

ПОБЕДА ТОЛЬКО EUROCOPTER В ТЕНДЕРЕ ГАЗПРОМАВИА ПОД ВОПРОСОМ

ЛЕБЕДЕВ К.К., СТ. АНАЛИТИК ИФИ, 25 ноября 2009 г.

Скоро должны быть объявлены итоги тендера на поставку в 2010 г. 8 единиц легких вертолетов для нужд дочерней структуры "Газпрома" – "Газпромавиа". В объявленном конкурсе отказался участвовать государственный холдинг "Вертолеты России", который консолидирует всё производство вертолетной техники в нашей стране. Причиной отказа компания называет условия тендера, прописанные, по ее мнению, под заранее известного победителя.

Конкуренция за победу в этом тендере довольно высока, ведь необходимая заказчику грузоподъемность находится в распространенном диапазоне 2800–3500 кг. Сразу несколько моделей российского и зарубежного производства соответствуют этому параметру:

- EC-135 и EC-145 (Eurocopter, ЕС),
- Bell-427, Bell-429, MD Explorer (Bell, США),
- AW-109, AW-119 (AgustaWestland, Англия–Италия),
- Ми-2, Ка-226, "Ансат"¹ ("Вертолеты России", Россия).

Но дополнительные требования конкурса отсеивают почти все эти модели. На Ми-2 и американских вертолетах не устанавливают необходимого оборудования; на AgustaWestland два двигателя, а заказчик требует, чтобы был только один; у остальных моделей «неправильный» тип рулевых винтов. В результате поставленным условиям удовлетворяет только одна-единственная модель – EC-135 европейского концерна Eurocopter.

Отметим, что это уже второй скандал в сфере закупок оборудования госструктурами. До этого на Минздравсоцразвития в ФАС РФ пожаловался ГАЗ. По мнению автопроизводителя, министерство организовало тендер на поставку карет скорой помощи таким образом, чтобы победу в нем мог одержать только Fiat Ducato. После повторного обращения ФАС признала правоту ГАЗа, однако инцидент был исчерпан, поскольку закупки уже были осуществлены.

¹ Производство Казанского вертолетостроительного завода.

В данном случае ситуация иная. Во-первых, победитель еще не объявлен. Во-вторых, вертолеты ЕС в России не производятся, значит, в случае победы Eurocopter для российской промышленности это чистый минус (в отличие от Fiat Ducato, производство которого локализовано в России почти наполовину).

В связи с этим "Газпромавиа", вполне вероятно, могут рекомендовать принятие компромиссного решения. К примеру, вместе с закупкой ЕС-135 заказчик должен будет разместить часть заказа на российских предприятиях, чтобы парк "Газпромавиа" пополнился не только иностранными машинами, но и вертолетами отечественного производства. В условиях, когда власти призывают к модернизации экономики и поддержке отечественного производителя, такая схема вполне допустима.