



КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«АВИАСТРОЕНИЕ»

С МАКСОМ ПО ЖИЗНИ

Каждый человек, хоть самую малость интересующийся авиацией, знает, что такое МАКС. Московский авиакосмический салон стал зеркалом российский авиации и космонавтики. По сути, сначала МАКС был русским салоном для русских. Иностранцы со своими экспозициями приезжали в Жуковский лишь для демонстрации флага или на подписание какого-нибудь контракта. У заморских гостей выработалось устойчивое мнение, что Россия с ее богатым авиационным и космическим прошлым — самодостаточная страна. Участвовать в МАКСе, чтобы продать что-нибудь, это как ехать в Тулу со своим самоваром.

До сих пор у салона в Жуковском была еще одна отличительная черта — насыщенная летная программа. Она, безусловно, досталась МАКСу в наследство от прародителя — авиационного праздника в Тушине. МАКС воспринимался как этакая авиаВДНХ — выставка воздушно-космических достижений России. Это когда на летное поле вытаскивается все, что может летать. И то, что действительно может взлететь, поднимается в воздух, а то, что пока еще или уже не летает, можно поразглядывать на земле. Пока было чему летать.

В результате салон в Жуковском очень сложно классифицировать. Наверное, это все-таки авиашоу, примерно как в британском Файфорде. Как бы ни стремились организаторы МАКСа придать ему респектабельность, сколько бы ни заявляли, что он стоит на одной ступени с Ле-Бурже и обогнал Фарнборо и Шонфельд, МАКС больше ассоциировался с самолетами в небе, пивными ларьками и смрадом от шашлыков на земле. И все это приправлено русским бардаком и жуткой автодорогой от Москвы до Жуковского.

Похоже, эти времена уходят. МАКС меняется, как и весь российский авиапром. Россия строит свои пассажирские самолеты, более чем наполовину собранные из зарубежных деталей. И это стимул для зарубежных компаний: теперь и здесь можно что-то продать. А потому все больше иностранцев собирается на салон в Жуковском. Сам российский авиапром слился в Объединенную авиастроительную корпорацию. На нынешнем МАКСе он даже выставится единой экспозицией в отдельном павильоне. А дорога в Жуковский? Может, ее отстроит новый учредитель МАКСа госкомпания «Рособоронэкспорт», которая планирует проводить уже следующий салон в Жуковском в 2009 году.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

САМОЛЕТАМ УКАЗАЛИ ВЕРНЫЙ ПУТЬ

В НОЯБРЕ 2006 ГОДА В РФ БЫЛ ОБРАЗОВАН ПРОМЫШЛЕННЫЙ ХОЛДИНГ ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК). СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ ОАК — УВЕЛИЧИТЬ СВОЮ ДОЛЮ НА МИРОВОМ АВИАЦИОННОМ РЫНКЕ С НЫНЕШНИХ 3 ДО 9% К 2025 ГОДУ.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

СХЕМЫ ИНТЕГРАЦИИ

Целью создания ОАК стало сохранение и укрепление позиций РФ в качестве одного из центров мирового авиастроения. По словам председателя совета директоров ОАК, первого вице-премьера РФ Сергея Иванова, «стратегическая цель ОАК — стать третьим в мире после Boeing и Airbus производителем гражданской авиационной техники и выйти на мировой рынок с конкурентоспособными пассажирскими самолетами». Корпорация также должна полностью обеспечить потребности РФ во всех видах военной техники, выпускать весь необходимый спектр транспортных самолетов. Объединив в единую структуру всех российских разработчиков и производителей самолетов, проведя реструктуризацию отрасли, исключив внутреннюю конкуренцию, оптимизировав продуктовый ряд и выработав рыночную стратегию, ОАК способна, по мнению министра промышленности и энергетики РФ Виктора Христенко, «за десять лет увеличить объем авиастроительного бизнеса в России в три раза — с нынешних \$3 млрд до \$7–8 млрд к 2015 году».

Мир авиастроения знает немало примеров создания крупных авиастроительных объединений. Однако принято их все делить на две схемы. Одна была неоднократно применена в США. Там путем поглощения или слияния образовывались крупные оборонно-промышленные холдинги. Так, в 1994 году после объединения Northrop и Grumman появилась Northrop Grumman, а в 1995 году в результате слияния Lockheed Corporation и Martin Marietta возникла корпорация Lockheed Martin. В 1997 году Boeing Company включила в свой состав McDonnell Douglas. Дальнейшего объединения этих трех гигантов пока не предвидится: каждая компания специализируется в своих областях, лишь изредка конкурируя с другими. В случае необходимости они образуют альянсы для реализации совместных проектов или перепродают друг другу какие-то направления своего бизнеса.

