

Как сообщает "Коммерсант-Украина" в статье "Летная подготовка", Россия предложила Украине не ограничиваться созданием "пустой" административной структуры совместного предприятия в авиационной сфере "ОАК-Антонов", а внести в него реальные активы. Речь идет о производственных мощностях "Антонова", ВАСО и "Авиа стара
", а также интеллектуальных правах на продукцию украинской стороны. В "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК) настаивают, что этот вариант сделает прибыльным проект Ан-148, но сейчас Украина юридически не может согласиться на такое СП.

Ъ стало известно, что в минувшую пятницу президент ГАК "Антонов" Дмитрий Кива и глава ОАК Михаил Погосян провели в Киеве переговоры об изменении формата совместного российско-украинского авиастроительного предприятия "ОАК-Антонов". Первоначально предполагалось, что компания будет заниматься лишь вопросами маркетинга и послепродажного обслуживания самолетов Ан-148, Ан-70 и Ан-124, а также работой над интеграцией авиапромышленных комплексов Украины и России. Но теперь обсуждается расширение функций СП, утверждают источники Ъ, знакомые с ходом переговоров. По их данным, ему могут передать производственные активы авиастроительных предприятий России и Украины.

"Российская сторона считает, что принципы сотрудничества Украины и России по авиационным проектам необходимо пересмотреть, так как центральный проект сторон -

пассажирский региональный самолет Ан-148 - глубоко убыточен",- отмечает один из собеседников Ъ. "Себестоимость Ан-148 составляет $35 млн, а заказчикам самолет передается по цене на $10 млн ниже. В итоге ВАСО, выпускающее самолет, является убыточным",- объясняет источник Ъ. Но по Ан-148 заключены крупные контракты (в том числе с минобороны РФ), готовится подписание соглашения с администрацией президента РФ и коммерческими авиакомпаниями. "Сейчас необходимо найти компромисс с Украиной и продолжить производство этих самолетов",- говорит собеседник Ъ.

Чтобы сделать проект рентабельным, Михаил Погосян предлагает передать в "ОАК-Антонов" реальные активы и оптимизировать производственные процессы, сократив их стоимость, говорят источники Ъ. "Российская сторона могла бы вывести из корпорации 'Иркут' в 'ОАК-Антонов' проект Ан-148, то есть цеха ВАСО, задействованные для строительства этого самолета",- поясняет источник Ъ в минпромторге РФ. Украина же, по его словам, может передать в СП интеллектуальную собственность на самолеты "Антонов" и производственные мощности на заводе в Киеве. Источник Ъ в ОАК добавляет, что СП может получить и часть мощностей ульяновского "Авиастара", который имеет лицензию "Антонова" на выпуск и ремонт Ан-124.

Официальные представители ОАК вчера воздержались от комментариев. Заместитель генерального конструктора "Антонова" Александр Кива заявил Ъ, что украинская компания "готова к обсуждению всех вариантов; главное, чтобы проекты 'Антонова' успешно развивались". А глава "Антонова" Дмитрий Кива не смог дать комментарий, так как находился в командировке в Москве. В минпромторге РФ предложенный вариант СП назвали наиболее предпочтительным: вероятнее всего, он будет рассмотрен на заседании межправительственного комитета 27 мая. Регистрация СП должна завершиться до конца недели, сообщили Ъ источники в ОАК.

Глава аналитического отдела агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев согласен, что выделение производства самолетов "Антонов" в "ОАК-Антонов" может сделать его прибыльным, но при условии дополнительных субсидий из госбюджета РФ. Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко также одобряет идею внесения в СП реальных активов, отмечая, что наделять его лишь административными функциями не имело смысла.

Но юридически оформить такое СП сейчас невозможно. Партнер юрфирмы "Ильяшев и партнеры" Роман Марченко напоминает, что на балансе "Антонова" нет производственных активов - все они находятся у одноименной госкомпании. Но и последняя сможет передавать активы и права интеллектуальной собственности только в случае корпоратизации "Антонова", создания холдинговой компании и ее приватизации, на что может уйти не один год. "Единственный путь развития украинского авиапрома - это сотрудничество с Россией. Но не стоит думать, что нынешний вариант, предлагаемый российской стороной, нам выгоден. Сама ОАК - убыточное предприятие",- отмечает господин Марченко. Окончательный вариант СП, считает он,- вопрос больших политических и экономических решений со стороны президентов двух стран.

bin.com.ua

Финансовые новости от ИАП "НБРА-IBRA"