

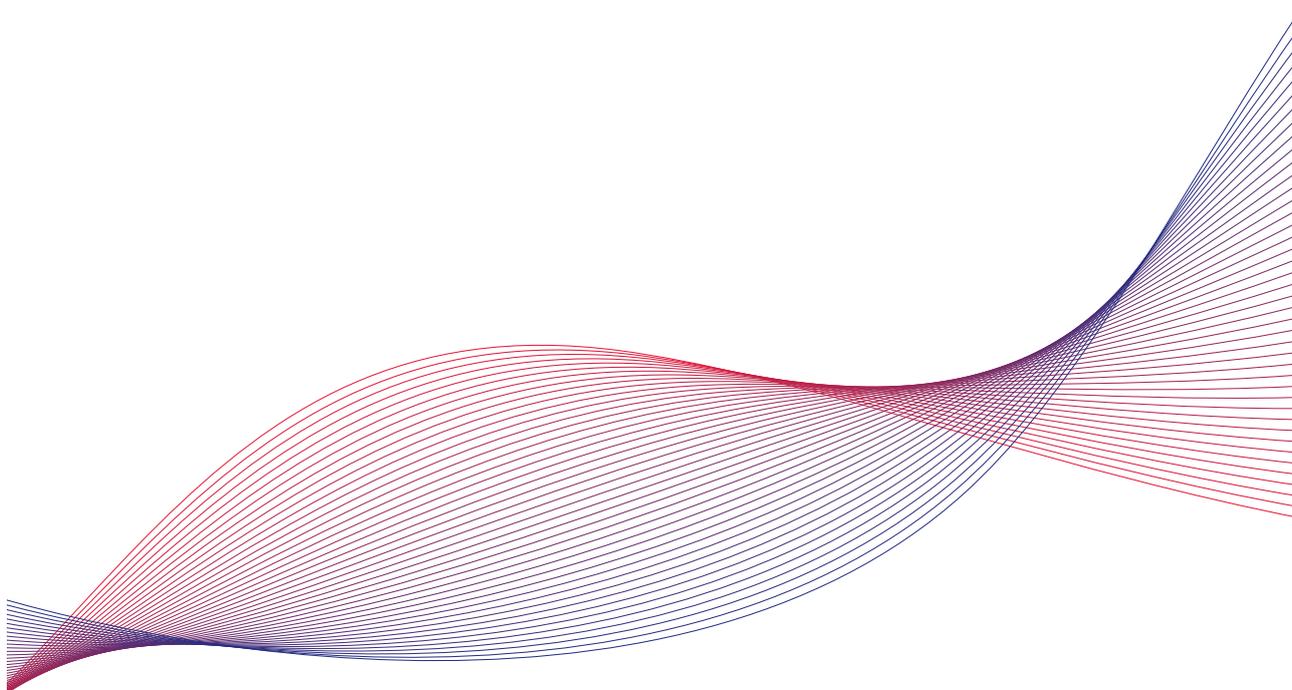


ФРАНКО-РОССИЙСКИЙ
OBSERVATOIRE
АНАЛИТИЧЕСКИЙ
FRANCO-RUSSE
ЦЕНТР ОБСЕРВО

Российский авиапром: итоги реформ и перспективы развития

Константин Макиенко

Записка Аналитического центра Обсерво, №3, июнь 2013





Автор

Константин Владимирович Макиенко

В 1995 г. с отличием окончил восточное отделение факультета международных отношений МГИМО (У) МИД России, а в 1996 г. – франко-российскую Магистратуру по политическим наукам и международным отношениям. В 1996–1997 гг. – директор проекта по обычным вооружениям Центра политических исследований в России (Центр ПИР). С 1997 г. по настоящее время – заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий. Автор многочисленных статей по тематике военно-технического сотрудничества России с зарубежными государствами.

