского авиастроения лучше всего отражают процессы вокруг его флагмана - ГП "Антонов". О том, что происходит вокруг "Антонова" мы беседовали с последним президентом предприятия Александром Лосем. Александр Лось 18 лет работал конструктором на "Антонове" и проработав четыре месяца президентом предприятия, буквально пару недель написал заявление об уходе со своего поста. Почему он это сделал и что происходит вокруг "Антонова" об этом данное интервью.

Друзья, все привет. Приветствую на нашем канале. Мы продолжаем наши беседы уже их студии после моей длительной болезни и всех проблем, связанных с выборами. И первая беседа, я думаю, будет очень интересная и полезная во всех смыслах с точки зрения того, что происходит сегодня в таком важном секторе как авиастроение, как вообще оборонная промышленность, наш ВПК.

И я пригласил очень непростого и очень глубокого человека в тему – это бывший глава ГП «Антонов» (который ушел буквально совсем недавно) Александр Лось. Здравствуйте.

Здравствуйте. Очень приятно.

И начнем мы с сакраментального вопроса, на который не может быть простого ответа. Поскольку в Украине авиастроение является такого рода фетишем, что вот у нас там самые такие тяжелые, мощные самолеты, «Мрія», «Руслан», что вот-вот наш авиапром взлетит и покорит весь мир. Но как-то само собой получается, что на протяжении последних около пяти лет мы реально не произвели ни одного самолета.

Когда вы заходили на ГП «Антонов», то декларировали достаточно серьезные планы по возрождению авиастроения Украины.

Итак, что реально сейчас происходит в нашем авиапроме, почему Украина, несмотря на наличие такого потенциала, не производит самолеты. В общем-то, какие у нас перспективы. Об этом мы будем говорить на протяжении ближайшего часа.

Спасибо большое. Хочу сказать, что авиация, «Антонов» особенно для Украины... Мне не понравилось слово фетиш. Я скажу, что это ценность. Это то, по чем страна узнается во внешнем мире. Теперь возвращаясь к вопросу, собственно, почему не производятся те самые самолеты «Антонова». Переломным моментом стали как раз 2013-2014 годы, когда окончательно украинский ВПК разорвал отношения с бывшим СССР, с Российской Федерацией именно с точки зрения поставок комплектующих изделий, материалов. Имеется в виду, алюминий, титан и другие конструкционные материалы.

И по сути с 2014 года стала задача не только для «Антонова», а для всех предприятий, таких гигантов космической отрасли и бронетанковой техники переход на поиск иных рынков сбыта и иных рынков снабжения. С Россией, как я сказал, история закончилась еще в 2014 году. И то, что мы с вами видим до сегодняшнего дня, происходят попытки импортозамещения и импортозамены, то самое пресловутое, о котором мы с вами все время слышим.

О чем говорил я, когда заходил, как вы сказали, на предприятие. Я четко и откровенно с трибун публично заявил, что хватит надеяться на то, что можно самолеты в советском или российском образе воспроизвести в Украине сегодня и пустить их в эксплуатацию. Особенно это касается ВСУ и других

силовых ведомств. Это конечно вызывало и до сих пор вызывает очень большое возмущение моих коллег в отрасли украинского авиастроения. Но это правда.

Вот приведу вам пример. Буквально на следующий день после того, как я подал заявление об уходе, произошла очень серьезная авария с самолетом АН-124 в России из-за т.н. нелокализованного разрушения двигателя Д-18Т разработки «Ивченко-Прогресс», производства «Мотор Січ», и обслуживание также «Мотор Січ».

На сегодняшний день появилась другая новость, что «Волга-Днепр», эксплуатант этого самолета, остановила эксплуатацию парка самолетов АН-124 коммерческих самолетов в РФ, ссылаясь на то, что для этой авиакомпания безопасность полетов является наивысшей ценностью. Такова причина или не такова, об этом сложно судить, но так как это подано в медиа, подано очень грамотно все-таки что ценность жизни и ценность заказчика этой авиакомпании она наибольшая.

О чем это нам говорит. Это я привел такой антагонистический пример, потому что мы можем с вами получить ту же самую ситуацию. Например, если достроят самолеты АН-148, АН-158, которые у нас в цеху стоят, у них планеры готовы. Или на Харьковском государственном авиационном предприятии стоят планеры самолета АН-74, это тоже уникальный нишевый самолет, и предлагается их собирать вот в том виде, как они есть, за еще советской документацией АН-74, или еще за документацией до 2013 года АН-148, АН-158.

В конце концов можно получить ту же ситуацию, которая есть на сегодня в России с АН-124 именно потому что невозможно при сегодняшнем политической состоянии, акцентирую как есть, невозможно обеспечить поддержку летной годности. По-настоящему, по белому, не привлекая разные схемы.

Давайте я разъясню. Если брать Россию, то проблема в России с этим самолетом была в том, что двигатели украинские, и они сертификационно дальше не обслуживались, я так понимаю...

Они не могут физически.

Да. Они физически не могут обслуживать...

Потому что это предприятие «Мотор Січ» украинское, и «Ивченко-Прогресс» это тем более предприятие Укроборонпрома.

И с украинскими самолетами наоборот.

Совершенно верно. Это зеркальная ситуация. Потому что санкции встречные России и Украины.

Таким образом, напрашивается решение. Решение может быть: или мы опять возвращаемся к отношениям с Россией, что невозможно в текущей ситуации, либо мы что делаем?

Первое что мы делаем. Мы определяемся все-таки с нашей политической системой, где мы хотим быть. Потому что нравится кому или не нравится, авиация и космос – это государствообразующие отрасли, которые точно также всецело отражают и государственную внешнюю политику.

О чем это говорит. О том что нужно четко понимать, иметь стратегический план. Ведь задача то не построить самолет, не спроектировать и не построить его – задача этот самолет продать или поставить по гособоронзаказу в силовые ведомства Украины.

Позиция украинский силовых ведомств, Министерства обороны, в частности, однозначная – самолеты должны быть, новые самолеты, которые «Антонов» должен продать в Министерство обороны, это должны быть самолеты без российских комплектующих. Четко и понятно. Что касается рынка гражданской авиации, ну могут быть еще какие-то позитивные решения, но опять таки, мы рискуем тем, что произошло с АН-124 в России.

Следующий вопрос. Сразу же мы получаем, если мы знаем, что такое рынок наш сбыта. Я могу предположить, на сегодняшний день не будучи руководителем, предположить, что крайне полезным рынком сбыта, не насыщенным совершенно, не имеющего достаточно компетентного внутреннего производителя, производителя и разработчика – это Индия. С прошлого года официально Индия является военно-политическим союзником США. Это тоже нужно учитывать.

Теперь рынок поставок комплектующих изделий для Украины, для украинского авиастроения. Для таких самолетов как разрабатывает и изготавливает «Антонов», это самолеты транспортной категории, тяжелые самолеты, это не легкомоторная авиация, для них нужны уникальные комплектующие. Наибольшая компетенция в отношении этих комплектующих находится у компаний, принадлежащих корпорациям США.

За этим сразу же следует понятие такое, как международный экспортный контроль. У американцев есть такое на законодательном уровне, т. е. международные правила распространения военной продукции.

Наши самолеты, не пассажирские, они все двойного назначения, т.е. он может быть и военного применения, и гражданского применения. Рамповый самолет, как когда-то сказал Олег Константинович Антонов, когда его спросили: «АН-22 - это военный самолет или гражданский?». Тогда он всем показал бутылку из-под газировки и сказал: «Скажите пожалуйста, это военный предмет, или не военный?». Если я налил в него газировку, это гражданское изделие, а если я в эту же бутылку налили коктейль для Молотова (вот так правильно называется, потому что финны придумали этот вид вооружения), то это изделие становится военного назначения.

Вот и наша ситуация. Мы четко понимаем... Исконно я все-таки проектировщик-разработчик, и я понимаю, что такое попытка провести переговоры с той или иной компанией. Она сразу же выливается в экспортные ограничения поставщика, т. е. это США, это и Великобритания, это Канада. Это законодательство оно универсальное, оно международное. Украина является частью этой системы контроля распространения критических технологий, вооружений и т. д. Наше законодательство по сути зеркальное американскому.

Поэтому пытаться скрещивать один рынок с другим (я специально не называю конкретные страны), просто нужно понимать тем этим стратегам, которые берутся за интеграцию Украины в то или иное экономическое, военно-техническое пространство, нужно понимать, что на сегодняшний день все-таки критическим поставщиком для украинского авиастроения (в меньшей степени наверное космоса) все-таки являются компании аффилированные с США и их странами-союзниками. Ну можно считать так страны НАТО. Вот, можно сказать, развернутый ответ на ваш вопрос.

Что сейчас у нас с индусами? Потому что насколько я помню, в Индии сейчас летает более 100 АН-ов, которые были еще в советское время проданы. И понятно, что, во-первых, их нужно обслуживать, и это тоже хорошие деньги, а во-вторых, действительно Индия сейчас взялась за полноценную модернизацию своих ВВС из-за того, что Китай превратился в большую проблему. Мы видим, что там происходит у них на границе. И доктринально они приняли решение что начинают большую серьезную модернизацию своих Вооруженных сил, включая авиацию. И соответственно, если вы говорите о том, что для нас это большой такой нишевый рынок...

Кстати, почему, может вы поправите, почему вы не вспомнили про Ближний Восток или Африку ту же самую, где тоже идут бурные процессы интересные. Потому что мы помним, что как приезжали там эмиратцы в Украину относительно производства самолетов, Саудовская Аравия, у нас там назревал проект АН-132Д. Как по мне, там достаточно сразу было много вопросов, насколько это реалистично.

Но с Индией если назревает такой достаточно серьезный вопрос, связанный с проникновением на этот рынок, то что у нас сейчас? Индусы готовы идти на такое сотрудничество, или нет?

Незадолго до своего ухода я подписывал соглашение конфиденциальности с Национальной аэрокосмической лабораторией Индии. Они к нам обратились с запросом о возможном сотрудничестве по созданию пассажирского самолета. Я когда сказал об Индии, я не уточнил, что я имею в виду именно рынок пассажирской авиации, или гражданской авиации, скажем так, не военно-транспортной. Этот рынок колоссальный. На ближайшие десятилетия речь идет о тысячах самолетов. Тысячах. Не десятках даже, о которых нам часто рассказывают в том же, вы говорите, Ближний Восток.

Ближний Восток это все-таки в первую очередь боевая и военно-транспортная авиация. Но по отношению в долях к не наполненному рынку Индии пассажирской авиацией, гражданской авиацией, они несопоставимые. Это порядки, разница в порядках.

Поэтому я всегда всем заявлял, я все-таки более финансово ориентированный человек, что авиация для Украины должна перестать быть просто ценностью, просто рекламной вывеской. Да, это очень важно. И никто не имеет права на эту вывеску бросать грязь. Что, кстати, сейчас и происходит, к сожалению, и чего я категорически пытался избежать, не нанося репутационный вред фирме.

Поэтому мы должны четко понимать с финансовой точки зрения, что авиация должна стать бизнесом. На этом нужно зарабатывать. На этом можно зарабатывать. И к этому нужно стремиться. То есть, стратегически все-таки не просто иметь ценность, как я сказал, а еще и иметь добавленную стоимость.

Это то, что не понимают многие в Украине, что авиация, авиастроение это всегда очень долгосрочная, сверхдолгосрочная игра, выстреливающая на десятилетия. Давайте коснемся ключевых проблем, которые сегодня есть в украинском авиастроении. Что не

позволяет выйти в такую суперпозицию, не закрепиться на таком перспективном рынке, как индийский, что мешает?

Потому что как по мне, многие наши проблемы связаны с нашей просто чудовищной неэффективной организацией многих процессов, что на уровне государства, что на уровне государственных корпораций, что на уровне частных корпораций вообще.

Мы начали с того, что вы ушли недавно из руководства Антонова. И в общем-то возникает вопрос – почему вы ушли, потому что у вас были серьезные планы развивать наш авиапром, ГП «Антонов» в частности. Почему вы ушли?

Я не поддался на уговоры. Да, и хочу заметить, что ушел из Укроборонпрома, но я душой не ушел с «Антонова». Я все-таки не отождествляю «Антонов» с Укроборонпромом. ГП «Антонов», АНТК «Антонов», Киевский механический завод как он тогда назывался, это все-таки самодостаточная величина. Можете себе представить, что даже на сегодняшний день это коллектив свыше 9 тысяч человек. При чем людей как минимум с одним высшим образованием.

То есть, это действительно настоящая научно-техническая среда, в которой приятно находиться человеку ориентированному на какое-то, я не хочу называть слово творчество, но на технически направленную деятельность.

Ну смотрите. Проблема в том, о чем вы говорили в начале, что эта хорошая креативная среда сегодня не продает самолеты. Потому что не может существовать предприятие, если не продает самолеты. И рано или поздно, это закончится. Вот как выйти из этого всего.

Да, вы уже затронули вопрос, что происходят некоторые процессы вокруг «Антонова».

Да.

Конечно же, видя и зная эти процессы вокруг «Антонова», и так намекну: закулисные игры за спиной президента нашей страны, который искренне продекларировал желание развивать авиационную промышленность, авиационную отрасль, аэрокосмическую отрасль. И я как эмпатичный человек точно так же искренне, душевно поддержал именно этот посыл.

Даже когда я подписывал контракт еще в начале лета с Укроборонпромом, я сразу заявил, что попытки меня использовать в процессах, не связанных с

проектированием, с изготовлением и продажей самолетов, они будут безуспешными.

Поэтому собственно мой уход – это протест. Это протест против того, против тех попыток нивелировать роль «Антонова» именно как мирового игрока.

Я даже в миссии, в той стратегии, которую разрабатывал, написал, что миссия «Антонова» - это прогресс человечества. То есть, мы с вами, мы вот здесь, мы, украинцы, мы дали миру крылья, которые в благих целях (я не беру военное применение) выполняют огромные функции. И даже вспомните начало этого года. Доставка масок — это тоже ведь показатель. Это показывает нас, украинцев, вот кто мы. Кто мы в этом мире. И зачем мы вообще, как страна существуем.

Ну смотрите, извините что перебыю. Зачем этот пафос? Мы же это делаем не с благой целью. Мы перевозим грузы, как и все остальные перевозчики. Их десятки, если не сотни. Если они не зарабатывают деньги, то никто ничего никуда везти не будет в ущерб себе.

Но это делаем мы.

Ну, мы можем пока что это делать. Но вот если все будет продолжаться в таком ключе, как оно сейчас продолжается в нашем ВПК, то эта история закончится (вы же это прекрасно понимаете) через несколько лет. И она станет историей. Сейчас это еще не история. Так вот, когда вы говорите о том, что идет какие-то процессы, то кто в ядре этих процессов?

То есть, Укроборонпром сейчас там провел фактически рейдерский захват активов многих предприятий ВПК, когда они там через изменение статута, не знаю через что, огни фактически собственность, которая была у тех предприятий типа «Антонова» и десятков других предприятий ВПК, они фактически связи под свой контроль.

Что на самом деле сейчас делает Укроборонпром? И зачем они это делают? И в какой логике движутся?

Вы знаете, я к своему сожалению узнал тоже б отчуждении собственности «Антонова» тоже из прессы. Это для всех была новость на «Антонове». Потому что даже для ответственных лиц, которым вменено в обязанности управлять именно зданиями, сооружениями, их юридическим статусом – для них это была новость уже внутри «Антонова». Поэтому то что я сейчас вижу происходит, да, конечно же это уже конъюнктурная борьба, которая никак

не направлена не на самолетостроение как таковое... То есть, не на этот предмет деятельности.

