

Как руководство ГК «Укроборонпром» превратило ГП «Антонов» в собственную кормушку

2020-11-10

Автор: Анатолий Вовнянко, Конфликты и законы



*Сборочный цех ГП «Антонов», где с 2015 года пылятся недостроенные самолеты.
Фото предоставлено автором*

В конце 1990-х годов, когда государственное финансирование авиационной промышленности СССР сошло на нет, выдающийся генеральный конструктор и менеджер Балабуев П.В. создал авиакомпанию «Руслан» (сейчас «Авиалинии Антонов»), которая начала зарабатывать валютные средства на новом рынке крупногабаритных воздушных грузовых перевозок. За счет зарабатываемых средств в уже независимой Украине были построены 2 опытных самолета Ан-70, созданы самолеты Ан-140, Ан-32П, Ан-38, Ан-74-300, Ан-148, внедрены цифровые технологии проектирования и производства, композитные материалы на основе углеволокна, строили жилье для сотрудников, удлиннили ВПП в Гостомеле, купили 4 самолета Ан-124, провели доукомплектование и сертификацию самолета Ан-225 и многое другое.

С уходом Балабуева П.В. в 2005 году основной целью всех последующих горе-руководителей стал контроль и вывод финансовых средств,

зарабатываемых авиакомпанией за рубежом. Через созданные в Великобритании и Германии фирмы и оффшорные компании большая часть зарабатываемых валютных средств шла на карманы и взятки, чтобы остаться на должности. Да и в Украине при закупках всегда получают откаты.

Так называемые «новые» самолеты, построенные под руководством Д. Кивы, Ан-178 и Ан-132Д (глубокие модификации Ан-148 и Ан-32) создавались для имитации деятельности и пиара и оказались неконкурентоспособными, поэтому на них нет заказов (см. «Авиастроение Украины – имитация продолжается» сайт «Авиационный портал»). Каких только «сказок» на протяжении последних 6 лет не рассказывали руководители ГП «Антонов» и ГК «Укроборонпром» и о заказе 10-и самолетов Ан-178 для Азербайджана, и 1-го для Перу и 80-и Ан-132 для Саудовской Аравии, но все это оказалось фейками.

После разрыва в 2015 году отношений с российской федерацией авиастроительные предприятия Украины практически прекратили свою производственную деятельность и перестали серийно строить самолеты, т.к. все отраслевые научные институты, производство материалов, пилотажных и навигационных комплексов, системы электронной индикации и многое другое остались там. А главное, закрылся основной рынок, куда поставлялись и где производились украинские самолеты. Поэтому рассказы некоторых высокопоставленных чиновников, ничего не понимающих в авиастроении о том, что в Украине есть полный цикл создания самолетов, не более чем выдумки.

Кто только за последние 15 лет не был на должности президента ГП «Антонов» и чего они только не обещали:

- Д. Кива 2005-2015 гг. («имитатор») обещал, что будут построены сотни самолетов Ан-124-300, Ан-140, Ан-70 и др. и что догоним Боинг. И действительно, по уровню доходов семейство Кивы не только догнало, но и значительно обогнало все руководство Боинг;

- М. Гвоздев 2015-2016 гг. (автомобилист, который привел на предприятие многочисленных сотрудников этого рода деятельности. На предприятии их прозвали «шиномонтажники») обещал, что будет строить 24 самолета в год и поставит 80 самолетов Ан-132 в Саудовскую Аравию. После ухода с должности очень долго за кулисами курировал финансы ГП «Антонов» и носил наверх;

- А. Коцюба 2016-2017 гг. (пришел с командой «шиномонтажников», бывший офицер СБУ) целый год на 5-м канале ТВ рассказывал, что

построит второй самолет Ан-225 и будет строить его серийно в Китае, а также устанавливал рекорды на самолете Ан-2-100, разработанном еще О. Антоновым. До сих пор сидит на предприятии и участвует в схемах. Главный инженер С. Бычков (большой профессионал в части обслуживания руководства и клептоман по части получения всяких наград) способствовал А. Коцюбе получить диплом ХАИ и стать лауреатом государственной премии Украины (куда включил и собственного сына А. Бычкова, юриста в МВД) за разработку авиационных материалов, к которым они оба не имели никакого отношения;

- А. Кривоконь 2017-2018 гг. («тракторист», поскольку раньше кратковременно руководил тракторными заводами в Харькове и Днепропетровске) рассказывал, что будет проводить техобслуживание самолетов и зарабатывать 100 млн. гривен в месяц;

- А. Донец 2018-2020 гг. (дипломированный «эксплуатационник» – специалист по обслуживанию самолетов) также обещал строить Ан-148, Ан-158 и др., но как написал его заместитель вице-президент Ю. Киселев, что он, в основном, занимался наполнением собственных карманов (см. «ДП «Антонов», місце політичного протистояння чи боротьба за потоки?»). Недавно А. Донец написал статью, что авиастроению в Украине необходимы инвестиции, иначе ничего не будет. Александр ты 4 года был в руководстве ГП «Антонов», из них 2 года президентом, ты хоть пальцем пошевелил, чтобы пришел инвестор? Какой инвестор придет на предприятие, где отсутствуют «мозги» и конкурентоспособные самолеты, а руководство думает только о «схематозе» да как дольше удержаться возле корыта. Вот китайский инвестор пришел на «Мотор-Сич» и ему, что, дают нормально работать?

Но того, что «выгребали» с ГП «Антонов» официально (десятки миллионов гривен ежеквартально) и неофициально (миллионы долларов) команде А. Абравамичуса, которую он собрал в ГК «Укроборонпром», оказалось мало, и они поставили 7.07.2020 г. на должность президента ГП «Антонов» неподготовленного и малокомпетентного в области управления предприятием и создания самолетов А. Лося и полностью взяли под контроль всю деятельность предприятия.

Чем отмечены первые 100 дней деятельности Александра Лося в должности президента ГП «Антонов»?

- 1) — заплатил в УкрНИИАТ за написание «Государственной целевой научно-технической программы развития авиапрома до 2030 года».
- 2) — закупил через Aerogulf FZC из Шарджи восемь российских ТА18-200-124 для Ан-124-100.
- 3) — презентовал разработанный совместно с российскими авиастроителями Ан-178, в варианте уже без российских комплектующих (автор. В самолете Ан-178, который якобы строится для Перу, много и российских материалов и комплектующих).
- 4) — заложил в «Укргазбанке» все шесть опытных и строящихся Ан-178 и единственный Ан-132D.
- 5) — по собственной инициативе, поддержанной УОП, поднял над предприятием флаг НАТО.
- 6) — устроил к себе советником Любомира Дроздовского, адвоката экс-главы фискальной службы Романа Насирова.
- 7) — вернул судимого и сидевшего в тюрьме по ст. 364 «Злоупотребление властью или служебным положением» и ст. 172 «Должностной подлог» УК Украины вице-президента по маркетингу и стратегическому развитию Юлия Киселёва.
- 8) — перетасовал кадры, избавившись от большинства своих коллег в руководстве и приблизив наиболее беспринципных из оставшихся.
- 9) — позволил заполнить ГП «Антонов» кадрами ГК «Укроборонпром», потерял часть полномочий и поставил предприятие в еще более зависимое положение.

Не правда ли, результаты и перспективы впечатляют?!

29.09.2020 г. Я направил письмо в следующие адреса:

*Віце-Прем'єр-Міністру по стратегічним галузям промисловості
О. Уруському*

*Першому заступнику Міністра розвитку економіки, торгівлі та сільського
господарства
Ю. Свириденко*

Секретарю РНБО

О. Данилову

Шановний Олег Семенович!

Шановна пані Юлія!

Шановний Олексій Мячеславович!

У зв'язку з катастрофою військового літака Ан-26 я в черговий раз звертаю Вашу увагу на катастрофічний стан авіабудівної галузі України. Пройшов рік, як на посаду генерального директора ДК «Укроборонпром» був призначений А. Абравамичус. Замість того, щоб взяти в команду професіоналів з ОПК, авіабудування і промисловості, він набрав собі команду «спеціалістів» в області трансформації. Цілий рік вони розповідали, що от-от почнуться реформи, в ОПК прийдуть великі західні компанії, та інші казки, але, крім вибивання собі величезних коштів на зарплати і піару, нічим реально не займалися (див. «Рік Айвараса Абравамичуса в «Укроборонпромі: круте піке нової команди», Defense Express).

Після того, як було прийнято рішення про створення Міністерства по стратегічних галузях промисловості, команда А. Абравамичуса швидко поміняла президента ДП «Антонов» і призначила невігласа О. Лося, чим повністю взяла під свій контроль підприємство і його фінанси. Під заставу літаків взяли майже 2 млрд. коштів і витрачають їх на своє вподобання. Літак Ан-178, який вони нібито будують для Перу, насправді Перу не потрібний. Там вже звільнили з посади керівника, що підписав цей фейковий контракт на 1 літак, і працює комісія, яка повинна розібратися, на яких підставах він був підписаний.

У зв'язку з можливим розформуванням УОП команда А. Абравамичуса створює собі «запасний аеродром» на ДП «Антонов» - у структурі підприємства створюється 12 посад віце-президентів з зарплатами від 200 000 гривень, це при тому, що підприємство, крім імітації діяльності і розпилу зароблених авіакомпанією на вантажних перевезеннях коштів, нічого не виробляє. Це призведе до повного знищення авіабудівної галузі України.

Прошу Вас підключити СБУ, КРУ та інші правоохоронні органи до того, щоб розібратися, яким чином використовуються величезні кошти, зароблені авіакомпанією під час пандемії та взяті під заставу 2 млрд. гривень, а також заблокувати будь які дії команди А. Абравамичуса по створенню всіляких посад на ДП «Антонов».

Також прошу Вас терміново вирішити питання про передачу залишків авіабудівної галузі з ДК «Укроборонпром» до Міністерства по стратегічних галузях промисловості. Якщо цього не вирішити в найближчий час, то згодом українській армії не буде на чому літати і доведеться закупати військово-транспортні літаки за кордоном, так як літати на літаках, побудованих 42-50 років тому назад проблематично.

Я надіюсь, що після катастрофи Ан-26 влада почне діяти в цьому напрямі більш рішуче і кваліфіковано.

Додаток: Звернення до Президента України Зеленського В.О.

*З повагою Анатолій **Вовнянко**, экс-заступник головного конструктора по літаках Ан-124, Ан-218, Ан-225 та їх модифікацій і авіаційно-космічних системах.*

Как всегда, получил отписку с РНБО, что они здесь ни при чем и этим занимается Кабмин, а с Кабмина ответ, что нет юридических оснований.

Прошло 4 месяца после того, как А. Лося назначили президентом ДП «Антонов» и он подал заявление на увольнение по собственному желанию. (Я уверен, что ему сказало это сделать руководство УОП или он сам испугался, что на него могут повесить все, что творится сейчас на предприятии). Как говорится «лось сделал дело, гуляй смело», а если говорить серьезно, то нагадил он предприятию, которое его вырастило, по-крупному. К сожалению, таких в руководстве ГП «Антонов» сейчас много, которые, как говорится, «за 30 серебряников» продадут и свою совесть, и родное предприятие, и страну. (см. «Достижения» Абрамичуса во главе ГК «Укроборонпром» в авиационной отрасли», сайт Хвыля).

Сейчас команда А. Абрамичуса, которую он завел в руководство ГК «Укроборонпром», всячески препятствует передаче авиастроительных предприятий в новое Министерство по стратегическим отраслям промышленности. Они поменяли Устав ГП «Антонов» и убрали должности президента и его первого заместителя, а взамен ввели должность генерального директора и наблюдательный совет. А это еще одна кормушка для иностранцев и соросят (представители различных международных фондов и грантоедских организаций, включая пресловутого Сороса), которые за украинские деньги контролируют государственные предприятия, ни за что не отвечая. Исполняющим обязанности генерального директора назначили главного инженера С. Бычкова. Чтобы читатели поняли, что это за назначение, это как бы прораба со стройки назначили главным архитектором Киева. Он не остановится ни перед чем и будет выполнять все указания соросят по окончательному добиванию отрасли. За это назначение проголосовал научно-технический совет предприятия. За 15 лет этот НТС так выдрессировали, что просто превратили в «подстилку» для выполнения всех пожеланий руководства.

В связи с катастрофой самолета Ан-26 МО Украины в Чугуеве принято решение закупить 3 новых самолета Ан-178 для украинской армии на бюджетные средства. Поэтому эти стервятники с «Укроборонпром» полностью взяли под свой контроль ГП «Антонов», так как будет чем поживиться.

После выборов Президента Украины Зеленского В.А. соросята сидят практически во всех ветвях власти и действуют в интересах своих зарубежных кураторов. Они все друг друга поддерживают и продвигают. Хотя А. Абравамичус год был руководителем ГК «Укроборонпром» и при его руководстве значительно ухудшились производственные и финансовые показатели большинства оборонных предприятий, а с авиационной отрасли они только выкачивали деньги, не построив ни одного самолета, эти представители все молчали (см. «Рік Айвараса Абровамичуса в «Укроборонпромі: круте піке нової команди», Defense Express).

Но как только О. Урусского назначили Вице-премьер-Министром по стратегическим отраслям промышленности и он попытался проводить государственную политику по реформированию отрасли, как сразу началась критика со всех сторон. В Верховной Раде представительница политической силы «Голос» Александра Устинова (из СМІ известно, что она создавалась при помощи США) обвинила его во всех несуществующих грехах и в том, что он замахнулся перевести из ГК «Укроборонпром» в новое министерство 6 авиационных предприятий. Другой представитель «соросят» Г. Каневский критикует в СМІ: «Станом на листопад, Міністерство з питань стратегічних галузей промисловості існує тільки на папері, а його очільник віце-прем'єр-міністр Олег Уруський, який має всі необхідні повноваження, затягує бюрократичний процес створення державного регулятора».

Если власть не вмешается в этот процесс, то команда А. Абравамичуса в руководстве ГК «Укроборонпром» значительно раздеребанит оборонную промышленность Украины и существенно понизит боевые возможности украинской армии.

Анатолий ВОВНЯНКО - ведущий конструктор в службе самолета Ан-70 1982-1985 гг., руководитель службы ведущих конструкторов по самолету Ан-225 1985-1989 гг., зам. Главного конструктора по самолетам Ан-225, Ан-325 и авиационно-космическим системам 1989-1991 гг., зам. Главного конструктора по самолету Ан-218 1991-1994 гг., зам. Главного конструктора по самолетам Ан-124, Ан-124-100, Ан-225 и их модификациям, а также авиационно-космическим системам 1994-2008гг.