



ИВАН ВЕРЕТЕННИКОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ВЕРТОЛЕТНАЯ ИНДУСТРИЯ»

С ВЫСОТЫ
ЗАВИСАНИЯ

Про вертолеты приятно погово-
рить. Их возможности и харак-
теристики весьма специфичны,
зато и работа находится всегда.
А значит, независимо от эконо-
мических условий всегда есть
поступательное движение: про-
изводители анонсируют новые
программы и модернизируют су-
ществующие модели. Владельцы
закупают современную технику
и предлагают новые виды услуг.
Пожалуй, для нашей страны это
справедливо как ни для какой
другой. Перемены происходят
стремительно, и если раньше
было сложно представить, что
можно сесть в свой вертолет и
отправиться на нем в центр Пите-
ра (пока не Москвы, но мы про-
должаем надеяться), сегодня это
реальность. Наши компании вно-
сят коррективы в программы ве-
дущих производителей и играют
ключевую роль в их выходе на
новые рынки. Продолжает радо-
вать и отечественная вертолет-
ная индустрия. Она не закручи-
вается на успехе традиционных мо-
делей, унаследованных от стра-
ны Советов, а двигается вперед,
представляя новые проекты,
в том числе по сборке успешных
западных вертолетов. В предд-
верии выставки HeliRussia самое
время уделить внимание этой от-
расли и посмотреть, что происхо-
дит в ней сегодня и что, вероятно,
будет завтра.

Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ»
(Business Guide-Вертолетная индустрия)

Дмитрий Сергеев — президент ИД «Коммерсантъ»
Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»
Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Павел Кассин — директор фотослужбы
Валерия Любимова — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Иван Веретенников — выпускающий редактор
Наталья Дашковская — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвёб Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

ВЕРТЯЩИЙ МОМЕНТ ПОСТАВКИ ГРАЖДАНСКИХ
ВЕРТОЛЕТОВ — ОСТРОВOK СТАБИЛЬНОСТИ НА АВИАЦИОННОМ РЫНКЕ.
ЗДЕСЬ НЕТ МЕСТА ДВУЗНАЧНЫМ ПРОЦЕНТАМ ГОДОВОГО РОСТА,
НО НЕТ И СОКРУШИТЕЛЬНЫХ ПАДЕНИЙ В КРИЗИСНУЮ ПОРУ. В СИТУА-
ЦИИ ГАРАНТИРОВАННОГО СПРОСА ПРОИЗВОДИТЕЛИ МЕНЕЕ СКЛОННЫ
К РЕВОЛЮЦИИ. ОДНАКО В БУДУЩЕМ, ВЕРОЯТНО, НАЙДЕТСЯ МЕСТО
И РАДИКАЛЬНО НОВЫМ ПРОГРАММАМ.

АЛЕКСЕЙ КОРОЛЕВ



ANTHONY RESCHU/EUROCOPTER

НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД Производство граждан-
ских вертолетов выглядит одним из самых узких и специ-
фических сегментов авиационного рынка. По данным аме-
риканского аналитического агентства Teal Group, средне-
годовой объем этого сектора на протяжении почти 20 лет
не показывал сколько-нибудь заметной динамики и до
2005 года составлял около \$2 млрд в денежном выраже-
нии. Тем не менее «тучные» годы мировой экономики ска-
зались и на нем. В 2008 году поставки вертолетов более
чем вдвое превысили прежнюю планку, достигнув сум-
марно \$5,4 млрд. И хотя мировой экономический кризис
довольно резко оборвал этот рост, его итоги оказались
гораздо менее плачевными, чем, например, для сегмента
самолетов бизнес-авиации: общее падение в 2008–2010
годах, по данным Teal Group, составило 13,8% в денежном
выражении. 2011-й стал переломным, а в 2012-м вновь
наблюдался рост, достигший у западных вертолетострои-
телей, по статистике Ассоциации производителей воздуш-
ных судов авиации общего назначения, 21%. При этом
аналитики хоть и не прогнозируют таких же темпов роста
в ближайшем будущем, но и не обещают падений.

ГАРАНТИИ СТАБИЛЬНОСТИ Такую устойчи-
вость рынка гражданских вертолетов эксперты объясняют
тем, что на его развитие влияет довольно большое число
не связанных друг с другом факторов. Во-первых, срав-
нительно высокие цены на нефть и освоение новых место-

рождений в самых отдаленных уголках света, что зача-
стую просто немыслимо без участия вертолетной техники,
обеспечивают стабильный спрос. Правоохранительные
органы также постоянно обновляют и пополняют свой
парк, причем этот процесс мало связан с текущим состоя-
нием экономики и сокращение бюджетов на нем почти не
отражается. Без вертолетов трудно представить себе эф-
фективную организацию спасательных операций при
крупных природных и техногенных катастрофах — этот
момент влияет на закупку техники не только соответствую-
щими службами, но и коммерческими компаниями-
операторами, предоставляющими подобные услуги по
контрактам. Не стоит сбрасывать со счетов и медицинскую
эвакуацию. Корпоративные и частные клиенты хоть и
сильно зависят от состояния экономики, в благоприятной
ситуации тоже обеспечивают заказами довольно замет-
ный сегмент этого рынка, хотя и несравнимый по объемам
с поставками корпоративных самолетов.

Кроме того, спрос на так называемых новых рынках,
таких, как Индия, Китай, страны Южной Америки и Россия,
неплохо справляется с ролью дополнительного драйвера
роста. В целом такая ситуация приводит к тому, что мало
зависящие друг от друга сегменты рынка и факторы роста
работают по принципу герметичных отсеков корабля, по-
зволяя вертолетной индустрии довольно уверенно дер-
жаться на плаву даже в ходе самых сильных экономиче-
ских штормов.

БЕЗ ВЕРТОЛЕТОВ НЕВОЗМОЖНО ПРЕДСТАВИТЬ СЕБЕ
ВЫПОЛНЕНИЕ ЦЕЛОГО РЯДА РАБОТ. ДЛЯ КАЖДОЙ ЗАДАЧИ
МОЖНО ПОДОБРАТЬ КОНКРЕТНУЮ МОДЕЛЬ

КОНКУРЕНТНАЯ СРЕДА Притом что самую
большую долю (37%, по данным Flightglobal Ascend) миро-
вого парка вертолетов западного производства все еще со-
ставляют машины американской компании Bell Helicopter,
она уже давно утратила лидерство в объеме годовых поста-
вок. Эту позицию занимает европейский концерн Eurocopter,
который по результатам 2011 года, например, поставил 56%
всех гражданских газотурбинных вертолетов в мире (дан-
ные Flightglobal, не учитывающие поставок «Вертолетов
России»), или 369 машин. Более того, второе место также
за производителем из Старого Света: итало-британская
AgustaWestland хоть и с небольшим отрывом, но опередила
американскую компанию (20% и 19% соответственно).
Оставшиеся заметно меньшие доли рынка занимают два
других «американца» — Sikorsky (4%) и MD Helicopters
(1%). В прошлом году Eurocopter снова обогнал заокеанских
коллег вместе взятых, поставив 334 машины против, напри-
мер, 188 у Bell. В целом же два европейских производителя
фактически контролируют рынок гражданских вертолетов,
вместе поставляя около 80% машин.

ОБДЕЛЕННЫЕ ВНИМАНИЕМ Приведенная
статистика обходит стороной две группы вертолетной ➔

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА