

«ОАК ДОЛЖНА ПОЛУЧАТЬ ДЕНЬГИ ЗА РАБОТУ»

ОБЪЕДИНЕНИЕ ВСЕХ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ДОЛЖНО СДЕЛАТЬ РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ БОЛЕЕ КОНКУРЕНТНЫМ НА МИРОВОМ РЫНКЕ. О СОЗДАНИИ ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК), ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИИ ФУНКЦИЙ МЕЖДУ УПРАВЛЯЮЩЕЙ КОМПАНИЕЙ И ОТДЕЛЬНЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ, ПЛАНАХ ВХОЖДЕНИЯ В ОАК ЗАРУБЕЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ВГ РАССКАЗАЛ ПРЕЗИДЕНТ КОРПОРАЦИИ АЛЕКСЕЙ ФЕДОРОВ.

BUSINESS GUIDE: Недавно Сергей Иванов сделал заявление о том, что авиастроение — инерционная отрасль и прорывов за год ждать не стоит. Вы с этим согласны?

АЛЕКСЕЙ ФЕДОРОВ: Я согласен со словами первого вице-премьера о том, что авиастроение, как и другие высокотехнологичные и капиталоемкие отрасли, инерционно. С другой стороны, рост в отрасли за полугодие составил, как отметил на встрече с президентом Сергей Иванов, 30%, что делает авиапром лидером оборонки.

ВГ: Расскажите поподробнее, что сейчас происходит в ОАК.

А. Ф.: Нам приходится одновременно решать широкий спектр проблем. На фоне формирования ОАК проведен анализ потребностей гражданских авиакомпаний и производственных возможностей ОАК. На этой базе разработан план производства гражданских самолетов на период до 2012 года, предусматривающий выпуск имеющихся или разрабатываемых лайнеров, таких как Ил-96, Ту-204, SSJ, Ан-148. Проработаны направления модернизации Ил-96 и Ту-204. Наши планы одобрены межведомственной рабочей группой, созданной при правительстве РФ, под руководством Сергея Иванова. Имея подробный план работы до 2012 года, мы разрабатываем стратегию на долгосрочный период, которая определяет продуктовый ряд, пути решения организационных, производственных, финансовых и других вопросов.

ВГ: Как бы вы охарактеризовали проблемы авиастроения?

А. Ф.: Отсутствие заказов уже не является критическим вопросом для отрасли. Более сложной стала проблема удовлетворения имеющегося и ожидаемого спроса. Для ее решения необходимо провести технологическое переоснащение, сопряженное с реформой индустриальной модели отрасли. Мы отказываемся от концепции полного производственного цикла на каждом предприятии в пользу специализации и построения оптимальной для каждого проекта системы взаимодействия между заводами. Соответствующая идеология нами проработана, а подробные планы технологического переоснащения будут подготовлены к концу года. Нам также необходимо в короткие сроки улучшить ситуацию с кадровым обеспечением отрасли, которое становится критическим для развития авиапрома. Объединение отрасли дает нам шанс наладить под эгидой ОАК систему послепродажного обслуживания гражданской авиатехники. Важный вопрос — финансовое обеспечение отраслевой реформы путем выстраивания лизинговых схем, привлечения инвесторов, реализации предоставляемых правительством преференций. Работая в тесном контакте с межведомственной рабочей группой, мы сумели добиться существенного увеличения государственной поддержки отрасли. Среди мер такой поддержки — субсидирование процентных ставок по долгосрочным кредитам при технологическом перевооружении предприятий, государственные субсидии по лизинговым платежам, госгарантии при финансировании поставок отечественных воздушных судов на экспорт. Господдержка также будет выражаться в увеличении уставного капитала ОАК.

ВГ: В этом году финансирование деятельности ОАК ведется за счет взносов компаний. Как будет вестись финансирование со следующего года?

«ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА ОАК — КОНСОЛИДАЦИЯ ИМЕЮЩЕГОСЯ ПОТЕНЦИАЛА ОТРАСЛИ ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ СТАТУСА РОССИИ КАК АВИАЦИОННОЙ ДЕРЖАВЫ, А НЕ ПОСРЕДНИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖДУ ПОКУПАТЕЛЕМ И ПРОДАВЦОМ»

А. Ф.: ОАК уже разворачивает собственную деятельность по тем направлениям, которые я упомянул выше. Кроме того, ОАК, как владелец крупных активов, начиная с этого года будет получать дивиденды от дочерних компаний.

ВГ: Будущие контракты будет заключать ОАК или дочерние компании?

А. Ф.: Основная задача ОАК — консолидация имеющегося потенциала отрасли для сохранения статуса России как авиационной державы, а не посредническая деятельность между покупателем и продавцом. Подписанием контрактов на поставку самолетов займутся дочерние компании, а в дальнейшем — формируемые бизнес-единицы.

ВГ: Как будут привлекаться денежные ресурсы в компании, входящие в ОАК?

А. Ф.: Инвестиционная политика — это одна из тех функций, которую корпорация берет на себя. Сегодня ОАК владеет крупными активами, поэтому она в состоянии привлечь более дешевые и более длинные деньги, чем предприятия, входящие в нее. При этом мы не собираемся жить за счет агентских процентов. Основная задача — снижение издержек для предприятий и, как следствие, более высокие дивиденды для материнской компании.

ВГ: Какие еще функции ОАК может взять на себя?

А. Ф.: Решение общих для всех компаний проблем. Например, создание сети послепродажного обслуживания, консигнационных складов. В этом плане мы очень сильно отстали от наших ведущих конкурентов, прежде всего в области гражданских самолетов. Возможна централизованная закупка ОАК комплектующих изделий и материалов, в которых нуждаются несколько предприятий. Например, двигатели ПС-90 сегодня покупают заводы в Воронеже и Ульяновске. Безусловно, если это будет централизованная закупка, мы ее сможем сделать более выгодной для дочерних предприятий. Еще больше выгоды можно получить от закупки материалов — контракт на крупные отгрузочные партии проще заключать централизованно. ОАК также планирует проводить сертификацию всех наших поставщиков, строить единую систему контроля и обеспечения качества по основным материалам, использующимся в производстве самолетов.

ВГ: Как идет формирование ОАК?

А. Ф.: Сейчас мы находимся на втором этапе — доведение активов, перечисленных в указе президента РФ от 20 февраля 2006 года. Сегодня все необходимые документы по акционированию МиГ и КАПО переданы в Росимущество. В ближайшее время будет запущен процесс акционирования. Параллельно идет оценка МиГ и КАПО для их вхождения в ОАК. Также будут внесены госпакеты завода «Тавиа» в Таганроге и дополнительные небольшие госактивы — в лизинговых компаниях ИФК и ФЛК, «Авиастар-СП». Кроме того, пройдет доведение негосударственных активов, которые тоже были предусмотрены указом. Это будет или прямой обмен акций ОАК на акции дочерних или внучатых компаний, или выкуп этих акций.

ВГ: В какой последовательности будет проходить вхождение госактивов и частных пакетов в ОАК на втором этапе?



НИКОЛАЙ ЦАГАНОВ

ФЕДОРОВ АЛЕКСЕЙ ИННОКЕНТЬЕВИЧ, ПРЕЗИДЕНТ ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ»

Родился 14 апреля 1952 года в Улан-Удэ. В 1974 году окончил Иркутский политехнический институт. По распределению попал на работу в Иркутское авиационное производственное объединение (ИАПО). В 1989 году стал главным ин-

А. Ф.: Государство свои активы внесет, скорее всего, единовременно. Но негосударственных акционеров очень много, в некоторых компаниях их счет идет на сотни и тысячи. Поэтому процесс их вхождения будет растянут. Но в любом случае результаты оценки и допэмиссия будут действовать ограниченный промежуток времени — не более полугода.

ВГ: Переговоры с частниками уже идут?

А. Ф.: Они идут давно — с акционерами «Иркута», с частными владельцами активов «Туполева», «Ильюшина», заводов «Авиастар-СП», ВАСО, «Сокол». Как только будут определены сроки и параметры эмиссии ОАК, переговоры перейдут в заключительную фазу.

ВГ: Процесс создания бизнес-единицы «Транспортная авиация» уже закончен?

А. Ф.: Она формируется на базе МАК «Ильюшин». В следующем году дивизион будет сформирован.

ВГ: Когда может завершиться формирование бизнес-единицы «Гражданская авиация»?

А. Ф.: На сегодняшний день в блоке «Гражданская авиация» я бы выделил три направления: серийные проекты, такие как Ту-204 и Ил-96 и их модификации; предсерийные, например SuperJet; перспективные, прежде всего МС-21. По каждому направлению существуют или создаются управляющие структуры. Для SuperJet — это «Гражданские самолеты Сухого», для МС-21 — дирекция в корпорации «Иркут». В будущем они войдут в блок «Гражданская авиация», который окончательно будет сформирован в 2008 году.

ВГ: С «Боевой авиацией» еще сложнее? Там как минимум пять блоков: тяжелые истребители фирмы «Сухой», средние «МиГ и», стратегическая авиация, учебно-тренировочная, беспилотная.

А. Ф.: «Боевая авиация» тоже может быть структурирована без особых проблем. В этой сфере мы имеет дееспособные центры компетенций, ориентированные на зарубежных и российских заказчиков. Это — АХК «Сухой», РСК МиГ и «Туполев» вместе с КАПО. Сегодня лидеры отрасли — МиГ и «Сухой» — загружены экспортными заказами и имеют хорошие перспективы на внешнем рынке. Одновременно мы видим, что госпрограмма вооружений растет, и понимаем, что наша важная задача — удовлетворение потребностей обороны страны. Мы должны обеспечить названным компаниям благоприятный режим для выполнения внутренних и экспортных контрактов. Поэтому в этой сфере мы не будем спешить с реформированием.

