

АВИОНИКА ИДЕТ НА СЛИЯНИЕ

В ПЕРВЫЙ ДЕНЬ РАБОТЫ МАКС-2007

ПРЕЗИДЕНТ НПЦ «ТЕХНОКОМПЛЕКС» ГИВИ ДЖАНДЖГАВА ДОЛЖЕН ОБЪЯВИТЬ О ЗАВЕРШЕНИИ ФОРМИРОВАНИЯ КОНЦЕРНА «АВИОНИКА». ОДНАКО ЭТО, ВИДИМО, СТАНЕТ ЛИШЬ ПЕРВЫМ ШАГОМ В РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВИАЦИОННОГО БОРТОВОГО РАДИОЭЛЕКТРОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ (БРЭО) В РОССИИ.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

В середине июня на авиасалоне в Ле-Бурже гендиректор «Рособоронэкспорта» Сергей Чemezov, делясь планами реструктуризации российской оборонной промышленности, рассказал ВГ «Авиа»: «Сейчас мы работаем над созданием холдинга по производству оборонной электроники. Это будет холдинг, подобный созданной „Рособоронэкспортом“ промышленной корпорации „Оборонпром“. По этому холдингу мы сейчас совместно с Роспромом (Федеральное агентство по промышленности. — ВГ) готовим соответствующие документы». По словам главы «Рособоронэкспорта», холдинг объединит большинство оборонных предприятий, занимающихся созданием авионики для ВВС, электронных систем для сухопутных войск и войск радиоэлектронной борьбы. В качестве возможных кандидатов в холдинг господин Чemezov назвал концерн «Авионика», а также предприятия создававшегося на базе компании «Оборонительные системы» (принадлежит дочернему предприятию «Рособоронэкспорта» компании «Оборонпром») холдинга средств радиоэлектронной борьбы. Причем, не дожидаясь юридического оформления холдинга по электронике, «Рособоронэкспорт» уже ищет для него зарубежных партнеров. «По этой тематике мы планируем сотрудничество с профильными подразделениями французской компании Thales и итальянской Fin-tecсapica», — заявил Сергей Чemezov.

Источники в промышленности подтвердили ВГ «Авиа» существование такого плана, уточнив, что в холдинг будут включены все основные производители отечественной авионики: не только концерн «Авионика», но и корпорация «Аэрокосмическое оборудование», а также НИИ авиационного оборудования и ряд крупных радиозаводов.

АЛЬТЕРНАТИВА МОНОПОЛИИ Однако существуют и другие планы реструктуризации авиаприборостроительной отрасли РФ. Один из них огласил еще в марте на круглом столе «Можно ли диверсифицировать экономики России?» глава Роспрома Борис Алешин: сформировать как минимум два отдельных холдинга в области авионики. Господин Алешин тогда уточнил: «Федеральное агентство по промышленности разработает до конца 2007 года документы по созданию четырех промышленных холдингов, в том числе и в авионике. Активы мы собираем для того, чтобы быть конкурентоспособными в этой отрасли на мировом рынке». По словам главы Роспрома, создание холдинга производителей авионики наравне с холдингами авиационных двигателестроителей станет «следующим после создания ОАК этапом интеграции предприятий авиационной отрасли». «Однако на этом уровне не будет глобального объединения всех игроков в одну команду», — отметил Борис Алешин. — Комплектаторы должны конкурировать друг с другом, чтобы „финишник“ имел возможность выбирать лучшие образцы из предложенного ассортимента».

Согласно прежним планам, в один холдинг должны были объединиться два ключевых производителя БРЭО в России — концерн «Авионика», созданный на базе корпорации «Технокомплекс», и Российский авиаприборостроительный альянс (РАА), включающий в себя корпорацию «Аэрокос-

мическое оборудование» и компанию «Авиаприбор-Холдинг». «Объединение „Технокомплекса“ и „Аэрокосмического оборудования“ вполне реально, — пояснял ранее Борис Алешин. — При этом в Роспроме понимают, что их объединение может быть чревато созданием монополиста на внутрироссийском рынке. Поэтому для сохранения конкуренции предлагается создать второй приборостроительный холдинг — на базе НИИ авиационного оборудования, Рязанского и Чебоксарского радиозаводов».

Еще в прошлом году основным идеологом слияния концерна «Авионика» и РАА стал гендиректор и совладелец корпорации «Аэрокосмическое оборудование» Сергей Бодров. «Аэрокосмическое оборудование» предлагало сначала создать структуру, которая в течение двух-трех лет будет управлять РАА и концерном «Авионика». Параллельно предполагалось провести реструктуризацию и оценку активов компаний. И только после этого должен был рассматриваться вариант полного объединения.

Санкт-петербургская корпорация «Аэрокосмическое оборудование» занимается разработкой и производством оборудования и систем для военной и гражданской авиации. В нее входят около 30 предприятий. 51% акций корпорации принадлежат российскому правительству, а остальные 49% контролируются структурами менеджмента. В последние годы основной доход компания получила за счет экспортных контрактов на поставку БРЭО для истребителей Су-27 и Су-30 для Китая. Важную часть продукции корпорации составляют радиолокационные системы управления вооружением. Это радары «Барс» и «Оса», оснащенные фазированными антенными решетками. Среди последних завершенных разработок — создание БРЭО нового поколения для регионального пассажирского лайнера Ан-148 и для учебно-боевого самолета Як-130. В августе 2005 года корпорация «Аэрокосмическое оборудование» объявила о своей интеграции с компанией «Авиаприбор-Холдинг» под названием Российский авиаприборостроительный альянс. РАА разрабатывает как целиком комплексы бортового оборудования, так и системы, подсистемы, отдельные узлы, агрегаты, блоки и датчики.

В свою очередь, «Технокомплекс» в настоящее время объединяет вокруг Раменского приборостроительного КБ еще 19 предприятий авиационного приборостроения. Основную прибыль «Технокомплекс» получает от поставки авионики по контрактам о лицензионном производстве российских истребителей Су-30МКИ в Индии, а также по поставке крупных партий истребителей Су-30МКМ для Малайзии и Су-30МКИ(А) для Алжира. На опытном производстве «Технокомплекса» изготовлены компоненты кабины истребителей Су-35 и МиГ-35, МиГ-29К/КУБ и МиГ-29М/М2 поколения 4++. Аппаратура для Су-35 рассматривается как промежуточный этап к созданию авионики для самолета пятого поколения. Конкурс на разработку и поставку авионики собственно для российского истребителя пятого поколения ПАК ФА также выиграл «Технокомплекс».

Надо отметить, что «Технокомплекс» располагает всеми первичными технологиями, составляющими основу авиастроения: средства визуализации, спасения, топливо-

измерения, управления оружием и летательным аппаратом, самолетовождения, навигации и другие. «Технокомплекс» имеет также опыт кооперации не только с отечественными предприятиями, но и с зарубежными. Так, в разработке БРЭО для самолета Су-30МКИ помимо российских предприятий приняли участие французские, израильские, украинские и индийские компании.

В области гражданской авиации «Технокомплекс» работал, сертифицировал и поставил целый ряд систем БРЭО для самолетов Ту-204, Ту-214, Ту-334, Бе-200, Ил-114, президентского самолета Ил-96—300П. В числе новых разработок «Технокомплекса» — перспективный комплекс авионики для российского магистрального самолета МС-21.

«Концерн „Авионика“ создан при головной фирме — Раменском ПКБ, а не путем организации надстройки в виде посредника, — рассказал глава „Технокомплекса“ Гиви Джанджгава. — Нельзя на узкий российский рынок вытаскивать всю кооперацию: он ее не прокормит. Лучше не создавать управляющую отвлеченную структуру-посредника, а формировать интегрированные структуры при головном исполнителе. У нас вся договорная система опирается на Раменское ПКБ. А в самом „Технокомплексе“ работают всего два-три человека. Службы же Раменского ПКБ несут нагрузку управления всей корпоративной структуры».

Формирование концерна «Авионика» несколько затянулось: первоначально это планировалось провести до конца 2005 года, однако завершилось оно лишь этим летом. По словам господина Джанджгавы, «Технокомплекс» должен постепенно перевести все свои 20 предприятий в «Авионику».

В «Авионике» отрицательно относятся к идее интеграции с «Аэрокосмическим оборудованием». Действительно, предприятия «Авионики» в последнее время получили все основные работы по созданию БРЭО как для военных (ПАК ФА, Су-35), так и гражданских (МС-21) перспективных российских проектов.

В свою очередь, прежними основными источниками доходов «Аэрокосмического оборудования», а следовательно, и РАА были контракты с Китаем, однако они все уже закрыты. Видимо, поэтому руководство «Аэрокосмического оборудования» решило стать более многопрофильной компанией, расширив сферу своей деятельности на автопром. В феврале этого года корпорация объявила о намерении создать производство электроники для автомобилей в Ленинградской области. Выпускаемая продукция будет изначально поставляться на завод Ford Motor Company во Всеволожске, а затем и на завод Renault в Москве, а также Volkswagen в Калуге.

САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ ЗА КОНКУРЕНЦИЮ

План формирования именно двух холдингов, а не одного, как предлагает «Рособоронэкспорт», больше устраивает и самолетостроителей. «Мы не можем напрямую вмешиваться в процесс создания этих холдингов, можем только выдавать свои рекомендации. Но мы поддерживаем ту стратегию по развитию авиапрома, которая предусматривает создание в приборостроении двух-трех крупных холдингов, а не одного монопольного, — заявил

акция этих предприятий. 51% акций ОАО «Концерн „Авионика“» закрепляется в федеральной собственности.

САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ ПОДДЕРЖИВАЮТ ВАРИАНТ СОЗДАНИЯ В АВИАПРИБОРОСТРОЕНИИ ДВУХ-ТРЕХ КРУПНЫХ ХОЛДИНГОВ: КОМПЛЕКТАТОРЫ ДОЛЖНЫ КОНКУРИРОВАТЬ ДРУГ С ДРУГОМ, ЧТОБЫ МОЖНО БЫЛО ВЫБИРАТЬ ЛУЧШИЕ ОБРАЗЦЫ ИЗ ПРЕДЛОЖЕННОГО АССОРТИМЕНТА



СМЕЖНИКИ

ВГ «Авиа» высокопоставленный представитель ОАК. — Это важно еще и потому, что наши прибористы делают свою продукцию не только для авиации, но и для военных и гражданских сухопутных объектов, морских судов. У них своя конкурентная среда».

При этом самолетостроители приветствуют укрупнение приборостроительных предприятий, полагая, что «в таком виде, в каком они сейчас существуют, эти предприятия не конкурентоспособны и многие из них просто не выживут при свободном рынке». «Пример создания российского регионального самолета Sukhoi SuperJet100 показал — самолетостроителям пришлось отказаться от многих российских поставщиков авионики в пользу зарубежных, поскольку их продукция оказалась лучше по техническим характеристикам и дешевле», — заявил источник в ОАК.

Не устраивает самолетостроителей и вариант вхождения производителей БРЭО в состав ОАК, как это произошло, например, в Европе при образовании концерна EADS. «В EADS приборостроительные активы попали исторически вместе с головными предприятиями. Но для российских самолетостроителей это непрофильные активы, — считают в ОАК. — Мы не стремимся, чтобы в ОАК или под ее эгидой создавались крупные приборостроительные холдинги». Такая структура управления, по мнению самолетостроителей, имеет и плюсы, и минусы. Достоинства этой схемы в том, что заказчики авионики могли бы напрямую влиять на кооперацию второго уровня. Но есть и большой минус: ОАК стала бы заложником одного поставщика, лишившись возможности работать на конкурентном рынке ■

КАТАЛОГ САМОЛЕТОВ БИЗНЕС-АВИАЦИИ CATALOGUE OF ALL BUSINESS AIRCRAFT MODELS



ВПЕРВЫЕ В РОССИИ ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ JET MEDIA* ВЫПУСТИЛ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ КАТАЛОГ «JET 2007». НА РУССКОМ И АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКАХ. В НОВОМ УНИКАЛЬНОМ 408-СТРАНИЧНОМ ИЗДАНИИ: • **150** МОДЕЛЕЙ САМОЛЕТОВ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ И **42** МОДЕЛИ ВЕРТОЛЕТОВ • ИНФОРМАЦИЯ О ВЕДУЩИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЯХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ • ПОДРОБНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ • РЕКОМЕНДАЦИИ ПОТЕНЦИАЛЬНЫМ ПОКУПАТЕЛЯМ

JET MEDIA* PUBLISHING HOUSE HAS PUBLISHED A PROFESSIONAL ENGLISH-RUSSIAN **JET 2007** CATALOGUE. THE FIRST EVER PUBLISHED IN RUSSIA, THIS UNIQUE EDITION, WHICH SPANS OVER 408 PAGES, INCLUDES: • DESCRIPTIONS OF **150** BUSINESS AIRCRAFT AND **42** HELICOPTERS • COMPANY PROFILES OF MAJOR AIRFRAMERS • DETAILED SPECIFICATIONS AND PERFORMANCE DATA • RECOMMENDATIONS TO POTENTIAL BUYERS

УЖЕ В ПРОДАЖЕ ON SALE NOW

ТЕЛ./ TEL. +7 (495) 730-5728
+7 (903) 667-4578
ФАКС/ FAX: +7 (495) 290-5107
E-MAIL: INFO@JETMEDIA.RU
WWW.JETCATALOGUE.RU

