



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Третий конвертоплан AW609 приступил к наземным испытаниям
- «Мотор Сич» взялся ремоторизовать вертолет PZL W-3A Sokół
- РТ-Химкомпозит: Летные испытания вертолета Ка-62 прошли успешно
- Новейший российский вертолет Ка-62, оснащенный «стеклянной кабиной» разработки и производства Группы «Кронштадт», поднялся в воздух!

Новости вертолетной индустрии в России

- «Вертолеты России» отправили Министерству обороны РФ партию новых Ми-8МТВ-5-1
- Более 100 сотрудников предприятия «Вертолетов России» приняли участие в донорской акции «Сдай кровь - спаси жизнь»
- 19 мая ГАЛА-ВЕЧЕР в честь номинантов Премии АВИ
- Улан-Удэнский авиазавод поставит Минобороны РФ еще 5 арктических вертолетов
- «Аэросоюз» планирует построить четыре вертолетных центра у МКАД
- Ростех обяжут согласовывать продажу акций «Вертолетов России» с правительством
- Техника «Вертолетов России» приняла участие в Параде Победы
- Казанский вертолетный завод сократит летом рабочий график
- Прилетели: КВЗ переходит на четырехдневку
- Сбор средств на памятник Игорю Бутенко

Новости вертолетной индустрии в мире

- Причиной катастрофы вертолета H225LP назвали техническую неисправность
- Оператор разбившегося вертолета Super Puma попросил защиты от кредиторов

Новости аэрокосмической промышленности

- Группа «ЮТэйр» смогла выйти на прибыльность
- Корпорация «Иркут» понесла убытки по МСФО
- Мировые лидеры авиастроения отчитались об итогах первого квартала
- Гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин — о развитии операционного лизинга SSJ 100
- ФГУП «ЦАГИ» посетили представители группы компаний Safran в России
- «Авиаагрегат» посетил замминистра промышленности и торговли РФ Андрей Богинский

Новости беспилотной авиации

- В ходе репетиции Парада Победы вертолет едва не столкнулся с беспилотником

Новости из иноязычных источников

- Финляндия получила новый H215

Новости вертолетных программ

Третий конвертоплан AW609 приступил к наземным испытаниям

Третий опытный конвертоплан AW609 TiltRotor с номером А/С3 приступил к наземным испытаниям на заводе компании Finmeccanica в Италии. В испытаниях на зафиксированном на земле аппарате задействованы все бортовые системы.



Наземные испытания AW609 TiltRotor А/С3 призваны оценить и подготовить аппарат к летным испытаниям для сертификации в Федеральном управлении гражданской авиации США. Начать летные испытания планируется этим летом на полигоне компании Finmeccanica в Филадельфии. Кроме того, зимой этого же года планируется провести испытания конвертоплана в условиях обледенения.

Также в Филадельфии идет сборка четвертого опытного образца – AW609 TiltRotor А/С4. Ожидается, что А/С4 приступит к сертификационным испытаниям в 2017 году. Завершение сертификации AW609 TiltRotor и начало поставок клиентам намечены на 2018 год.

[\(АВИ\)](#)

«Мотор Сич» взялся ремоторизовать вертолет PZL W-3A Sokół

Украинский производитель авиадвигателей, компания "Мотор Сич" разрабатывает новую версию турбовального двигателя МС-500В — МС-500В-03, которую планируется поставить на средний многоцелевой двухдвигательный вертолет PZL W-3A Sokół производства польского предприятия PZL-Świdnik (входит в структуру итальянской компании Leonardo, бывшей Finmeccanica). О том, что такие работы ведутся, в конце апреля сообщила пресс-служба "Мотор Сич".

Расчетная мощность МС-500В-03 на взлетном режиме составляет 1100 л. с. Двигатель планируется создать на базе газогенератора турбовальной установки МС-500В-01, которая в конце апреля получила сертификат типа от Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК).



Как сообщили в "Мотор Сич", компания завершает работы по макетированию двигателя на вертолете. Первый запуск однокаскадного газогенератора намечен на июнь 2016 г.

В настоящее время на W-3A Sokół устанавливаются турбовальные двигатели PZL-10W, созданные на основе советских турбовинтовых моторов ТВД-10, которые выпускает компания WSK PZL — Rzeszów, подразделение американской Pratt & Whitney, расположенное в польском городе Жешув. Мощность каждой силовой установки на взлетном режиме составляет 888 л. с. По данным польского издания Defence24, при ремоторизации W-3A Sokół на вертолете скорее всего придется менять главный редуктор, так как он не рассчитан на двигатели большей мощности.

Базовый двигатель семейства — MC-500B был сертифицирован в мае 2014 г. Мощность силовой установки на взлетном режиме достигает 630 л. с. Мотор рассчитан на легкие вертолеты взлетной массой 3–5 т. В частности, на момент сертификации шел разговор о том, чтобы ставить его на "Ансат".

Что касается модификации MC-500B-01, мощность которой на взлетном режиме достигает 810 л. с., то она предназначена для вертолетов массой 4,5–5 т, таких как средний Sikorsky S-76A/C/D. В будущем "Мотор Сич" планирует пополнить линейку еще одним двигателем — MC-500B-02. Согласно расчетам его мощность должна составить 950 л. с.

Одна из особенностей двигателей нового семейства — использование на них центробежного компрессора со степенью повышения давления 11,2.

ATO.Ru

РТ-Химкомпозит: Летные испытания вертолета Ка-62 прошли успешно

Коллектив ОНПП «Технология» им.А.Г.Ромашина Холдинга «РТ-Химкомпозит» (входит в структуру Государственной корпорации «Ростех») поздравляет всех участников программы с успешными летными испытаниями первого опытного образца многоцелевого вертолета Ка-62.

В рамках программы «Ка-62» учеными предприятия Холдинга был разработан и изготовлен уникальный органо-органический птицестойкий триплекс. Оптическая конструкция сочетает лёгкость

с превосходными прочностными характеристиками. В ходе тестирования триплекс успешно прошел испытание на птицестойкость, и на данный момент не имеет аналогов по совокупности качеств. Разработка органо-органического остекления для Ка-62 является одним из этапов опытно-конструкторских работ, результатом которых должно стать появление на отечественном рынке гетерогенного электрообогреваемого птицестойкого остекления для авиатехники.

«Успешно проведенные летные испытания — это оценка труда всех участников программы «Ка-62». Мы гордимся причастностью к этому знаковому авиационному проекту, благодаря участию в котором нашими учеными был разработан уникальный органо-органический птицестойкий триплекс. Подобные масштабные комплексные проекты позволяют не только объединить лучшие практики отечественных предприятий, получить бесценный опыт, но и создавать продукцию будущего», - отметил генеральный директор «РТ-Химкомпозит» Кирилл Шубский.

[\(РТ-Химкомпозит\)](#)

Новейший российский вертолет Ка-62, оснащенный «стеклянной кабиной» разработки и производства Группы «Кронштадт», поднялся в воздух!

Во время летных испытаний вертолета Ка-62 комплекс бортового оборудования КБО-62 позволил пилотам вертолета выполнить весь комплекс поставленных задач и показал высокую степень надежности.



Вертолет Ка-62, оснащенный КБО-62 разработки и производства Группы «Кронштадт», выполнил висение длительностью более 10 мин, несколько разворотов и отклонений по тангажу и крену для проверки работы систем управления, двигателей и трансмиссии. Испытания проводились в Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» имени Николая Сазыкина (ПАО ААК «Прогресс»).

Новый комплекс бортового оборудования КБО-62 предназначен для выполнения полетов экипажем из двух человек по правилам визуального полета и правилам приборного полета днем и ночью в различных географических и климатических условиях по воздушным трассам, местным воздушным линиям и вне обозначенных трасс. Соответствует требованиям АП-29 и FAR-29, предъявляемым к бортовому оборудованию вертолетов категории А.

Руководитель авиационного направления Группы «Кронштадт» Вадим Смирнов так прокомментировал результат испытаний: «Прежде всего, хочу искренне поздравить всех коллег и партнеров из холдинга «Вертолеты России» и смежных предприятий, с этим прекрасным достижением! Мы гордимся нашим участием в этом важнейшем для российской авиационной отрасли проекте. КБО-62 успешно прошел наземную отработку, показал готовность к летным испытаниям, и сегодня обеспечил выполнение поставленных перед пилотами и воздушным судном задач. Нами изготовлено и поставлено в АО «Камов» три комплекта бортового оборудования для дальнейшей установки на борта вертолетов на заводе «Прогресс». Уверены в том, что перспективный отечественный вертолет, оснащенный самым современным комплексом авионики российского производства, станет одним из самых эффективных, безопасных и удобных в эксплуатации вертолетов, и будет востребован на рынке как в России, так и за ее пределами».

Современный комплекс бортового оборудования для вертолета Ка-62 будет представлен на стенде Группы «Кронштадт» на Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia-2016.

[\(Кронштадт\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

«Вертолеты России» отправили Министерству обороны РФ партию новых Ми-8МТВ-5-1

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) поставил в эксплуатирующие организации Министерства Обороны РФ очередную партию военно-транспортных вертолетов Ми-8МТВ-5-1 и вертолет Ансат-У.



К Единому дню приемки военной продукции, который прошел 11 марта 2016 года в режиме видеоконференции с Национальным центром управления обороной государства, холдинг «Вертолеты России» в рамках исполнения государственного оборонного контракта 2016 года досрочно изготовил партию военно-транспортных вертолетов Ми-8МТВ-5-1, а также один учебно-тренировочный



вертолет Ансат-У. Вертолеты выдержали все виды испытаний, предусмотренные условиями государственного контракта и технической документации, и были приняты военным представительством.

«Изготовление техники в рамках ГОЗ и ее своевременная передача заказчику является для холдинга «Вертолеты России» приоритетной задачей. В настоящее время на Казанском вертолетном заводе идет активная модернизация производственных площадок, что позволит предприятию и впредь своевременно выполнять государственные контракты и выпускать вертолеты, которые являются одними из лучших в мире», - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев.

Холдинг «Вертолеты России» традиционно выполняет гособоронзаказ в полном объеме и с должным качеством на протяжении всего периода сотрудничества с Минобороны. В 2015 году в вооруженные силы России была поставлена партия вертолетов Ми-8МТВ-5-1 и 6 учебно-тренировочных вертолетов Ансат-У. Работа на предприятиях холдинга была организована в соответствии с совместно проработанными производственными графиками.

[\(Вертолеты России\)](#)

Более 100 сотрудников предприятия «Вертолетов России» приняли участие в донорской акции «Сдай кровь - спаси жизнь»

Более 100 сотрудников предприятия холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) приняли участие в донорской акции "Сдай кровь - спаси жизнь", приуроченной ко Дню донора, который традиционно отмечается в России 20 апреля.

Донорская акция длилась на протяжении двух месяцев. За это время Арсеньевский филиал краевой станции переливания крови посетили десятки неравнодушных работников ПАО ААК "ПРОГРЕСС", решившие помочь больным и попавшим в беду людям.

"Корпоративное донорство - это не только способ заботы о здоровье наших сотрудников, но и прекрасная возможность для сплочения коллектива", - отметил управляющий директор ПАО ААК "ПРОГРЕСС" Юрий Денисенко.

Для сотрудников Арсеньевской авиационной компании "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина - это далеко не первый опыт участия в подобных акциях. Авиастроители составляют большинство зарегистрированных в Арсеньеве доноров крови, число которых на сегодняшний день превышает 300 человек. Более того, около 70 бывших и нынешних сотрудников предприятия награждены нагрудными знаками и имеют звание "Почетный донор России".

Отметим также, что сотрудничество ПАО ААК "ПРОГРЕСС" и Арсеньевского филиала краевой станции переливания крови длится уже на протяжении 60 лет. Регулярное участие в донорских акциях такого крупного предприятия, как Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина, является положительным примером для других организаций города Арсеньева и Приморского края.

[\(АвиаПорт\)](#)



19 мая ГАЛА-ВЕЧЕР в честь номинантов Премии АВИ

Ассоциация Вертолетной Индустрии объявляет о проведении 19 мая 2016 года гала-вечера в честь номинантов Премии АВИ "Лучший по профессии" по итогам 2015 года.

Целями конкурса АВИ "Лучший по профессии" являются распространение информации о самых ярких событиях, достижениях и людях в вертолетной индустрии России, поддержка становления молодых профессионалов, расширение контактов и обмен передовым опытом ведущих предприятий вертолетной индустрии.

Гала-вечер АВИ - мероприятие с концертной программой, фуршетом и торжественной церемонией награждения традиционно приурочено к IX Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2016 и состоится в первый день выставки, 19 мая в 19.00.

Гала-вечер соберет номинантов Премии АВИ по итогам 2015 года - пилотов, инженеров, конструкторов, а также почетных гостей вечера - руководителей предприятий отрасли и авиационных ведомств, представителей государственной власти, а также журналистов профильных изданий.

Ключевое событие гала-вечера - торжественная церемония награждения номинантов, победителей "народного" Интернет-голосования, и именно здесь - впервые будут озвучены имена лауреатов по итогам прошедшего в вертолетной индустрии года.

Гала-вечер стал традиционным местом встречи широкого круга профессионалов, авторитетных и компетентных специалистов, а также руководителей вертолетной индустрии, где можно в непринужденной и располагающей обстановке пообщаться с коллегами, приятно провести время и отдохнуть.

[\(АВИ\)](#)

Улан-Удэнский авиазавод поставит Минобороны РФ еще 5 арктических вертолетов

Пять арктических вертолетов Ми-8АМТШ-ВА для обеспечения задач Арктической группировки войск передаст Улан-Удэнский авиационный завод Минобороны России в 2016-2017 году. Этот вертолет может стать важнейшим элементом транспортной логистики в мероприятиях по обеспечению интересов России в регионе Арктики, сообщает ИА «Восток-Телеинформ» со ссылкой на собственный источник.

Напомним, в рамках исполнения Государственного оборонного заказа в 2015 году значимым событием для У-УАЗ стала передача российской армии первого военно-транспортного вертолета Ми-8АМТШ-ВА.

Как сообщал БМК, первый арктический "Терминатор" поставили Минобороны РФ 25 ноября. Машина создана для эксплуатации в северных регионах страны при температурах ниже - 40 °С. Дальность полета вертолета с установленными дополнительными топливными баками составляет более 1300 километров.



За основу при разработке "арктического" вертолета Ми-8АМТШ-ВА взяли модификацию Ми-8АМТШ-В, уже поставляемую Минобороны России.

[\(Байкал Медиа Консалтинг\)](#)

«Аэросоюз» планирует построить четыре вертолетных центра у МКАД

Компания «Аэросоюз» планирует построить четыре вертолетных центра у МКАД. Об этом в интервью Агентству городских новостей «Москва» сообщил президент компании Александр Климчук.

«Мы планируем открыть несколько центров у МКАД: это запад, юго-запад, юг и северо-восток. Очередность и скорость открытия обусловлены скоростью оформления земли», - пояснил он.

А.Климчук отметил, что «Аэросоюз» стремится делать типовые центры, каждый из которых состоит из здания с клиентской зоной, ангара базирования и обслуживания вертолетов, летного поля, гостевой парковки. Он добавил, что к 2019 г. на территории России планируется построить 40-45 вертолетных центров.

[\(Агентство Москва\)](#)

Ростех обяжут согласовывать продажу акций «Вертолетов России» с правительством

Минэкономразвития РФ одобрило проект постановления правительства, который обязывает госкорпорацию "Ростех" согласовывать продажу акций "Вертолетов России" и "Объединенной двигателестроительной корпорации" (ОДК) с правительством, сообщил "Интерфаксу" источник, знакомый с ходом подготовки документа.

Ранее соответствующий проект, подготовленный Минпромторгом РФ, был опубликован на портале regulation.gov.ru.

"Настоящий проект постановления предусматривает включение АО "Вертолеты России" и АО "ОДК" в перечень организаций, акции которых находятся в собственности ГК "Ростех", при принятии решений об отчуждении которых третьим лицам, не относящимся к "Ростеху", требуется согласование с правительством РФ", - отмечалось в пояснительной записке к документу. Сейчас его текст находится на стадии формирования окончательного варианта, говорится на regulation.gov.ru.



Как сообщалось, в этом году государство готовит к продаже до 49% акций АО "Вертолеты России". По словам главы Минпромторга РФ Дениса Мантурова, стратегическому инвестору из РФ может быть продан весь рассматриваемый пакет, иностранному инвестору - только 25%. Глава "Ростеха" Сергей Чемезов говорил в марте, что среди иностранных инвесторов рассматривается фонд Mubdala Development Co (ОАЭ), с которым ведутся переговоры.

[\(Интерфакс\)](#)

Техника «Вертолетов России» приняла участие в Параде Победы

В авиационной части Парада в честь 71-ой годовщины Победы в Великой Отечественной войне, который состоится в Москве, зрители увидят новейшие боевые вертолеты, в числе которых будут Ми-28Н «Ночной охотник» под управлением легендарной пилотажной группы «Беркуты».

9 мая одиннадцать военных вертолетов, в числе которых Ми-8АМТШ, Ми-26, Ми-28Н «Ночной охотник», Ми-35 и Ка-52 «Аллигатор» производства холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех»), примут участие в авиационной части Парада в честь 71-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне на Красной Площади.

Всего в летной программе будет задействовано более 100 единиц авиационной техники. Подготовка и тщательная отработка маневров заняла у летчиков более месяца. Репетиции авиационной части проходили как на аэродроме в подмосковной Кубинке, так и в небе над столицей. Экипажи вертолетов, принимающих участие в Параде, будут состоять из высококлассных профессионалов, имеющих высокий уровень летного мастерства, необходимого для выполнения подобных полетов. Самоотверженный труд работников ряда авиационных заводов, которые впоследствии вошли в состав холдинга «Вертолеты России», способствовал успеху советских воинов. Рязанский авиационный завод №168 (эвакуированный во время войны в Ростов-на-Дону и переименованный в «Роствертол») занимался производством и выпуском самолетов УТ-2М и У-2 в различных модификациях, которые широко применялись на фронтах боевых действий. Производство самолета У-2 было также налажено на мощностях Ленинградского авиационного завода №387, который в ходе войны был эвакуирован в Казань, а потом поменял свой профиль на производство вертолетов и стал называться Казанским вертолетным заводом (КВЗ). Ряд московских авиамастерских, занимавшихся производством и ремонтом авиационных двигателей, также были эвакуированы и со временем образовали Новосибирский авиаремонтный завод.

[\(Вертолеты России\)](#)

Казанский вертолетный завод сократит летом рабочий график

Казанский вертолетный завод с июля ведет в ряде подразделений 4-дневную рабочую неделю. Мера затронет 30 процентов персонала завода - в основном административных сотрудников, при этом массового сокращения персонала не планируется. Всего на предприятии работают порядка 7 тысяч человек.



Как сообщили sntat.ru в пресс-службе холдинга «Вертолеты России», введение рабочей недели для сотрудников — временная мера, связанная со снижением объемов заказов.

- Для бесперебойного обеспечения исполнения государственного оборонного заказа и сохранения кадрового потенциала предприятия и численности работников, руководством КВЗ и холдинга «Вертолеты России» рассматривается возможность введения режима неполного рабочего времени для некоторых цехов завода. «Данная мера призвана обеспечить оптимизацию расходов на период низкой ликвидности и носит временный характер», - сказали с в пресс-службе. Как отметили в холдинге, указанные мероприятия позволят оптимизировать затраты предприятия и выполнить все обязательства по контрактам, а также продолжить работы по научно-конструкторским разработкам и внедрению в серийное производство перспективных вертолётов Ансат и Ми-38, при сохранении общего уровня заработной платы работников.

Как следует из официального комментария холдинга «Вертолеты России» снижение объема заказов есть не только у Казанского вертолетного завода, но и других предприятий холдинга. «Проблема загрузки заказами по отдельным предприятиям существует и переход на режим сокращенного рабочего времени при сохранении численности персонала в ряде цехов – одно из оптимальных решений для завода в нынешних условиях», - отметили в пресс-службе.

Казанский вертолетный завод крупнейший в мире производитель вертолетов семейства Ми-8/17, которые поставляются более чем в 100 странах мира.

sntat.ru

Прилетели: КВЗ переходит на четырехдневку

В «Вертолетах России» шаг назвали «временной мерой на период низкой ликвидности», а эксперты говорят о полномасштабном кризисе в отрасли

На «сокращенку» переводит примерно половину своего 7-тысячного коллектива Казанский вертолетный завод — пока что только на лето. При этом по итогам прошлого года объем производства на предприятии упал на треть, а новых крупных контрактов так и не появилось.

СТРЕМЯСЬ СОХРАНИТЬ КОЛЛЕКТИВ...

О том, что ПАО «Казанский вертолетный завод» (КВЗ) готовится перейти на четырехдневку, «БИЗНЕС Online» сообщили сразу несколько источников в промышленной сфере. Один из них поделился подробностями: «Вы знаете, что объем заказов упал, завершены два крупных экспортных контракта — с Индией (151 вертолет — прим. авт.) и США (63 машины — прим. авт.), а новые...» — обрисовал ситуацию наш собеседник. Отметим, что и гособоронзаказ-2016 КВЗ уже выполнил досрочно.



На этом фоне несколько месяцев Казань будоражат слухи о грядущих на КВЗ сокращениях. Говорилось о том, что могут быть уволены от 500 до 2 тыс. человек. Наш источник полагает, что завод действительно мог пойти на сокращение персонала (правда, не такое массовое), но в итоге руководство КВЗ, стремясь сохранить коллектив, предпочло ограничиться временным решением. Предполагается, что четырехдневка продлится только три летних месяца и затронет 40% коллектива, который сейчас насчитывает 6,7 тыс. сотрудников. По информации источника, это будут «неосновные цеха», например заготовительно-штамповочное производство, а также административные работники. «Учитывая то, что эти цеха на сдельщине, для них мало что поменяется, а вот часть административного персонала изменение может почувствовать», — говорит источник.

При этом КВЗ пока не будет просить денег у государства, как это сделал в 2015 году работавший сокращенную неделю КАМАЗ, — дескать, пока необходимости в этом нет, все проходит по линии оптимизации расходов.

Пресс-служба КВЗ эту информацию не комментирует, однако накануне поздно вечером поступил комментарий от «Вертолетов России» (ВР). Приводим его полностью:

«Для бесперебойного обеспечения исполнения государственного оборонного заказа и сохранения кадрового потенциала предприятия и численности работников руководством КВЗ и холдинга «Вертолеты России» рассматривается возможность введения режима неполного рабочего времени для некоторых цехов завода. Данная мера призвана обеспечить оптимизацию расходов на период низкой ликвидности и носит временный характер. Указанные мероприятия позволят оптимизировать затраты предприятия и выполнить все обязательства по контрактам, а также продолжить работы по научно-конструкторским разработкам и внедрению в серийное производство перспективных вертолетов «Ансат» и Ми-38 при сохранении общего уровня заработной платы работников.



Руководством холдинга проведение массовых сокращений не планируется. Между тем проблема загрузки заказами по отдельным предприятиям существует, переход на режим сокращенного рабочего времени при сохранении численности персонала в ряде цехов — одно из оптимальных решений для завода в нынешних условиях.

Помимо этого, для сохранения высококвалифицированных кадров в холдинге «Вертолеты России» активно применяется метод перераспределения работников между предприятиями в рамках единого производственного пространства».

ПЕРВОЕ ПАДЕНИЕ ЗА ВРЕМЯ ПУБЛИКАЦИИ ОТЧЕТОВ

Известия о проблемах на КВЗ вызывают некоторую оторопь, ведь предприятие долгие годы считается флагманом оборонной промышленности и до последнего времени выглядело островком благополучия. Однако тревожный звонок прозвучал еще в начале года, когда стало известно, что объем производства на предприятии в 2015 году упал на 34,8%.

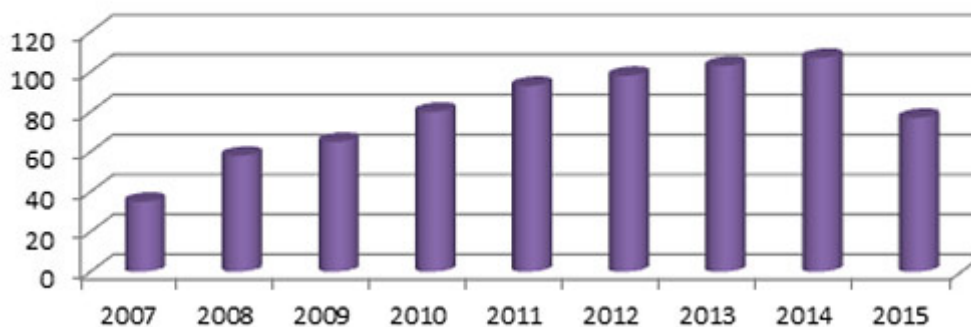


Согласно опубликованной бухгалтерности ВР, в 2015 году завод реализовал 77 вертолетов — вместо 107 годом ранее. Это первое падение за все время публикации отчетов: в 2007 году было продано 35 машин, в 2008-м — 58, в 2009-м — 65, в 2010-м — 80, в 2011-м — 93, в 2012-м — 98, в 2013-м — 103... Словом, все шло по нарастающей, и тут на тебе — сразу минус 30 единиц.

С финансовой точки зрения, судя по отчетности, пока все отнюдь не так печально. Выручка снизилась на 4,7 млрд. рублей (или на 8,7%) до 49,1 миллиарда. Это тоже первое снижение за всю историю публикации отчетности предприятия, то есть с 2007 года. Однако обратим внимание и на положительные моменты. Себестоимость снизилась на 17,3% до 20 млрд. рублей. Скажем больше, наценка в каждом рубле выручки даже выросла на 4 копейки до 59 копеек. Операционная прибыль КВЗ сократилась только на 1,9% до 18,33 млрд. рублей. Можно сказать, завод почти не почувствовал ухудшений от основной деятельности — помогла и девальвация рубля, и оптимизация прочих статей. В итоге чистая прибыль КВЗ сократилась чисто символически — на 358 млн. рублей (или на 2,8%): с 12,744 млрд. в 2014 году до 12,386 млрд. в 2015-м. По своему объему она уступила только абсолютному рекорду 2014 года.



Число отгруженных вертолетов ПАО "Казанский вертолетный завод", ед.



При этом несколько удивил рост — на 88 млн. рублей до 6,393 млрд. — комиссии комиссионера (им, как правило, выступает Рособоронэкспорт). Еще одна статья разочарования — рост управленческих расходов. Они прибавили на 231 млн. рублей (или 12,4%) до 2,092 миллиарда. При этом дело именно в росте трат на оплату труда и страховые взносы управленческого персонала. Они увеличились на 138 млн. рублей (17,8%) до 915 миллионов. Для сравнения: инфляция за 2015 год составила 12,9%. Уточним, что средняя зарплата по предприятию выросла только на 6,1% до 40,64 тыс. рублей при сокращении среднесписочной численности персонала на 72 человека. Наконец, из песни слов не выкинешь: личный доход гендиректора КВЗ Вадима Лигая, задекларированный им в качестве депутата Госсовета РТ, в прошлом году составил 133,2 млн. рублей, то есть на 37% больше, чем годом ранее. Еще 9,4 млн. рублей в семейную копилку принесла его супруга.

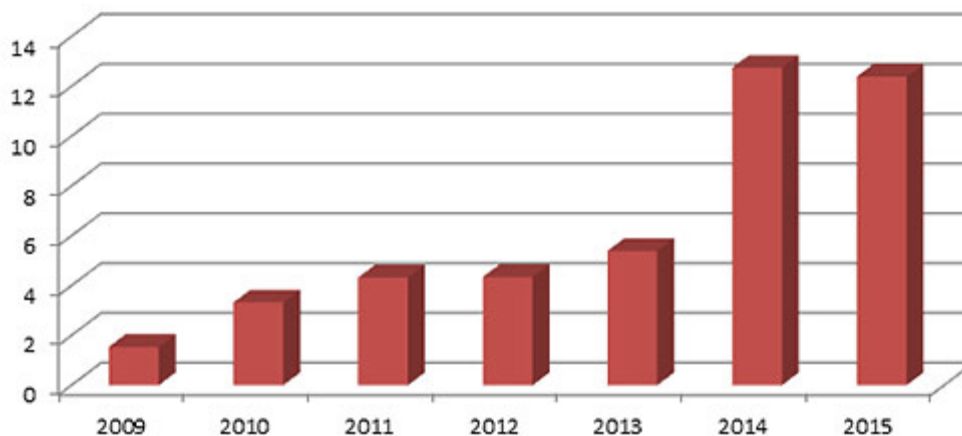
ГДЕ НОВЫЕ ТИПЫ ВЕРТОЛЕТОВ?

Впрочем, положение КВЗ отнюдь не уникально. У другого лидера отрасли — Улан-Удэнского авиационного завода (УУАЗ; выручка в 2015 году — 55 млрд. рублей) — дела не лучше. Дошло до того, что 14 апреля работники предприятия записали видеообращение к президенту России Владимиру Путину, в котором пожаловались, что работой обеспечены по два дня в неделю. Как сообщает информационное агентство «Восток-Телеинформ», 13 апреля стало известно о том, что готовится перевод некоторых цехов на четырехдневную рабочую неделю.

«Ситуация в Улан-Удэ аналогичная Казани — падение около 30 процентов, и оно продолжится в течение 2016 - 2017 годов, — предположил в беседе с корреспондентом «БИЗНЕС Online» эксперт по вертолетной тематике, старший научный сотрудник Академии им. Жуковского Евгений Матвеев. — По моим данным, УУАЗ (производит Ми-8АМТ, Ми-8АМТШ, Ми-171, готовится к выпуску Ми-171А2 — прим. авт.) тоже собирается переходить на сокращенную рабочую неделю. В Ростове (Роствертол, выпускает Ми-26, Ми-28 «Ночной охотник», Ми-35М — прим. авт.) ситуация чуть лучше, уровень загрузки останется без изменений до 2018-го — есть заказы на ударные и тяжелые вертолеты. У Арсеньева (Арсеньевская авиационная компания «Прогресс», выпускает Ка-52 «Аллигатор» — прим. авт.) загрузка невысокая, вклад в «общую копилку» небольшой, поэтому ситуацию на предприятии нельзя назвать определяющей».



Чистая прибыль ПАО "Казанский вертолетный завод", млрд. руб.



В чем дело? Отчего лихорадит отрасль? «Перечень причин обширен, — рассказал «БИЗНЕС Online» главный редактор отраслевого агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев, — и каждая из них могла привести к ухудшению ситуации, а, сложившись вместе, они дали не блестящий, мягко говоря, результат».

Причина 1. Ориентация на определенных иностранных заказчиков, приобретавших военные и специальные вертолеты. Это Индия, Китай, Афганистан, Египет, Азербайджан и так далее. «Сегодня крупнейшие заказчики сформировали вертолетные парки для силовых структур», — констатирует Пантелеев. Это означает, что крупных контрактов с ними в обозримом будущем ждать не придется. Добавим, что валюты основных заказчиков — развивающихся стран, как и рубль, не устояли к доллару в период повышенной финансовой турбулентности, а значит, платежеспособность основных заказчиков снизилась.

Причина 2. Значительно выросла доля поставок по гособоронзаказу (ГОЗ), отметил главред «АвиаПорта», а рентабельность выполнения таких контрактов радикально ниже, чем у экспортных сделок, — государство устанавливает предельную рентабельность поставщиков. Бухотчет-2015 КВЗ говорит, что реализация вертолетов на внутренний рынок выросла на 2 единицы — до 40, а на внешний рынок — снизилась на 32 машины до 37 единиц. Получаем падение отгрузок за рубеж на 46%. Однако выручка от экспорта снизилась только на 20% до 32,7 млрд. рублей. Все верно: международные контракты, как правило, заключаются в твердой валюте, чаще всего в долларах США, а в 2015 году курс доллара в среднем вырос на 58,4% до 61,3 рубля, что и компенсировало падение отгрузки.

Причина 3. Как указывает Пантелеев, нельзя сбрасывать со счетов и такую группу потребителей, как компании нефтегазового сектора, которые всегда были крупными заказчиками. «Заключались крупные контракты с «ЮТэйр» и «Газпромавиа», — напомнил он. — Это была неплохая загрузка для заводов. Плюс «Роснефть» стабильно покупала вертолеты, которые потом передавала эксплуатантам. Сейчас с учетом падения цен на нефть и объемов геологоразведки сократился и спрос на вертолеты. Не только в России, но и по всему миру. Поэтому, например, компания «ЮТэйр», которая часть заказов выполняла в интересах зарубежных нефтегазовых структур, находится в непростой ситуации. Дешевая нефть этот сектор убила». Матвеев уверен, что нефтегазовая отрасль и вовсе главный покупатель,



заказчик и двигатель вертолетостроения, поэтому на вертолетостроителей сильно влияет цена на нефть.

Наконец, причина 4 — в силу своей концептуальности едва ли не самая важная. «У России сейчас своего рода перерыв», — говорит Пантелеев. — Если говорить о Казани, то Ми-17В5 все, кто хотел, купили, а Ми-38 еще не стал привлекательным продуктом, по нему нет сделок. То же самое можно сказать об улан-удэнском Ми-171А2, который еще не стал ходовым товаром, как его предшественники». К тому же, у достаточно тяжелых вертолетов ограниченная сфера применения — либо госструктуры, либо крупные нефтегазовые компании. Источник «БИЗНЕС Online» в отрасли более суров с приговором: «Посмотрите, никто из мировых вертолетостроителей не сидит на одном типе массовых вертолетов, как мы (имеется в виду семейство Ми-8/17 — прим. авт.). Где разработки коммерческих вертолетов? «Ансат»? Вы понимаете, что на первых порах его продвижение реально только при помощи государства, главным образом через госзакупки. Но по закону в них не может попасть техника, в которой существенную часть составляют импортные комплектующие. А с «Ансатом» именно так — на нем стоит канадский двигатель».

«ОТСИДЕТЬСЯ И ПЕРЕЖДАТЬ НЕ ПОЛУЧИТСЯ»

Остается задаться вопросом: как долго продлится нынешняя ситуация и где выход? Может, госзаказ? Любые рынки цикличны, напоминает Пантелеев. Сегодня мы столкнулись с тем, что спрос по ГОЗ большой и стабильный, но он скоро закончится (пик ожидается в 2017 году). «Большой заказ сделан сейчас, и его повторения можно ожидать только в случае ухудшения внешнеполитической ситуации, если мы будем к чему-то готовиться», — говорит эксперт.

Нефтегазовая отрасль? Спрос с этой стороны оживет только тогда, когда цена на нефть будет высокой на протяжении какого-то времени, отмечает Пантелеев, тогда всплеск может быть, причем весьма существенный. Матвеев уточняет, что приемлемая для вертолетостроителей цена — \$60 за баррель... Можно уповать и на успешный опыт применения вертолетов в Сирии — говорили, что это приведет к конкретным сделкам, напоминает Пантелеев.

Наконец, есть надежда на новые экспортные контракты. Но здесь новых золотых жил пока не просматривается, а за те крохи, которые остались, идет драка-собака, в которой КВЗ отнюдь не всегда выигрывает. К примеру, в начале этой недели стало известно, что УУАЗ может получить относительно крупный по нынешним временам заказ (на 20 вертолетов) от Пакистана, который традиционно считался вотчиной КВЗ. «Мы получили абсолютно новое подтверждение от «Вертолетов России» по контрактам, заключенным на этот год, — цитирует главу Бурятии Вячеслава Наговицына «Байкал Daily». — Мы работаем. Знаем, что 20 пакистанских вертолетов очень активно обсуждаются. Этот контракт рассматривался, где лучше его сделать — либо в Татарстане, либо у нас. Но вот после моей поездки руководитель Михеев (Александр Михеев — гендиректор «Вертолетов России» — прим. авт.) заверил, что если контракт будет подписан, то будем делать мы. Тогда ситуация, конечно же, изменится».

Так что, как видится, копать надо глубже. По словам главреда «АвиаПорта», все вышеупомянутые риски были давно известны руководству «Вертолетов России», как и то, что они усугубляются



фундаментальной проблемой несоответствия мощностей вертолетостроительных предприятий реальному спросу на их продукцию.

«Все эти риски в нормальной ситуации можно было бы парировать, переложив их часть на поставщиков, — рассуждает Пантелеев. — Условно говоря, если бы «Вертолеты России» занимались только самыми интеллектуально емкими и сложными работами (проектирование, финальная сборка, испытания) и продажами, они бы вынуждены были перевести на четырехдневку только сборщиков и летно-испытательный комплекс: остальное было бы проблемой субподрядчиков, которые в силу гибкости могли бы переключиться на другие сделки. А так у нас предприятия-финалисты сохраняют большую цепочку работ. Почему? Государство устанавливает предельную рентабельность поставщиков, что заставляет производителей держать у себя очень большое количество компетенций. Сегодня действует схема «20% + 1%»: 20 процентов рентабельности на то, что делаешь сам, и 1 процент — на то, что покупаешь у другого. Поэтому выгодно все делать самому. Но если в какой-то момент возникает необходимость в целях повышения рентабельности пересмотреть эту схему и что-то отдать на аутсорсинг, приходится решать и вопрос с тем, чтобы где-то трудоустраивать кадры».

Переход же на четырехдневку в этой ситуации рассматривается экспертами неоднозначно: «Люди не на улице, но корпорация теряет прибыль и платит людям маленькую зарплату, производительность труда низкая, и сказать, что в долгосрочной перспективе это хорошо с точки зрения социальной стабильности в регионе, нельзя... Стоял вопрос, что нужно сокращать отрасль. Но вы знаете, как это было реализовано. Например, вместо того чтобы закрыть завод в Кумертау, его повесили на КВЗ. Да, это социально ответственный шаг, но говорить о том, что он в среднесрочной перспективе, пока предприятия полностью не интегрируются, будет упрощать жизнь менеджменту КВЗ, не приходится», — замечает Пантелеев. «Очевидно, что завод может работать в таком режиме, но для этого он все равно должен быть обеспечен заказами, — подчеркивает ведущий эксперт «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. — В противном случае есть риск, что и кадры не удастся сохранить, и само существование предприятия может быть поставлено под угрозу».

«НУЖНА ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВЕРТОЛЕТНАЯ ПОЛИТИКА»

Как считает Матвеев, последствия нынешнего вертолетного кризиса могут быть самыми тяжелыми, а выход из него возможен только при условии смены стратегии. Нужна и новая организация разработки в виде пирамиды с вершиной в КБ им. Миля, и другая бизнес-модель с выстраиванием полноценного модельного ряда. Наконец, на новый уровень надо выводить послепродажное обслуживание. «Надо делать все, чтобы наши вертолеты летали, а не цены на запчасти поднимать... — замечает эксперт и резюмирует. — Все зависит от того, насколько мы готовы меняться. Имитация деятельности не пройдет. Отсидеться и переждать не получится. Более того, стратегия не ограничивается рамками «Вертолетов России», нужна новая государственная вертолетная политика».

Однако пока что эта политика сводится главным образом к подготовке приватизации «Вертолетов России». Как объявил 10 марта министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, сделка будет закрыта до конца 2016 года. При этом отечественному инвестору государство готово продать

49% акций, а иностранному — 25%. А 15 апреля глава минэкономразвития Алексей Улюкаев говорил, что покупкой интересуется Airbus...

[\(Бизнес Online\)](#)

Сбор средств на памятник Игорю Бутенко

Ветераны первого состава Пилотажной группы «Беркуты» генерал-майор запаса Е. И. Игнатов, полковник запаса А. В. Рудых, полковник запаса А. К. Чичкин, полковник запаса В. Б. Калиш и подполковник запаса А. Ф. Аникин приняли решение о сборе средств на памятник боевому товарищу. Просим всех неравнодушных присоединиться и помочь в строительстве памятника, который планируется установить в Торжке, где базируется Пилотажная группа «Беркуты».

[\(Беркуты\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Причиной катастрофы вертолета H225LP назвали техническую неисправность

По предварительным данным, катастрофа среднего вертолета Airbus Helicopters H225LP Super Puma в Норвегии произошла не вследствие ошибки экипажа, а из-за технической неисправности, сообщает Reuters со ссылкой на директора норвежской комиссии по расследованию авиационных происшествий (AIBN) Коре Хальвурсена. Как уточнили в компании-производителе, теперь расследование сосредоточится на том, когда возникла эта неполадка — во время проектирования, производства или технического обслуживания.



В Airbus Helicopters также рассказали, что исследование главного редуктора упавшего вертолета позволило исключить версию, согласно которой H225LP потерпел катастрофу по тем же причинам, по которым два воздушных судна этого типа в 2012 г. совершили аварийное приводнение. Тогда происшествия спровоцировало распространение трещин в валу главного редуктора.



3 мая, через четыре дня после катастрофы, Европейское агентство по безопасности авиаперевозок (EASA) опубликовало летную директиву, в соответствии с которой у всех вертолетов H225LP перед следующим вылетом предстоит проверить состояние главного редуктора. Об отклонениях эксплуатанты должны сообщать в EASA и Airbus Helicopters.

Ранее производитель отозвал собственную рекомендацию приостановить полеты H225LP по всему миру. Тем не менее он поддержал решение не возвращать вертолеты в коммерческую эксплуатацию в Норвегии и Великобритании.

Вертолет, эксплуатируемый канадским оператором CHC Helicopters (регистрационный номер LN-OJF, серийный — 2721), разбился у побережья Норвегии 29 апреля на пути с нефтяной платформы. Во время происшествия у воздушного судна оторвался несущий винт. В результате катастрофы погибли 13 чел.

Aviation Week пишет со ссылкой на норвежское управление гражданской авиации, что у вертолета, который попал в катастрофу, 17 января (год не уточняется) заменили главный редуктор, 27 марта — несущий винт.

По данным Reuters, в мире эксплуатируются 179 вертолетов H225.
(ATO.Ru)

Оператор разбившегося вертолета Super Puma попросил защиты от кредиторов

Канадская группа CHC, куда входит вертолетный оператор CHC Helicopters, попросила защиты от кредиторов согласно гл. 11 Закона о банкротстве США, пишет издание The Wall Street Journal. Заявление о защите от кредиторов не связано с крушением вертолета H225LP Super Puma, которое произошло в конце апреля у берегов Норвегии (в результате катастрофы погибли 13 чел., а авиавласти Норвегии и Великобритании распорядились ограничить эксплуатацию вертолетов данного типа).

CHC изучала возможность реструктуризации долгов в течение нескольких месяцев. Решение о подаче заявления о банкротстве обусловлено ухудшением финансовых показателей, на которые повлияло падение спроса на шельфовые перевозки из-за снижения цен на нефть. Ранее из-за этого фактора компания была вынуждена сократить объем бизнеса и снизить издержки. Просьба о защите от кредиторов, как ожидается, станет еще одним шагом компании к повышению финансовой гибкости с учетом ситуации на рынке, подчеркнуло руководство компании.

Пик спроса на вертолетные услуги в интересах нефтегазовых компаний пришелся на тот период, когда цена за баррель нефти была на уровне 100 долл.; в настоящее же время, по оценке экспертов, примерно пятая часть от глобального вертолетного парка, занятого в сегменте шельфовых перевозок, простаивает.

CHC Helicopters, который зависит от положения дел в нефтеперерабатывающем секторе, в 2015 финансовом году получил убыток в размере 120 млн долл., а его доходы упали на 16% по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. В результате компания запланировала сокращение персонала и



ускоренный вывод из парка самых возрастных воздушных судов. Тем не менее в этом вопросе СНС Helicopters зависит от лизингодателей. Также компания ведет переговоры с производителями вертолетов и лизингодателями относительно отсрочки поставок авиатехники (канадский оператор оформил твердые заказы на сумму 237 млн долл. с опционом на сумму 245 млн долл.).

СНС Helicopters наряду с британской Bristow Group является одним из крупнейших вертолетных операторов в сфере перевозки пассажиров и грузов на шельфе в интересах энергетических компаний. Парк компании, по данным на 31 января 2016 г., состоял из 231 воздушного судна, 42 из которых были представлены H225.

ATO.Ru

Новости аэрокосмической промышленности

Группа «ЮТэйр» смогла выйти на прибыльность

По итогам 2015 г. группа "ЮТэйр" смогла выйти в прибыльность. Ее чистая прибыль в прошлом году составила 2,274 млрд руб. против чистого убытка в размере 61,659 млрд руб. годом ранее, следует из финансовой отчетности "ЮТэйр" за 2015 г.

Выручка от вертолетных работ и пассажирских перевозок сократилась с 74,690 млрд руб. до 68,875 млрд руб. (-8,2%). Прибыль до налогообложения от пассажирских перевозок в 2015 г. составила 15,213 млрд руб. против убытка в 46,993 млрд руб. по итогам 2014 г. Выполнение вертолетных работ по-прежнему остается убыточным, хотя потери до налогообложения уменьшились с 20,052 млрд руб. в 2014 г. до 5,048 млрд руб. в 2015 г. (-74,8%). Стоит отметить, что 30 апреля было принято решение о создании АО "ЮТэйр — Вертолетные услуги", на 100% подконтрольной головной группе, куда будут выведены все вертолетные активы авиакомпании.

По результатам операционной деятельности в 2015 г. группа получила прибыль в размере 5,035 млрд руб., тогда как годом ранее операционный убыток составил 10,853 млрд руб. По состоянию на 31 декабря 2015 г. краткосрочные обязательства группы составили 27,385 млрд руб., сократившись с 109,941 млрд руб. (-75,1%). Объем долгосрочных обязательств увеличился почти в три раза с 28,270 млрд руб. до 79,254 млрд руб.