Предметом деятельности является очевидно управление собственностью, земля конечно же. Давайте еще раз, я в недавних интервью своих на это четко указывал. Конечно же, одна из проблем «Антонова», не проблем, а достоинств, но это достоинство, которое стало проблемой – это конечно же земля в Киеве, это конечно же аэродромный комплекс в Гостомеле. И как я понимаю, пока что ориентация больше не на авиастроение, а на уже использование инфраструктурных возможностей «Антонова».

Смотрите. Вы говорите так вот осторожно. Я сделаю выжимку из этого. На самом деле, речь идет о том, чтобы получив контроль над вот эти производственными комплексами, площадями, либо землей, просто либо продать либо сдать в аренду.

Как я знаю, вокруг ряда предприятий в Киеве государственных, постоянно ведется борьба вокруг «Арсенала», чтобы его площади можно было сдавать в аренду официально за копейки, а реально через посредников получая ту стоимость, которую получают по коммерческим ценам.

Здесь по всей видимости вопрос о том, как изменить контроль над финансовыми потоками и перетащить их на себя. И суть по сути вот этого рейдерского захвата, который сейчас руководство Укроборонпрома осуществляет, оно заключается в этом.

Как я и сказал, исходно, когда мы садились за стол, it was not my game, т.е я в этом не собирался участвовать. Если ориентир именно на такой предмет деятельности, то конечно, it's not my history.

Смотрите. С вами заключался контракт. И вы же не можете просто так уйти. Если бы вас просто уволили, то государство по всей видимости должно было выплатить вам хорошую компенсацию, потому что контракт был на сколько, на четыре года, или на пять лет..?

На один год.

На один год. Но в любом случае, это со стороны государства должно было повлечь за собой компенсацию. Вы как поступили? Как вы действовали? В какой логике? Вот кто вам сказал, что ты должен делать то-то и то-то..? Из-за чего начался конфликт?

Вы знаете, как такового конфликта публичного или явного его не было. То есть, события были весьма скоротечными и в какой-то мере для меня неожиданные. Говорю об это откровенно. Поэтому видя ситуацию, которая складывается, снова-таки, для того чтобы не наносить репутационные потери именно фирме АН, чтобы это не попало в публичную сферу, для того чтобы не было никаких судебных процессов, как это пытались до меня делать другие люди.

Поэтому я написал заявление о том, что я ухожу в связи с ликвидацией должности президента по новому уставу, я ухожу с должности президента. То есть, суть моего заявления именно такая.

Ну и что дальше? Дальше вы будете двигаться внутри Укроборонпрома...?

Я не являюсь сотрудником ни Укроборонпрома на сегодняшний день, ни ГП «Антонов».

Тогда следующий вопрос. На ваш взгляд, уже когда вы это все увидели, поработали, увидели, какой смысл вообще в наличии Укроборонпрома? Потому что по ходу из того, что они сейчас делают, возникает масса вопросов, и эти вопросы скорее связаны с тем, что они скорее мешают, чем дают возможность предприятиям развиваться.

Может быть начать политику, когда предприятия типу «Антонова», не знаю, «Заря», «Турбоатом» тот же самый, чтобы они просто обрели нормальную свободу действий и перестали оглядываться на Укроборонпром...

Абсолютно правильно.

Мы же понимаем, зачем создавался Укроборонпром в свое время при Януковиче...

Ликвидация запасов советских вооружений. То время закончилось. Все ликвидировано. Теперь осталось что – только тяжелое машиностроение, на котором, как многие видят, а еще плюс в «Антонове» — это авиакомпания, которая якобы дает высокую маржинальность.

Только все забывают, и я постоянно об этом коллегам напоминал, что самолеты начинают работать сами на себя, потому что ремонты тех же двигателей, ремонты комплектующих – они дорогостоящие. Это

реинвестиция. То есть, заработали – оплатили ремонт, заработали – оплатили ремонт.

И естественно, псевдоэксперты со стороны пытаются убеждать людей, принимающих решения о том, что там высокая маржинальность и деньги уходят куда-то на сторону. Ну если есть такие факты, то этим должны заниматься правоохранительные органы. И кстати, недавно один из сотрудников Укроборонпрома в прессе заявил о том, что сотрудники «Антонова» бездействовали, зная о каких-то фактах хищений и т.д. Ну не бездействовали.

Просто еще раз то, о чем я говорю: не нужно на имени «Антонова», тем более поливая грязью имя «Антонова», пытаться зарабатывать себе политические баллы. Потому что практически все было известно, и для того, чтобы не наносить репутационный вред фирме, я имею в виду «Антонова», естественно такие вопросы в прессе публично никогда не обсуждались. И я просил бы всех придерживаться и дальше такой же позиции и не пиариться на «Антонове».

Давайте здесь уточним. Если там есть какая-то маржинальность, то какая? Потому что вот это вот предприятие, которое «Антонов» имеет в Германии... Зрители, возможно, не знают, тогда объясню. У «Антонова» есть перевозчик Antonov Airlines, где шесть подразделений...

Авиационно-транспортное подразделение ГП «Антонов». Нет никакого Antonov Airlines.

Это просто подразделение юридически, он имеет сертификат перевозчика у ГП «Антонов». Antonov Airlines это просто для мира придумали такое благозвучное название.

И у него в парке там семь «Русланов», одна «Мрія» и еще один АН-22, он периодически над Гостомелем летает, я вижу. И они зарабатывают деньги через Германию, где есть...

Позвольте сразу уточню. На сегодняшний день у «Антонова» есть свой отдельный коммерческий отдел в т.н. авиакомпании, которая независимо выполняет контрактование. В Германии специально создано было совместное предприятие для оказания услуг агентству логистики НАТО. То есть, это специальное предприятие, которое предоставляет услуги перевозчику НАТО.

То есть, оно работает по контрактам исключительно с НАТО.

По контрактам с НАТО. Оно может также привлекать контракты внешние, но мне неизвестно о том, чтобы это часто делалось. Если была какая-то возможность, видно был горячий контракт хороший, он мог заводиться через Германию.

Почему именно в Германии? Это связано с чем: потому что Германия член НАТО, и это является такой гарантией что контракты будут проходить правильно; они боятся заходить в Украину... Или почему?

Это было требование, собственно говоря, немецкого офиса NSP, что предприятие должно быть именно немецкое. Поэтому здесь логика простая. И если там кто-то пытается искать какую-то большую коррупцию, то исконно ее там не было. Во всяком случае мне об этом ничего не известно.

То, что возникли проблемы с первым предприятием, ну это как раз то, о чем я говорил, что это люди, которые пытались на имени «Антонова» делать себе бизнес. Ну это не исконные сотрудники «Антонова», скажем.

Сколько зарабатывает вот это вот предприятие? Сколько в принципе «Антонов» зарабатывает вообще на...

Вы знаете, не имею права разглашать эту коммерческую тайну.

В прессе как раз скандал начался, в связи с этим предприятием в Германии, потому что с «Антонова» туда полетели, скажем так, ну не высшее руководство, но юристы, люди которые ведут департаменты. И там был связан скандал с тем, что их оформили как бортинженеров на самолете, потому что в Германии ладану, и соответственно Германия не может впускать людей из Украины.

И для того, чтобы преодолеть этот локдаун, нужно иметь паспорт летчика, так он называется, по-моему, потому что летчики имеют право беспрепятственно двигаться по всему миру. (По сути, новое руководство Антонова пошло на подделку документов, что раскрыли немецкие пограничники и это привело к международному скандалу, подробнее можете прочитать [здесь](#) – прим. «Хвилі»)

Скажу вам искренне, что когда мне прислали эту новость, отняло речь что называется.

Ну то есть это реально было, насколько я понимаю.

К сожалению. Я не понимаю, кто, как, зачем это делал. Но опять-таки, это все в минус репутации «Антонова». Я не берусь комментировать, кто, зачем,

как летел. Летели сотрудники «Антонова» на совместное предприятие с «Антоновым». Поэтому в этом я не вижу проблемы.

Что произошло на границе? Ну как мне объясняли уже специалисты, что поскольку в Германии усиливался или усиливается карантин, локдаун, то усилили меры контроля. Поэтому еще раз говорю, что вот такого рода ситуации – это крайне неприятные и негативные вещи для репутации «Антонова».

Когда начался этот скандал, в СМИ всплыла информация, что коло 40 миллионов долларов или евро, скорее всего долларов, зарабатывает вот это вот предприятие в Германии «антоновское». То есть, кивните, это столько или может быть больше, или меньше...

Это имеется в виду в год.

Да, за год, конечно же.

Да, похожее число. Похожее. Я не отвечаю за точность, но близко к этому. Причем что важно: это гарантированный доход. Потому что агентство НАТО по контракту, летает самолет, не летает, используется, не используется, он стоит, один самолет всегда находится на дежурстве, и это гарантированный доход предприятию. Это как раз очень положительный плюс, то, что я и ранее заявлял.

Пусть все себе дадут отчет, что по сути «Антонов» был одним из первых агентов Украины, назовем так, который уже в течение многих лет, практически десятилетия, сотрудничает с НАТО.

Реальные плоды сотрудничества Украины с НАТО это как раз выполнение «Антоновым» стратегических перевозок в интересах стран НАТО. Это речь, конечно же, о Германии и других странах. Поэтому сейчас так портить имя и честь «Антонова» такими вбросами я считаю это абсолютно недопустимо.

На чем еще зарабатывает «Антонов» сегодня помимо этих перевозок?

Не нужно стесняться. Я об этом говорил с трибуны. «Антонов» на сегодняшний день, к сожалению, является в первую очередь авиаперевозчиком. Потому что других доходов от продажи самолетов их просто нет.

И тоже не секрет, тот же самолет, который по контракту с Перу на сегодняшний день создается, это дотационный проект для «Антонова». То

есть, «Антонов» для того, чтобы сейчас изготавливать этот самолет, реинвестирует в него деньги, зарабатываемые с авиаперевозок.

От Укроборонпрома средства на постройку этого самолета еще не поступили. Ну или от одного из спецэкспортеров, скажем так.

Смотрите. а вот отношения с Укроборонпромом, они по какому принципу строятся? То есть, вы платите в Укроборонпром, вы платите, «Антонов» зарабатывает деньги, он отдает эти деньги Укроборонпрому, или какие-то взносы делаете...?

Есть регулярные взносы в Укроборонпром. Они для разных предприятий разные. Конечно же, «Антонов» является на сегодняшний день максимальным донором для Укроборонпрома. Ну и могу предположить, конечно же, что одна из причин при псевдополитической борьбе, которая ведется Укроборонпромом за «Антонов», конечно же, является это. Финансовая причина. Безусловно.

Бабки — это первая причина.

Как вы понимаете, я пытаюсь вести себя корректно. Поэтому...

Я не буду так корректен, потому что я могу себе это позволить. Так вот, в этих условиях для государства что выгоднее: чтобы «Антонов» делал вот эти вот взносы в Укроборонпром, от которого он непонятно что получает, или пусть политикой занимается сам «Антонов» ...

Или не знаю там, они сейчас создали это Министерство стратегической промышленности, которое по идее должно как-то координировать деятельность вот этих всех наших разрозненных бывших и настоящих гигантов. Вот что?

Отвечу на ваш вопрос. И «Антонов», и я лично попали в ту ситуацию вот как раз время перемен. Когда действительно правильно задумываемо Министерство стратегических отраслей промышленности, которое должно осуществлять координацию, в том числе и политическую. Оно еще только создается.

А Укроборонпром, вы уже об это тоже сказали, он изначально создавался как торговый дом, который впоследствии которому пришлось стать и мини Фондом госимущества в отношении оборонно-промышленного комплекса, и в какой-то мере координатором внешнеэкономической деятельности.

Поэтому сейчас это такой длительный переходный процесс, который, конечно же, крайне негативно сказывается на возможностях «Антонова» реализовать программы, реализовать продукцию. То есть, «Антонов» оказывается заложником внутригосударственных трансформаций. И к сожалению, выпрыгнуть из этой системы пока так и не удалось.

Еще такое уточнение. Вот эти вот взносы, которые Укроборонпром получает, по идее они там потом перераспределяются между какими-то предприятиями. А можно привести какой-то пример, какое предприятие получило от Укроборонпрома эти деньги?

Потому что у меня складывается впечатление, что на самом деле Укроборонпром просто снимает это бабло как дань какую-то предприятий, а там дальше держит там офис, не знаю что. Вот какой эффект от этого?

Перераспределение средств на предприятия бронетанковой техники, на предприятия точного приборостроения, радиолокационный кластер, или как он называется дивизион. То есть, действительно, я не могу сказать, что прямо уж все уходило на офисы. Я не видел, чтобы Укроборонпром ездил на новейших лакшери автомобилях. Этого не было, конечно.

То есть, в первую очередь это погашение задолженностей по зарплатам на предприятиях Укроборонпрома. Не могу исключать, что какая-то часть средств, конечно же, использовалась на внутренние потребности. Потому что опять-таки, Укроборонпром – это не министерство, это не бюджетный орган – это все-таки предприятие, и по большому счету коммерческое. Поэтому на содержание аппарата тоже нужны средства.

Еще один такой вопрос. Вот у нас т.н. соросята любят создавать Набсоветы. И мы знаем, как там Набсоветы были созданы при Укрзализныце, в НАК Нафтогазе и прочих важных стратегических, отраслевых гигантах. И вот в этом году сия доля уже коснулась и «Антонова». На ваш взгляд, насколько это вообще целесообразно?

Вот сколько десятилетий «Антонов» жил без Набсовета, и жил, развивался. Я думаю, что если бы Балобуеву сказали, что для эффективного управления «Антоновым» нужен какой-то Набсовет, то он бы рассмеялся такому человеку в лицо. В наших условиях насколько это целесообразно?

Давайте смотреть с финансовой точки зрения. И начну, извините за некоторые нравоучения, немножко издалека. На сегодняшний день Украина

находится на шестом рейтинге т.н. по рейтингу Организации экономического развития (ОЭСР), то есть наш кредитный рейтинг шесть. Это практически максимальные кредитные ставки для привлечения кредита на предприятие. Это один аспект.

С другой стороны, ОЭСР же рекомендует, рекомендованная практика, not obligatory, не обязательная, что на предприятии не должно быть единоличного руководителя. А для того чтобы избежать коррупционных рисков, рекомендуется на предприятии иметь Совет директоров и Наблюдательный совет.

Я почему вспомнил о первом вопросе. Я с подобной риторикой в какой-то мере, и профессиональной, менеджерской и организационной, пытался дискутировать на тему «так нужен или не нужен». И главный мой вопрос: хорошо, что решает улучшение антикоррупционных практик на предприятии? Это дает возможность привлекать иностранные средства? Легко. Вряд ли. Потому что вся страна в целом имеет кредитный рейтинг шесть, а не даже два.

То есть, в итоге мы с вами под благими намерениями, якобы улучшая антикоррупционные практики путем переподчинения отдела внутренних аудитов Набсовету, путем переименования, скажем так, Службы внутренней безопасности в Compliance office, мы с вами еще более утяжеляем процессы принятия решений на предприятии по большому счету.

Вы помните, что я в начале нашей беседы сказал, что «Антонов», имея колоссальное число интеллектуальных людей, в том числе и с управленческими навыками, даст сто очков вперед любым внешним управляющим, которые могут появиться на «Антонове». Заявляю это абсолютно профессионально и открыто.