ВГ: При создании EADS Европа собирала в одну компанию самолетные, вертолетные, оборонные и ракетно-космические активы. Почему в России не пошли по такому пути?

А. Ф.: У Европы процесс интеграции был намного сложнее, чем у нас: он был межнациональный и межгосударственный. В основу таких крупных образований должна быть заложена технологическая и бизнес-идея. Например, в самолетостроении и вертолетостроении используются одни материалы, комплексы авионики, примерно одинаковые двигатели. Поэтому логично через несколько лет провести слияние ОАК и компании «Вертолеты России». Что касается космоса и ракетной техники, хотя там тоже есть идентичные

женером ИАПО. В 1992 году ИАПО было акционировано, господин Федоров стал его крупнейшим частным акционером и был избран генеральным директором ИАПО. В 1997–1998 годах занимал пост генерального директора авиационного военно-промышленного комплекса «Сухой» (предшественник АХК «Сухой»). В 1998–2004 годах президент ИАПО. В 2003 году ИАПО было преобразовано в ОАО

«Научно-производственная корпорация „Иркут“» и вышло на IPO. При раскрытии информации перед IPO выяснилось, что господину Федорову принадлежит 18,9% акций «Иркута». В сентябре 2004 года занял должности гендиректора и генконструктора ФГУП «Российская самолетостроительная корпорация МиГ», оставив пост главы «Иркута». В марте 2006 года премьер Михаил Фрадков предложил Вла-

технологии, но отличий все-таки больше. Необходимости их слияния с ОАК в обозримом будущем я не вижу.

ВГ: Возможно ли включение в ОАК самолетостроительных активов бывшего СССР, продолжающих сегодня работать в одной кооперации с российскими предприятиями?

А. Ф.: Два десятка лет назад не было российской авиационной промышленности, была авиапромышленность СССР с глубокими межреспубликанскими кооперационными связями. Со многими предприятиями кооперация до сих пор не разорвана, и есть потенциал совместного развития, в том числе и через включение предприятий в состав ОАК. Выгоды могут получить все стороны. Российская промышленность решает проблему дефицита производственных и кадровых ресурсов, наши партнеры из стран СНГ получают шанс сохранить авиационную промышленность. Пример реализации такой стратегии — принципиальное решение руководства Узбекистана и России о вхождении ТАПО имени Чкалова в ОАК.

ВГ: Как будет построен процесс вхождения в ОАК этого зарубежного актива?

А. Ф.: На тех же принципах, на которых в него входят все российские предприятия. Будет проведена оценка предприятия, а затем состоится обмен акций ТАПО имени Чкалова на акции ОАК. Причем руководством Узбекистана приняты наши условия: пакет акций, которые ТАПОиЧ передаст ОАК, будет не менее контрольного пакета — 50% плюс одна акция. Сейчас создается совместная рабочая группа по определению механизма и этапов этого процесса. На заседании межправительственной комиссии, которое должно состояться в конце этого года, рабочая группа доложит о наработках.

ВГ: В каких проектах будет задействовано ТАПОиЧ?

А. Ф.: Последнее время ТАПОиЧ изготавливало транспортные самолеты Ил-76, поэтому предприятие может быть хорошим партнером по кооперации в изготовлении этих самолетов в Ульяновске. Объединение также изготавливает самолеты Ил-114. Мы убедились, что такой проект нужен товарной линейке ОАК: нам не хватало турбовинтового самолета для региональных перевозок размерности 50–65 мест для замены старых машин типа Ан-24.

ВГ: На постсоветском пространстве есть еще одна крупная авиационная держава. Возможно вхождение в ОАК украинских предприятий?

А. Ф.: Мы заинтересованы в интеграции с украинским авиапромом. Я встречался с руководством украинских авиапредприятий и с представителями правительства Украины, высказывал свое предложение о возможном вхождении украинских предприятий в ОАК на тех же правилах и принципах, на которых входят российские предприятия. Украине намного сложнее, чем России, стать самостоятельным игроком на авиастроительном рынке. Но как будут развиваться дальнейшие события, мне сложно прогнозировать. Во многом это будет связано с общеполитическими процессами. Безусловно, такой щепетильный сектор экономики, как авиация, без политических решений, без политической поддержки не может обеспечивать интеграционные процессы.

Интервью взял КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

димиру Путину кандидатуру господина Федорова в качестве главы создававшегося тогда ОАО ОАК. Официально пост президента и председателя правления ОАК господин Федоров занял в декабре 2006 года после завершения процедуры регистрации корпорации. При этом свой пакет акций «Иркута» (капитализация на момент передачи корпорации составляла \$1,04 млрд) он обменял на 4,9% акций ОАК.

