

Review



«Вертолеты России» продолжают взлет

Холдинг «Вертолеты России» стал одним из флагманов высокотехнологичных отраслей в Российской Федерации. Он объединяет практически все предприятия, связанные с вертолетостроением в стране. Благодаря этому Россия остается одним из ведущих игроков на мировом рынке винтокрылой техники.

— производство —

Россия всегда была одним из лидеров в области вертолетостроения. С 2007 года значимые предприятия отрасли были консолидированы в единый холдинг. Процесс объединения и укрупнения в авиастроении можно считать главной тенденцией последних десятилетий, поскольку как производство, так и продвижение сложной техники требует высоких затрат и продуманной политики. И в этом российские вертолетостроители оказались в русле мирового тренда. Сейчас «Вертолеты России» занимают второе место на мировом рынке военных вертолетов и пятое — среди производителей гражданских машин. По итогам прошлого года «Вертолеты России» заняли 14% мирового рынка в целом и около 20% — в сегменте оборонной техники. Российские вертолеты остаются основными в тяжелых классах: у наших моделей буквально нет конкурентов.

По данным холдинга, в 2015 году более 8,4 тыс. вертолетов российского производства эксплуатируется более чем в 100 странах мира. Несмотря на активное проникновение на российский рынок иностранных конкурентов, сегодня доля продаж «Вертолетов России» в РФ составляет 94%. В мировых продажах на долю компании приходится 10%.

По состоянию на 2015 год предприятия «Вертолетов России» выпустили 23% мирового парка вертолетов военного назначения, при этом продукция холдинга занимает 32% мирового парка боевых и 43% средних военнотранспортных вертолетов. В мировом парке вертолетов гражданского назначения продукция холдинга «Вертолеты России» составляет 60% среди тяжелых вертолетов (максимальной взлетной массой более 20 тонн) и 66% в классе средних вертолетов (со взлетной массой от 7 до 20 тонн).

На сегодня это одна из крупнейших компаний в своей отрасли. В холдинг входят пять заводов по выпуску вертолетов, а также предприятия по производству комплектующих.

Итоги 2015 года для холдинга можно оценить как позитивные: количество поставок снизилось, однако выручка холдинга выросла почти на треть по сравнению с 2014 годом и составила 220 млрд руб.

Снижение поставок машин в физическом выражении в холдинге связывают с общим перенасыщением рынка. И, конечно, не могли не сказаться изменения в политической обстановке. Прирост выручки связан с девальвацией рубля. Столь заметный эффект это обстоятельство обеспечило за счет ориентации холдинга на экспортные поставки. «Холдингу удалось повысить операционную эффективность и увеличить рентабельность по EBITDA до рекордного уровня в 30%, — прокомментировал итоги 2015 года генеральный директор «Вертолетов России» Александр Михеев.

Несмотря на снижение спроса в отрасли в целом, продукция «Вертолетов России» остается привлекательной: на начало текущего года у

холдинга было 494 твердых заказа. Что же предлагает холдинг своим покупателям?

Вертолеты для офшоров

Обладая значительными запасами углеводородов на шельфе, Россия нуждается в вертолетах, которые бы обслуживали плавучие буровые установки, добывающие сырье на значительном удалении от берега. Производительность морских месторождений гораздо больше расположенных на суше, поэтому с каждым годом число месторождений на шельфе будет расти. Пока на шельфе трудятся транспортные модификации мирового бестселлера Ми-8. Однако скоро нефтегазодобывающим компаниям понадобятся вертолеты, специально приспособленные для офшорных работ. Специалисты холдинга «Вертолеты России» активно работают над этим направлением. В конце 2014 года совершил первый полет новый многоцелевой средний вертолет Ми-171А2. К весне 2016 года выпущено уже пять машин, и сейчас готовится сертификация этой модели. От своих предшественников Ми-171А2 отличается несущим и рулевым винтами, выполненными из композиционных материалов, а также новым, усовершенствованным автоматом перекося. Ми-171А2 оснащен более современным пилотажно-навигационным оборудованием, которое позволяет уверенно эксплуатировать вертолет днем и ночью в любой местности и при любом климате. Комплекс КБО-17 с многофункциональными дисплеями позволил уменьшить число членов экипажа до двух человек: инженер здесь больше не нужен. Таким образом, параллельно с ростом летно-технических характеристик повышается и экономическая эффективность использования нового вертолета. Повышенная надежность и расширение спектра условий эксплуатации за счет возможности эксплуатировать вертолет в условиях повышенной влажности привлекают компании из нефтегазового сектора: он оптимален для осуществления офшорных работ — перевозки персонала и грузов на плавучие буровые установки. Окончание сертификации Ми-171А2 запланировано на первый квартал 2017 года.