Вы так дипломатично сказали, что многие не поняли. Но я резюмирую, что не нужен Набсовет на самом деле сегодня, не только «Антонову», любое другое предприятие такого уровня ввело какую-то более-менее здравомыслящую политику.

Потому что в текущих условиях, когда нет доступа к кредитным ресурсам дешевым, когда у страны такие рейтинги, когда такая юридическая система правоохранительная и прочее, то... На Укразализныце создали Набсовет, Сережа Лещенко там сидит...

Позвольте прокомментировать. Вот одно из моих достижений за недлительное время руководства этим предприятием. Нам удалось с Министерством

обороны договориться о начальной поставке трех самолетов. Начальной поставке трех самолетов под госгарантии.

Это какие?

Три самолета АН-178. Кстати, за которые меня обвиняли, что вот этот Лось, если бы он не со своими АН-178, мы бы уже давно АН-74 впарили Минобороны. Ну это отдельный вопрос. Так вот, три самолета АН-178 под госгарантии, и соответственно «Антонов» должен был получить где-то кредитные средства. Другого правительственного органа государственного, как Укрэксимбанк, в этой стране нет для привлечения подобных кредитных ресурсов. Речь идет о не много ни мало, это 150 миллионов долларов.

И согласие на выделение этих средств было получено, о чем соответственно я письменно известил Министерство обороны. Во время переговоров никто не требовал из банкиров необходимости Набсовета в «Антонове» и портативных практик управления. Это ремарка, но в какой-то мере, наверное, она отвечает на ваш вопрос.

Конечно. Такой вопрос еще относительно контракта, которые были, которые реализует «Антонов». Вот вы говорили о перуанском контракте. Насколько он действительно может быть реализован?

Потому что многие эксперты, включая тех кто работали на «Антонове» в свое время, поставили под вопрос, что «Антонов» сможет его реализовать, учитывая те сложные условия, в которых сегодня работает предприятие.

Как я сказал, проблема в первую очередь — это то, что «Антонов» до сегодняшнего дня, как я понимаю, может что-то изменилось за полдня, но по состоянию на вчерашний вечер «Антонов» этот контракт реализует за собственные оборотные средства. А это ведь не один самолет надо построить — это два самолета.

Потому что ведется работа по импортозамещению, импортозамене всего российского оборудования на опытном самолете, который взлетел еще 7 мая 2015 года в исходном украинско-российском-американском облике, назовем его так. А на сегодняшний день все российское на этом самолете заменяется на американское, французское, английское и украинское.

То есть, этот самолет будет, как я повторяю еще раз неоднократно говорил, больше чем на 60% западный самолет в западной комплектации.

Двигатели будут наши.

Двигатели — это категорически я всегда настаивал на том, что на этом самолете двигатели должны быть «Ивченко-Прогресс», ну а изготовление уже «Мотор Січ». Без «Мотор Січ» это тоже отдельная тема с тем, что происходит с «Мотор-Січчю», с т.н. инвесторами (речь идет о продаже «Мотор-Сичи» китайцам, что привело к давлению с стороны США на Украину — прим. «Хвилі»). Ну, я не думаю, что это предмет нашей сегодняшней дискуссии. Так вот, нужно построить два самолета: и 001, и вот этот т.н. 006. И желается это одновременно. Сначала все нужно естественно в первую очередь сделать на 001, его испытать, провести наземные испытания, провести летные испытания, и параллельно доукомплектовывать этот 006 самолет. На все про все остается меньше года уже, я так понимаю. Поэтому проблема с финансированием этих работ, сейчас это все финансируется крыльями «Русланов». Это правда.

В этой логике правильно ли я понимаю, что, если у «Антонова» будет забран перевозчик, ну а такие планы периодически ходят. Потому что наши уши...

Армагеддон.

То есть, для «Антонова» это будет конец. Все.

Армагеддон.

Государство оно ж не финансирует «Антонов» де-факто...

Де-факто нет.

И на этом авиастроение в Украине фактически закончится.

Апокалипсический сценарий — да. Именно так. Это с одной стороны. А с другой стороны, повторяю еще раз, как человек, который 18 лет все-таки этим занимался профессионально, с утра до вечера, без отпусков — никто в Украине не сможет эксплуатировать эти самолеты без «Антонова». Никто. Потому что там задействовано постоянно и производство. Я уже не говорю о конструкторской поддержке.

Эти самолеты постоянно требуют к себе внимания. Они постоянно находятся в модификации, в ремонте, в восстановлении. То есть, самолет прилетает, и на него выезжает бригада и конструкторов, и технологов, и производителей, которые постоянно что-то делают на этих самолетах.

Это непрерывный такой зональный метод поддержания летной годности. Это очень современный кстати метод, на него сейчас все переходят в мире. У «Антонова» это было всегда.

Ну вот теперь представьте, что без коллектива, у нас это называется «термитник», вы знаете, что, если в термитнике части убрать, термитника или муравейника не будет. Вот точно так же и здесь.

Смотрите. вы 18 лет проработали на «Антонове», и поэтому видели многие успехи, взлеты и падения на мировом рынке среди крупных и не очень авиастроительных компаний. И одна из ключевых тенденций последних вот 20 лет – это укрупнение, постоянное укрупнение на рынке...

Безусловно.

Мы видим, как Airbus поглощает компании, Boeing делает то же самое. Вот недавно Boeing по-моему Embraer купил...

Не смог. Из-за COVID не смог. Сделка не состоялась.

Я думаю, что в конечно итоге они все равно его купят и т.д.

Очевидно.

Вопрос: почему «Антонов» (были ли бы такие попытки предприняты может быть, были они, или мы о них не знаем) не попытался выстроить вот этот альянс с каким-то из таких гигантов типа Airbus или...

С Airbus история не сложилась. На не сложилась еще в 2005 году. Мой очень близкий друг как раз занимался этим вопросом непосредственно там в Тулузе. И на это не пошел сам Airbus.

Очень длительное время мы работали как раз вот в этом направлении, то о чем вы говорите, в закрытом режиме подчеркиваю, без шумихи мы работали с одной из американских корпораций. Насколько на сегодняшний день успешно, теперь уже, когда я не нахожусь в пределах этого предприятия, мне теперь тяжело судить.

Такие попытки велись, безусловно. И стратегическое видение, что во всяком случае в сегменте постсоветской авиации, безусловно, никто, во всяком случае я и мои коллеги в ближайшем никогда не говорили о том, что уже новое поколение пассажирских самолетов, а это очень крупная доля рынка

глобально, что «Антонов» в этот рынок пойдет сам. Это уже на сегодняшний день невозможно.

Хочу отметить вот тоже для зрителей, слушателей, на уровне ООН поставлена задача декарбонизации, узнаете об этом, т.е. уменьшение выбросов парниковых газов, в первую очередь углекислого газа. Так вот, 2050 год требования по декарбонизации всех отраслей промышленности и транспорта в том числе приводят к тому, что и самолеты в том числе уже станут если не полностью электрическими, то гибридными.

Или водородными. Тоже есть такое направление.

В том числе. Как вариант вот то что Airbus недавно показал, это как раз направление водородных систем питания и привода: электрический привод, водородное топливо.

Такую тему я запустил еще в 2015 году. У меня была мечта электрифицировать АН-2. Но, к сожалению, в нашей стране не всем мечтам суждено сбываться. Через четыре года эту мою задумку реализовали в Канаде к своему старому биплану, к нему прикрепили электрическую силовую установку, и вот такой самолет взлетел.

Я это к чему говорю: что в любом случае Украина сама по себе уже не выживет как авиационная держава, потому что технологии уже находятся у глобальных игроков. И то, к чему я всегда стремился, и ваш вопрос как раз с этим связан, это безусловно кооперация.

Куда встроиться.

Куда встроиться. При чем не просто встроиться, а принести свою дополнительную ценность. Ценность наша огромная – это и интеллект, это и все-таки наши... Кстати, титановая руда.

Мы с вами до интервью обсуждали: конечно же, Украина — это и потенциальный изготовитель титановых сплавов. Мы с вами имеем залежи урановой руды, но тоже сами почему-то их не используем.

Это ведь многомерный вопрос странового хозяйства в целом.

Да.

Что дает эта страна глобально. И нам нужно стремиться в кооперацию с мировыми грандами. Я сам не участвовал в переговорах, но знаю, что когда спросили американских коллег: а почему ж вы нам не предложили, вот после

2014 года, почему вы нам не предложили сотрудничество? Ответ американских коллег был: так вы нас и не спрашивали, сейчас вы спрашиваете – мы готовы.

То есть, стучите – и вам откроют. Этим просто нужно заниматься системно и предметно, и иметь стратегию долговременную, и стратегию именно направленную на то чтобы чем вы с нами будем заниматься в 2050 году. Мы хотим иметь крылья Украины? Какие они будут, эти крылья? Мы с вами занимаемся водородной техникой? Ну кроме как я в своем блокноте, пока никто этим и не занимается.

Я думаю, что это будет хорошая концовка для нашей беседы. Но я думаю что это не последняя беседа, потому что у меня в ходе появилась еще масса вопросов, и по беспилотникам, и по перспективам беспилотников, и по линейке наших самолетов, которые реалистично было бы производить. Поэтому я думаю, что мы на следующей неделе продолжим эту беседу.

И в любом случае Александру Васильевичу спасибо за ваш труд и за ту информацию, которую вы здесь озвучили.

Спасибо за приглашение.

На этом заканчиваем. Подписывайтесь, ставьте лайки, комментируйте. И помните, что очень многое зависит от нас.

Не болейте в текущей ситуации, потому что ковид это реально проблема, и не дай Бог ею болеть, особенно повторно.

Всем пока.

<https://hvylya.net/interview/220629-pochemu-turciya-otkazalas-ot-an-188-kak-okruzhenie-zelenskogo-dezinformiruet-ego-o-perspektivah-antonova>

Почему Турция отказалась от Ан-188: как окружение Зеленского дезинформирует его о перспективах Антонова

В ближайшие месяцы "Антонов" может стать местом гигантского мародерства общей стоимостью в 3 млрд долларов.



Ан-124-100 Руслан

В ближайшие месяцы "Антонов" может стать местом гигантского мародерства общей стоимостью в 3 млрд долларов.

В новой беседе Юрия Романенко с последним президентом ГП "Антонов" Александром Лосем идет речь о том, что произойдет с , если бизнесмен Борис Кауфман добьется переноса аэропорта из Жулян в Гостомель. Перспективы Ан-188 и беспилотной авиации в Украине. Оценка действий беспилотников во время войны в Нагорном Карабахе.

Юрий Романенко: Друзья, всем привет, сёрферы, бездельники, девианты, всех приветствуем на нашем канале! На прошлой неделе, когда мы делали эфир с Александром Лосём, экс-президентом ГП «Антонов», то мы анонсировали, что будет вторая беседа. Недолго мы ходили вокруг да около. Александр Васильевич, здравствуйте!

Александр Лось: Здравствуйте!

Юрий Романенко: Мы говорили о состоянии украинского Авиапрома, мы говорили о его перспективах, о ситуации на мировом рынке. Тема оказалась необъятной, было много комментариев, там, по-моему, 125

комментариев на сегодняшний момент, и в Фейсбуке её обсуждают хорошо.

На следующий день после нашего первого эфира известный украинский журналист и блогер Юрий Бутусов опубликовал большой материал о том, какие игры ведутся вокруг ГП «Антонов», в частности, о том, какую стратегию в отношении ГП «Антонов» выстраивает известный бизнесмен Кауфман. И Бутусов рассказал о том, что в этой логике на ГП «Антонов» смотрят просто, как на ресурс, который можно подербанить.

Хотят перенести аэропорт Жуляны в Гостомель, где находится аэропорт «Антонова», землю в Жулянах застроить, как у нас обычно делается, там огромные куски земли, что у Жулян, что у самого «Антонова» есть в районе Святошино, между Нивками и Святошино. всё это давно было яблоком раздора между сильными мира сего, потому что они не понимают значения Авиапрома.

Вопрос такого характера: действительно ли происходила такая борьба вокруг «Антонова», оказывалось ли на вас какое-то давление в связи с тем, что группы влияния смотрят на «Антонова», как на актив, который необходимо использовать именно таким образом? И есть ли в этом логика? А, может, она есть, потому что я сам рассматриваю Гостомель, как потенциально мощный хаб, который можно было бы развивать, для того, чтобы превратить в большой логистический центр перевозок, крупнейший на постсоветском пространстве. Плюс развивать промзону, тем есть и место, и возможности.

Мы видим, как во многих странах такие большие куски земли близ столиц стремятся использовать возможно более рационально. Интересен ваш взгляд профессионала, человека, который почти 20 лет занимается авиастроением и который около 4 месяцев управлял «Антоновым». В чём тут подвох, и есть ли он вообще?

Александр Лось: Подвох в ориентации, как я и говорил в прошлый раз. Каков предмет нашей деятельности? То, о чём написал господин Бутусов, о тех людях, о бизнесменах, список, который он привёл, далеко не полный. Это, как я понимаю, то, что удалось заснять, найти вещественные доказательства.

О логике. Нужно ли этим заниматься? Нужно. Я, когда заступил на должность, выступал перед коллективом в том же Гостомеле. Были волнения, естественно, и я объяснял коллегам, что для «Антонова» особенно на сегодняшний день, когда мы ещё не достигли визии, моей визии — к 2030

году занимать 40% рынка транспортной авиации и вступать в кооперацию с пассажирской авиацией, важно до этого времени иметь бизнес, нужно на чём-то зарабатывать деньги.

Ничего нет плохого в том, чтобы Гостомель, разумеется, прозрачным образом развивать в транспортный или пассажирско-транспортный терминал, но не в ущерб, естественно, лётным испытаниям. Потому что на сегодня имеется лётно-испытательная и доводочная база, так она правильно называется. Изначально она создавалась и предназначена для проведения лётных испытаний самолётов.

Вот сейчас подходит время 178-го, АН-178. Кроме этого я анонсировал проект АН-188, дай бог, чтобы он осуществился, там будет колоссальный объём лётных испытаний. Это специально выделенное воздушное пространство в районе Гостомеля, больше такого в Украине нет. Следует это создавать не в ущерб лётно-испытательной базе, для этого, по идее, необходимо строить вторую полосу, потому что эксплуатировать в режиме транспортного терминала и пассажирского аэропорта ту взлётно-посадочную полосу, которая есть, невозможно: она сразу же придёт в негодность. И нужна вторая полоса.

Как инфраструктурный проект это был бы полезный проект, если совместить с исходным предметом деятельности «Антонова», а предмет деятельности «Антонова» — это проектирование и производство самолётов.

Юрий Романенко: А сколько стоит постройка такой полосы, ведь она же будет принимать тяжёлые самолёты, должна быть длинной?

Александр Лось: Числа колоссальные, они сразу потрясают неподготовленный разум, это миллиард, причём не гривен.

Юрий Романенко: Миллиард долларов.

Александр Лось: Настоящий терминал с настоящей полосой это вот в районе таких сумм — миллиард долларов. Если вы посмотрите на недавнее возведение аэропортов по всему миру, вы увидите суммы в 19-20 миллиардов долларов, то есть речь идёт о колоссальных инвестициях. У самого «Антонова» таких денег, конечно, нет.

Поэтому, повторяю ещё раз, на прозрачной основе, с открытым привлечением стратегических инвесторов, но не в ущерб «Антонову», как суверенному самолётостроителю, такой проект не вреден.

Юрий Романенко: Но если на существующую инфраструктуру будут перенесены, условно говоря, Жуляны, которые уже перевезли, они за миллион там перевозили, или даже под два миллиона пассажиров...

Александр Лось: Проблема Жулян в том, что там больше некуда удлинять полосу, она, как говорится, упёрлась. В любом случае, перспектив у Жулян, как пассажирского аэропорта, на сегодняшний день нет. Жуляны могут принимать только малоразмерные самолёты, а это уже никому не интересно, на этом бизнес не построишь. Тем более, на сегодняшний день из-за пандемии восстановление авиации будет не быстрым, будет проходить по экспоненциальному закону, дай бог, чтобы через 5 лет восстановились объёмы перевозок. Поэтому Жуляны, конечно, себя в нынешнем виде изжили.

Юрий Романенко: Но если будет принято решение, и Жуляны перенесут сейчас, то получается, что мы и Жулян лишимся (денег больших, как я понимаю, из госбюджета никто не нарисует, там огромная дыра), и «Антонов» убивается. И тогда президент Зеленский станет последним президентом, при котором был «Антонов», или что?

Александр Лось: Ваши слова звучать болезненно.

Юрий Романенко: Но давайте называть вещи своими именами.

Александр Лось: Хорошо, давайте. Наверное, уже после всего сказанного, написанного и показанного, действительно можно с сожалением констатировать, что президент Зеленский стал заложником обмана в среде, в которой находится. Заложником дезинформации, умышленного манипулирования, неверного понимания текущих процессов. Да. Потом придёт время, когда никто не вспомнит другие фамилии, будут вспоминать только фамилию нынешнего главы государства.

Действительно, есть риск того, что при нынешнем положении дел, при том, как всё происходит на этот день, «Антонов» может прийти к потере способности оставаться самолётостроительным предприятием, и потере роли глобального игрока на мировом рынке самолётов транспортных категорий. Это большие самолёты, грузовые и пассажирские. Это то, на что я потратил мою профессиональную жизнь, на то, чтобы не дать Украине потерять компетенцию, чтобы Украина была не страной третьего мира, а страной аэрокосмических технологий, нанотехнологий, микроэлектроники — это то, что делает нас если не страной первого мира, то и не второго.

Юрий Романенко: Общались вы лично с президентом по поводу «Антонова»?

Александр Лось: Я дважды встречался с президентом, он дважды жал мне руку, и после нашего общения я чувствовал приливы энтузиазма. Кстати, кто вспомнит из окружения, о котором писал Юрий Бутусов, что президент объявил учебный год 2020/2021 годом математики. Мне это очень импонирует, до сердца, як кажуть.

Вот на таком духовном порыве я и взял на себя обязательства перед президентом развивать именно авиастроение. Все те проекты — они вторичны, во всяком случае, для меня и, безусловно, для авиастроительного «Антонова» тоже. Это вспомогательные проекты, если они идут не во вред основному виду деятельности. Но если на них только и делается упор, то тогда мы движемся к тому, что в ближайшее время «Антонов» может стать местом мародёрства.

Юрий Романенко: Почему мародёрства? Потому что там сейчас назначат новое руководство, поменяли Статут и так далее, и должности президента ГП больше не будет, правильно?

Александр Лось: Должность президента ГП ликвидирована, я последний на этот день президент в авиации, последний это значит последний.

Юрий Романенко: Почему станет местом мародёрства, что на это указывает?

Александр Лось: Видите ли, я, наверное, был одним из малого числа руководителей, которые пришли на должность президента изнутри предприятия, которые на предприятии развивались от нижней ступеньки до верхней. Я начинал конструктором 3-й категории и завершил карьеру руководителем, президентом предприятия.

Посмотрим. Когда будет назначен следующий руководитель, несложно будет понять, какая именно группировка его назначила. После чего будет несложно понять, какими методами, естественно, финансово-экономическими, начнут разрушать предприятие.

Юрий Романенко: Я понимаю, есть сложности с названием фамилий, но можно обозначить логику действий тех или иных групп. Что, условно говоря, можно брать с «Антонова», в чём материальный интерес?

Александр Лось: Материальный интерес, если грубо и навскидку, со всем моим пониманием, что собой сегодня представляет «Антонов», до 3 миллиардов долларов в какой-то краткосрочной перспективе из предприятия можно будет изъять.

Юрий Романенко: Это что, это какие-то материальные активы?

Александр Лось: Это инфраструктура, материальные активы и часть неправильно оценённой, недооценённой или умышленно недооценённой интеллектуальной собственности. Ведь свежи ещё в памяти события начала 2019 года, ещё до президента Зеленского, в Укроборонпроме, где была попытка реализовать интеллектуальную собственность на наиболее актуальные проекты «Антонова» за мизерные деньги, при том, что только АН-188 при имеющемся на сегодня заделе — это 1,5 миллиарда долларов. Но даже документы, которые это подтверждают ни предыдущему руководству, ни мне оплатить не дали. Наблюдается многолетняя и системная работа по подготовке подрыва способности «Антонова», как независимого предприятия и независимого разработчика, выступать на мировом рынке.

Юрий Романенко: АН-188, вы его уже два раза упомянули, насколько серьёзные на сегодня у него могут быть перспективы? Для тех, кто не в курсе, это, по сути, АН-70, но с турбореактивными двигателями.

Александр Лось: Я уточню. Развитие транспортной концепции АН-77, я так аккуратно выражусь, с переходом на более современные и актуальные силовые установки, те, извините, я сложно выражусь, которые по удельному расходу топлива... То есть топливная эффективность сегодняшнего двигателя настолько же хороша, как и 30-летней давности турбовинтовентиляторного двигателя Д-27, плюс винтовентилятор российский СВ-27.

Идея именно в том, чтобы реализовать самолёт с грузоподъёмностью до 50 тонн, а 50 тонн — это золотая середина между так называемыми средними транспортными самолётами грузоподъёмностью от 20 тонн и тяжёлыми транспортными самолётами (это Антей, Руслан, Боинг Си-17). АН-188 находится в этой золотой середине.

Юрий Романенко: Это, по сути, конкурент ИЛ-76.

Александр Лось: В какой-то мере. Он по грузоподъёмности не дотягивает до ИЛ-76, но на голову перекрывает А-400 концерна Айрбус. Естественно, что этот проект и этот самолёт являются крайне опасными для всех мировых

коллег по отрасли. Поэтому, в том числе, это ещё одна причина, по которой предприятие «Антонов» разными способами ограничивается в действиях.

Это касается и методов управления, и финансирования проектов, и возможностей самостоятельно работать на внешнем рынке, причём напомним всем, и зрителям, и коллегам нынешним и бывшим о том, что «Антонов» является независимым спецэкспортёром, и по уже действующему изменению в законе, «Антонов» должен сам реализовывать свою внешнеэкономическую деятельность, но даже этого ему не позволяют, причём, в очень жёсткой форме. И кстати, одна из претензий была и ко мне, в том числе, то, что я слишком самостоятельно развивал «Антонова», и слишком активно.

Под активным понимается, что, я вёл промоушен (такое нынешнее модное слово) «Антонова» среди министерств и депутатов Верховной Рады, и уже начинали звучать суммы до 10 миллиардов гривен финансирования проектов «Антонова», включая АН-188. Конечно же, это сразу вызвало ревность в определённых кругах. И то, что сейчас мы видим вокруг «Антонова», имеет два момента: позитивно, что мне удалось его активно разрекламировать, но крайне негативно то, какими методами это сейчас всё ломается.

Юрий Романенко: Насколько я помню, по АН-188 шли переговоры с Турцией.

Александр Лось: Начиналось с Турции.

Юрий Романенко: И Турция, как мы видим, сейчас большая и растущая страна, авиационная: мы видим, что турки показали в Нагорном Карабахе, в Ливии, в Сирии в последние годы.

Александр Лось: Это беспилотная техника.

Юрий Романенко: Я имею в виду, что в сфере авиации, в сфере двигателестроения, авиационного, в том числе, турки начали показывать большой задел, который они всё расширяют, расширяют и расширяют. Кооперация с Турцией должна была быть очень интересной для «Антонова», она могла стать для предприятия ещё одной точкой опоры. Почему проект АН-188 с турками не пошёл, как я читал, он не взлетел. Почему?

Александр Лось: Вмешался один из более давних партнёров турецкой авиаиндустрии, не американский, сразу скажу, а европейский, который предложил Турции проект, более интересный. Сперва был энтузиазм по

отношению к «Антонову» со стороны Turkish Aerospace и со стороны руководителей турецкой авиационной промышленности, но, к сожалению, конкурентная среда очень жёсткая.

Юрий Романенко: Поэтому что получается? Украина теперь должна сама довести этот проект до ума, или же подтягивать индусов, о которых вы говорили...

Александр Лось: Это было бы очень желательно.

Юрий Романенко: Или там арабов, насколько я знаю, Эмираты тоже рассматривали этот проект.

Александр Лось: Как бизнес-проект. Я, в первую очередь, и в прошлый раз и ещё раз подчеркну: когда мы говорим о какой-то кооперации, производственной, по такого рода глобальным авиационным проектам, речь должна идти о том, что надо отталкиваться от рынка, речь должна идти о том — куда это поставлять.

Юрий Романенко: Ну конечно, все хотят зарабатывать.

Александр Лось: Естественно. Вряд ли Объединённым Арабским Эмиратам нужны 200, даже хотя бы 200 самолётов АН-188. Речь, наверное, идёт о том, что они хотели бы выступить акционерами, спонсорами. Да, действительно, это как финансовый рычаг для них интересно. Это не промышленное производство, и, тем более, речь не идёт о боевом применении этих самолётов.

Целевым рынком, конечно же, является Индия. Китайцы, кстати, не без интеллекта специалистов «Антонова», не самого ГП «Антонов», а специалистов «Антонова», уже создали свой самолёт Xian Y-20, если вы посмотрите на него, то увидите, что он срисован, его носовая часть срисована с АН-70, срисована по сути. Какое-то время они там ещё летают на двигателях Д-30, а-ля ИЛ-76, то есть Китай уже овладел темой.

А Индия пока темой не овладела, всё, что есть на этот день у Индии, это 3 самолёта Boeing C-17, а его производство прекращено, и даже сборочная линия разобрана. Индия испытывает дефицит именно такого рода самолётов. А наблюдая за событиями, происходящими на индо-китайской границе, несложно для ГП «Антонов» сформировать целевой рынок.

Юрий Романенко: Есть ещё один вопрос, мы его вскользь задели: сейчас рынок беспилотников, всё, что происходит вокруг беспилотников, это

очевидным образом становится определённым мейнстримом. То, что Турция показала в Нагорном Карабахе, это же новый вид войны, когда доминирование в воздухе при помощи беспилотников вынесло на нет все преимущества Армении на земле, которые у неё были в силу контроля высот, наличия артиллерии и так далее.

Нам кажется, что Украина прозевала этот поворот, насколько я знаю, мы пока-что барахтаемся в вопросах, связанных с беспилотниками, ходим вокруг да около, но серьёзно ничего не делаем. На «Антонове» подымался вопрос вхождения в эту сферу?

Александр Лось: Вы сейчас обращаетесь собственно к автору идеи, что «Антонову» стоило бы серьёзно этой темой заниматься. Ещё с 2014 года, с первых совещаний в Укроборонпроме, когда речь шла о развитии украинского учебно-боевого самолёта, лёгкого истребителя на замену L-39, уже тогда я, будучи научно ориентированным и понимая тренды развития техники, уже тогда я генералам объяснял: коллеги, пока «Антонов» 10 лет будет проектировать этот учебно-боевой самолёт, мир за это время окончательно уйдёт в непилотируемую технику.

Для Украины важна тактическая техника. У нас локальный театр военных действий. Речь не идёт о каких-то эпических воздушных боях, как мы с вами видели над Ираком во время операции «Буря в пустыне» и тому подобного. В таких локальных зонах конечно же должна использоваться беспилотная техника. На сегодня подготовка пилота, не говоря уже о его возможной гибели, — это уже не современный тренд.

Юрий Романенко: Нам нужен свой Байрактар, может ли Украина сделать свой Байрактар? Двигатели есть, насколько я понимаю...

Александр Лось: Украина не то, что может, Украина просто обязана быть независимым государством в области беспилотной боевой техники. Причём и средне- и крупноразмерной. Давайте посмотрим на систему, что такое беспилотный комплекс? Это ведь не только летательный аппарат, который где-то там барражирует. Это ещё и система управления, это система радиоканалов передачи информации.

Юрий Романенко: Спутники?

Александр Лось: Оптоволоконные линии. В Украине пока ещё со спутниками не сложилось, поэтому речь идёт о радиорелейных системах. А теперь давайте представим себе ситуацию, когда весь этот комплекс поставляется в целом, со всеми радиостанциями, поставляется в Украину

другим государством. Монтируется в Украине, соединяется какой-то информационной сетью, и что мы с вами получаем на территории Украины? По сути систему радиоразведки, но не свою. Как вы считаете, не является ли это некоей угрозой госбезопасности? Очевидно является.

Поэтому даже при сегодняшнем потенциале, Украина в отношении радиосистем, и, безусловно, летательных аппаратов — это вполне самодостаточная страна. И ориентироваться нужно на внутреннего разработчика и изготовителя.

Это не блажь, ни в коем случае. Это нормальный государственный подход. И позвольте сказать об опыте войны в Карабахе. Там не всё так просто. Если бы это была война на территории, не дай бог, самой Армении или самого Азербайджана, то там сразу же подтянулись бы средства радиоэлектронного противодействия. И такого высокого процента успешных миссий не было бы.

Уже к концу этого конфликта там начали появляться системы радиоэлектронной борьбы. Более того, и украинские специалисты оценивали, что при грамотном задействовании средств РЭБ, современные беспилотные комплексы, которые нам показывают, не являются столь эффективными. Украинские ВВС об этом знают.

То, о чём я всегда говорил — это ориентация на автономные системы навигации и управления, без радиоканалов, это ориентация на системы скользящих изменяемых частот и так далее, если уже говорить о телеуправлении. Этим, к сожалению, Украина пока что не занималась. Сколько лет прошло с 2014 года, уже заканчивается 2020 год, но пока что всё находится на уровне идеи и не получило воплощения.

Юрий Романенко: Хорошо, на этом будем заканчивать. Спасибо за развёрнутые комментарии и динамичную беседу. Я считаю, что она получилась. Думаю, что тему авиации мы будем поднимать ещё не один раз в этой студии. Спасибо вам большое, Александр Васильевич.

Александр Лось: Спасибо и вам. И ещё раз. На чём бы я хотел акцентировать внимание: «Антонов» для Украины — это и символ, и ценность. Если Украина теряет «Антонова» как самолётостроительное предприятие, Украина, извините, превращается в страну третьего мира. Ни я, ни наше окружение не должны этого допустить.

Юрий Романенко: Это другой статус, я с вами абсолютно согласен. Думаю, Украина должна приложить максимум усилий для того, чтобы

сохранить хотя бы остатки того, что имеет, чтобы делать то, о чём вы говорите.

Александр Лось: У нас не остатки, у нас с вами всё есть. Просто этому надо дать правильный импульс, заниматься правильным предметом. А не тем, о чём мы говорили в самом начале.

Юрий Романенко: И для этого нужны правильные люди во власти, которые бы эти правильные импульсы поддерживали и развивали. Спасибо вам, счастливо!