ИНТЕРВЬЮ: Николай Севастьянов, президент РКК “Энергия”

Амбициозные космические проекты, например полет человека на Марс, часто вызывают критику скептиков – нужно ли тратить на это миллиарды долларов? Николай Севастьянов, возглавивший российскую космическую корпорацию “Энергия” весной нынешнего года, уверен, что уже скоро пилотируемые полеты в космос начнут приносить прибыль. В интервью “Ведомостям” Севастьянов рассказал о том, когда российский космонавт может оказаться на Луне, о проекте нового корабля “Клипер”, а также об отношениях с акционерами корпорации.

– Акционеры “Энергии”, в первую очередь государство, могли бы лучше понимать стоимость своих акций, если бы они котировались на бирже. Есть ли у вас планы включения акций корпорации в листинг фондовых бирж?

– В принципе, такие планы есть, но вначале мы должны сделать компанию привлекательной для инвесторов. Думаю, что сможем выйти на биржу в течение пяти лет.

– Как вы считаете, стоит ли государству увеличить свою долю в “Энергии” с нынешних 38% до контрольной или даже до 100%?

– Я считаю, что государство может иметь контрольный пакет, так как “Энергия” имеет стратегическое значение для государства как головное предприятие космической отрасли России. Это и нам бы помогло в работе, так как давало бы дополнительные гарантии устойчивости компании для других инвесторов и акционеров.

– Вторым крупнейшим акционером “Энергии” является ООО “Инвестиционная компания “Развитие”, которому принадлежит более 17,25% акций корпорации. Что это за компания?

– Это дочернее предприятие “Энергии”, ее 100%-ная “дочка”. Когда в конце 90-х гг. началась активная скупка акций “Энергии” у ее сотрудников представителями зарубежных компаний, “Развитие” выкупило какую-то часть этих акций. Теперь, по сути, эти акции находятся в собственности “Энергии”, но через дочернюю компанию.

– Есть ли у “Развития” планы и дальше наращивать свою долю в “Энергии”?

– Пока мы не видим необходимости вкладывать деньги в собственные акции. Сейчас нам надо инвестировать в новые технологии. При сложении наших акций с государственной долей получается больше контрольного пакета, что позволяет получить управление компанией в интересах государства.

– Может, тогда государству стоит выкупить у “Энергии” принадлежащие ей собственные акции?

– Это может быть одним из вариантов [увеличения госдоли]. Другой вариант – допэмиссия акций. Это способ привлечения в компанию дополнительного капитала. Но мы понимаем, что государство, так же как и другие инвесторы, будет покупать наши акции только тогда, когда мы покажем, в какие проекты собираемся вложить полученные инвестиции. В первую очередь мы должны развивать новые технологии, которые позволят выпустить нам на космический рынок новую, востребованную продукцию и вернуть таким образом инвесторам их деньги.

– А кому принадлежат остальные акции?

– Это частные инвесторы, наиболее крупный из них – “Каскол”, компания, работающая на авиационном рынке. На собраниях [акционеров] “Каскол” консолидирует пакет нескольких миноритарных акционеров, поэтому представители “Каскола” уже несколько лет входят в состав совета директоров “Энергии”. Очень отрадно, когда такие коммерческие компании проявляют активный интерес к космосу.

– Каких-то совместных проектов с “Касколом” у вас нет?

– Пока нет, но мы поддерживаем с ними хорошие отношения. Вообще, мы стараемся поддерживать хорошие и доверительные отношения со всеми нашими акционерами. Ведь чтобы сегодня успешно работать на рынке, мы должны думать о привлечении инвестиций в развитие новых технологий.

– В Роскосмосе говорят о тяжелом финансовом положении в “Энергии”. Как исправить ситуацию?

– Чтобы вывести “Энергию” из экономического спада, надо придерживаться трех принципов. Во-первых, подходить к новым проектам не только с точки зрения их технической реализуемости, а смотреть, насколько этот проект будет интересен и выгоден потребителю. Ведь от этого напрямую зависит количество заказов. Во-вторых, раньше “Энергия”, несмотря на то что она с 1994 г. является акционерным обществом, а значит, коммерческой компанией, управлялась старыми методами, исходя из затратных принципов “котловой” экономики. Теперь мы внедряем проектный принцип управления: каждый проект должен иметь свой бюджет, в каждом проекте надо добиваться экономической эффективности. В-третьих, мы должны понимать, что мир идет вперед и нельзя жить за счет старых технологических заделов, созданных в 70–80-х гг. У “Энергии” из новых технологий сейчас есть только система спутниковой связи “Ямал”. Пилотируемые проекты реализуются за счет технологий, которые были разработаны 20–30 лет назад.

– По итогам первого полугодия у компании были чистые убытки в 449 млн руб., а по итогам девяти месяцев – чистая прибыль в размере 36 млн руб. Как вам удалось добиться этого?

– Мы стали контролировать исполнение бюджета компании и ускорили реализацию работ заказчикам. Постоянно контролируем рентабельность проектов.

– Не планируете выплачивать дивиденды?

– Наша задача-минимум – вывести компанию из убытков в 2005 г. Но, я думаю, в следующем году мы предложим выплатить дивиденды, пусть даже небольшие. Главное – это обозначить тенденцию, так как я считаю, что акционерное общество обязано платить дивиденды. В целом мы ставим задачу за пять лет удвоить доходность компании и выплачивать дивиденды в размере как минимум 15% от номинальной стоимости акций.

– Какую часть в контрактах “Энергии” составляют государственные заказы, а какую – коммерческие?

– Примерно 50 на 50. Госзаказ в основном касается МКС, где мы отвечаем за строительство и эксплуатацию российского сегмента, за доставку космонавтов и грузов на МКС, а также за организацию проведения экспериментов в космосе. Коммерческое направление – это создание спутников связи “Ямал” и спутников наблюдения, пусковые услуги. Также мы, например, участвуем как подрядчик в создании европейского грузового космического корабля ATV, постепенно выходим на рынок коммерческой пилотируемой космонавтики.

– Почему космических туристов оказалось так мало?

– По оценкам экспертов, сейчас на земле есть несколько сотен состоятельных людей, которые потенциально могли бы стать космическими туристами. Почему же они не летят в космос? Их либо не пропускают врачи, либо они сами не хотят – из-за длительного срока подготовки к полету. Сейчас это год-полтора. А ведь обычный человек, как правило, не может выпасть из своей деловой жизни на такой длительный срок. Поэтому стоит вопрос о создании нового транспортного средства, которое позволит снизить себестоимость полета человека в космос, а также снизить нагрузки для космонавтов. Это сразу бы увеличило рынок коммерческих полетов до нескольких сотен туристов.

– Видимо, это корабль “Клипер”?

– Создавая “Клипер”, мы формируем новую концепцию пилотируемого космического средства. Хотя “Союз” экономически более эффективен, чем “Шаттл”, тем не менее мы должны воспроизводить затраты на его изготовление при каждом новом полете. А у “Клипера” спускаемый аппарат должен быть многоразовым и иметь планерные характеристики. Агрегатный и бытовой отсеки должны быть невозвращаемыми, но многоразовыми, т. е. они должны постоянно находиться в составе станции. “Клипер” будет запускаться при помощи модернизированного ракетоносителя “Союз”, садиться будет, как планер, на посадочную полосу, которая была сделана еще для “Бурана”.

– Сколько там поместится людей?

– “Клипер” позволит доставлять в космос и возвращать от 500 кг до 1,5 т грузов. Там могут находиться шесть человек: два профессиональных космонавта и четыре непрофессиональных. Первый штатный пуск мы планируем осуществить в 2012 г., а как основную транспортную систему – ввести с 2015 г. Мы хотим сделать “Клипер” таким же окупаемым проектом, как спутники связи “Ямал”. Этот проект позволит России сохранить за собой рынок коммерческих пилотируемых полетов.

– Какие направления в космической экономике самые перспективные?

– Прежде всего это пилотируемый космос. Он не только дает большой стимул к развитию технологий в стране, но также вскоре должен приносить экономическую отдачу. Развитие спутниковой связи позволяет решить проблему “последней мили”, которая съедает гигантские деньги. В конце 90-х гг. шла речь чуть ли не о прекращении производства отечественных спутников связи. А в начале 2000-х гг. у нас произошел рывок, и сейчас реализуются две крупнейшие программы – спутники “Ямал” и “Экспресс”. Очень важным направлением является создание спутников наблюдения. К сожалению, в России не осталось ни одного такого спутника. Сейчас “Энергия” делает спутник “Белка” в рамках совместного российско-белорусского проекта. У нас пока еще не осознали, что использование таких спутников для России в силу ее размеров очень актуально. По нашим оценкам, через пять лет доходность по этому сегменту обгонит спутники связи.

– А какую пользу приносит пилотируемая космонавтика?

– Человек должен постоянно присутствовать в космосе, и именно это является основной целью создания МКС. Космическая станция поможет решить множество задач. Во-первых, это будет международный космический порт. Во-вторых, МКС позволяет вести фундаментальные научные исследования в космосе. Уже сегодня космос помогает отвечать на многие вопросы – от прогнозов погоды до вопросов энергетики. В-третьих, мы можем отработать на МКС многие технологии, эксперименты с которыми на Земле или очень затратны, или попросту невозможны. Кроме того, с помощью МКС можно отрабатывать длительные полеты человека в космос, например на тот же Марс. МКС может стать промышленной площадкой для сборки межорбитального комплекса для полетов на Луну.

– Когда же Россия осуществит полет на Луну?

– Мы могли бы осуществить высадку уже к 2012–2014 гг., используя технологию кораблей типа “Союз”. Если бы у нас была принята программа в пределах $2 млрд, мы могли бы высадиться на Луну за три экспедиции. Первая – это просто облет Луны, вторая – переход на круговую орбиту с автоматической посадкой лунного модуля, третья – высадка человека на Луну. Полет на Луну сегодня может быть профинансирован только государством, но пока такая задача не ставится. Создать же промышленную транспортную систему для регулярных полетов к Луне и добычи там полезных ископаемых мы могли бы уже к 2020 г.

– Когда можно будет говорить о реальном освоении Луны и Марса?

– Мы обязаны это сделать при жизни нашего поколения, в первую очередь из-за ограниченности энергетических ресурсов. Так или иначе, но мы будем [вынуждены] двигаться за пределы нашей планеты для поиска новых экологически чистых источников энергии. Им вполне может стать изотоп гелия-3 для термоядерной энергетики. Он есть на Луне. Земные запасы гелия-3 настолько малы, что о промышленном их использовании не идет речи. По оценкам, на нашем спутнике содержится не менее 1 млн т гелия-3, что может полностью обеспечить земную энергетику на срок более 1000 лет.

– А чем полезен Марс?

– Полет на Марс должен быть международным проектом. Марс – это возможная новая территория обитания человека. Проблема замкнутого пространства, которым сейчас для нас является Земля, рано или поздно приведет к конфликтам в развитии цивилизации. Пилотируемый космос нужен для решения этой проблемы. Кроме того, полет к Марсу позволит отработать новейшие технологии, позволяющие совершать дальние полеты вглубь Солнечной системы, к энергетическим ресурсам Юпитера, Урана.