

Битва за «Мотор Січ»: оборонно-промисловий квест для Києва

Група DCH українського бізнесмена Олександра Ярославського та її китайські партнери Skyrizon 23 вересня пішли у наступ – повторно подали заявку до Антимонопольного комітету України на узгодження придбання пакета акцій ПАТ «Мотор Січ».

Антимонопольний комітет України виявив прогнозовану стриманість: голова відомства Ольга Піщанська заявила, що АКМУ продовжує вивчати питання, пов'язані із законністю вже здійсненого раніше придбання акцій ПАТ «Мотор Січ» китайськими інвесторами. Вона додала, що «поки що рано говорити про відкриття справи щодо порушення, а на сьогодні ми ще збираємо та аналізуємо необхідну інформацію, щоб зробити відповідні висновки». Таке традиційне гальмування означає: в українській владі поки немає рішення щодо стратегічного підприємства оборонної промисловості. Почесний президент компанії «Мотор Січ» В'ячеслав Богуслаєв, який продовжує керувати підприємством, також прогнозовано не був присутнім на суді щодо зняття арешту з акцій заводу. Здається, Богуслаєв, який залишається генеральним конструктором зі створення та модифікації вертолітної техніки України, нинішня ситуація цілком влаштовує – підприємство продовжує працювати та заробляти гроші.

Історія ПАТ «Мотор Січ» – одного з найпотужніших підприємств авіабудування на пострадянському просторі – найбільш сумна для вітчизняного ОПК у новітні часи. Вона свідчить про системну вразливість України на міжнародній арені та нездатність топ-менеджменту держави захистити стратегічні інтереси. Історія ця ще далеко не завершилася, тому варто проаналізувати, що може втратити Україна в разі, якщо програє битву за «Мотор Січ».

Круте піке стратегічного підприємства

До війни Росії проти України «Мотор Січ» був надзвичайно успішним підприємством. Постачаючи авіаційні двигуни та послуги із їх модернізації у понад 100 країн, завод із 29 тисячами персоналу отримував щонайменше 1 мільярд доларів річного прибутку. Це дозволило навіть узятися за створення вітчизняного вертольоту на базі глибокої модернізації радянського Мі-8 та вкласти понад мільярд доларів у створення нових виробництв – редукторів та лопатей. Із щирим сподіванням на замовлення з боку українських силових відомств.

Сумна історія почалася з 2014 року, коли внаслідок заборони співпраці з Росією (основний ринок збуту підприємства), «Мотор Січ» втратив дві третини прибутків. Але далі стало ще гірше. Замість реалізації обіцяної державою програми «Національний вертоліт України» замовники або укладали символічні контракти на ремонт гелікоптерів, або взагалі почали дивитися на іноземних постачальників. А у розробленій урядом Гройсмана державній стратегії відродження авіабудування на період до 2022 року «Мотор Січ» навіть не згадувався.

Після того, як чисельність персоналу скоротилася на третину, В'ячеслав Богуслаєв почав перемовини із потенційними покупцями небезпечно хворого заводу. Пізніше, у грудні 2019 року, сам Богуслаєв визнав, що продав у 2016 році свої акції інвесторам з Китаю, щоб врятувати підприємство. Йдеться про реалізацію майже 75% акцій китайській компанії Beijing Xinwei Technology Group та її дочірній Skyrizon.

Нарешті після 2017 року на підприємство пішла справжня лавина проблем. МВС замість вітчизняних гвинтокрилих машин за 18 млрд грн закупило 55 французьких гелікоптерів. Під дих отримав Богуслаєв і від колись дружнього Мінська – тамтешня влада націоналізувала Оршанський авіаремонтний завод, у який на той час було інвестовано 16,5 млн доларів.

Але й це виявилось другорядним у порівнянні із головною проблемою. А саме, у липні 2017 року СБУ порушила кримінальне провадження, а з квітня 2018 року за клопотанням слідчого СБУ з метою збереження речових доказів акції «Мотор Січ» перебувають під арештом. Виглядало це так.

«Досудовим розслідуванням встановлено, що з 2016 року дотепер невстановлені особи з числа нинішніх та колишніх посадових осіб та кінцевих бенефіціарних власників ПАТ «Мотор Січ», діючи за попередньою змовою між собою, з метою послаблення держави шляхом зруйнування зазначеного підприємства... здійснили низку правочинів купівлі-продажу контрольного пакета акцій товариства на користь іноземних компаній, які мають намір перемістити активи та виробничі потужності товариства за межі України, що призведе до його ліквідації та знищення», – йшлося у рішенні суду від 7 вересня 2017 року про арешт 41,00087% акцій, ухваленому за клопотанням СБУ.

Куди може завести «Мотор Січ» «китайський інвестор»

У ході розслідування виявилися дуже неприємні речі.

По-перше, про те, що «інвестори» самі на межі банкрутства та є фінансово неспроможними. За офіційними даними Шанхайської біржі, де котувалися акції цієї компанії, стало відомо, що Beijing Xinwei Technology Group вже три роки є збитковою, а активи та корпоративні права її власника Ван Цзіня знаходяться у заставі низки банків або арештовані рішеннями судових інстанцій Китаю.

Зокрема, оприлюднений біржою звіт Xinwei (від 29 серпня) за 2020 рік показав, що борг потенційного інвестора «Мотор Січ» у 9 разів перевищує загальний капітал.

По-друге, сам «видатний інвестор» виявився «великим комбінатором», за яким тягнеться темний шлейф нереалізованих мегапроектів. Найбільший серед них проєкт будівництва каналу в Нікарагуа із задекларованою вартістю в 50 млрд доларів, через зрив якого Ван Цзінь остаточно втратив свою ділову репутацію. Важливо прийняти до уваги, що офіційний Пекін своєчасно відхрестився від цієї справи. Цікаво, що самому пану Ван Цзіню навіть обмежено виїзд з Китаю. До того ж, офіційний Китай називав пана Ван Цзіня «гонконгським бізнесменом, що працює в Китаї», а ЗМІ КНР визначили його «фінансовим шахраєм та блискучим брехуном».

Ба більше, несподівано виявилось, що свого часу саме Ван Цзінь фінансував впливового китайського політика Сун Чженця (Sun Zhengcai), одного із суперників нинішнього політичного лідера країни. У 2018 році цього пана було засуджено за хабарі до довічного ув'язнення. Чи то справді були хабарі, не є темою цієї статті, а от загальний висновок для України доволі неприємний: в разі отримання прав володіння заводом «Мотор Січ» ніякі китайські інвестиції пан Ван Цзінь не притягне, та й взагалі може негативно вплинути на перспективи запорізького гіганту на китайському ринку.

Нарешті, по-третє, за постаттю Ван Цзіня несподівано «вилізли» вуха Кремля. Вперше в російських ЗМІ його прізвище з'явилося у 2012 році, коли за сприянням тодішнього віцепрем'єр-міністра Росії Владислава Суркова було створене спільне підприємство «Ніріт Сінвей Телеком Технолоджі» у галузі зв'язку. Цікаво, що його керівником є колишній співробітник спецслужб Російської Федерації, а саме воно, як зазначається на сайті цього підприємства, співпрацює з силовими та спеціальними державними відомствами Росії. Фото ділових партнерів Ван Цзіня та сумнозвісного для України Владислава Суркова можна легко знайти у інтернеті.

Хтось може сказати, що це занадто давні зв'язки. Але таким скептикам було б доцільно поміркувати, чому у серпні 2020 року стратегічне підприємство взявся рятувати ще один бізнесмен, який також тісно співпрацює з росіянами.

Йдеться про появу на сцені українського олігарха Олександра Ярославського. Фінансово-промислова група DCH, яка належить Ярославському, та згадувана вже Skyrizon несподівано заявили, що домовилися про співпрацю щодо спільного розвитку українського «Мотор Січ». Партнери подали до Антимонопольного комітету України (АМКУ) заяву на отримання дозволу на набуття спільного контролю над підприємством. При цьому DCH має намір придбати близько 25% акцій ПАТ «Мотор Січ».

Бізнес Ярославського перетинається із справами наближеного до Путіна Олега Дерипаски, який контролює в Росії виробництво алюмінію через свою компанію «Русал».

