

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС

гательстроительной отрасли, «перенос производства части деталей авиадвигателей на ОМО позволит «Салюту» снизить их себестоимость, поскольку уровень заработной платы в Омске останется существенно ниже, чем в Москве».

Источники в авиаотрасли предполагают, что «Салют» постепенно свернет производство авиадвигателей на своей московской площадке, оставив на ней сборку энергоустановок, в которых заинтересовано в том числе и московское правительство.

Однако для реализации этих планов «Салюту» предстоит еще нормализовать финансово-кредитную ситуацию на ОМО. «Принципиальная позиция «Салюта» — взять слабого и довести его до своего уровня», — заявил ВГ господин Елисеев. Правда, он признает, что ситуация у «слабого» очень тяжелая: общая задолженность ОМО составляет 2,35 млрд руб., из которых по налогам и сборам — 855 млн руб., в том числе пени и штрафы — 258 млн руб. Руководство НПЦГ «Салют» предлагает провести реструктуризацию задолженности перед федеральным и местными бюджетами и списать пени и штрафы омского объединения. Оставшуюся часть задолженности «Салют» готов погасить своими силами, для чего планирует разместить на ОМО производство «украинской» части двигателя АИ-222-2.5, устанавливаемого на учебно-тренировочном самолете Як-130, а также части двигателя Д-436, устанавливаемого на самолетах Ту-334 и Ан-148 и производимой на самом «Салюту». По расчетам «Салюта», на перенос производства в ОМО части АИ-222-2.5 потребуются долгосрочные инвестиции в размере 2,815 млрд руб., а на организацию в Омске изготовления частей для Д-436 — 1,58 млрд руб.

Перенос из Запорожья производства части АИ-222-2.5 позволит выполнить требования российского Минобороны, настаивающего на стопроцентном изготовлении двигателя для заказанного им Як-130 на территории России. «Украинский президент неоднократно заявлял о намерении присоединить свое государство к блоку НАТО. В случае реализации этого плана мы не сможем устанавливать на наши самолеты двигатели, собранные на Украине», — заявил ВГ в военном ведомстве. — Это может быть просто покупка лицензии на производство АИ-222-2.5. А при переносе производства на территорию России все права интеллектуальной собственности будут соблюдены. Украинские разработчики будут получать положенные в таком случае по международному праву роялти». Причем, по словам представителя Минобороны, вопросы, связанные с производством АИ-222-2.5, практически решены. Процесс приобретения права на производство и организации серийного выпуска этого мотора в России, по мнению военных, необходимо ускорить: со следующего года в ВВС должны поступить первые четыре Як-130, одновременно начнется поставка этих самолетов в Алжир. На очереди контракты на поставку около 60 Як-130 в Ливию и Венесуэлу.

По мнению представителя Минобороны РФ, срочное освоение серийной сборки АИ-222-2.5 необходимо еще и для успешной конкуренции с китайским учебно-тренировочным самолетом L-15, созданным при участии ОКБ имени Яковлева и являющимся почти полным аналогом Як-130. На китайской машине устанавливается двигатель АИ-222-2.5Ф с форсажной камерой, что позволяет L-15, в отличие от Як-130, летать и со сверхзвуковой скоростью. «Запорожский „Мотор Сич“ уже заключил соглашение о серийных поставках в Китай АИ-222-2.5Ф. Если мы задержим серийное производство АИ-222-2.5 для Як-130, то потеряем зарубежный рынок. Китайцы заполнят его своим L-15», — считает Юрий Елисеев. По его мнению, подключение к производству 222-го мотора ОМО при соответствующей господдержке позволит ускорить организацию серийного выпуска двигателя.

Существенно более трудная ситуация может сложиться с производством на территории России двигателя Д-



ВАЛЕРИЙ ПЕВНИН

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ «САТУРН» ЮРИЙ ЛАСТОЧКИН УЧАСТВУЕТ В ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОЕКТАХ ОАК, НО НЕ ГОТОВ ВСТУПАТЬ В ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЙ ХОЛДИНГ

436. В свое время УМПО согласилось в кооперации с ММП «Салют» производить часть этого мотора, но только для самолета Ту-334. Для Ан-148 кооперация по двигателю состоит из запорожского «Мотор Сич» и ММП «Салют». Недавно ГТК «Россия» заказала Казанскому авиазаводу несколько Ту-334, в том числе и для авиаотряда управделами президента РФ. По неофициальной информации, «президентские» «тушки» должны иметь двигатели, собранные полностью из российских комплектующих. Однако для того, чтобы собирать 436-й мотор в России, по словам господина Елисеева, «предстоит еще завершить решение вопросов интеллектуальной собственности в рамках деятельности межправкомиссии Россия—Украина».