Аналитический центр Обсерво

Аналитический центр Обсерво был основан в марте 2012 г. по инициативе Экономического совета при Франко-российской торгово-промышленной палате (CCIFR). Задачами Аналитического центра Обсерво являются осуществление комплексного экспертного анализа России, а также содействие лучшему пониманию французских реалий представителями российской политической и экономической элиты. Центр Обсерво выпускает аналитические записки и Ежегодный обзор, посвященные России. Центр также организует конференции, семинары и пресс-конференции в Париже, Москве и в российских регионах. При Аналитическом центре Обсерво действует Научный совет, члены которого принимают активное участие в его работе. Научный совет объединяет 14 французских и российских ведущих экспертов. В него входят Ален Блум (Alain Blum), Паскаль Бонифас (Pascal Boniface), Пьер Копп (Pierre Kopp), Жан Радвани (Jean Radvanyi), Мари-Пьер Рэ (Marie-Pierre Rey), Жорж Соколофф (Georges Sokoloff), Изабель Факон (Isabelle Facon), Евгений Гавриленков, Сергей Караганов, Наталья Лапина, Федор Лукьянов, Руслан Пухов, Константин Симонов, Татьяна Становая.



Оглавление

- 2 Автор / Аналитический центр Обсерво
- 3 Оглавление
- 4 Краткое содержание
- 5 Девяностые: первые опыты консолидации
- 8 Первая половина нулевых: конкуренция различных моделей консолидации
- 11 Создание «национального чемпиона» ОАК
- 13 Итог реструктуризации: достижения и неудачи
- 16 Будущее: в поисках «слабых токов»



Краткое содержание

Пройдя несколько этапов реформирования, авиационная промышленность России в конечном счете структурируется в форме Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), то есть в рамках крупного квазимонополистического объединения под государственным контролем. Это не бесспорная и, возможно, даже не самая оптимальная схема консолидации. Однако в конкретной политико-экономической ситуации второй половины 2000-х годов именно модель объединенных корпораций была выбрана для восстановления стратегически важных отраслей промышленности: авиационной, судостроительной, двигателестроительной, вертолетной.

За период, прошедший после создания ОАК, были предприняты энергичные меры для физического восстановления и финансовой санации отрасли. Однако фундаментальные проблемы, такие как финансовая и производственная эффективность, расширение сегмента коммерческой авиации, создание стратегического альянса с EADS или другими мировыми лидерами самолетостроения остаются нерешенными.



Девяностые: первые опыты консолидации

В постсоветской России всегда существовало понимание необходимости консолидации дезинтегрировавшейся после распада СССР и ликвидации МАП (Министерства авиационной промышленности) отрасли. Первые попытки такого рода были предприняты уже в середине 90-х годов. На фоне отсутствия финансирования гособоронзаказа и рухнувшего спроса на коммерческие воздушные суда объектами реформирования становились прежде всего заводы и КБ, вовлеченные в экспортные программы. А основными драйверами этих процессов в условиях крайне слабых государственных институтов становились банковско-промышленные олигархические группы.

Пионером в процессе концентрации активов стала система «МиГ»¹. В июне 1994 года подписывается исторический контракт с Малайзией стоимостью более полумиллиарда долларов на поставку в эту страну 18 истребителей МиГ-29N. А уже в 1995 году создается первая авиапромышленная компания МАПО «МиГ», объединившая конструкторское бюро – разработчика истребителей МиГ-29 – АНПК им. Микояна и серийный завод №30. В 1996 году на базе этой компании создается еще более широкое объединение Военно-промышленный комплекс «МАПО», в который вошли также поставщики систем и комплектующих истребителей МиГ-29, прежде всего, разработчики и производители двигателей и авионики. Важнейшей составляющей новой компании стало также вертолетное КБ им. Камова. Считается, что руководство МАПО «МиГ»/ВПК «МАПО» входило в зону влияния тогдашнего помощника президента по вопросам военно-технического сотрудничества Бориса Кузика, который, в свою очередь, был связан с банком ОНЭКСИМ Владимира Потанина и Михаила Прохорова. Получив более чем значительные для середины 90-х годов средства от малайзийского контракта, это корпоративное объединение не смогло или не успело создать новые серьезно модернизированные версии истребителя МиГ-29 или предложить рынку другие зрелые продукты ни в сегменте учебно-тренировочных самолетов, ни в вертолетном секторе. Не получила заметного развития и программа создания истребителя пятого поколения МФИ 1.44. В 1997 году после смены руководства корпоративного

