

«Наши боевые машины еще долго будут на рынке, так как никто не может предложить равноценные образцы»

Интервью с первым вице-президентом – первым заместителем генерального директора ООО «Компания корпоративного управления «Концерн «Тракторные заводы» Альбертом Баковым

Родился в 1962 г. В 1984 г. окончил Институт стран Азии и Африки при МГУ им. М.В. Ломоносова по специальности «Международные экономические отношения». В 1984–1991 гг. – работал в Государственном комитете СССР по иностранному туризму. В 2001–2002 гг. – заместитель главы администрации Ульяновской области – руководитель Представительства администрации Ульяновской области при Правительстве Российской Федерации. С сентября 2006 г. – первый вице-президент Концерна «Тракторные заводы». С августа 2007 г. по февраль 2009 г. – первый вице-президент – заместитель генерального директора Концерна «Тракторные заводы» по взаимодействию с органами государственной власти и общественными организациями. С февраля 2009 г. – первый вице-президент Концерна «Тракторные заводы» – первый заместитель генерального директора ООО «Компания корпоративного управления «Концерн «Тракторные заводы».

Каковы сегодня значение и место дивизиона военной техники в структуре Концерна «Тракторные заводы» (КТЗ)? Особенно в свете кризиса в продажах гражданской продукции?

В концерне никогда не разделяли военное и гражданское производство, занимались и занимаемся их развитием на паритетных началах. Однако на сегодняшний день доля военного сектора достигает 66%. Это в первую очередь связано с тем, что недостаток оборотных средств не позволяет выполнять имеющиеся заказы на гражданскую продукцию. Существует такое понятие, как «отложенный спрос», и в настоящее время мы можем уверенно говорить о потребностях рынка в 300 тяжелых тракторах чебоксарского ОАО «Промтрактор». Имеются заказы на запасные части в денежном объеме – на 1,5 млрд руб. Это реальный спрос, подтвержденный заказами, потребители готовы платить авансы. Но концерн, к сожалению, не может их выполнить из-за тяжелой экономической ситуации на рынке.

Диверсификация производства, реализуемая на предприятиях концерна, и ранее позволяла «Тракторным заводам» преодолевать непростые периоды, опираясь на спрос, который в силу особенностей нашей экономики имеет волнообразный характер. В определенные периоды бывает более востребована сельскохозяйственная или железнодорожная техника, или литье и запасные части. Скажем, ОАО «Курганский машиностроительный

завод» (КМЗ) долгие годы существовало за счет гражданского производства, когда не имелось военных заказов в достаточном количестве. Именно за счет диверсификации мы стараемся выровнять ситуацию. Логично, когда тот или иной дивизион, добиваясь большей прибыли, поддерживает остальные направления.

Замечу, что мы первое поколение менеджеров в постсоветское время, которое столкнулось с реально затяжным кризисом. И за это время нам удалось научиться многому в области управления производством, экономии, работы с энергоресурсами и т.д.

Что будет в ближайшие годы, сказать трудно, но есть понимание и уверенность что Правительство Российской Федерации будет развивать машиностроение. Скажем, реализация таких инфраструктурных проектов, как строительство газопровода «Сила Сибири», потребует обеспечения специальной техникой, прокладки новых дорог и т.д. Значит, наша машиностроительная продукция будет востребована. Это позволяет нам надеяться на некое «выравнивание» показателей военного и гражданского дивизионов.

Каковы перспективы военного дивизиона КТЗ? Рассматривается ли возможность продажи военных предприятий концерна?

Сегодня военные предприятия «Тракторных заводов» имеют гарантированный гособоронзаказ до 2025 года в рамках выполнения Государственной программы вооружения (ГПВ). Предусматривается не только производство боевой техники, но и выполнение НИОКР. То есть заложено развитие технологий, которые позволят осуществлять замену старой техники на перспективную. В этом контексте просматривается горизонт планирования и объемы производства, что очень важно для машиностроения.

То есть производимая концерном боевая техника включена в ГПВ-2025?

Да, так было с самого начала. У нас есть два направления: поставка техники Воздушно-десантным войскам (ВДВ) и Сухопутным войскам (СВ). Задача, озвученная президентом России, – довести долю новой техники в войсках до 70% к 2020 г. И это касается всего комплекса вооружений для ВДВ. Учитывая, что ОАО «Курганмашзавод» является единственным изготовителем современных легкобронированных гусеничных машин, в ГПВ будет предусмотрена поставка боевых машин пехоты БМП-3, бронированных ремонтно-эвакуационных машин БРЭМ-Л, боевых машин на платформе «Курганец-25» для Сухопутных войск, а также боевых машин десанта БМД-4М, многоцелевых бронетранспортеров БТР-МДМ, самоходных противотанковых пушек (СПТП) 2С25М для Воздушно-

десантных войск. Дополнительно на их базе разрабатываются семейства бронированных машин боевого, технического и тылового обеспечения. Заказы на поставку шасси для этих семейств будет исполнять ОАО «Курганмашзавод».

ОАО «Специальное конструкторское бюро машиностроения» (СКБМ) продолжит работы по модернизации существующих и разработке новых образцов легкобронированных гусеничных машин для Сухопутных войск, а конструкторское бюро ООО «Волгоградская машиностроительная компания «Волгоградский тракторный завод» («ВМК «ВгТЗ») – для ВДВ и морской пехоты ВМФ. ОАО «НИИ стали» останется головной организацией по комплексной защищенности бронетанковой техники, а также по средствам индивидуальной защиты.

Кроме того, ООО «Липецкий завод гусеничных тягачей» продолжает производство самоходных гусеничных тягачей для зенитно-ракетных комплексов С-300В и С-300ВМ.

Покупает ли Министерство обороны России выпускаемые КТЗ гражданские тракторы?

Концерн вообще не работает с тыловым обеспечением Вооруженных сил. На данный момент занимаемся только машинами переднего края. Однако планируем предложить Вооруженным силам России для использования в арктической зоне гусеничные транспортеры-тягачи высокой проходимости ТМ-140 и ТМ-170, способные двигаться по грунтам со слабой несущей способностью и без предварительной подготовки вплавь преодолевать водные преграды.

Каково положение Курганмашзавода в отрасли и структуре «Тракторных заводов»?

Курганмашзавод – уникальный завод. Он строился с учетом организации полного производственного цикла и в таком виде сохранился до настоящего времени. К примеру, имевшиеся в его составе литейное и кузнечное производства (сегодня это отдельное структурное подразделение концерна – ООО «Зауральский кузнечно-литейный завод») обладали таким уровнем технического развития, что до сих пор способны выполнить задачу любой сложности. По факту Курганмашзавод выпускает около 5000 наименований изделий, из которых затем собирается боевая машина. Предприятие имеет немало заказов от сторонних организаций. И их число будет только увеличиваться, так как компетенций такого уровня в стране сохранилось не очень много. Курганмашзавод сравним с такими производствами, как «КАМАЗ», «ГАЗ».

И главная задача сегодня заключается в том, чтобы этот потенциал сохранять и наращивать. Наш принципиальный подход: закупка нового оборудования должна вестись только под новые технологии. Старая советская практика «расширения узких мест» не дает практического результата. Если, к примеру, не хватает машин для резки металла, не надо покупать дополнительные агрегаты, следует приобрести автоматизированный станок гидроабразивной резки, который выдает деталь, не требующую механической обработки, готовую к сварке.

Это особенно важно сейчас, поскольку концерн выходит на серийное производство. А оно требует иной организации производства, новых подходов к поставкам комплектующих и т.д. Сейчас мы очень быстро, «на ходу» проводим необходимую реорганизацию, и я вижу, что новая структура работает эффективно. Так, когда мы выпускали 50 БМП в год, у нас не было необходимости запускать линии для производства комплектующих для трансмиссий. Сегодня это уже необходимость. Изменилось и отношение рабочих к делу. Они понимают важность и нужность своей работы, чувствуют внимание со стороны государства. Предложения по улучшению производственных процессов, повышению их эффективности теперь поступают из коллективов. И это очень радует.

Чем планируется занять на перспективу военное производство Волгоградского тракторного завода? Какова участь его КБ?

Гособоронзаказ на БМД-4М полностью загрузит производственные мощности ВМК «ВгТЗ». Единственная проблема в Волгограде, которая досталась нам в наследство от советского времени, в том, что производство корпусов осуществляется на самостоятельной производственной площадке. Сварка корпусов проводится в ОАО «Волгоградский судостроительный завод» (бывшая Красноармейская судостроительная верфь). Расстояние между площадками – порядка 90 км. Переделать это сегодня технически возможно, но затраты себя не оправдают. Все узлы для БМД-4М, кроме трансмиссии, будут производиться на ВгТЗ. А трансмиссии, унифицированные с БМП, будут собирать на Курганмашзаводе и уже в готовом виде доставлять в Волгоград.

Цеха, предназначенные для производства и обработки корпусов БМД-4М в Волгограде, находятся в федеральной собственности и полностью сохранены. Перспектива только одна: работать, работать и работать.

Что касается волгоградского КБ, то недавно было произведено омоложение кадров и расширение штата. БМП и БМД это разные машины. Несмотря на некоторую внешнюю схожесть, они значительно отличаются. Плюс ко всему в Волгограде есть большой опыт создания боевых систем от БМД-1 до БМД-

3, плавающего танка ПТ-76 и бронетранспортера БТР-50, который надо сохранить и продолжать развивать. Речь не только о модернизации СПТП 2С25 «Спрут-СД», но и об адаптации шасси БМД-4М, БТР-МДМ и СПТП под расширяющееся семейство гусеничных машин для Воздушно-десантных войск.

Полагаю, что и разработкой военной техники для морской пехоты ВМФ России будет заниматься именно волгоградское КБ. Тактико-технические требования морской пехоты специфичны и по водоходности сильно отличаются от характеристик, разработанных курганскими конструкторами машин. Да, БМП, как и БМД-4М, может форсировать водные преграды без подготовки и десантироваться на морское побережье с десантных кораблей. Для морской пехоты это необходимое, но недостаточное условие. Морские пехотинцы хотят получить машину, которая должна по воде ходить, как катер на подводных крыльях, при этом сохранить характеристики БМП для боевых действий на берегу.

А можно ли все производство корпусов боевых машин перевести в Курган?

И возить за тысячи километров? Нет, это не выход. Кроме того, возникает вопрос технологичности: на конвейере всегда непросто делать разные модификации, тем более корпуса десантных и пехотных машин из разного броневое проката. А в случае с СПТП «Спрут» это вообще невозможно. Тем более на верфи есть все необходимое оборудование: закладочные станки, порталные станки, испытательное оборудование и другое. Важно и то, что в Волгограде есть полигон, предназначенный для испытания такого рода вооружений (пушка СПТП имеет калибр 125 мм), которого нет в Кургане. Наконец, в Красноармейском районе, где расположена верфь, много квалифицированных кадров, прошедших школу сварки на судостроительном заводе и умеющих варить корпуса на необходимом качественном уровне.

На первых порах при разворачивании производства в Кургане мы даже командировали туда специалистов из Волгограда. И это было нужно в случае с производством унифицированной ходовой части БМП-3 и БМД-4М. Рабочие ВгТЗ на курганском конвейере осваивали производственные процессы, которые осуществляются сейчас в Волгограде. То есть имеет место взаимопроникновение трудовых коллективов двух заводов, что очень важно, так как растет сопричастность.

Имеющегося заказа на БМП-3 со стороны Министерства обороны России, плюс экспорт, вполне достаточно для загрузки Курганмашзавода. Потребности же ВДВ в гусеничных машинах загрузят волгоградские мощности.

Кроме того, Курганмашзавод производит большое количество шасси боевых машин для разных родов и видов войск Вооруженных сил. И гособоронзаказ на их производство по количеству может даже превзойти заказ на БМП-3.

Имеются ли «узкие места» по выпуску отдельных комплектующих, которые сдерживают выпуск боевых машин?

«Узкие места» обычно связаны с освоением новой продукции и новых узлов. Поскольку по БМП-3 и БМД-4М уже все освоено, не вижу серьезных препятствий по плановому выпуску шасси. Гипотетически проблемы могут быть связаны с поставками отдельных комплектующих нашими предприятиями-партнерами, но, уверен, что это все решаемо. Скорее, эти вопросы могут быть вызваны ростом объемов поставок и необходимостью наращивать производство. И в этом плане 2016 г. станет для производителей бронетанковой техники весьма ответственным.

Каким образом КТЗ решает кадровый голод? Ведет ли подготовку рабочих основных специальностей?

В концерне действуют программы профессионального обучения специалистов, ведем подготовку рабочих основных специальностей и путем наставничества. Увеличиваем заработную плату повысившим свой квалификационный разряд, стимулируя таким образом работников. Заключаем договоры с профильными факультетами Курганского государственного университета, чтобы привлечь на производство наиболее перспективных выпускников, платим стипендию успешным учащимся профессионально-технических училищ.

И в Кургане, и в Волгограде довольно много квалифицированных специалистов, но размер заработной платы был главным сдерживающим фактором для многих из них в выборе места работы. Как только вознаграждение за труд стало достойным, люди начали возвращаться на производство.

Мы надеемся, что имеющийся крупный госзаказ позволит концерну вернуться к такой программе, как строительство малосемейных общежитий и, возможно, через полтора-два года вернемся к идее поддержки ипотечного строительства для рабочих. Без социальной составляющей сложно достучаться до людей. Ведь русский человек любит, когда, кроме денег, о нем еще проявляют заботу.

С учетом того, что тема «Курганец-25» заказывалась прежним руководством МО РФ, нет ли сейчас у военных колебаний в отношении этой программы?

Мое личное мнение заключается в том, что армия – это консервативная структура. Прежнее руководство Министерства обороны было более политизированным. А техническое задание (ТЗ) на новую платформу формировали люди, которые реально знают, что сегодня необходимо армии. Прделана огромная предварительная работа. По результатам защиты технического проекта техническое задание уточнено, а по некоторым параметрам даже ужесточено. Серьезность намерений Минобороны России завершить данный проект подтверждается заключенным долгосрочным госконтрактом на поставку опытно-промышленной партии разрабатываемых изделий и их участие в параде Победы 9 Мая 2015 г.

Сообщалось об участии концерна в создании перспективных платформ для арктических условий. Что можете сказать об этом?

В «Тракторных заводах» давно созданы хорошо зарекомендовавшие себя транспортные машины ТМ-120, ТМ-140. Это снегоболотоходы. Сейчас мы закладываем новый вариант – ТМ-170. Хотим обеспечить большую плавучесть за счет установки водометов, пока же машина плавает за счет движения гусениц. И это будет отличный вариант для условий Севера, ТМ-170 сможет пересекать крупные реки типа Лены. С Министерством обороны обсуждается вопрос, насколько нужна бронированная версия этой машины. Кстати, спрос на ТМ-140 со стороны гражданских компаний велик, и пока мы его не можем удовлетворить.

Помимо того, работаем над системой «Караван», где ведущая машина с экипажем из двух человек поведет за собой безэкипажные модули до пяти единиц. Скоро планируем ее представить.

Является ли продукция КТЗ внутренним конкурентом для колесной БМП «АТОМ» разработки ОАО «НПК «Уралвагонзавод» и БТР «Бумеранг» производства ОАО «Арзамасский машиностроительный завод»?

Колесные боевые машины концерн не выпускает, и прямой конкуренции я не вижу. Хотя здравый смысл подсказывает, что появление боевых машин пехоты на колесном ходу – это движение в правильном направлении. Армия должна определиться, какое соотношение колесных и гусеничных машин ей необходимо. Тем более что у колесных машин есть ряд преимуществ перед гусеничными: они быстрее на шоссе, имеют больший ресурс. С другой стороны, в ТЗ на гусеничную БМП есть такие требования, как удельное давление, минимальный радиус поворота, проходимость на грунтах со слабой несущей способностью. Очевидно, что у колесных машин такие характеристики хуже.

Каковы перспективы обновленной СПТП «Спрут-СДМ1»?

В реальности это плавающий танк. Он должен поступить на вооружение ВДВ. Ведутся все необходимые опытно-конструкторские работы, в этом году созданы опытные образцы модернизированного изделия и проводятся их предварительные испытания. В 2016 г. выходим на государственные испытания, по результатам которых будет принято решение о начале серийного производства.

Кроме того, нам известно, что «Спрут-СДМ1» ждет ряд зарубежных заказчиков. Это те страны, где от военной техники требуется плавучесть. На «Спрут-СДМ1» уже создан рекламный паспорт, и в следующем году начнем активно продвигать эту боевую машину.

Принимает ли участие КТЗ в известных программах модернизации зарубежных БМП-1, БМП-2 и БМП-3 (Алжир, ОАЭ, в перспективе, Индия)?

По БМП-2 основная проблема с покупателями связана с тем, что до сих пор нет утвержденного облика модернизированной машины. Я надеюсь, что в течение 2016 г. такой документ появится, и тогда мы сдвинемся с мертвой точки. Военные зарубежных стран не очень хотят покупать машину, которая не принята на вооружение Российской армией.

Также возникает вечный вопрос – кто отвечает за изделие в целом? Капитальный ремонт делает БТРЗ, боевое отделение поставляет КБП, а кто несет ответственность за модернизированный образец? Концерн не может дать гарантию на эту машину. И нужно найти решение по поводу единой ответственности за изделие целиком и его последующего сопровождения. Но эта проблема носит скорее юридически-правовой характер.

А о модернизации российских БМП-1 можно забыть?