Европейский союз пошел по несколько иному пути, создав наднациональное объединение, по сути, всей своей авиационной, космической и оборонной промышленности — European Aeronautic Defence and Space Company (EADS). Создание в 2000 году этой компании стало результатом инициативы главным образом правительств Франции, Германии и Испании по слиянию крупнейших европейских компаний — французской Aerospatiale-Matra, германских Dornier Flugzeugwerke и DaimlerChrysler Aerospace AG и испанской Construcciones Aeronauticas SA. Подразделениями EADS стали французские компании Dassault Aviation (истребители) и Eurocopter (вертолеты), германская Eurofighter, производящая истребитель Turboprop, и европейская Airbus, выпускающая пассажирские лайнеры.

Проекты реструктуризации российского авиапрома появились еще в середине 1990-х годов. Первоначально они строились, по сути, по американскому варианту. В конце января 1996 года первый президент РФ Борис Ельцин подписал указ об образовании военно-промышленного комплекса МАПО, в который вошли 11 предприятий, работавшие в кооперации МиГ. Причем помимо смежников по производству истребителей МиГ-29 в состав комплекса планировалось включить вертолетное направление — кооперацию «Камова».

В августе 1996 года президент Ельцин подписал новый указ об объединении разработчиков и изготовителей самолетов марки «Су» в авиационный военно-промышленный комплекс (АВПК) «Сухой». В него планировалось включить ОКБ имени Сухого, Комсомольское-на-Амуре (КНААПО), Иркутское (ИАПО) и Новосибирское (НАПО) авиапроизводственные объединения, а также Таганрогский авиационный научно-технический комплекс (ТАНТК) имени Бериева.

Новая программа реформирования авиапрома появилась в начале 2001 года. Ее главным идеологом тогда стал вице-премьер Илья Клебанов (ныне полпред президента РФ в Северо-Западном федеральном округе). Он предложил создать две холдинговые структуры. В первый холдинг должны были войти РСК МиГ, фирмы «Туполев» и «Камов», во второй — АВПК «Сухой», «Ильюшин» и вся кооперация по вертолетам марки «Ми».

ЕВРОПЕЙСКИЙ ПУТЬ

Однако в феврале 2002 года Илья Клебанов лишился поста вице-премьера. Год спустя программа реструктуризации авиапрома вновь поменялась. Она пошла по европейскому пути, став во многом подобной процессу формирования EADS. Правительство РФ решило объединить всех отечественных самолетостроителей в единую корпорацию. Значительную поддержку этому варианту оказал менеджмент корпорации «Иркут», доля государства в которой к тому моменту сократилась уже до 11,9%. Государственным лоббистом этого проекта выступил новый вице-премьер Борис Алешин (ныне глава Федерального агентства по промышленности). Начиная с лета 2003 года он активно выступал за формирование единой самолетостроительной корпорации. Причем изначально предлагалась двухэтапная схема формирования ОАК. На первом — создание частно-государственного консорциума участников, его управляющей компании, доля государства в которой составит от 25,5 до 51%. На втором этапе будет образована корпоративная структура в виде холдинговой компании с единой акцией всех вошедших в нее компаний. Для этого существующие федеральные самолетостроительные госпредприятия будут акционированы. В федеральной собственности предлагалось оставить от 25,5 до 51% акций компаний.

Официальное одобрение самой идеи создания ОАК произошло 22 февраля 2005 года на заседании президиума Госсовета, которое прошло в подмосковном Жуковском под председательством президента РФ Владимира Путина. Ожидалось, что уже к 1 апреля 2005 года будет подписан указ о формировании ОАК. Для подготовки создания управляющей компании и консолидации авиастроительного бизнеса в ОАК было организовано некоммерческое партнерство «Объединенный авиастроительный консорциум». Его возглавил первый вице-президент «Иркута» Валерий Безверхний.

ТОНКОСТИ СЧЕТА

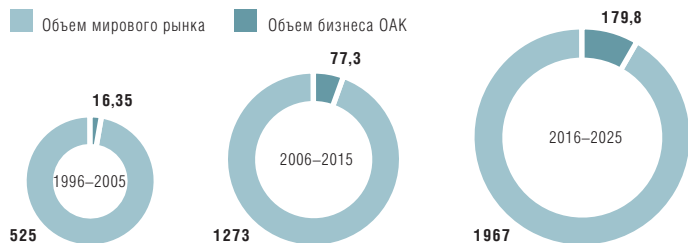
Однако проект указа был раскрыт в ряде заинтересованных государственных ведомств, в первую очередь в государственно-правовом управлении администрации президента РФ. По настоянию последнего доля государства в корпорации была увеличена до «не менее 75% величины уставного капитала». Лишь в таком виде указ был подписан Владимиром Путиным 20 фев-

раля 2006 года. Формирование ОАК также предполагалось провести в два этапа: первый планировалось завершить к 1 октября 2006 года, второй — к 1 апреля 2007 года.

Однако на первом этапе в уставный капитал корпорации должны были быть внесены главным образом принадлежащие государству пакеты самолетостроительных предприятий (см. справку). Из частных владельцев на первом этапе свои акции смогли внести лишь частные владельцы корпорации «Иркут». Их совокупный пакет составлял 38,2% «Иркута». При этом государству, по сути, был возвращен контроль над «Иркутом»: вместе с госдолей из 11,9% этой корпорации, принадлежавшей АХК «Сухой», в ОАК оказался пакет из 50,1% акций предприятия. Примечательно, что бывшие владельцы «Иркута» получили высокие посты в государственном самолетостроении: Алексей Федоров был назначен президентом ОАК, Валерий Безверхний занял пост вице-президента корпорации, Олег Демченко сохранил за собой пост президента «Иркута», а Сергей Цивилев был предложен на пост гендиректора МиГ.

Однако с оценкой долей предприятий в ОАК произошла заминка. Изначально независимую оценку самолетостроительных активов, определенных указом президента РФ для внесения в ОАК, провела компания Deloitte & Touche. Чтобы уложиться в отведенные правительственной комиссией два месяца на оценку предприятий и один месяц на согласование этой оценки, Deloitte & Touche предложила доходную схему, учитывающую главным образом объемы портфелей подписанных контрактов предприятий. Надо заметить, что на тот момент максимальный портфель заказов в размере \$5,1 млрд имела как раз корпорация «Иркут», получившая миллиардные контракты с Индией, Малайзией и Алжиром. Напротив, крупнейшее отечественное авиастроительное объединение АХК «Сухой» на момент подписания указа имело заказов лишь около \$1 млрд: крупные контракты с Китаем, поддерживавшие практически весь российский авиапром в 1990-х и начале 2000-х годов, были уже выполнены, а новые соглашения с Китаем и планировавшиеся контракты с Венесуэлой и Ливией были еще не подписаны.

Однако в ходе согласования параметров оценки Росимуществом с ведомствами и организациями ее параметры изменились. Как объявил в ноябре 2006 года вице-премьер РФ, министр обороны (ныне первый вице-премьер РФ) Сергей Иванов, «первичная оценка показала, что объем активов составляет 60 млрд рублей, однако позже были приняты решения о дополнительном инвестировании государства в отрасль, и при окончательной оценке активов их объем составил 96,7 млрд рублей». Основные расхождения между первоначальной и итоговой оценками Росимущества обнаружили в сферах гражданского самолетостроения и лизинга. В итоге данные Deloitte & Touche были дополнены параметрами федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники РФ на 2002–2010 годы и на период до 2015 года». В оценке были учтены предстоящие инвестиции государства в гражданское самолетостроение (до 200 млрд рублей), авиализинг (до 1 млрд рублей в год) и опытно-конструкторские работы (до 100 млрд рублей). В оценке была учтена и стоимость авиационной составляющей госпрограммы вооружений до 2015 года (до 1 трлн рублей).



ОЦЕНКИ ДОЛИ ОАК В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ МИРОВОГО АВИАРЫНКА (\$ МЛРД)
УЧТЕНА СЕКТОРЫ ПАССАЖИРСКОГО, ВОЕННОГО И ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ
ИСТОЧНИК: ОБОБЩЕННЫЕ ДАННЫЕ ПРОГНОЗОВ ОАК, BOEING, AIRBUS.

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РФ

1996 год. Образование крупных авиастроительных объединений: — военно-промышленный комплекс МАПО на базе предприятий кооперации создания самолетов «МиГ» и вертолетов «Камова» (в конце 1999 года преобразован в РСК МиГ); — ПК «Сухой» путем объединения ОКБ имени Сухого,

КНААПО, ИАПО, НАПО и ТАНТК имени Бериева.

Начало 2001 года. План создания к 2004 году двух крупных самолетовертолетостроительных холдингов: первый — на базе РСК МиГ, фирм «Туполев» и «Камов», второй — на базе АВПК «Сухой», фирм «Ильюшин» и «Миль».

Май 2001 года. План в рамках Федеральной целевой программы реструктуризации оборонно-промышленного

комплекса РФ. На первом этапе (2002–2004 годы) — создание «системообразующего ядра» из 18 холдингов: самолетостроительные компании МиГ, «Сухой», «Ильюшин», «Туполев», «Камов», «Миль», двигателестроительные компании «Двигатели НК», «Пермский центр двигателестроения», «Люлька-Сатурн», «Салют», а также корпорации «Воздушные винты», «Аэрокосмическое оборудова-