

# «СМЕНА НАЗВАНИЯ СВЯЗАНА С РЕСТРУКТУРИЗАЦИЕЙ»

## ОДНОЙ ИЗ ТРЕХ БИЗНЕС-ЕДИНИЦ ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) ДОЛЖНА СТАТЬ КОМПАНИЯ «ОАК — ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ». ЕЕ СОЗДАНИЕ НА БАЗЕ КОМПАНИИ «ИЛЬЮШИН» ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ. О ХОДЕ ФОРМИРОВАНИЯ БИЗНЕС-ЕДИНИЦЫ И ЕЕ ПРОДУКТИВНОМ РЯДЕ ВГ РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР МАК «ИЛЬЮШИН», ВИКТОР ЛИВАНОВ.



**ВИКТОР ЛИВАНОВ,**  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР  
МАК «ИЛЬЮШИН»,  
ЧЛЕН ПРАВЛЕНИЯ ОАК

**BUSINESS GUIDE:** Как идет процесс формирования бизнес-единицы ОАК, отвечающей за транспортную авиацию?

**ВИКТОР ЛИВАНОВ:** На самом деле бизнес-единица «Транспортная авиация» уже сформирована. На сегодня она называется Межгосударственная авиастроительная компания (МАК) «Ильюшин». Она начала работать с 1 января 2007 года. На МАК «Ильюшин» сейчас заведен целый ряд контрактов. В частности, это организация производства самолета

Ил-476 в России, поставки трех самолетов Ил-76ТД-90ВД компании «Волга-Днепр». МАК «Ильюшин» будет, возможно, исполнителем и по ряду экспортных контрактов. На 2008 год у нас стоит задача перевести максимальное количество контрактов с Авиационного комплекса имени Ильюшина на МАК «Ильюшин» по всей военно-транспортной авиации, включая «антоновскую» тематику. С точки зрения стратегии развития ОАК в структуре МАК «Ильюшин» как бизнес-единицы должны быть блок управления, инженерный центр и центр интегрированной логистической поддержки. Формирование этих структур еще идет. Но уже созданы все дирекции программ, люди набраны и работают.

**ВГ:** За бизнес-единицей и потом сохранится название МАК «Ильюшин»?

**В. Л.:** Совет директоров МАК «Ильюшин», который возглавляет президент ОАК Алексей Федоров, принял решение о переименовании МАК «Ильюшин» в «ОАК — Транспортные системы». Это не будет новое юридическое лицо, а просто смена названия. Смена названия связана с реструктуризацией авиастроительной промышленности и формированием полноценных бизнес-единиц ОАК. Хотя, конечно, есть некий человеческий фактор. Ведь люди, которых я сегодня набираю, приходят именно на фирму Ильюшина, а не в какую-то абстрактную контору. Переименование, по сути, обезличивает компанию. Но решение принято, мы его будем выполнять.

**ВГ:** Планируется ли проводить закрепление конкретных предприятий за бизнес-единицей?

**В. Л.:** Нет. Для МАК «Ильюшин» базовым заводом будет ульяновский «Авиастар-СП», где делают Ан-124-100 и где будут собирать Ил-476 и, скорее всего, российско-индийский МТС. Также базовыми заводами можно считать и воронежское ВАСО, где собирают Ил-96, и где мы запускаем проект Ил-112, а также ташкентское ТАПО, где продолжают работу по программам Ил-76 и Ил-114. На этих заводах производится гражданская и военная продукция, военно-транспортные машины и грузовые самолеты на базе пассажирских, а также и собственно пассажирские лайнеры. Закрепить какой-то один завод за бизнес-единицей сегодня невозможно. Поэто-

му правление ОАК решило, что управление заводами на текущем этапе будет вестись через систему управления проектами и через систему советов директоров. МАК «Ильюшин» уже создала дирекцию программ Ил-112 в Воронеже, дирекции Ан-124 и Ил-476 в Ульяновске. Хотя в перспективе мы позиционируем именно ульяновский завод как основную площадку для военно-транспортной авиации.

**ВГ:** Каким будет продуктовый ряд ОАК в области рамповой военно-транспортной авиации?

**В. Л.:** В сегменте самолетов сверхтяжелого класса будет предлагаться семейство Ан-124. В сегменте тяжелых транспортных самолетов предусматривается развитие семейства Ил-76. В классе средних транспортных самолетов готовится вывод на рынок международного проекта МТС. В сегменте легких военно-транспортных самолетов мы создаем Ил-112. Это все рамповые самолеты.

**ВГ:** Будет ли в перспективе бизнес-единица отвечать за проекты грузовых самолетов на базе пассажирских?

**В. Л.:** Как бизнес-единица ОАК — нет. В ОАК за них отвечает бизнес-единица «Гражданская авиация». ОАО «Ил» отвечает за грузовые версии Ил-96 и Ил-114 только как разработчик.

**ВГ:** Почему программа Ил-112 запускается на ВАСО, если в перспективе базовым для производства военно-транспортной авиации должен стать «Авиастар-СП»?

**В. Л.:** В Воронеже сейчас запускается проект Ан-148. По размерности Ил-112 близок к нему. Для производства потребуются примерно одна и та же технологическая оснастка. Хотя в перспективе, если на ташкентском заводе будет произведена реконструкция и он станет отвечать современным требованиям, не исключен перенос программы Ил-112 в ТАПО, поскольку там уже идет работа по Ил-114 близкой размерности.

**ВГ:** Проект Ил-112 ориентирован в основном на российского заказчика?

**В. Л.:** Нет. Сейчас за пределами России используется более трехсот самолетов Ан-26. Но они постепенно выводятся из эксплуатации. Мы считаем, что часть этого рынка сможет занять Ил-112. За счет сравнительно большого диаметра фюзеляжа он будет более привлекателен, чем, например, самолеты компании CASA CN-235 и C-295. А Ил-112 рассчитан на перевозку грузов размерности армейского автомобиля «Тигр» — наш аналог американского автомобиля Hummer. В самолет также можно загружать поддоны или контейнеры натовского образца. Из-за этого Ил-112 получился такой «пузатый», очень сложный с точки зрения аэродинамики, но зато значительно привлекательней для заказчиков, чем более изящные конкуренты.

**ВГ:** Каковы ближайшие планы по российско-индийскому проекту многоцелевого транспортного самолета МТС?

**В. Л.:** 22 февраля мы вместе с ФГУП «Рособоронэкспорт» провели в Москве переговоры с заместителем министра обороны Индии по военному производству Прадипом Кумаром и президентом HAL Ашоком Баведжей. Договорились, не дожидаясь создания совместного предприятия, а с на-

шей и индийской бюрократией на это уйдет точно год, подписать в апреле прямой промежуточный контракт между HAL и «Рособоронэкспортом» на разработку эскизного проекта МТС. Сумма контракта примерно \$8,5 млн. Для этого в третьей декаде марта в Москву прибудет группа индийских экспертов, которых мы познакомим с нашим уже разработанным аванпроектом и еще раз уточним распределение работ по эскизному проекту. Срок разработки эскизного проекта — два года. Самолет планируется поднять в 2013-м и сертифицировать в 2015 году.

**ВГ:** Выбран ли уже двигатель для установки на МТС?

**В. Л.:** Можно сказать, что двигатель выбран для первого этапа проекта МТС. Мы рассматривали в аванпроекте три варианта — перспективный пермский мотор ПС-12, уже существующий ПС-90А-76 и CFM-56 производства совместного предприятия CFM International, образованного французской Snecma и американским General Electric. Однако CFM International еще не дал нам своего согласия, а ПС-12 пока рассматривается только как концепция. Остается ПС-90А-76. С другой стороны, требования индийских ВВС таковы, что МТС должен базироваться на аэродромах, расположенных на высоте до 3300 м, при температуре до +35°C и при этом брать полезную нагрузку не менее 10 т. Это значит, что на МТС надо ставить двигатель с избыточной мощностью относительно штатных полетов при нормальных условиях. Этим требованиям как раз удовлетворяет ПС-90А-76. Индийская сторона согласна, что на сегодня ни будущий ПС-12, ни CFM-56 не соответствуют таким условиям. Российским ВВС тоже нравится вариант с ПС-90А-76, поскольку этот двигатель уже используется на российских военно-транспортных самолетах.

**ВГ:** Остается ли план унификации двигателей МТС и перспективного пассажирского самолета МС-21?

**В. Л.:** Остается. Не факт, что для МТС мы окончательно выберем двигатель ПС-90А-76. Это мотор, скажем так, под российский МТС первого этапа. Если сегодня российский или зарубежный разработчик приступит к созданию нового двигателя для МС-21, то он будет готов не ранее 2017–2018 годов. Поэтому к 2015 году мы планируем сертифицировать МТС с двигателем ПС-90А-76, а дальше, если появится мотор с улучшенными характеристиками, мы создадим с ним новую версию самолета. Тогда и состоится унификация МТС с МС-21 по двигателю.

**ВГ:** Были сообщения о переговорах МАК «Ильюшин», «Рособоронэкспорта» с европейским концерном EADS о возможном участии европейцев в проекте МТС. Каковы перспективы такого сотрудничества?

**В. Л.:** Мы ищем пути к сотрудничеству, но находятся они сложно. Мы готовы ставить оборудование компании Thales, готовы использовать зарубежный двигатель. Тем самым они выйдут на наш и индийский рынок. Но тогда европейские коллеги должны продвигать такой самолет на свой европейский рынок. Иначе ради чего сотрудничать? В июне мы встретимся с CASA в очередной раз. Теперь решение будет зависеть от них.

**ВГ:** Как реализуется проект по организации финальной сборки самолетов Ил-476 на ЗАО «Авиастар-СП»?

**В. Л.:** Этот проект очень сложный, так как он предполагает перевод наших заводов в Ульяновске и Воронеже на новую технологическую основу. Несмотря на возникающие трудности, проект реализуется в соответствии с утвержденными сроками.

**ВГ:** Известно, что возникли проблемы с выполнением подписанного в сентябре 2005 года контракта на поставку 34 транспортных самолетов Ил-76МД и 4 заправщиков Ил-78МК в Китай. Как обстоит дело с этой программой сейчас?

**В. Л.:** С российской стороны тот контракт в силу не вступил, поэтому никакого расторжения контракта не было. Сейчас «Рособоронэкспорт» ведет переговоры с Китаем по условиям нового контракта. Пока информации от «Рособоронэкспорта» по нему не поступало.

**ВГ:** В прессе были анонсы предстоящего контракта по поставке 12 Ил-76 Венесуэле. Как обстоят дела с ним?

**В. Л.:** В середине февраля мы утвердили с венесуэльской стороной техническое лицо самолета. Оно практически идентично самолету Ил-76МД-90 для Минобороны РФ. Мы утвердили также концепцию создания ремонтной базы и концепцию создания учебного центра в Венесуэле. «Рособоронэкспорт» выдал Венесуэле коммерческое предложение. Сроки поставок будут уточняться при обсуждении окончательного варианта контракта.

**ВГ:** В начале интервью вы говорили, что на бизнес-единицу МАК «Ильюшин» будут заведены и «антоновские» проекты. Как идут переговоры с Украиной по этому вопросу?

**В. Л.:** На выставке МАКС-2007 мы подписали между ОАК и авиастроительным госконцерном «Авиация Украины» меморандум о взаимопонимании развития гражданской и грузовой авиатехники. Там были оговорены все вопросы сотрудничества в области авиастроения, причем большинство вопросов касалось как раз военно-транспортной авиации. С российской стороны за эту часть соглашения отвечает МАК «Ильюшин», с украинской — АНТК имени Антонова. Но пока эти соглашения реализуются сложно.

**ВГ:** Как продвигаются переговоры по разделу интеллектуальной собственности по программе Ан-124 между Россией и Украиной?

**В. Л.:** Пока они зашли в тупик. Мы отправили проект соглашения украинской стороне еще в августе прошлого года. Причем обе стороны понимают, что Украина без России никогда не воспроизведет самолет Ан-124. Чтобы такой самолет летал, чтобы Украина получала хотя бы роялти, такое соглашение надо подписать. Сейчас у нас есть заявка уже на 41 самолет: их заказали и «Волга-Днепр», и «Полет», и ОАЭ. Однако все они хотят машину с грузоподъемностью 150 т, то есть модификацию Ан-124-100М-150. Без АНТК имени Антонова такой модификации не сделать. Международное право не позволяет этого делать. Поэтому о распределении интеллектуальной собственности договориться необходимо. ■

Интервью взял КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

**«В МАК „ИЛЬЮШИН“ КАК В БИЗНЕС-ЕДИНИЦЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ БЛОК УПРАВЛЕНИЯ, ИНЖЕНЕРНЫЙ ЦЕНТР И ЦЕНТР ИНТЕГРИРОВАННОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ. ИХ ФОРМИРОВАНИЕ ЕЩЕ ИДЕТ. НО УЖЕ СОЗДАНЫ ВСЕ ДИРЕКЦИИ ПРОГРАММ, ЛЮДИ НАБРАНЫ И РАБОТАЮТ»**



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

**ОАО «МАК „ИЛЬЮШИН“** — ОАО «Межгосударственная авиастроительная компания „Ильюшин“» было создано 14 апреля 2000 года в результате объединения части акционерных капиталов авиационного комплекса ОАО «Ил» (81,07% акций) и ОАО «Воронежское авиационное самолетостроительное общество» (30% акций). Целью создания МАК «Ильюшин» стало обеспечение большей эффективнос-

ти производства самолетов марки «Ил», усиление конкурентных позиций самолетов «Ил» на мировом авиационном рынке и рынке СНГ, а также развитие научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию новых образцов самолетов и авиационной техники. В настоящее время основным акционером компании является ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК),

в уставный капитал которого были переданы 85,93% акций МАК «Ильюшин», находившиеся в собственности государства. Еще 14,07% акций компании находится у частных акционеров. ОАК определила сферой деятельности МАК «Ильюшин» разработку, производство, поставку, обслуживание, модернизацию, ремонт и утилизацию авиационной техники с использованием новейших технологий в области самолетостроения.

Основными текущими проектами МАК «Ильюшин» в настоящее время являются транспортные самолеты семейства Ил-76, военно-транспортные самолеты-заправщики Ил-78МК, легкий транспортный самолет Ил-112 и региональный пассажирский самолет Ил-114.