

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС

переговоров «Оборонпрома» и НПО «Сатурн», о продаже активов речь не идет: акционерам «Сатурна» предлагают обменять их акции на акции «Оборонпрома». Какую долю сможет получить «Сатурн», судить сложно пока не проведена оценка его активов.

«Сатурн» предпринял попытку опередить «Оборонпром» и сформировать с УМПО собственный частный холдинг. О регистрации ЗАО «Управляющая компания „Сатурн-УМПО“» гендиректор НПО «Сатурн» Юрий Ласточкин и глава УМПО Александр Артюхов объявили в конце августа на авиасалоне МАКС-2007. Новое ЗАО должно было бы управлять совместными проектами предприятий по производству двигателей АЛ-31ФП, разработке двигателей АЛ-55 и наземной энергетике.

«Сатурн» и УМПО уже делали попытку консолидации, создав в 2004 году ООО «Управляющая компания „Уфимские моторы“». Но тогда предприятия не смогли договориться, и проект не получил развития. В момент подписания соглашения на МАКСе глава совета директоров «Сатурна» Сергей Чулкинов подчеркнул, что через объединение компании «выполняют распоряжение президента РФ от 11 августа по созданию дееспособной структуры в области двигателестроения». А господин Артюхов отметил, что к их проекту могли бы примкнуть и другие предприятия, в том числе пермский моторостроительный комплекс.

Предполагалось, что в течение года предприятия объединятся, перейдут на единую акцию и создадут новую компанию с суммарным портфелем заказов около \$1,8 млрд.

Но в сентябре-октябре собрания акционеров обоих предприятий, которые должны были проголосовать за передачу управления предприятием ЗАО «Управляющая компания „Сатурн-УМПО“», не поддержали это решение. Официально руководители предприятий подчеркивали, что не отказываются от альянса: Юрий Ласточкин заявил, что «Уфа была, есть и будет нашим стратегическим партнером, но сейчас не время (объединяться. — **ВГ**)». Но неофициально другие представители предприятий поясняли, что проект был приостановлен из-за сложной переговорной ситуации с «Оборонпромом»: «После того как УМПО объявило об объединении с „Сатурном“, пошли разговоры, что мы действуем вразрез с госполитикой».

«Оборонпром» через УК «Тройка Диалог» уже приобрел 12% акций УМПО, но они были выкуплены у московской компании «Объединенные финансы», чье руководство в последний год не скрывало намерения реализовать свой пакет. Ход переговоров с «Оборонпромом» руководство УМПО комментирует крайне сдержанно, гендиректор Александр Артюхов сообщил ВГ, что «разговоры идут, но пока реальных договоренностей не достигнуто», хотя бывший гендиректор «Оборонпрома» Денис Мантуров заявлял ВГ, что ход переговоров «позитивный». «И с менеджментом, и с владельцами (в том числе с правительством Башкирии — обладателем «золотой» акции и акционером одной из дочерних компаний УМПО) идет взвешенный переговорный процесс», — отмечал в конце сентября господин Мантуров. Причем, так как у «Оборонпрома» есть поручение президента до ноября завершить определенный этап формирования госхолдинга, за это время на «Оборонпром», по словам господина Мантурова, должны быть оформлены казначейские акции УМПО. Однако, по всей видимости, на сегодняшний день этого еще не произошло.

Частным владельцам участие в госхолдинге двигателестроения интересно только в том случае, если им будет принадлежать блокирующий пакет, на который УМПО и «Сатурн» даже вместе не могут претендовать. Возможен и другой вариант, когда частным владельцам удастся добиться каких-то политических предпочтений, как удалось президенту государственной Объединенной авиастроительной корпорации Алексею Федорову, который возглавил ее в обмен на акции НПК «Иркут». Но гендиректор компании Infomost Борис Рыбак уверен, что госу-

дарство интегрирует «Сатурн» и УМПО в свой холдинг, раз такое решение было принято на совещании под руководством президента РФ

Трудно предсказать, сколько времени руководство «Сатурна» сможет противодействовать этой интеграции. В нынешнем политическом контексте, когда основное внимание властей направлено на выборы, такая тактика может быть достаточно эффективной. В дальнейшем все будет зависеть от того, какая сложится политическая картина, и какой политической и аппаратной поддержкой будет пользоваться Юрий Ласточкин. Если сегодняшняя линия будет продолжена и ключевые фигуры сегодняшнего блока, управляющего ОПК, останутся, сопротивление в принципе бесполезно. Пример тому — истории с национализацией корпорации ВСМПО-Ависма и НПК «Иркут», а также вертолетостроительных заводов.

Пермские моторостроительные активы, которые государство намерено присоединить к «Сатурну» и Уфе, сейчас проходят реструктуризацию. Напомним, проект консолидации разрозненных активов, входящих в холдинг «Пермские моторы» (ПМ), возник еще в конце 1990-х годов при участии бывшего владельца ПМ — ХК «Интеррос». В 2003 году новый акционер ПМ — группа «Гута» сделала первые шаги. Сначала было учреждено ЗАО УК «Пермский моторостроительный комплекс» (ПМК), которому акционеры пермских моторных компаний передали функции управления. Затем планировалось объединение активов. Впоследствии работа над проектом приостановилась, но снова возобновлялась в связи со сменой собственников. В 2005 году владельцем основных активов в ПМ стал Внешторгбанк, а осенью прошлого года — АФК «Система». Однако АФК «Система» выступает номинальным держателем акций, и, как заявил ВГ источник в компании, «Система» не планирует участвовать в будущем едином двигателестроительном холдинге.

Кроме того, пока неясно, каким образом будут выстроены отношения с миноритарным акционером предприятия холдинга — компанией Pratt & Whitney (P&W, входит в United Technologies). В P&W воздерживаются от комментариев, но, как ранее утверждали источники ВГ в ПМ, американская компания хотела владеть в будущем пермском центре двигателестроения пакетом в 25%. Однако заместитель министра промышленности и энергетики Денис Мантуров заверил ВГ, что Pratt & Whitney не предлагалось реализовать ее «пермский» пакет. «Если начнется подготовка к переходу на единую акцию, тогда у Pratt & Whitney есть право выбора: либо обменять свой пакет на акции головной компании, либо продать их мажоритарному акционеру. Но «Оборонпром», естественно, будет предлагать им обменять, поскольку, я считаю, это знакомые акционеры. Если они сами не стремятся продавать, значит, определенный интерес у них есть», — говорит господин Мантуров.

В начале ноября заместителем гендиректора УК ПМК стал бывший гендиректор — генеральный конструктор ФГУП «Российская самолетостроительная корпорация МиГ» (РСК МиГ) Николай Никитин. Господин Никитин хорошо известен в авиаотрасли. Он покинул РСК МиГ четыре года назад. Тогда в вину топ-менеджеру были поставлены финансовые проблемы корпорации и провал выполнения программ по запуску в серию производства пассажирских самолетов Ту-334. Однако эксперты иначе оценивают работу господина Никитина в РСК МиГ. «Он вывел компанию из тяжелейшего кризиса», — отмечает член общественного совета при Минобороны Руслан Пухов. — Правда, Николай Никитин отличался бескомпромиссностью и несговорчивостью, в частности, публично выступал против акционирования МиГа. Но сейчас он наверняка стал более гибким и мудрым, и это ценное приобретение для Перми». Глава аналитической службы агентства «Авиаспорт» Олег Пантелеев отмечает, что пермский комплекс «находится в очень сложной ситуации», а Николай Ники-

тин — фигура «достаточно мощная, чтобы заставить предприятия соответствовать задачам, которые перед ними ставят российские производители самолетов».

ОАО «КЛИМОВ» И ММП ЧЕРНЫШЕВА

Значение «Климова» как разработчика двигателей РД-33 для истребителей МиГ-29 стало расти в последние три-четыре года, когда резко активизировался спрос на легкие истребители РСК МиГ. Разработка палубной версии МиГ-29К и истребителя промежуточного поколения МиГ-35 вызвала необходимость проведения масштабных работ по созданию более мощной версии РД-33МК. Роль двигателестроительного дивизиона РСК МиГ повысилась также вследствие реализации китайско-пакистанской программы создания легкого истребителя FC-1.

Наконец, лицензия на производство РД-33 III серии была передана Индии.

Некоторое время статус ОАО «Климов» как потенциального центра интеграции предприятий двигателестроительного дивизиона РСК МиГ оспаривался ММП Чернышева, — серийным заводом по выпуску РД-33. Руководство этого предприятия проводит в отношении «Климова» политику, которую трудно назвать корпоративной. Однако новый, энергичный менеджмент «Климова», очевидно, пользуется серьезной политической поддержкой со стороны губернатора Санкт-Петербурга Валентины Матвиенко и нынешнего руководства ОАК.

Во всяком случае, именно завод Климова был выбран местом проведения 11 августа совещания Военно-промышленной комиссии под руководством президента РФ.

«Климов», кроме того, станет центральным элементом программы по развертыванию в России серийного и полного цикла производства вертолетных двигателей ТВ3-117 и ВК-2500. Сейчас почти все вертолеты, которые строятся в России, оборудованы двигателями украинского ОАО «Мотор Сич». Небольшое количество двигателей из украинских комплектующих собирает ОАО «Климов». «Оборонпром» вел переговоры с «Мотор Сич» по продаже контрольного пакета больше года, причем прошлым летом гендиректор и основной владелец предприятия Вячеслав Богуслаев выражал намерение сотрудничать с российской стороной. Предполагалось, что «Мотор Сич» войдет в состав российского холдинга, который объединит производителей двигателей для боевых самолетов и вертолетов. Но в этом году господин Богуслаев уже отозвался о сделке скептически.

«Оборонпром» планирует наладить выпуск двигателей ТВ3-117 и ВК-2500, устанавливаемых на 90% вертолетов «Ми» и «Ка», ВК-800 — для легких вертолетов типа «Ансат» и Ка-226, а также ВК-3000В — для тяжелых вертолетов типа Ми-38. Вложения в производство ВК-2500 и ТВ3-117 оцениваются в 3 млрд руб. (около \$117 млн), ВК-800 и ВК-3000В (серийно еще не выпускаются) — в \$200—300 млн.

По словам генерального директора ОАО «Климов» Александра Ватагина, в настоящее время обсуждается, в какой момент «Климов» и госпакет в ММП Чернышева (50% плюс одна акция) будет передан «Оборонпрому» в единый двигателестроительный холдинг. «После акционирования РСК МиГ ее активами — 100% акций ОАО «Климов», госпакетами в ОАО «Московское машиностроительное предприятие имени В. В. Чернышева» и ОАО «Красный Октябрь» — будет распоряжаться совет директоров ОАО РСК МиГ. Он может принять решение о передаче этих пакетов «Оборонпрому» сразу же, или сначала «Климов» и Чернышев интегрируются в состав ОАК, и только затем — в состав двигателестроительного холдинга, — поясняет господин Ватагин. — Тем не менее, рано или поздно «Климов» вместе с другими предприятиями войдет в единый холдинг в составе госкорпорации «Ростехнологии». Насколько мне известно, позиции прези-

рамме F136, в том числе за создание компрессора, турбину высокого давления, систему управления, форсажную камеру. RR поставит вентилятор, камеру сгорания, турбину низкого давления и коробку агрегатов. F136 будет запущен в серийное производство в 2012 году. При тяге 18,1 тонны его можно будет устанавливать на всех трех модификациях F-35: с обычным взлетом, в варианте базирования на авианосцах,

а также в варианте с укороченным взлетом и вертикальной посадкой.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

дента Объединенной авиастроительной корпорации Алексея Федорова и гендиректора «Оборонпрома» Андрея Реуса по этому поводу совпадают. Возможен обмен двигателестроительных активов МиГа на активы «Вертолетов России». Логично, если самолетостроение и вертолетостроение окажутся в одной структуре. Но это вопросы не уровня руководителя «Климова». Ожидать, что теперь эти процессы начнут развиваться очень быстро, неправильно, так как это касается серьезных вопросов, связанных с процедурными делами, корпоративными отношениями, с выполнением существующих обязательств предприятий».

Схема передачи активов МиГа в холдинг «Оборонпрома», таким образом, на сегодняшний день достаточно расплывчата и, вероятно, до конца не проработана. Поэтому довольно трудно прогнозировать, как скоро «Климов» и завод Чернышева могут быть переданы «Оборонпрому» в будущий холдинг — это весьма отдаленная перспектива. Для начала должен быть создан пермско-уфимско-рыбинский холдинг и «климовский» холдинг, включающий сегодняшние предприятия двигателестроительного дивизиона РСК МиГ. Трудно даже сказать, сколько это займет времени. В этом смысле обсуждение вопроса, как именно будет происходить слияние «климовского» и пермского холдингов, и будет ли оно происходить вообще, сейчас просто не имеет смысла.

ПЕРСПЕКТИВЫ

На масштабах экономики России необходимо стремиться к созданию одной двигателестроительной компании с оборотом, который был бы сопоставим с оборотами французской двигателестроительной компании Snecma (входит в группу Safran). Такой холдинг уже представлял бы собой заметный даже в глобальном масштабе субъект, способный на серьезные инвестиции в НИОКР, как это делает Snecma.

Вместе с тем, один из основных вопросов, возникающих, когда речь заходит о госреформе двигателестроения, — насколько эффективно будет государственное управление промышленностью. Так, Объединенная авиастроительная корпорация в течение года не может утвердить свою стратегию и, соответственно, продуктовый ряд. Создание Объединенной судостроительной корпорации затянулось почти на год, так как советник президента РФ Александр Бурутин, который рассматривался в качестве главы ОСК, не смог найти общий язык с судостроительной отраслью.

Кроме того, «Рособоронэкспорт» и его дочерняя компания «Оборонпром», которые играют ключевую роль в формировании единого двигателестроительного холдинга, ведут настолько обширную экспансию в промышленности, что уже очевидно испытывают дефицит менеджеров для управления новоприобретенными активами. Также неясно, в каком виде будет существовать «Оборонпром» после выборов президента РФ в марте 2008 года.

Говоря о заявленном правительственным плане реструктуризации отрасли, следует отметить, что он пока никак не учитывает ремонтные заводы, которые между тем являются немаловажной подотраслью и имеют относительно неплохие продажи. Кроме того, предстоит оценить, как интеграционные процессы скажутся на динамике финансовых показателей предприятий двигателестроительной отрасли.

При этом вероятность создания как холдинга Уфа-«Сатурн»-Пермь, так и присоединения к этому холдингу самарского «куста» до президентских выборов крайне низка. И дело тут не только и даже не столько в сопротивлении частных предприятий, прежде всего НПО «Сатурн», а в том, что такого рода объединения по определению требуют времени. Наиболее сложный этап при этом — оценка активов, которая может занимать до года и более. Примеры создания Объединенной авиастроительной корпорации и Объединенной судостроительной корпорации наглядно подтверждают это. ■

О ПРОДАЖЕ АКТИВОВ РЕЧЬ НЕ ИДЕТ: АКЦИОНЕРАМ «САТУРНА» ПРЕДЛАГАЮТ ОБМЕНИТЬ ИХ АКЦИИ НА АКЦИИ «ОБОРОНПРОМА». КАКУЮ ДОЛЮ СМОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ «САТУРН», СУДИТЬ СЛОЖНО ПОКА НЕ ПРОВЕДЕНА ОЦЕНКА ЕГО АКТИВОВ



АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС

A-10 и AV-8B. В финал тендера вышли компания Boeing с демонстратором X-32 и Lockheed Martin с X-35. Для них предлагались двигатели F-135 компании Pratt & Whitney и F-136 компаний General Electric и Rolls-Royce. Испытания демонстраторов прошли в 2000—2001 годах. В конце октября 2001 года Минобороны США объявило о победе проекта X-35. Базовым двигателем был выбран F-135, но принято решение ис-

пользовать на истребители и F-136. Тем самым предполагалось, что контракты получат оба основных двигателестроителя США — Pratt & Whitney и General Electric. Три первые серийные партии F-35 будут оснащены двигателем F135 с максимальной тягой 18 тонн и соплом с изменяемым вектором тяги. Он был создан на основе технологий и узлов F119-PW-100. От предшественника он взял шестисту-

пенчатый компрессор высокого давления и одноступенчатую турбину высокого давления. Заново был разработан каскад низкого давления, включая вентилятор, обеспечивающий очень высокую степень сжатия, а также двухступенчатая турбина низкого давления. Повышена надежность двигателя за счет сокращения примерно на 40% количества деталей и узлов. Разработаны три модификации двигателя: F135-PW-100

для F-35A с обычным взлетом и посадкой для ВВС; F135-PW-600 для F-35B с коротким взлетом и вертикальной посадкой для корпуса морской пехоты; F135-PW-400 для F-35C корабельного базирования для авиации ВМС. В 2009—2010 годах планируется заказать четвертую серийную партию F-35 с двигателем F136 компаний General Electric и Rolls-Royce. GE отвечает примерно за 60% работ по прог-