С открытием новых месторождений, как полагают эксперты, бюджет России и удаление скважин от берега. Поэтому для освоения шельфа компаниям могут понадобиться и другие офшорные версии российских перспективных вертолетов с большей, чем у Ми-171А2, дальностью полета, например Ми-38.

С российскими двигателями

В конце декабря 2015 года на Московском вертолетном заводе им. М. Л. Миля произошло важное событие: в торжественной обстановке глава Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерядкин вручил генеральному директору холдинга «Вертолеты России» Александру Михееву сертификат типа на новую модель вертолета Ми-



Транспортный вертолет Ми-38 можно выпускать в нескольких модификациях, в том числе арктической



В мае впервые поднялся в воздух новый средний вертолет Ка-62. Эта машина перевозит до 2200 кг груза или до 15 человек на расстоянии до 720 км

38. Эта машина занимает нишу между Ми-8/17 и самым тяжелым вертолетом в мире Ми-26 — взлетная масса Ми-38 15,6 тонны, Ми-8 — 13 тонн, а Ми-26 весит более 50 тонн.

Одна из важных особенностей новой машины — использование российских двигателей ТВ7-117В производства ОАО «Климов», которое входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию. Двигатели развивают на взлетном режиме по 2500 л. с. каждый, а на чрезвычайном — до 3750 л. с. Новый вертолет оснащен интегрированным комплексом бортового оборудования (ИБКО-38) с индикацией данных на пяти многофункциональных ЖК-дисплеях. Все управление осуществляется с помощью электроники. Это один из высокоавтоматизированных гражданских вертолетов в мире: комплекс оборудования позво-

ляет выполнять в автоматическом режиме полет по маршруту, посадку, висение и стабилизацию на различных режимах полета. Просторный фюзеляж позволяет разместить до 5 тонн груза или до 30 пассажиров.

Изначальная транспортная версия вертолета Ми-38 позволяет наращивать функционал и расширять область его применения, создавая специализированные версии, в том числе «арктический» вариант вертолета.

На авиасалоне МАКС-2015 был представлен вариант Ми-38 с VIP-интерьером на 12 человек — его комфорт могли оценить президент России Владимир Путин, а также другие руководители страны и высокопоставленные гости, в числе которых были король Иордании и наследный принц Абу-Даби. Широкие возможности вертолета позволяют применять его в самых разных услови-

ях и для различных целей. Основными потребителями Ми-38 «Вертолеты России» считают авиакомпании, заинтересованные в машинах большой грузоподъемности.

Спасая жизни

Вертолеты обладают уникальным сочетанием свободы в выборе места для посадки и скорости: у них гораздо меньше ограничений, чем у самолетов, а по скорости они превосходят автомобиль. Поэтому винтокрылые машины незаменимы в организации спасательных работ и транспортировки больных.

Крупные мегаполисы особенно нуждаются в современной медики-эвакуационной вертолетной технике, так как при спасении пострадавших в ДТП счет идет буквально на минуты. Оказание необходимой медицинской помощи в максимальной сжатые сроки увеличивает шансы потерпевшего на выживание более чем в два раза. В таких ситуациях винтокрылая скорая помощь незаменима: санитарные вертолеты быстрее, чем автомобиль, они не могут застрять в пробках и всегда прибывают к пострадавшим вовремя.

Санитарные функции может выполнять практически любой вертолет, но оптимальными для этих целей будут легкие и средние модели. Они достаточно компактны, чтобы приземляться и взлетать там, где не сможет тяжелый вертолет, и их кабина достаточно просторна для размещения не только пострадавших и сопровождающих, но и медицинского оборудования.

Легкий вертолет Ка-226Т производства холдинга «Вертолеты России» — неприхотливая и очень маневренная машина. В медицинском модуле Ка-226Т можно разместить одного пострадавшего и двух медицинских работников. Модуль располагает кислородными баллонами, съемными носилками, стенкой для установки медицинского оборудования, штативом для внутренних вливаний и панелью для регулирования подачи кислорода. Конструкция Ми-226Т позволяет с удобством загружать и выгружать носилки с пострадавшим через люк в задней части транспортной кабины. Наличие современного медицинского оборудования, а также конструктивные особенности вертолета делают Ми-226Т идеальной винтокрылой скорой помощью для больших городов.

Еще один легкий вертолет производства холдинга «Вертолеты России», способный выполнять санитарные функции, — «Ансат». Этот вертолет в специальном медицинском исполнении предназначен для экстренной медицинской эвакуации и медицинской транспортировки. «Ансат» может развивать максимальную скорость 275 км/ч и летать на расстоянии свыше 500 км. Большая пассажирская кабина «Ансата» позволяет разместить двух пострадавших, взять на борт необходимое медицинское оборудование и обеспечить пространство для работы медицинского персонала.

Медицинским модулем может оснащаться и Ка-32А11ВС. Эта модель хорошо зарекомендовала себя для поисково-спасательных работ, в том числе в условиях повышенной турбулентности и штормового ветра. Наличие специального медицинского оборудования на борту позволяет медикам начать оказывать помощь пострадавшим уже во время полета.

Расширяя горизонты

Сегодня «Вертолеты России» выпускают широкую гамму вертолетов различных классов, но не останавливаются на этом и постоянно работают над обновлением и дополнением продуктовой линейки. В мае нынешнего года на площадке завода ААК «Прогресс» им. Н. И. Сазыкина в Приморском крае поднялся в воздух новый средний вертолет Ка-62. Он разработан с учетом российских и международных норм летной годности АП-29, CS-29, JAR-OPS3 и может эксплуатироваться при температурах от -50°С до +45°С. Он может быть полезен широкому кругу клиентов во всех регионах мира. Ка-62 может перевозить до 2200 кг в грузовой кабине или до 15 человек со скоростью до 310 км/ч на расстоянии до 720 км. Его максимальный взлетный вес 6500 кг, таким образом, эта модель занимает место в среднем сегменте, между «Ансатом» и популярными моделями Ка-32 и Ми8/17. Учитывая, что в России постепенно снижается доля тяжелых вертолетов и увеличивается число легких и средних, появление Ка-62 укрепит позиции «Вертолетов России» не только на международном, но и на внутреннем рынке.

Валерий Иванов

Основные финансовые показатели холдинга «Вертолеты России»

Млн руб.	2015 год	2014 год	Изменения
Выручка	219972	169842	29,5%
ЕБИТДА	65606	47014	39,5%
Рентабельность ЕБИТДА	29,8%	27,7%	2,1 п. п.
Прибыль	42198	20712	103,7%

Особый клиент

— рынок —

«Вертолеты России» занимают второе место на мировом рынке вертолетов военного назначения. Самые значимые потребители для холдинга в этом сегменте, конечно, российские вооруженные силы и другие силовые структуры. Они обеспечивают до трети продаж холдинга.

В начале марта холдинг в рамках единого дня военной приемки передал Министерству обороны РФ 16 вертолетов. Это 14 вертолетов Ми-8МТВ-5—1, один учебно-тренировочный «Ансат-У» производства Казанского вертолетного завода и один Ми-8АМТШ-ВА, выпущенный на Улан-Удэнском авиационном заводе. В 2015 году «Вертолеты России» поставили для оборонных нужд 81 новый вертолет.

Министерство обороны России — крупнейший заказчик продукции российских вертолетостроителей. Сегодня холдинг «Вертолеты России» в соответствии с контрак-

тными обязательствами изготавливает для ведомства всю линейку военных вертолетов: военно-транспортные вертолеты серии Ми-8, транспортно-боевые Ми-35М, боевые Ми-28Н «Ночной охотник» и Ка-52 «Алтигатор», а также тяжелые транспортные Ми-26.

Кроме того, именно Министерством обороны РФ стало первым заказчиком нового многоцелевого вертолета Ми-38. Минобороны России совместно с холдингом «Вертолеты России» приняло решение о порядке и сроках поступления вертолетов Ми-38 в ВКС РФ.

Это решение предусматривает проведение совместных летных испытаний новой версии среднего многоцелевого вертолета Ми-38, оснащенного и оборудованного под нужды Министерства обороны и имеющего в составе агрегаты и комплектующие исключительно отечественного производства. После проверки модификации на соответствие требованиям армии и по итогам совместных летных ис-

пытаний закупки вертолета Ми-38 будут спланированы в следующем программном периоде.

Кроме российского Министерства обороны военные модели поставляются в различные страны мира. Основным клиентом по числу полученных вертолетов в прошлом году была Индия, также российские вертолеты отправлялись в Азербайджан, Индонезию, Перу, Республику Корея. В основном это многоцелевые вертолеты семейства Ми-17.

Спрос на вертолетную технику за рубежом растет, несмотря на сокращение оборонных бюджетов. Как предполагают эксперты, это связано как с пересмотром стратегий национальной безопасности ряда стран, которые теперь уделяют особое внимание обеспечению внутренней безопасности государства, борьбе с терроризмом и наркотрафиком, так и с привлекательностью российской вертолетной техники, хорошо зарекомендовавшей себя в ряде локальных конфликтов.

Валерий Иванов

Сервис ближнего действия

— рынок —

Продукция «Вертолетов России» эксплуатируется во всем мире. Как и любая современная техника, вертолеты нуждаются в качественном техническом обслуживании — любое транспортное средство приносит прибыль только в движении.

Качественное послепродажное обслуживание — это один из ключевых факторов повышения конкурентоспособности холдинга на мировых рынках. В настоящее время рынок послепродажных услуг развивается от простого устранения технических неисправностей до максимизации эффективности вертолетной техники заказчика.

Поэтому особое внимание холдинг «Вертолеты России» уделяет созданию и продвижению пакетных предложений и услуг по ППО, развитию глобальной сети сервисных центров по всему миру, совершенствованию логистики и системы планирования поставок запчастей, а также

разработке программ модернизации вертолетной техники с целью продления летного ресурса и улучшения ее эксплуатационных характеристик.

Первые результаты работы уже есть. Холдинг «Вертолеты России» за последнее время значительно улучшил доступность авиационного технического имущества (АТИ), а также расширил ассортимент покупных комплектовующих изделий, что позволило заказчикам приобретать весь необходимый перечень запчастей централизованно и в короткий срок.

В 2014 году в состав «Вертолетов России» вошли пять авиаремонтных предприятий, ранее находившихся в ведении Министерства обороны России. Эти предприятия обладают уникальной компетенцией по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники и существенно усилили систему послепродажного обслуживания гражданских и военных вертолетов российского производства.

Чтобы как можно быстрее реагировать на запросы клиентов, запла-

нирован ввод в эксплуатацию логистического центра АТИ. Он будет расположен рядом с аэропортом Шереметьево, и это поможет значительно расширить список АТИ и ускорить доставку.

В ближайшее время холдинг также планирует запустить услугу поставки авиационного технического имущества в ситуации AOG (Aircraft on Ground), которая предполагает возможность срочной поставки АТИ, создать сервис технической поддержки, а также расширить каталог доступных модернизаций, позволяющих повышать производительность техники клиента.

Эффективная поддержка клиентов позволяет увеличить доходность холдинга в целом. Это и повышению привлекательности предлагаемой «Вертолетами России» техники — клиент знает, что она будет обслуживаться качественно и быстро, а уже эксплуатируемые модели могут быть модернизированы с соответствующим повышением характеристик.

Валерий Иванов