

# «МЫ ВЕРИМ В ИННОВАЦИОННОЕ БУДУЩЕЕ РОССИИ»

Интервью президента Группы компаний «Транзас» **Н.Ю.Лебедева** журналу «Транспорт и связь Российской Федерации»

**- Николай Юрьевич, в прошлом году ГК «Транзас» исполнилось 20 лет. Как Вы оцениваете итоги первых двух десятилетий?**

- Итоги в целом, безусловно, положительные. Мы начинали как небольшая компания, состоящая из специалистов Балтийского морского пароходства, Санкт-Петербургского университета, ЦНИИ им. акад. А.Н.Крылова, НПО «Аврора». Сейчас Транзас – это предприятие с годовым оборотом более 300 миллионов долларов, в котором трудятся около 2000 сотрудников. Продукция компании известна в 130 странах мира.

**Группа компаний «Транзас» – известный российский разработчик, производитель и поставщик широкого спектра бортовой электроники, морских и авиационных тренажеров и другой инновационной, наукоемкой продукции гражданского, двойного и военного назначения.**

**- Могли ли Вы представить в начале 90-х годов, что Транзас превратится в мирового лидера в своей области?**

- Безусловно, нет. Понимаете, если бы мы, начиная свое дело, представили, что через 20 лет превратимся в такую корпорацию...

**- ...одну из крупнейших в мире...**

- ...в каких-то областях да, то мы бы гарантированно не сумели этого сделать. Мы, без сомнения, хотели добиться успеха, шли по этому пути. Но, как известно, результат определяется не только собственными амбициями, собственными пожеланиями, но и теми объективными процессами, которые происходят как в стране, так и в мире. Амбиции заставили нас профессионально отнестись к нашему начинанию. Иначе мы просто не смогли бы полностью посвятить себя проекту, который по-настоящему стал делом всей нашей жизни. И результат был бы совсем другим.



**- В ближайшие годы отечественную транспортную отрасль ждут серьезные преобразования. В модернизацию водного, воздушного, железнодорожного, автомобильного транспорта инвестируются значительные средства. В развитии каждого направления участие Транзас вполне очевидно...**

- Мы стараемся комплексно подходить ко всем транспортным проблемам. Сегодня технологический уровень того, что мы делаем, позволяет все наши наработки переносить с небольшими изменениями из одной области в другую. Это дает возможность максимально ускорять процессы. Сейчас мир все больше унифицируется, и Россия, пусть и с определенными трудностями, но идет по пути интеграции. Отечествен-

ное производство постепенно начинает соответствовать всем международным требованиям, которые формируются основными игроками мирового рынка. Думаю, за эти годы мы уже достаточно серьезно подтянулись к общим стандартам, что позволяет нам более эффективно использовать собственные достижения. Еще на этапе становления мы для себя совершенно четко определили, что неким мерилom, по которому мы должны строить свой бизнес, для нас будут служить международные стандарты. И сегодня это позволяет нам не ожидать каких-то перемен, совпадений потребностей и спроса, что характеризует эффективность бизнеса, а реально находиться в этом процессе.

Если брать морскую область, то наибольших успехов мы достигли в портовой инфраструктуре. Я считаю, что

в течение последних нескольких лет портовая инфраструктура претерпела серьезные положительные изменения. Несмотря на то, что на определенном этапе произошли существенные потери, была разрушена часть ключевых паромных маршрутов, тем не менее, на базе Совкомфлота, Новошипа, FESCO сохранились основные виды судов нашего коммерческого судоходства. С образованием Объединенной судостроительной корпорации стало более понятно будущее для большинства судостроительных заводов. Так что в этом направлении тоже есть заметное движение вперед.

Определенные вопросы вызывает речное судостроение. Отрасль пока находится в критическом положении: флот очень старый, а воспроизводство не в состоянии компенсировать потери, которые речное судоходство несет в тоннаже и в качестве работ.

Тем не менее, процесс преобразования неминуем, если есть потребность в новых судах, она будет удовлетворена и, я надеюсь, в основном, за счет внутренних возможностей, которые есть у российских судостроительных заводов, которые расположены по основным речным артериям, начиная от Волги и заканчивая Амуром.

В авиационной области на сегодняшний день запрограммированы хорошие средства, консолидированы те мощности, которые требуются. Но потери темпов, потеря воспроизводства, кото-



• **Интегрированная мостиковая система производства «Транзас»**

рые случились в 90-е годы, продолжают оказывать негативное влияние на положение дел в отрасли. Новые проекты, такие как SSJ, MC-21 находятся в начальной стадии. С большим трудом продвигаются новые темы в российском вертолетостроении. Работы по Ми-38, в которых мы участвуем с 2004 года, переносятся по срокам уже не один год, и все это создает значительные сложности для собственных производителей, в том числе и для нас. Сложности эти возникают, прежде всего, в конкурентоспособности отечественных предприятий. Пока не будет серий, пока не будет объемов, бороться за мировое лидерство, за мировые ниши приходится с большим трудом.

Но мы очень надеемся, что в ближайшие 3-4 года российская промышленность наладит активное массовое воспроизводство самолетной и вертолетной техники, которое даст значительный импульс для развития таким фирмам как «Транзас» и позволит им успешно конкурировать в том числе и на мировом рынке.

- **Портфель заказов SSJ-100 составляет 170 машин, и это уже не завтрашний день.**

- Ну, во-первых, 170 машин – это достаточно малая серия, во-вторых, это – портфель, а не 170 реально существующих машин. Самолетов пока, к сожалению, лишь несколько.



