

ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ: НАКАНУНЕ РЕФОРМЫ

НАЧАВ В 2004—2006 ГОДАХ ИНТЕГРАЦИЮ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ГОСУДАРСТВО ОБРАТИЛО ВНИМАНИЕ И НА ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ. СИТУАЦИЯ В ЭТОЙ ОТРАСЛИ ДАВНО УЖЕ ТРЕБОВАЛА ПРИНЯТИЯ РАДИКАЛЬНЫХ МЕР ПО ЕЕ КОНСОЛИДАЦИИ. 11 АВГУСТА ПРЕЗИДЕНТ РФ ВЛАДИМИР ПУТИН, НАКОНЕЦ, ЗАПУСТИЛ ЭТОТ ПРОЦЕСС. КОНСТАНТИН МАКИЕНКО

Основные финансовые потоки в отрасли до последнего времени генерировались за счет продаж различных модификаций двигателей АЛ-31Ф разработки ОКБ имени Льюли. Эти продажи были обеспечены экспортом истребителей Су-27/30. Но научно-производственная система по разработке и созданию этих моторов в постсоветское время оказалась разорвана между рыбинским НПО «Сатурн», московским предприятием «Салют» и Уфимским моторостроительным производственным объединением (УМПО). И если отношения между Рыбинском и Уфой сложились скорее партнерские, то московское предприятие во всем жестко противостоит «Сатурну». Расщепление разработки и производства АЛ-31Ф — главное противоречие и основной конфликт отрасли. Три компании проводят параллельное обновление основных фондов и ведут дублирующие НИОКР, конкурируют на рынке дефицитной квалифицированной рабочей силы, имеют слишком маленькие размеры для эффективной конкуренции на мировом рынке. Между тем совокупный оборот «Сатурна», УМПО и «Салюта» составил в 2006 году почти \$1,5 млрд. Этот уровень уже позволяет проводить долгосрочную промышленную и инновационную политику и стать небольшим, но все же заметным игроком на мировом рынке.

По мере оживления в гражданском авиапроме и в связи с возникновением спроса на МиГ-29 отрасль перестает быть зависимой от производства одних только АЛ-31Ф. Похоже, мощности пермского комплекса полностью загружены производством ПС-90 и его новых вариантов, а двигателестроительный дивизион РСК МиГ получил крупные заказы на поставку двигателей РД-33 и создание его новой модификации РД-33МК. Эти три продукта — АЛ-31, РД-33 и ПС-90 различных модификаций — и составляют продуктовый ряд нашего моторостроения. В ближайшее время эта линейка пополнится вертолетными двигателями ВК-2500 и ТВЗ-117 и совместным франко-российским мотором SaM-146.

И все же без кардинального улучшения ситуации в двигателестроении будет сильно затруднен запланированный прорыв в гражданском авиастроении. Неудовлетворительное положение с двигателями ПС-90 сдерживает продажи Ил-96 и Ту-204, одним из главных технических рисков программы самолетов МС-21 и МТА также является отсутствие современного отечественного двигателя в классе тяги 12 тонн. Ставка на импорт двигателей несет с собой высокие риски — канадская Bombardier вынуждена была приостановить проект C-series главным образом из-за позиции двигателистов. Собственные двигатели нужны стране и по соображениям военной безопасности.

ПЕЙЗАЖ ПЕРЕД БИТВОЙ Сейчас в отрасли сложилось три потенциальных полюса консолидации — НПО «Сатурн», московское машиностроительное производственное предприятие (ММП) «Салют» и петербургский завод имени Климова. На роль ее интегратора претендуют и внеотраслевые игроки, прежде всего «Рособоронэкспорт» и АФК «Система».

Главным козырем «Сатурна» выглядит активный, если не сказать агрессивный менеджмент, который сначала способствовал восстановлению пришедшего в упадок в пер-

СЕЙЧАС В ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РФ СЛОЖИЛОСЬ ТРИ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОЛЮСА КОНСОЛИДАЦИИ — РЫБИНСКИЙ «САТУРН», МОСКОВСКИЙ «САЛЮТ» И ПЕТЕРБУРГСКИЙ ЗАВОД ИМЕНИ КЛИМОВА



ПЕТР ВУТОВСКИЙ

ВЫРОСШИЙ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ СПРОС НА ИСТРЕБИТЕЛИ МИГ-29 С ДВИГАТЕЛЯМИ РД-33, А ТАКЖЕ СОЗДАНИЕ НОВОЙ ВЕРСИИ МОТОРА РД-33МК (НА ФОТО — МИГ-29МК С ДВИГАТЕЛЕМ РД-33 С СОПЛАМИ ОВТ) ПОЗВОЛИЛИ ЗАВОДУ ИМЕНИ КЛИМОВА СТАТЬ НОВЫМ ЦЕНТРОМ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

вой половине 1990-х завода «Рыбинские моторы», а затем начал выстраивать первую в России вертикально интегрированную двигателестроительную корпорацию. Сначала произошло слияние «Рыбинских моторов» с Рыбинским КБ моторостроения, а затем, получив контроль над разработчиком двигателя АЛ-31Ф КБ «Льюлька-Сатурн», владелец и руководитель компании Юрий Ласточкин в один ход превратил ее в игрока национального уровня. Контролируя легендарное КБ, «Сатурн» претендует на лидерство при разработке военного двигателя следующего поколения и проводит модернизацию моторов четвертого поколения АЛ-31Ф. Компания ведет НИОКР по очень широкой номенклатуре изделий: короткоресурсные двигатели для беспилотных летательных аппаратов и авиационных ракет, мотор в классе тяги до 2 тонн АЛ-55 для учебно-тренировочных самолетов и тяжелых беспилотных аппаратов, модернизация двигателей Д-30КП в вариант «Бурлак» военнотранспортных самолетов Ил-76, создание российских газотурбинных двигателей для ВМФ.

Позиции «Сатурна» укрепляет также сотрудничество с французской двигателестроительной компанией SNECMA (входит в группу Safran) по программе создания двигателя SaM-146 для региональных самолетов, прежде всего SSJ100. Работая по этому проекту, «Сатурн» провел техническое перевооружение производства и сейчас обладает одним из самых современных станочных парков. Руководство «Сатурна» как никто другой в отрасли понимает зарубежные двигателестроительные реалии и отчетливо представляет, каково наше истинное место на фоне мировых грандов отрасли.

В то же время у компании есть и слабые стороны. Объемы ее производства уступают другим двигателестроительным заводам страны. Бизнес «Сатурна» во многом базируется на продажах и ремонтах двигателей Д-30 различных модификаций. Но этот рынок имеет тенденцию к сокращению по мере списания самолетов Ту-154 и появления альтернативных вариантов оснащения Ил-76 двигателем ПС-90. Но-

ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ РФ РАЗВЕДУТ НА ЧЕТЫРЕ СТОРОНЫ

11 августа на петербургском заводе имени Климова под председательством президента РФ Владимира Путина прошло совещание по вопросам авиационного двигателестроения в России. Его целью, по словам президента, стало рассмотрение «трех взаимосвязанных вопросов — развития авиационного двигателестроения, пла-

нов Объединенной авиастроительной корпорации и ситуации в вертолестроении». «Сегодня конкурентоспособность выпускаемых в нашей стране авиационных двигателей, к сожалению, пока крайне низкая, — отметил в своем выступлении президент РФ. — Рентабельность отрасли сократилась в последние годы с 27 до 7%, а прибыль снизилась почти вдвое. Уровень продаж отечественных двигателей, к приме-

вые разработки «Сатурна» находятся на пороге серийного производства, но начнут приносить прибыль через два-три года. Наконец, «Сатурн» — это частно-государственная компания, контрольный пакет акций которой принадлежит менеджменту, а 37% — государству. В современных российских условиях это несет в себе риски.

По всей видимости, оптимальная в этих условиях для «Сатурна» стратегия — слияние с тоже частным УМПО. Рыбинская компания тесно сотрудничает с уфимским заводом по программам АЛ-31ФП, особенно при создании мотора АЛ-55И, который разрабатывается для оснащения индийских учебно-тренировочных самолетов НТ-36. Уфимские моторы устанавливаются на индийские истребители Су-30МКИ, малайзийские Су-30МКМ и алжирские Су-30МКИ(А). В ближайшие годы ожидается пик поставок этих машин, и УМПО, по всей видимости, будет лидирующим российским двигательным заводом по объему производства. В 2006 году уфимское предприятие с объемом реализации почти 15 млрд рублей уже вышло на первое место в отрасли, опередив «Салют» с его 11,2 млрд. УМПО, вовлеченное в программу лицензионного производства Су-30МКИ в Индии, имеет не просто большой, но еще и длинный (до 2012 года) портфель заказов. Гарантированная на пять лет закупка — явление для отечественного моторостроения уникальное. Однако, имея на руках такие козыри, руководство УМПО никогда не проявляло инициатив по части корпоративного строительства или создания собственного инновационного потенциала. Сочетание рыбинской энергии и предпринимчивости с уфимскими ресурсами дало бы возможность создать первоклассную компанию с оборотом, близким к \$1 млрд.

Упорным и бескомпромиссным конкурентом «Сатурна» все последние годы выступает ММП «Салют». В отличие от анемичного уфимского менеджмента генеральный директор «Салюта» Юрий Елисеев использовал доходы, полученные от продажи в КНР двигателей АЛ-31Ф и АЛ-31ФН, для масштабного технического перевооружения предприятия и создания собственного КБ. По всей видимости, сегодня «Салют», как и «Сатурн», обладает самым современным и высокотехнологичным в РФ станочным парком. Сильные позиции по техническому оснащению — главный козырь и основная надежда господина Елисеева в его конкуренции с «Сатурном». Полем ожесточенной борьбы между двумя компаниями стал рынок модернизации двигателей АЛ-31Ф. В противовес разрабатываемому «Сатурном» «изделию 117» «Салют» силами собственного КБ создает модификации АЛ-31Ф-М1/2/3. Причем АЛ-31Ф-М1 с повышенной на одну тонну тягой в декабре 2006 года был сертифицирован ВВС РФ и, по словам Юрия Елисеева, включен в госзаказ на 2007 год. Преимущество линейки «Салюта» состоит в ее гибкости и эволюционном подходе к наращиванию возможностей. Если самая продвинутая версия АЛ-31Ф-М3 еще только поступила на стендовые испытания, то АЛ-31Ф-М1 готов к поставкам в российские ВВС и предлагается на экспорт в КНР. Если господин Елисеев сумеет получить разрешение на экспорт в Китай этого мотора и тем более на передачу лицензии, будущее «Салюта» будет обеспечено не хуже УМПО.

ру, в 15 раз меньше, чем у ведущих компаний мира. Владимир Путин предложил правительству РФ срочно заняться вопросами технического перевооружения предприятий, их финансового обеспечения и реструктуризации. В тот же день президент РФ подписал указ об организации первого в двигателестроительной отрасли холдинга на базе ММП «Салют». По словам первого зампреда военно-промышленной комис-

сии при правительстве РФ Владислава Путилина, еще в авиационном двигателестроении будет создано три холдинга. Первый объединит завод имени Климова и московский завод имени Чернышева. Второй холдинг будет создан на основе Самарского центра авиастроения, в который войдут предприятие имени Кузнецова, «Металлист-Самара» и «Моторостроитель». «Объединение государственного пакета акций управ-

Помимо борьбы за рынок модернизации двигателей АЛ-31Ф «Салют» вступил в конкуренцию с «Сатурном» и по стратегически важному вопросу о разработке двигателя пятого поколения для истребителя ПАК ФА разработки ОКБ Сухого. Работа над силовой установкой этой машины разбита на два этапа. В ходе первого должна быть проведена глубокая модернизация уже существующего АЛ-31Ф с тягой 14,5–15 тонн. Победитель на этом этапе давно известен: НПО «Сатурн» и его «изделие 117». Именно этот мотор должен в 2009 году поднять в воздух опытные образцы ПАК ФА. Однако в мае этого года новый главком ВВС Александр Зелин неожиданно заявил о необходимости соблюдения тендерных условий при отборе предложений по созданию двигателя второго этапа — собственно мотора пятого поколения с тягой около 16–18 тонн. «Салют» немедленно включился в борьбу, которая, скорее всего, пока имеет не столько коммерческое, сколько политическое значение. Можно предположить, что цена вопроса уступает сумме годовых продаж «Салюта», а выплаты наверняка отнесены на 2010–2015 годы. Но если московское предприятие выиграет конкурс, его вес в отрасли радикально изменится.

После 2004 года стал расти вес и двигателестроительного дивизиона РСК МиГ. Как и сама миговская фирма, предприятия и КБ этого «куста» долгое время испытывали серьезные экономические трудности, и их экономические возможности не шли ни в какое сравнение с производителями АЛ-31Ф. Но после заключения индийского и алжирского контрактов на поставку МиГ-29К и МиГ-29СМТ активизировался и спрос на двигатели РД-33. Возникла необходимость проведения масштабных работ по модернизации этого мотора и создания более мощной версии РД-33МК для палубных истребителей. Развитие китайской программы истребителя FC-1/JH-17 вызвало потребность в большом количестве моторов РД-93. Наконец, в Индию была передана лицензия на производство РД-33 третьей серии. Все это повысило экономические возможности серийного производителя — Московского машиностроительного предприятия имени Чернышева — и резко усилило позиции разработчика двигателя — петербургского завода имени Климова, где к тому же в 2004 году появился гораздо более сильный менеджмент. Если предыдущее руководство «Климова» явно готовило в интересах ММП Чернышева банкротство предприятия, то новая команда сумела перехватить лидерство в дивизионе. За счет простого наведения порядка с ремонтами РД-33 продажи завода Климова за три года выросли с 1 млрд до 4 млрд рублей. Предприятие пользуется очевидной политической поддержкой влиятельного петербургского губернатора, а его выбор в качестве места проведения 11 августа выездного заседания военно-промышленной комиссии по реструктуризации двигателестроения по главе с президентом РФ говорит и о лоббистских возможностях на федеральном уровне. Если в России действительно будет реализован проект по развертыванию производства вертолетных двигателей ВК-2500 и ТВЗ-117 при головной роли «Климова», это КБ вполне сможет претендовать как минимум на ведущую роль в консолидации двигателестроительного дивизиона РСК МиГ, то есть фактически станет третьим полюсом интеграции отрасли. ■

ляющей компании позволит приступить к финансовому оздоровлению этих предприятий и создаст условия, чтобы научно-технический потенциал предприятий был поднят на должный уровень», — заявил господин Путилин. Третий холдинг, по его словам, будет создан за счет консолидации государственного пакета акций на предприятиях в Перми, Рыбинске и Уфе. «Госпакет акций предложено — и это поддер-

жано президентом — передать «Оборонпрому» (дочернее предприятие «Рособоронэкспорта»), который только что указом президента повысил свою капитализацию. Данное АО обеспечит контрольный пакет акций государства предприятиям, в которых пока нет контроля государства», — пояснил Владислав Путилин. В дальнейшем все четыре холдинга предполагается слить в один.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ



СМЕЖНИКИ