Помимо решения вопросов, касающихся сборки «украинских» частей двигателей, для успешного формирования НПЦГ «Салют» его руководство предлагает принять ряд мер господдержки. В частности, для «Салюта», существенную часть дохода получающего от работы по экспортным контрактам в рамках военно-технического сотрудничества России с зарубежными странами, было бы важно упростить процедуру компенсации процентной ставки по кредитам для выполнения таких заказов. В настоящее время государство компенсирует две трети процентной ставки по кредитам на военный экспорт в рамках программы господдержки стратегических предприятий. Однако эта процедура достаточно сложная и длительная. В результате, по данным представителя ММП «Салют», в 2007 году предприятие получило в качестве компенсации лишь 55 млн руб. вместо 391 млн руб., запрошенных и подтвержденных документами. Однако эти деньги были заложены в финансовые планы «Салюта». В результате предприятие было вынуждено на недостающие 336 млн руб. брать

кредиты, на которые уже не предусматривалось компенсации двух третей процентной ставки. Тем самым снижалась прибыль, а господдержка военно-технического сотрудничества терпела свою неэффективность.

На недавнем выездном совещании правительства РФ по вопросу «Развитие научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в машиностроении», прошедшем на ММП «Салют», гендиректор предприятия Юрий Елисеев предложил предоставлять «определенные налоговые льготы для стимулирования увеличения объемов собственных средств предприятий, выделяемых на НИОКР и техническое перевооружение». Господин Елисеев предложил отменить для предприятий оборонно-промышленного комплекса налог на прибыль и НДС с финансовых средств, направляемых на проведение НИОКР, техническое перевооружение и производство инновационной ориентированной на экспорт военной и гражданской продукции. «Данные предложения целесообразно применять к ограниченному количеству предприятий для сохранения сбалансированности утвержденного трехлетнего бюджета России», — пояснил ВГ глава «Салюта». — Предлагаются данные льготы распространить на вновь создаваемые интегрированные структуры и госкорпорации, объем продаж которых на 75–80% ориентирован на выполнение госзаказа и обязательств по военно-техническому сотрудничеству».

Судьба холдинга Юрия Елисеева определяется даже не тем, кто будет формировать единый холдинг, а как долго останется на своем посту сам господин Елисеев, поскольку ФГУП «Салют» существует в основном благодаря его лоббистским усилиям. С его уходом производство АЛ-31, скорее всего, будет постепенно перенесено в Уфу, а 60 га московской земли отдадут под девелоперские проекты.

Совместно с Boeing и General Electric работали над YF-22, а Northrop совместно с McDonnell Douglas — над YF-23. Одновременно между фирмами Pratt & Whitney и General Electric был объявлен конкурс на создание перспективного двухконтурного турбореактивного двигателя с форсажной камерой для ATF, при этом предполагалось, что двигатели YF119 фирмы Pratt & Whitney и YF120 General Electric будут

САМАРСКИЙ КОМПЛЕКС Активное лоббирование «Оборонпромом» присоединения к Перми-Уфе «Сатурну» самарских предприятий (ОАО СНТК имени Кузнецова, ОАО «Моторостроитель», ОАО «Металлист-Самара», ОАО КМПО) свидетельствует о том, что в России планируется продолжать производство двигателей для стратегической авиации или как минимум модернизировать эти моторы. СНТК разрабатывал двигатели для Ту-160, Ту-95 и Ту-22.

Пока конструкторское бюро — ОАО СНТК имени Кузнецова — находится в довольно плачевном состоянии. В частности, «Оборонпрому» предстоит решить вопрос о погашении задолженности СНТК перед опорным банком Роснефти — Всероссийским банком развития регионов (ВБРР). Должником ВБРР СНТК является не первый год. «Еще в мае 2005 года стороны подписали соглашение о погашении СНТК долга перед ВБРР на 100 млн руб., аналогичное соглашение подписано в августе 2006 года на сумму 165 млн руб.», — вспоминает сотрудник СНТК. Кроме того, по его словам, в марте ВБРР выкупил у Импэксбанка долги СНТК на 252 млн руб. По данным ВБРР, сейчас тело долга СНТК перед банком превышает 100 млн руб. Но бывший гендиректор СНТК Сергей Тресвятский утверждает, что сумма долга как минимум вдвое больше.

«Единственная перспективная разработка СНТК — гражданский двигатель НК-93 — до сих пор находится в начальной стадии», — поясняет редактор журнала «Экспорт вооружений» Дмитрий Васильев. По поводу НК-93 существуют разные мнения. Рынок для этого двигателя пока не определен, и ряд участников отрасли отмечают, что он может рассматриваться только в качестве демонстратора технологий. «Новых Ту-160, очевидно, закажут не более двух-трех, а ремонт и модернизация Ту-95 и Ту-22 больших денег не принесут», — продолжает господин Васильев. Казанскому моторостроительному ПО и ОАО «Моторостроитель», с которыми предполагается скооперировать СНТК в госхолдинге, более 80% заказов дает «Газпром». Соответственно, велика вероятность того, что основные финансовые потоки самарского «куста» будут обеспечены за счет производства наземных газоперекачивающих установок.

НПО «САТУРН», УФА И ПЕРМЬ НПО «Сатурн», которое аккумулировало значительную часть остаточного инновационного потенциала отрасли, всегда воспринималось как один из основных претендентов на роль центра консолидации российского двигателестроения. «Сатурн» ведет НИОКР по широкой номенклатуре изделий. Позиции «Сатурна» укрепляет также сотрудничество с французской SNECMA по программе создания двигателя SaM-146 для регионального самолета SJS-100. Работая по этому проекту, «Сатурн» провел техническое перевооружение и сейчас обладает самым современным в стране станочным парком и цехами, оснащенными по мировым стандартам.

УМПО — серийный производитель авиадвигателей для самолетов «Су», портфель экспортных заказов оценивается в \$1,3 млрд. Система владения перекрестная — контроль принадлежит топ-менеджменту через дочерние компании. Портфель заказов «Сатурна» оценивается в \$500 млн. В 2006 году объем продаж УМПО около 15 млрд руб., «Сатурна» — около 9 млрд руб.

«Сатурн» и УМПО принадлежат менеджменту, доля государства в капитале «Сатурна» составляет 37%, а в УМПО до недавнего времени отсутствовала («золотая» акция принадлежит правительству Башкирии).

Поэтому фактически декларация о создании холдинга с участием этих двух компаний означает заявление о национализации, причем нынешний владелец «Сатурна» Юрий Ласточкин не высказывает желания продать свои активы. Правда, как рассказали ВГ источники, знакомые с ходом

ОДИН ИЗ ОСНОВНЫХ ВОПРОСОВ, ВОЗНИКАЮЩИХ, КОГДА РЕЧЬ ЗАХОДИТ О ГОСРЕФОРМЕ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ, — НАСКОЛЬКО ЭФФЕКТИВНО БУДЕТ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТЬЮ

ПЯТОЕ ПОКОЛЕНИЕ, КОТОРОЕ УЖЕ ЛЕТАЕТ
На сегодня в мире созданы два двигателя пятого поколения: американские F119-PW-100 для тяжелого истребителя пятого поколения F-22 Raptor и семейство F135 для легкого истребителя пятого поколения F-35 Lightning II. Главной разработчик обоих — компания Pratt & Whitney. Завершается отработка двигателя F136 компаний General Electric и Rolls-Royce, также предназначенного для F-35. Первые работы по самолетам и двигателям пятого поколения начались в 1981 году в рамках программы ATF (Advanced Tactical Fighter) с целью заменить истребители F-15. К октябрю 1986 года были выбраны две промышленные группы, каждой из которых предстояло разработать и построить демонстратор перспективного истребителя: компания Lock-

heed совместно с Boeing и General Dynamics работали над YF-22, а Northrop совместно с McDonnell Douglas — над YF-23. Одновременно между фирмами Pratt & Whitney и General Electric был объявлен конкурс на создание перспективного двухконтурного турбореактивного двигателя с форсажной камерой для ATF, при этом предполагалось, что двигатели YF119 фирмы Pratt & Whitney и YF120 General Electric будут

проходить испытания на обоих типах опытных истребителей. В США традиционно решение по авиадвигателям военного назначения принимается на основании итогов конкурса по программе создания двигателя-демонстратора. Испытания проходили в 1990 году. В апреле 1991 году победителем тендера была объявлена компания Lockheed, а среди двигателестроителей — Pratt & Whitney. Контракт на разработку и поставку самолетов F-22 был заключен с фирмой Lockheed в августе 1991 года, одновременно фирме Pratt & Whitney был выдан заказ на разработку серийного варианта мотора F119-PW-100. На F-22 стоят по два таких мотора. Двигатели первых серий имели максимальную тягу 13,9 тонны, а в дальнейшем ее увеличили до 15,9 тонны, что позволило обеспечить сверхзвуковой крейсерский полет со скоростью 1,72 Маха без использования форсажа и 2,5 Маха на форсаже. Двигатель оснащен соплом с изменяемым вектором тяги с углом отклонения до ±20 градусов. В апреле 1996 года был объявлен конкурс на создание легкого одномоторного тактического истребителя по программе JSF (Joint Strike Fighter) и двигателя для него. Самолет должен был заменить истребители F-16, F/A-18 и штурмовики



АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС