



АЛЕКСАНДРА ГРИЦКОВА,  
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE  
«ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ»

# ЗАВОДОПОСТРОЕНИЕ

**В АВГУСТЕ БЫЛА УТВЕРЖДЕНА СХЕМА СЛИЯНИЯ ВСЕГО РОССИЙСКОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА. ОСНОВНОЙ ИНТЕГРАТОР — ОАО «ОПК „ОБОРОНПРОМ“» — СТРЕМИТСЯ УСКОРИТЬ ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ В ЕДИНЫЙ ХОЛДИНГ. НО ИЗ-ЗА ДЛИТЕЛЬНЫХ КОРПОРАТИВНЫХ ПРОЦЕДУР, А ТАКЖЕ ПРОТИВОСТОЯНИЯ ЧАСТНЫХ АКЦИОНЕРОВ, ДО ПРЕЗИДЕНТСКИХ ВЫБОРОВ, ОЧЕВИДНО, БУДЕТ ВЫПОЛНЕНА ТОЛЬКО НЕБОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ПРОЕКТА.** АЛЕКСАНДРА ГРИЦКОВА, КОНСТАНТИН МАКИЕНКО, КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

## НАКАНУНЕ РЕФОРМЫ

Начав в 2004–2006 годах интеграцию авиационной промышленности, государство обратило внимание и на двигателестроение. Ситуация в этой отрасли давно уже требует принятия радикальных мер.

Хуже всего тем заводам, которые заняты в гражданской тематике. Перспективные разработки Пермского и Самарского моторостроительных комплексов, начатые еще в 80-х годах и так и не доведенные из-за нехватки средств, по мнению ряда отраслевых экспертов, уже устарели. На новый магистральный самолет МС-21 руководство «Объединенной авиастроительной корпорации» готово поставить иностранный двигатель. Правда, в этом случае придется договариваться с Boeing и Airbus, чтобы те не заблокировали проект, оказав давление на зарубежных мотористов.

Без кардинального улучшения ситуации в двигателестроении будет сильно затруднен запланированный прорыв в гражданском авиапроме.

В ноябре начался повторный прием заявок на тендер по двигателю для истребителя пятого поколения. Для участников конкурса на кону не только крупный контракт с Минобороны, но и возможность сохранить у себя направление военного двигателестроения.

Чтобы избежать излишней внутренней конкуренции и все оптимизировать, государство начало формировать четыре холдинга, которые предполагается слить в один. Госпредприятия, особенно те, кто благодаря грамотному топ-менеджменту оказался «у руля», — естественно, за. Наиболее успешные частные предприятия, у которых и так все неплохо, естественно, против.

Мировой опыт показывает, что необходимо стремиться к созданию одной двигателестроительной компании, которая сможет в этом случае конкурировать с такими же крупными зарубежными корпорациями. Но в случае с некоторыми активами государству еще предстоит доказывать, что очередная национализация пошла всем на благо.

Правда, как показывает опыт создания Объединенной авиастроительной корпорации, на создание полноценного холдинга требуется не менее двух лет. Наиболее сложный этап при этом — это оценка активов, которая может занимать до года и более. Пока трудно сказать, какую часть проекта правительство РФ успеет реализовать до президентских выборов.

11 августа на выездном заседании Военно-промышленной комиссии в присутствии президента РФ Владимира Путина было принято принципиальное решение об интеграции всего двигателестроительного комплекса. Было заявлено, что 40 предприятий отрасли на первом этапе будут консолидированы в четыре центра. В тот же день был подписан указ об организации ФГУП «НПЦ Газотурбостроение „Салют“» на базе московского ФГУП «Салют». В холдинг также войдут омское предприятие имени Петра Баранова и ряд более мелких московских и самарских предприятий. Второй холдинг, как было объявлено, должен быть образован путем объединения ОАО «Климов» (100% акций находится в госсобственности) с ОАО «Московское предприятие имени В. В. Чернышева» (50% плюс одна акция принадлежат корпорации МИГ). Третий холдинг создаст самарская группа предприятий во главе с ОАО «Самарский научно-технический комплекс имени Н. Д. Кузнецова» (СНТК). Четвертый холдинг должен быть сформирован за счет консолидации государственных пакетов акций в холдинге «Пермские моторы», рыбинском ОАО «НПО „Сатурн“» и ОАО «Уфимское моторостроительное производственное объединение» (ОАО УМПО). «Обеспечить» вхождение НПО «Сатурн» (государству принадлежит в нем всего 37% акций), а также приобрести контрольный пакет уфимского предприятия поручено ОАО «ОПК „Оборонпром“».

Такое решение означало, что форсировать процесс реструктуризации не предполагается. Холдинги, которые

предусматривалось создать, уже начали формироваться естественным путем по инициативе самой промышленности, без участия государства. Кроме того, попытка интеграции сразу всех активов той или иной отрасли представляет собой крайне сложную задачу.

Тогда же бывший глава Роспрома Борис Алешин сообщил, что все четыре холдинга будут объединены в одну авиадвигателестроительную компанию, но уже на следующем этапе. Формирование холдингов, а затем единой компании, как тогда прогнозировал господин Алешин, должно занять не менее двух лет и продлится до конца 2009 года. В результате будет создана компания с годовым оборотом более \$2 млрд. Это сравнимо с объемами продаж других крупных госкорпораций. В 2006 году оборот предприятий ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) составил около \$3 млрд.

Однако уже сейчас ясно, что «Оборонпром» предпринимает попытку ускорить создание единого холдинга. В начале ноября межведомственная комиссия Минпромэнерго одобрила концепцию присоединения самарских активов — ОАО СНТК имени Н. Д. Кузнецова, ОАО «Моторостроитель», ОАО «Металлист-Самара» — и ОАО «Казанское моторостроительное производственное объединение» (КМПО) к будущему госхолдингу «Оборонпрома», куда должны войти «Сатурн», УМПО и пермские предприятия. Концепция формирования холдинга отправлена на рассмотрение администрации президента. Одновременно решается вопрос, как скоро можно будет присоеди-

нить к холдингу ОАО «Климов» и ММП имени Чернышева, входящие сейчас в состав российской самолетостроительной корпорации МИГ.

Стремление ускорить запуск процесса интеграции двигателестроения, очевидно, связано с тем, что он совпадает по времени с президентскими выборами и формированием нового правительства, что несет в себе риски полной или частичной ревизии принятых решений и одобренных стратегий.

## ПРОБЛЕМЫ «САЛЮТОВСКОГО» ХОЛДИНГА

Наиболее крупным присоединяемым к ФГУП «Салют» предприятием стало ФГУП «Омское моторостроительное объединение имени Петра Баранова» (ОМО). По словам гендиректора ММП «Салют» Юрия Елисеева, «процесс интеграции ОМО в центр газотурбостроения начался сразу после опубликования указа». Для этого головное предприятие — «Салют» — передало в Омск часть заказов на изготовление отдельных деталей авиадвигателей. Кроме того, московское предприятие перечислило своей омской «дочке» аванс в размере около 700 млн руб. для организации производства деталей. Эти меры позволили увеличить загрузку производственных мощностей ОМО, поднять среднюю зарплату и организовать около тысячи новых рабочих мест. При этом надо отметить, что мощности «Салюта» остались полностью загруженными: на заводе работа ведется в две, а иногда и в три смены. Однако, как считают представители авиадвиг-



ДМИТРИ АЗАРОВ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННОЙ КОМИССИИ ВЛАДИСЛАВ ПУТИЛИН, ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР СЕРГЕЙ ИВАНОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ МИНПРОМЭНЕРГО ДЕНИС МАНТУРОВ И ПРЕЗИДЕНТ ОАК АЛЕКСЕЙ ФЕДОРОВ РАДЫ, ЧТО РЕФОРМА ОТРАСЛИ НАКОНЕЦ НАЧАЛАСЬ.