Про наміри російського олігарха в Україні можна судити з історії про придбання ним Запорізького алюмінієвого заводу. Роботу підприємства він зупинив. Також придбав й українські активи іншого російського олігарха – Романа Абрамовича (Дніпровський металургійний завод та ГЗК «Суша Балка»).

Після появи серед власників «Мотор-Січ» пана Ярославського заводу може загрожувати знищення із «запрошенням» близько тисячі найкращих фахівців до Уфи (на «Уфимське моторобудівне виробниче об'єднання»), де вже тривалий час намагаються дублювати запорізьке виробництво. Але не вистачає технологій та кадрів.

А тут самий час згадати, що «Мотор Січ» увесь час тісно взаємодіяв із державним конструкторським бюро «Івченко-Прогрес», яке проектувало, розробляло, сертифікувало та передавало у серійне виробництво новітні двигуни. Саме через це КБ держава Україна є власником усієї конструкторської документації та патентів на продукцію «Мотор Січ». Але ще у 2005 році між «Мотор Січ» та ЗМКБ «Івченко-Прогрес» була укладена угода, згідно з якою завод безоплатно на 60 років отримала конструкторську та експлуатаційну документацію на практично всю лінійку двигунів. Як і чому така угода стала можливою – тема окремого розслідування. Отже в разі отримання «китайським інвестором» і проросійським бізнесменом контрольного пакету підприємства іноземні держави зможуть заволодіти українськими критичними технологіями в авіаційному двигунобудуванні. Саме підприємство та його замовлення будуть «інвесторам» ні до чого. Для знищення «Мотор Січ» у Москві є інші аргументи, про які нижче.

Американський інтерес

Оглядачі в українських ЗМІ не залишили поза увагою той факт, що нова Стратегія національної безпеки, введена у дію Указом президента Зеленського 14 вересня, не згадала Китай як пріоритетного партнера України. Дійсно, за умов, коли офіційний Вашингтон називає Китай головним противником, такий хід є «мистецтвом можливого». США справді не робили таємниці, що стурбовані можливістю потрапляння українських критичних технологій до Китаю. У цьому контексті позиція США грає на користь Києву – у разі рішення націоналізувати підприємство.

Але є тут і інші нюанси. Справа у тому, що «Мотор Січ» дуже серйозно заважає США на китайському ринку. Китай готовий активно купувати виключно сертифіковану в себе продукцію. І це справа не одного року. У Росії пішло на цю справу 14 років (сертифіковані вертольоти «Ансат», Мі-171-А1/А2). Для американців сертифікація стала 13-річним кошмаром, а європейський Airbus витратив аж 15 років. Українські фахівці галузі стверджують, що новий український гелікоптер Мі-8МСБ, який має унікальні перспективи на ринку КНР, за умов масштабного «заходу» туди «Мотор Січ» отримає сертифікат протягом 1,5-2 років.

То ж стає зрозумілою нелюбов американців до цього підприємства.

Що може втратити Україна?

Передусім, Україна може втратити свій стратегічний оборонний потенціал, який вже почав турбувати Кремль. Бо, як відомо, береговий ракетний комплекс крилатих ракет РК-360 МЦ «Нептун» комплектується двигунами «Мотор Січ». На початку вересня цього року командувач ВМС України контрадмірал Олексій Неїжпапа вже заявив, що наступного року ВМС України сформує три дивізіони берегового комплексу крилатих ракет наземного базування РК-360МЦ «Нептун». Як відомо, вже до кінця 2021 року один дивізіон може бути поставлений до ЗСУ та стати серйозним фактором стримування російського агресора.

Але не тільки ракети зав'язані на ці двигуни. Як відомо, Україна придбала у 2019 році у Туреччини партію розвідувально-ударних безпілотних авіаційних комплексів (БАК) Bayraktar TB2. Шість таких комплексів та три станції управління з керованими бомбами для безпілотників обійшлися у 70 мільйонів доларів. При цьому в Україні вітчизняний виробник – ДержККБ «Луч» (той самий, що створив ракету «Нептун») у серпні 2020 року заявив про готовність створити такий ударний БАК з розмахом крила у 14 метрів, що на два метри більше ніж у турецького Bayraktar TB2, а корисне навантаження дозволить встановити на ньому вже створені для вертольоту ракети дальністю ураження 7,5-10 км. Тривалість польоту буде на рівні 24 годин. Звісно й вартість буде меншою, ніж у турецьких виробів. Без запорізького двигуна робота над створенням БАК стане у рази складнішою. Варто лише згадати, що саме запорізькими двигунами AI-450 оснащується новий турецький оперативно-стратегічний розвідувально-ударний безпілотник Akinci, який у 2020 році здійснив низку випробувальних польотів. Цей турецький БАК є наступником Bayraktar TB2 та TAI Anka, які завдали перцю росіянам у Сирії в лютому цього року.

Не менш вражаючі можливості підприємства на зовнішніх ринках. Розглянемо у якості ілюстрації тільки два ринки – китайський та турецький. Навіть без урахування інших вони могли б компенсувати втрати російського.

Китайський ринок для «Мотор Січі» був і залишається другим за перспективами після російського. Понад сім років виконується контракт із постачання до Китаю запорізьких двигунів. Про Мі-8МСБ вже згадувалося. Але це далеко не все.

Хоча Китай надзвичайно зацікавлений у отриманні продукції та технології «Івченко-Прогрес» – «Мотор Січ», розміщувати великі замовлення обережні китайці не поспішають. Експерти називають три великі проекти, де українські технології носять критичний характер. Це програма легкого учбово-бойового літака L-15, який має запорізький двигун AI-222-25. Спроби китайців поставити на літак свій двигун поки неуспішні. Інший проект – оснащення важкого воєнно-транспортного літака Xian Y-20. Потужність російських двигунів від Іл-76 визнана недостатньою. Тобто літак готовий, а в серію не йде – немає двигуна. Нарешті, третій проект – АНЛ (Advanced Heavy Lift), важкий вертоліт який розробляється в рамках спільного проекту з росіянами. Фахівці переконують: змусити такий гелікоптер належно працювати можуть лише запорізькі двигуни.

Колосальні перспективи відкрилися у Туреччині. У 2019 році «Мотор Січ» уклав контракт вартістю близько 40 млн доларів на ремонт партії вертольотів Мі-8. Нині вже поставлено значну партію двигунів AI-450 для безпілотника Akinci. Влітку президент Туреччини Ердоган особисто прийняв Богуслаєва. Деякі джерела твердять, що йдеться про можливість суттєвого розширення співпраці, навіть про постачання Туреччині двигунів для крилатих ракет. Тобто ємність ринку цієї країни зростає у рази.

Що може зробити наша держава?

Для України важливо усвідомити, що передача прав Ван Цзіню та Олександрю Ярославському означає втрату стратегічного підприємства і кінець славетної історії українського виробництва авіаційних двигунів. Це означає, що держава має не допустити такого сценарію.

У новітній історії на пострадянському просторі такі випадки вже траплялися. В РФ Московський вертолітний завод імені Міля в 1993 році був акціонований та приватизований, а от у 2000-х його оперативним шляхом повернули до державного об'єднання. Схожа історія із підприємством Aero Vodohody в Чехії, які були легковажно приватизовані. Після того, як інвестор – американський Boeing, – передумав розгортати виробництво чеських літаків L-159, влада Чеської Республіки зайнялася зміною інвестора.

Чи повинна Україна йти шляхом націоналізації підприємства? Можливо, але не у силовий спосіб, із анулюванням угоди, оскільки це призведе до тривалої тяганини у судах, а шляхом викупу акцій. Домовитися із «китайським інвестором» щодо викупу певного пакету акцій держава, ймовірно, могла б.

Хоча є й інша шлях, на якому за інформацією автора наполягають представники українських спецслужб, які дотичні до розслідування, – не вступати у перемовини із Ван Цзіном (одним чи у парі із Ярославським), оскільки китайський бізнесмен продовжує співпрацю із РФ, зокрема, в окупованому Криму. А це уже є підставою для санкцій.

Автор: Валентин Бадрак, член Правління Українського інституту безпекових досліджень, директор Центру досліджень армії, конверсії та роззброєння