• **Интегрированный бортовой комплекс вертолета Ми-38 производства «Транзас»**



• **Комплексный тренажер уровня D самолета Ан-148**

Поэтому говорить о том, что в портфеле, а не в жизни, это определенный риск. Очень бы хотелось, чтобы этот портфель перешел в состояние реализации. С другой стороны, проект SSJ непосредственно нас касается лишь в малой степени, так как база авионики лайнера - французская.

- **Транзас будет участвовать в производстве МС-21?**

- Мы боремся за это. Сказать с определенной долей уверенности, что Транзас будет участвовать в проекте МС-21, пока еще я не могу. Нам предстоит пройти процедуры сертификации согласно международным стандартам. Однако, когда нет собственного рынка, эти процессы идут довольно медленно. Мы

уже далеко прошли в этом направлении, но дело требует и очень серьезных средств, и времени, а при отсутствии серийных заказов сертификация, как я уже сказал, предполагает определенные трудности.

Тем не менее, я надеюсь, что мы будем одними из первых или даже первыми и сможем сертифицировать нашу компанию на соответствие всем международным стандартам, таким как IASA, FAI, которые требуются для того, чтобы Транзас смог участвовать в реализации различных проектов, в том числе и в проекте МС-21.

- **Успехи «Транзас» в отечественном и мировом судостроении очевидны. Ставите ли вы перед собой задачи до-**

**стичь такого же успеха и в авиастроении?**

- Почему бы и нет. Нам никто не мешает. Если ты хочешь быть лидером, надо стараться ставить перед собой амбициозные задачи, высоко поднимать планку конечной цели.

Другое дело, что путь в авиацию может быть открыт и через беспилотные летательные аппараты, в производстве которых мы также достаточно активно участвуем со своими комплексными решениями. Поэтому в ближайшее время мы постараемся усилить свои позиции и занять достойное место на еще формирующемся рынке БПЛА. Поэтому наш путь в авиацию, возможно, будет не таким прямым и очевидным, как в морской отрасли, но идем мы достаточно уверенно и надеемся, что успехи, достигнутые в области беспилотных летательных аппаратов, позволят нам добиться хороших результатов и в авиастроении.

- **Позвольте перейти к железнодорожной отрасли...**

- Четыре года назад мы создали специализированное предприятие «Транзас Экспресс», которое позволило нам занять определенные ниши в области тренажеров (один стоит на Рижском вокзале, другие – в различных учебных заведениях), в области оборудования для локомотивов. Но, конечно, по сравнению и с морем, и с авиацией на сегодняшний день участие «Транзас» в развитии железнодорожной отрасли находится на более низком уровне.

Хотя я надеюсь, что с приходом ГЛОНАСС-технологий наши возможности



• **Беспилотный летательный аппарат производства «Транзас»**



• **Электронный тренажер электровоза производства «Транзас»**

участвовать в железнодорожных комплексных и отдельных решениях значительно возрастут. В течение ближайших нескольких лет мы постараемся восполнить пробел, который образовался в результате нашего не столь активного участия в решении проблем, стоящих перед железнодорожным транспортом. Эта задача перед нами стоит, мы активно работаем и надеемся, что через пару лет вы увидите нас в роли активных игроков на этом рынке.

**- В последние годы мощный импульс развития получил высокоскоростной транспорт. Вы видите участие Транзас в этом проекте?**

- Да, безусловно. Я надеюсь, что в первую очередь это будут ГЛОНАСС-приемники, которые мы изготовили. Компания Eurocopter продемонстрировала на выставке HeliRussia-2011 вертолет для компании Газпромавиа, на котором установлен комплекс ГЛОНАСС, изготовленный компанией «Транзас». Мы, наверное, стали первой фирмой в

России, которая изготовила и поставила международной компании такую аппаратуру.

Сейчас мы ведем переговоры по расширению номенклатуры оборудования, которое устанавливается на вертолетах Eurocopter. Думаю, мы будем в состоянии произвести подобные комплексы и для высокоскоростного транспорта, даже в том случае, если подвижной состав не будет производиться в России, что, скорее всего, и произойдет.

**- Недавно, как Вы знаете, была представлена Стратегия развития портовой инфраструктуры до 2030 года.**

- Я, наверное, ничего принципиально нового добавить не смогу, так как на сегодняшний день, если брать системы управления движением судов, доля участия нашей компании составляет 80%. Поэтому наша задача состоит в том, чтобы удержаться в этой доле.

Другое дело, что мы сегодня в состоянии - и такой опыт у нас есть - поставлять комплексные решения. Речь идет не только о системе управления движением судов, но и о системе управления флотом порта, системах, которые совмещают морские суда, речные суда, внутренний флот, который эксплуатируется, например, на каналах. Такой глобаль-

ный проект мы сейчас делаем в Санкт-Петербурге. Все составляющие: начиная с самых маленьких шлюпок и кончая огромными океанскими лайнерами, совмещены в единую систему. В рамках этой системы совмещены и функции, которые сейчас исполняются пограничной службой, таможенной службой и всеми теми органами, которые отвечают за безопасность на водных путях. Безусловно, эти проекты будут широко использоваться в Стратегии.

Кроме того, идет максимальное совмещение всей информации, потоков баз данных, которые идут между судами, судовладельцами по грузам, логистике и т.д. Я хочу сказать, что в ближайшие 15-20 лет отчасти кажущееся нагромождение различных IT-систем, будет интегрировано и приведено в ясный, понятный и очень практичный вид, что послужит значимым импульсом в развитии страны.

Мы верим в технологическое возрождение России. По-другому быть просто не может. И Транзас, мы очень на это надеемся, станет одной из тех ответственных компаний, которые обеспечат России инновационное будущее.