¹ Под «системой» здесь имеется ввиду совокупность заводов («промышленных площадок») и конструкторских бюро, вовлеченных в производство истребителей семейства МиГ-29.



объединения и перехода его под контроль группы Якова Уринсона² – Евгения Ананьева³ на фоне ослабления позиций ОНЭКСИМ в оборонной промышленности и системе ВТС, уровень консолидации экономических субъектов, входивших в ВПК «МАПО», резко ослаб. Была восстановлена юридическая и экономическая самостоятельность конструкторского бюро и промышленных площадок, в течение 1998-1999 годов произошла полная дезинтеграция выстроенной ранее системы.

Вторым опытом консолидации авиационных активов в середине 90-х годов стало создание Авиационного военно-промышленного комплекса (АВПК) «Сухой», куда формально вошли три завода, занятые в производстве истребителей Су-27/30, а также собственно конструкторское бюро «Сухого». Основным драйвером консолидации выступило Иркутское авиационное производственное объединение (ИАПО), руководитель которого Алексей Федоров возглавил АВПК. При этом здесь, как и в случае с системой «МиГ», также прослеживались связи АВПК-ИАПО с ОНЭКСИМ-банком. Попытка консолидации при лидирующей роли иркутского завода вызвала интенсивное сопротивление других субъектов объединения, прежде всего завода в Комсомольске-на-Амуре, обладавшего значительными финансовыми ресурсами от китайского лицензионного контракта⁴ и находившегося под сильным влиянием местных краевых элит, в том числе криминальных⁵. В марте 1998 года произошла смена руководства АВПК, и иркутско-ОНЭКСИМовский альянс потерял контроль над этой компанией. Тогда же началась подготовка к созданию гораздо более консолидированного объединения «системы «Сухой» без участия ИАПО.

Таким образом, первые попытки концентрации отрасли оказались эфемерными и кратковременными. Компании первого поколения просуществовали недолго и не отметились успехами ни в корпоративном строительстве, ни в создании и продвижении на рынок новых продуктов, ни в заключении новых экспортных контрактов. Отличительными чертами компаний первого поколения оказались:

² Вице-премьер правительства России в марте 1997-апреле 1998 годов.

³ Генеральный директор ГК «Росвооружение» с августа 1997 по ноябрь 1998 года.

⁴ Контракт 1996 года на организацию лицензионного производства и поставку технологических комплектов истребителей Су-27СК в КНР.

⁵ Считается, что организованная преступная группировка «Общак» криминального авторитета Джема (Евгения Васина) пыталась установить контроль над бизнесом завода в Комсомольске-на-Амуре.



- Структурирование вокруг или на базе больших экспортных программ – малайзийского контракта для ВПК «МАПО», индийских и китайских контрактов для АВПК «Сухой». При этом разработчики и производители гражданских и военно-транспортных самолетов остались на периферии процессов консолидации,
- постоянная внутренняя нестабильность и необходимость преодолевать сопротивление субъектов концентрации,
- давление агрессивной внешней экономической и политической среды,
- вписанность в орбиту одной из самых агрессивных на тот момент олигархических финансово-промышленных групп ОНЭКСИМ-банка. Снижение мощи этой группы в результате ухода в марте 1997 года Владимира Потанина с поста первого вице-премьера правительства России, повлекло за собой и крах находившейся в сфере контроля ОНЭКСИМа ВПК «МАПО» и отставку союзного руководителя АВПК «Сухой».

Можно довольно уверенно предполагать, что основной краткосрочной целью создания обоих объединений было установление контроля над экспортными финансовыми потоками. Разработка стратегии долговременного развития и создание новых продуктов не успело стать приоритетом руководства компаний, либо никогда и не предполагалось быть таковым. Такая ситуация стала логичным следствием имевшейся на тот момент в России политико-экономической структуры - слабости государственных институтов и жестокой конкуренции олигархических групп. В редких случаях (например, в случае завода в Комсомольске-на-Амуре) прослеживалось также участие в процессах развития авиапрома высоко организованных криминальных групп.



Первая половина нулевых: конкуренция различных моделей консолидации

Общее усиление государства, в том числе активизация государственного вмешательства в экономику в первой половине 2000-х годов имели соответствующее проявление и в сфере авиационной промышленности. С начала десятилетия в системе «МиГ» и «Сухой» создаются государственные компании второго поколения – РСК «МиГ» и АХК «Сухой». При этом если «Сухой» оставался холдингом, в котором головная компания являлась держателем более чем контрольного пакета акций входящих в него субъектов, то РСК «МиГ» сразу стала полностью интегрированной компанией. Будучи экономически и инновационно заметно слабее «Сухого», «МиГ» второй раз опередил его в темпах корпоративного строительства. Следует также отметить, что концептуально идеи создания указанных корпораций появились еще в правительстве Евгения Примакова, а их инициатором был вице-премьер Юрий Маслюков. Линия на создание вертикально-интегрированных компаний была вполне отчетливо продолжена и вице-премьером Ильей Клебановым. В этом смысле можно говорить о преемственности промышленной политики позднеельцинского и раннепутинского периодов. Интересно также отметить, что процессы реструктуризации опять затронули прежде всего производителей, имевших более или менее значительные экспортные контракты, в то время как сектор военно-транспортных и коммерческих самолетов оставался на периферии консолидации.

Более того, на этом этапе появилась также интересная идея создания вокруг уже более-менее сложившихся истребительных компаний многопрофильных самолето-вертолетостроительных объединений с неприязнательными названиями СВСК-1 и СВСК-2⁶. В состав первой предполагалось включить «Сухой», «Ильюшин» и «Миль», второй – «МиГ», «Туполев» и «Камов». Будь эта идея реализована, в России сложилась бы двухполюсная система авиационной промышленности с сильной управленческой, финансовой и технологической интеграцией самолето- и вертолетостроения. Однако эта модель игнорировала существование в высшей степени яркого феномена первой половины 2000-х годов – динамичной и многообещающей частной корпорации «Иркут».

⁶ Самолето-вертолетостроительный комплекс-1 и -2.



После провала попытки возглавить консолидацию всей системы «Сухой», основные акционеры ИАПО сосредоточились на создании на базе иркутского завода публичной авиастроительной компании «Иркут». В 2004 году компания провела успешное и остающееся до сегодняшнего дня крупнейшим в оборонной промышленности IPO, а в 2005 году ее акционером стал европейский авиапромышленный гигант EADS. Хотя основой бизнеса «Иркута» стала масштабная продолжительная программа производства в интересах Индии истребителей Су-30МКИ, корпорация настойчиво искала варианты диверсификации деятельности, работая в секторе коммерческой авиации, производства комплектующих для Airbus, амфибийной авиации, беспилотных систем и даже автожиров. Поскольку корпорация строилась на основе промышленной площадки, ее руководство уделяло большое внимание приобретению возможностей для проведения независимых от «Сухого» конструкторских работ. Вхождение в капитал ТАНТК им. Бериева и особенно слияние с ОКБ им. Яковлева обеспечили компании создание независимого инновационного потенциала. При этом сама компания получила два перспективных проекта – учебно-тренировочного самолета Як-130 и среднемагистрального МС-21.

Наконец, «Иркут» агрессивно расширял свое влияние в авиапроме. В 2004 году президент и основной акционер «Иркута» Алексей Федоров возглавил РСК «МиГ», создав таким образом через личную унию альянс «Иркут»-«МиГ». Иркутский альянс установил также контроль над разработчиком радаров московской фирмой «Фазотрон», а через совместный проект разработки среднего транспортного самолета находился в кооперации с КБ «Ильюшина». На рубеже 2005-2006 годов, в момент максимальной экспансии иркутской группы казалось, что конечным итогом ее расширения станет полная консолидация авиапромышленности, вплоть до установления контроля над ОКБ «Сухого». В целом создание частной авиастроительной компании с относительно диверсифицированным бизнесом, имеющей развитую международную кооперацию, конечно, останется весьма яркой страницей в истории постсоветского авиапрома. Однако взятый государством в середине нулевых годов курс на создание «национальных чемпионов» - крупных консолидирующих практически всю отрасль и находящихся под полным государственным контролем холдингов, к сожалению, не оставил будущего ни «Иркуту», ни его alter ego в двигателестроительном секторе компании НПО «Сатурн».



В целом первую половину нулевых годов можно назвать временем относительно свободной конкуренции различных моделей реструктуризации авиационной промышленности. Причем некоторые из них, как, например, предложенная вице-премьером Ильей Клебановым биполярная схема многопрофильных холдингов, так и остались чисто теоретическими, в то время как государственные объединения второго поколения РСК «МиГ» и АХК «Сухой», равно как и частная компания с развитой международной кооперацией «Иркут» были созданы на практике.

В тот же период фактически сформировалась двухполюсная структура авиационной промышленности, в которой основными центрами деловой и политической активности, а также полюсами консолидации, стали государственная АХК «Сухой» и частная НПК «Иркут». Все остальные экономические субъекты, включая и довольно активную РСК «МиГ» оказались субъектами процессов реформирования и концентрации промышленности. Это явление фактически сложившейся биполярности особо отмечается здесь, поскольку, несмотря на последующее создание «национального чемпиона» ОАК, его следы прослеживаются до сих пор. Интересно также отметить, что в известной степени такая структура напоминала французскую систему организации авиационной промышленности. Условным аналогом французской части EADS стала бы вовлеченная в процессы международной кооперации иркутская группа, а аналогом национального полюса Dassault с ее бинарным бизнесом Rafale/Falcon – АХК «Сухой» с ее производством Су-35 и SSJ-100.

Обе эти двухполюсные модели – и нереализованная клебановская схема СВСК-1/СВСК-2, и фактически сложившийся формат АХК «Сухой» vs иркутский альянс - как кажется с позиции послезнания, представляли собой более гибкую форму организации промышленности. Как с точки зрения сохранения внутренней конкуренции (фактически никуда не исчезнувшей и при создании ОАК), так и особенно с точки зрения формирования международных стратегических альянсов с участием российского авиапрома.



Создание «национального чемпиона» ОАК

К середине нулевых годов государство окончательно определилось с формой консолидации стратегически важных активов в высокотехнологичных отраслях машиностроения. Был взят курс на создание монопольных, находящихся под полным государственным контролем отраслевых объединений, фактически консолидирующих целые отрасли. В рамках этой парадигмы еще в начале нулевых годов были созданы Концерн ПВО «Алмаз-Антей», Корпорация «Тактическое ракетное вооружение». А с середины 2000-х годов началось формирование серии «объединенных» корпораций – авиастроительной (ОАК), двигателестроительной (ОДК), судостроительной (ОСК), «Вертолетов России». Процесс этот сопровождался более или менее конфликтной национализацией частных активов и снижением (но не полной ликвидацией) внутренней конкуренции. Идеология монополизации и национализации в целом была понятна и логична, хотя и не бесспорна. Считается, что размеры экономики России не позволяют иметь более одного субъекта в каждой из перечисленных выше отраслей, а сохранение конкурентной среды обеспечивается за счет участия в международном экономическом соревновании. Что касается национализации, то правительство, планируя в будущем серьезные инвестиции в модернизацию стратегических отраслей, и обеспечение их заказами через закупки в интересах государственных нужд, прежде всего, естественно, через механизм гособоронзаказа, предпочло иметь дело с государственными, а не частными корпорациями.

Обращает на себя внимание, что создание ОАК произошло относительно бесконфликтно, по крайней мере, по сравнению с двигателестроительным сектором, где владелец частной корпорации «Сатурн» Юрий Ласточкин более года оказывал упорное и эффективное сопротивление национализации своей компании. Более того, именно руководство «иркутского альянса» в лице Алексея Федорова возглавило процесс создания Объединенной авиастроительной корпорации. С одной стороны, это говорит о гибкости иркутских лидеров, понимавших полную бесперспективность оппозиции базовым основам экономической политики государства. Но существует и точка зрения, что имея значительную долговую нагрузку, владельцы «Иркута» действовали по схеме «приватизация доходов, национализация долгов».



Таким образом, с созданием в 2006 году ОАК окончательно определилась российская модель реформирования авиационной промышленности – формирование «сверху», под государственным контролем и усилиями прежде всего государства, монополистического холдинга, который, по крайней мере на начальном этапе, отличается довольно слабой внутренней интеграцией. Вероятно, в конкретных условиях государственного капитализма, который активно формировался в России в нулевые годы, выбор именно этой модели был неизбежен. Однако, как представляется, сохранение естественных трендов развития начала нулевых дало бы в конечном итоге более гибкую и динамичную конфигурацию отрасли. Экспансия «иркутской группы» вероятно, привела бы к консолидации вокруг этого полюса большей части промышленности и созданию широкого альянса в составе корпораций «Иркут», «МиГ», ОКБ им. Яковлева, Ильюшина и ТАНТК им. Бериева, а также как минимум одной волжской промышленной площадки, вероятнее всего, авиационного завода в Ульяновске. При позитивном развитии связей с EADS альянс постепенно наращивал бы масштабы международной кооперации – от производства комплектующих для самолетов Airbus до участия в качестве долевого партнера в новых европейских проектах, например, аэробусе A-350XWB или перспективном легком военно-транспортном самолете. Основой бизнеса группы оставались бы программа Су-30МКИ, поставки на экспорт МиГ-29 различных модификаций, при постепенной диверсификации, обеспеченной развитием программы Як-130, а главное – входом в нишу коммерческой авиации.

С другой стороны, на базе АХК «Сухой» сформировался бы чисто национальный полюс, бизнес которого базировался бы на производстве в интересах ВВС РФ и на экспорт истребителей семейства Су-30/35. В орбиту гравитации «Сухого» скорее всего оказался бы втянут и «Туполев» с его компетенцией в области стратегической авиации, которая, естественно, всегда будет оставаться в зоне полного национального суверенитета. Такая бинарная структура позволила бы с одной стороны сохранить национальную автономию в части военной авиации, а с другой – наращивать масштабы и качество международной кооперации. Скорее всего, обе эти задачи будут реализованы и в рамках ОАК, но совершенно очевидно, что национализация «Иркута» стала одной из основных (но далеко не единственной) причиной стагнации бурно развивавшегося процесса сближения российской авиапромышленности и EADS.



Итог реструктуризации: достижения и неудачи

На наш взгляд, основными достижениями как самой отрасли, так и ставшего основным агентом ее реструктуризации государства являются:

1. Физическое сохранение и относительная финансовая санация отрасли в момент и после кризиса 2009 года. На момент начала масштабной интервенции государства в авиационную промышленность только «Иркут» и, в меньшей степени, АХК «Сухой», могли похвастать более-менее устойчивым финансовым положением. В период кризиса большинство отягощенных долгами экономических субъектов отрасли оказались на грани банкротства. Масштабные государственные и квазигосударственные финансовые вливания обеспечили выживание таких критически важных компаний и площадок как РСК «МиГ», авиационный завод в Воронеже (ВАСО) и Ульяновске (Авиастар-СП).
2. Обеспечение отрасли гарантированным заказом. С декабря 2008 года, когда был подписан первый в постсоветской России крупный контракт на поставки истребителей, ВВС и ВМФ РФ заказали в общей сложности 306 боевых⁷, 66 учебно-тренировочных и 39 военно-транспортных самолетов. Производство лайнеров семейства Ту-204 также поддерживается исключительно за счет государственного заказа специальных бортов. Всего Госпрограммой вооружений предусматривается закупка до 2020 года до 600 тактических самолетов. В этом смысле можно констатировать переход от экспортной парадигмы функционирования авиапрома к более традиционной модели, в которой доминируют внутренние закупки. С другой стороны, особого прогресса в сегменте производства коммерческих самолетов не наблюдается. Именно наличие значительного госзаказа обеспечило рост объемов производства ОАК с 80 млрд рублей в 2007 году (примерно 2,3 млрд евро) до 180 млрд рублей (4,4 млрд евро) в прошлом 2012 году. Производство самолетов возросло с 53 единиц в 2008 году до 102 машин в 2012 году.

⁷ 124 Су-34, 60 Су-30СМ, 48 Су-35С, 34 МиГ-29СМТ/УБТ, 24 МиГ-29К, 12 Су-27СМЗ, 4 Су-30М2. Кроме того, в ближайшее время ожидается контракт на закупку 24 МиГ-35С.



3. Интеграция отрасли в рамках ОАК медленно, но нарастает. Произошел переход на единую акцию АХК «Сухой», в ближайшем будущем произойдет интеграция РСК «МиГ» и завода «Сокол», на основе КБ Ильюшина кристаллизовался центр компетенции по военно-транспортной авиации ОАК-ТС. Интеграция сопровождается также консервативной, но заметной оптимизацией производства. Выделяются центры компетенции, в том числе по производству перспективных композитных материалов, на отдельных площадках, например, в Воронеже, Комсомольске и Иркутске, снижается энергоемкость и трудоемкость производства.

С другой стороны, сохраняются две фундаментальные (и связанные между собой) проблемы.

Во-первых, Россия по-прежнему отсутствует на мировом рынке коммерческой авиации. Более того, российские авиакомпании за последние пять-семь лет почти полностью переориентировались на приобретение иностранных воздушных судов. Единственное исключение составляет сегодня региональный SSJ-100, однако его годовое производство едва перевалило за десяток, а ввод в эксплуатацию в авиакомпаниях происходит с большим трудом. Причины такого положения дел многочисленны, укажем лишь, что в значительной степени это следствие еще советской парадигмы развития авиации, в которой основное внимание уделялось прежде всего военным машинам. Более серьезные усилия по созданию коммерчески эффективных самолетов (оптимизированных при этом под внутренний рынок), таких как Ил-86 или Ту-204, были предприняты уже на закате советской истории. Сильный удар по производству отечественной гражданской авиационной техники нанесли также снятие запретительной пошлины, а также политика бывшего президента Медведева в отношении Ирана, в результате которой не состоялась сделка по продаже в эту страну до 50 лайнеров Ту-204.

Во-вторых, ждет своего решения и вопрос о создании стратегических международных альянсов. Вероятно, можно смело утверждать, что Россия уже надолго, если не окончательно, упустила возможность стать на рынке коммерческой авиации самостоятельным игроком первого уровня. Более того, пока она сильно отстает и от участников второго эшелона – Бразилии и Канады. Между тем уже отчетливо просматривается перспектива уплотнения конкурентной среды за счет появления новых авиапромышленных держав, прежде всего, Китая и Японии.



В этом контексте единственной стратегией сохранения присутствия на рынке коммерческой авиации может быть только международная кооперация. Однако до сих пор успехи в этой области остаются весьма скромными. Итальянское участие в проекте SSJ-100, кажется, не принесло этой программе ожидаемых преимуществ. Но наибольшее сожаление вызывает потеря темпа российско-европейского сближения.

После покупки европейским концерном EADS 10% акций корпорации «Иркут» и параллельным приобретением российским Внешэкономбанком 5% акций EADS обсуждались весьма амбициозные планы дальнейшего сближения. Среди прочего прорабатывались вопросы об участии России в европейском проекте перспективного лайнера А-350, в разработке и производстве А-320NG, а также о совместной работе над среднемагистральным широкофюзеляжным самолетом следующего поколения. Все эти проекты остались на бумаге. Причины этого требуют отдельного изучения, но одна, если не главная, уже была названа – это национализация «Иркута», которая повлекла за собой последующий выход EADS из капитала ОАК.

С другой стороны, менее масштабные проекты сотрудничества российской и европейской, главным образом, французской, авиационными индустриями сохраняются. Французские системы массово используются в российском региональном самолете SSJ-100. Основными из них являются бортовой комплекс производства Thales и франко-российский (в значительной степени французский) мотор Sam-146. Французскими или производимыми в России по лицензии навигационными системами оснащаются практически все российские боевые самолеты. Российский экспортный best seller Су-30МКИ также оснащается навигационными системами Sigma 95 и французскими многофункциональными индикаторами. Пилоты индийских (и, вероятно, российских) палубных истребителей МиГ-29К пользуются шлемами TopSight производства Thales, а малайзийские Су-30МКМ несут подвесную лазерную систему целеуказания Damocles той же фирмы. Однако понятно, что при всей своей важности все эти локальные проекты не могут заменить стратегического партнерства в том виде, как оно замышлялось в середине 2000-х годов.



Будущее: в поисках «слабых токов»

Негативные тенденции в развитии российского авиапрома в ближайшие пять-семь лет очевидны, и описывать их не слишком интересно. Опираясь на гарантированный государственный оборонный заказ на производство сотен боевых и десятков военно-транспортных и учебно-тренировочных самолетов, ОАК будет стремиться к наращиванию производства в сегменте коммерческих самолетов. Понятно, что это направление связано прежде всего с развитием линии региональных самолетов на базе проекта SSJ-100 и среднемагистрального MC-21. Успех или неуспех в этом секторе в значительной степени определит перспективы сохранения авиапрома за пределами 2020 года.

Однако наибольший интерес представляет поиск «слабых токов», которые генерируются экономическими субъектами, оставшимися за пределами ОАК, прежде всего, вошедшими в систему «Ростеха». Вряд ли можно ожидать каких-либо революционных прорывов от Самарского авиазавода, сделавшего ставку на тупиковый (как все постсоветские украинские программы) проект Ан-140. Однако обращает на себя внимание упорное возобновление попыток покупки и дальнейшей локализации в России производства небольших западных самолетов. Последним из примеров такого рода стало сообщение о возможном лицензионном производстве в России на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА), который контролируется Государственной корпорацией «Ростех», 9 и 19-местных австрийских самолетов Diamond Aircraft. Как представляется, именно такие лежащие вне мейнстрима проекты могут дать неожиданный и весьма значительный эффект. Австрийцы вообще весьма активно сотрудничают с Россией в высокотехнологичных областях, в том числе и оборонной.

Серьезная реконфигурация складывающейся в России авиапромышленной системы может также последовать в результате технологической революции, связанной с развитием беспилотной тематики. В настоящее время объем бизнеса занятых в этом сегменте экономических субъектов не идет ни в какое сравнение с объемами продаж и производства ОАК, но в перспективе 10-15 лет ситуация может радикально измениться. И не факт, что ОАК окажется более готов к этой революции, чем мелкие динамичные компании вроде «Транзаса». В целом же, как сейчас это видится, «слабые токи» будут связаны с новыми неожиданными партнерствами с зарубежными фирмами, развитием легкой (до 30 мест) и беспилотной авиации.