Разговоры на этот счет ведутся разные, но армия не определилась. Мне кажется, что это очень дорого, поскольку машина старая. И что эта работа даст армии, я не совсем понимаю.

Каковы цели создания модернизированных вариантов БМП-3 «Драгун» и «Деривация»? Направлены эти работы на внешний или внутренний рынки? Возможно ли создание еще каких-либо вариантов на основе БМП-3?

БМП-3 «Драгун» – это машина с передним расположением моторно-трансмиссионного отделения (МТО), в которой десантирование производится через заднюю аппарель без всяких проблем. Система посадки и размещения десанта частично заимствована у «Курганца-25». От него же

взяты некоторые технические решения, увеличивающие защищенность машины без значительного роста массы. Конструктивно заложена иная защищенность от минного подрыва, на порядок лучше, чем на серийной БМП-3. Планируем установить на машине более мощный (на 100 л.с.) двигатель – УТД-32, следовательно, увеличится подвижность. И, наконец, боевое отделение по своим возможностям будет лучше тульской «Бахчи». Но оно будет создано не КБП, а нами в сотрудничестве с НТЦ «Эллинс» и ВОМЗ.

Что касается БМП-3 «Деривация», это перспективная работа. Она предложена нам ЦНИИ «Буревестник». Идея заключается в том, что на БМП-3 устанавливается 57-мм пушка. Работа уже ведется в полном объеме. И если в этом году мы показали БМП-3 «Деривация» как макет, то в 2016 г. мы надеемся продемонстрировать машину, которая будет двигаться, стрелять и сможет показать все свои возможности. Работа над этим проектом вызвана тем, что отдельные зарубежные заказчики интересуются повышением могущества автоматических пушек бронетехники. И 57-мм калибр сможет удовлетворить их требования. В этом проекте мы также хотим использовать наработки БМП-3 «Драгун»: переднее расположение МТО, по возможности дистанционно управляемое боевое отделение, с удобным расположением десанта и его защищенностью.

А вы не получаете информацию от ОАЭ, как себя ведут их БМП-3 в Йемене?

По опыту эксплуатации БМП-3 в ОАЭ они зарекомендовали себя надежными машинами. Что касается использования их в Йемене, то такой информации у нас нет.

На фотографиях, полученным из СМИ, мы видим подорванные на противотанковых минах или фугасах БМП-1 и БМП-2, защита от которых не предусмотрена конструкцией легкобронированной машины. Даже тяжелые танки, подорвавшиеся на таких минах и фугасах, не всегда можно восстановить не только в полевых, но и в заводских условиях.

Кто является основным конкурентом КТЗ на мировом рынке? Какие сильные и слабые стороны концерна можно в связи с этим отметить?

Основное отличие нашей легкой бронированной боевой техники – преодоление водных преград с ходу. Поскольку западные армии приоритет в применении бронетанковой техники отдавали театру с развитой сетью дорог или с твердыми грунтами, такой задачи в мире больше никто не ставил. Если и изготавливались плавающие машины, то в небольших количествах. Отечественные БМП создавались, исходя из предполагаемого театра военных действий, где огромное количество озер и рек, которые мешают

продвижению и ведению боевых действий. Такой была БМП-3, таким же будет и «Курганец-25». Поэтому БМП покупают те страны, которые планируют ведение боевых действий с преодолением водных преград: ОАЭ, Кувейт, Индонезия, Корея, Венесуэла, хотела купить Греция.

Кроме того, советская и российская школа создания военной техники с точки зрения эксплуатационных качеств, простоты, ремонтпригодности, могущества вооружения соответствует всем мыслимым требованиям. И этим она отличается от западной, где любят делать более сложные вещи. Наши машины еще долго будут на рынке, так как никто не может предложить взамен равноценные образцы.

Вообще, основным конкурентом России могла бы быть Украина. С моей точки зрения, по уровню машиностроения эта страна всегда была выше РСФСР. Обладала мощным инженерным и материаловедческим потенциалом. У нее было все для того, чтобы подавить Россию на мировом рынке. Но весь этот потенциал удивительным образом был растрочен.

А китайцы вам не конкуренты?

Пока то, что они предлагают на рынке вооружений, похоже на настоящую продукцию, но не всегда соответствует тому, что нужно заказчикам. Но в ближайшей перспективе, думаю, Китай будет нашим конкурентом, поэтому нам нельзя останавливаться. Единственный вариант, который остается, – делать «мерседес». Поэтому мы создаем «Курганец-25», а также модернизированные БМП-3 «Драгун» и «Деривация», при этом сохраняя разумное соотношение «цена-качество».