В "ЮТэйр" подчеркивают, что основными негативными факторами в 2015 г. стали девальвация рубля, повлекшая удорожание лизинга и обслуживания в международных аэропортах, а также снижение спроса на авиаперевозки, в особенности на международных линиях. Также упоминается банкротство туроператоров и сокращение чартерных программ.

В 2015 г. группа реструктурировала финансовые обязательства по банковским кредитам и вексельным займам с участием синдиката из 11 банков. Сегодня группа также ведет активную работу с лизингодателями по реструктуризации лизинговых платежей. В частности, в прошлом году она достигла договоренностей с большинством лизингодателей об урегулировании задолженности,



реструктуризации графиков лизинговых платежей и удлинении сроков аренды воздушных судов. Завершение этой работы планируется в III квартале 2016 г.

Ранее годовую финансовую отчетность по РСБУ представила авиакомпания "ЮТэйр". Ее чистые убытки (с учетом вертолетного сегмента) в 2015 г. снизились на 17,4%, составив 18,426 млрд руб. Снизилась и выручка предприятия — падение составило 30,0%, до 49,665 млрд руб. Сокращение выручки зафиксировано в обоих сегментах — самолетных пассажирских перевозок и вертолетных авиационных работ.

ATO.Ru

Корпорация «Иркут» понесла убытки по МСФО

По итогам 2015 г. корпорация "Иркут" понесла чистый убыток по стандартам МСФО против получения чистой прибыли годом ранее. В прошлом году потери составили 2,27 млрд руб. В 2014 г. чистая прибыль корпорации достигла 72,30 млн руб. Такие данные следуют из годовой финансовой отчетности предприятия.

Выручка корпорации достигла 84,485 млрд руб. против 65,585 млрд руб. годом ранее (рост на 28,8%). Между тем в заключении аудиторов указывается, что группа учитывает в выручке некоторые госсубсидии, что не соответствует требованиям стандартов МСФО. При правильном оформлении отчетности выручка группы "Иркут" в 2015 г. сократилась бы на 17,982 млрд руб., а в 2014 г. — на 16,304 млрд руб. Таким образом, эти показатели равнялись бы 66,503 млрд и 49,281 млрд руб. соответственно, а рост в 2015 г. по отношению к предыдущему году был бы на уровне 34,9%.

Объем долгосрочных обязательств корпорации вырос с 43,230 млрд до 71,840 млрд руб. в 2015 г. (+66,2%). Объем краткосрочных обязательств также вырос и достиг 68,777 млрд руб. против 63,263 млрд руб. годом ранее (+8,7%).

Ранее "Иркут" отчитался за 2015 г. по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ). Согласно документу, корпорации в прошлом году удалось увеличить чистую прибыль на 45%, до 1,48 млрд руб., против 1,02 млрд руб. в 2014 г. Выручка "Иркута" выросла с 59,38 млрд до 82,79 млрд руб. (+39,4%). В отчетности также сообщалось, что "Иркут" намерен повысить долю невоенной авиационной техники. Отметим, что в отличие от прошлого года чистая прибыль "Иркута" по итогам 2014 и 2013 г. снижалась (по РСБУ).

ATO.Ru

Мировые лидеры авиастроения отчитались об итогах первого квартала

Четверка крупнейших мировых производителей авиатехники — американский Boeing, европейский Airbus, канадский Bombardier и бразильский Embraer отчитались об изменении операционной прибыли в I квартале 2016 г. За исключением Embraer речь идет о ее снижении.

Операционная прибыль крупнейшего представителя отрасли — Boeing за первые три месяца года сократилась на 11,4%, до 1,788 млрд долл. Снижение чистой прибыли составило 8,8%, до 1,219 млрд



долл. На ухудшение среди прочего повлияли списания, которые компания была вынуждена сделать из-за неудовлетворительного хода программ широкофюзеляжных самолетов Boeing 747-8 (70 млн долл.) и топливозаправщиков KC-46 (162 млн долл.), создающихся на основе широкофюзеляжного Boeing 767.

Выручка в целом по компании выросла на 2,2%, до 22,632 млрд долл., тогда как в сегменте коммерческих самолетов — снизилась на 6,4%, до 14,399 млрд долл. За это время Boeing поставил заказчикам 176 коммерческих самолетов, на 4,3% меньше, чем годом ранее, и принял 121 чистый заказ (+10%).

У главного конкурента Boeing — Airbus Group операционная прибыль (ЕБИТ) сократилась на 70,6%, до 365 млн евро (418,9 млн долл.), чистая прибыль упала вдвое, до 399 млн евро (457,9 млн долл.). При этом выручка группы увеличилась на 0,9% до 12,183 млрд евро (14,0 млрд долл.).

Подразделение коммерческих самолетов продемонстрировало снижение операционной прибыли на 30,8%, до 290 млн евро (332,8 млн долл.) и прирост выручки на 1,2%, до 8,668 млрд евро (10,0 млрд долл.). За первые три месяца 2016 г. Airbus Commercial Aircraft поставил 125 воздушных судов (–6,7%) и получил 10 чистых заказов (–90,1%).

Вертолетное подразделение снизило операционную прибыль на 36,5%, до 33 млн евро (37,9 млн долл.), выручку — на 9,9%, до 1,158 млрд евро (1,3 млрд долл.). Число поставленных вертолетов Airbus Helicopters составило 56 бортов (–9,7%), чистых заказов — 51 ед. (–40,7%).

Канадский производитель Bombardier в I квартале получил операционную прибыль в 56 млн долл. — в 4,1 раза меньше, чем годом ранее. Чистый убыток компании составил 138 млн долл., тогда как в прошлом году она получила чистую прибыль 100 млн долл. За это же время выручка Bombardier сократилась на 11,0%, до 3,914 млрд долл.

Операционный убыток подразделения коммерческих самолетов в январе–марте увеличился в 7,3 раза, до 66 млн долл. Выручка Bombardier Commercial Aircraft составила 616 млн долл., на 8,5% меньше, чем годом ранее. Подразделение, производящее деловые самолеты, сохранило прибыльность, однако его операционная прибыль снизилась на 14,6%, до 82 млн долл. Объем его выручки также сократился — снижение составило 15,3%, до 1,302 млрд долл.

Операционная прибыль Embraer продемонстрировала небольшой рост, увеличившись за первые три месяца 2016 г. на 7,7%, до 85,7 млн долл. Выручка всей компании также выросла, составив 1,309 млрд долл. (+24,0%).

Положительную динамику продемонстрировали и отдельные подразделения производителя. Так, выручка Embraer Commercial Aviation оказалась на 7,4% больше, чем годом ранее, достигнув 711,1 млн долл., тогда как поставки увеличились на 5%, до 21 борта. Рост выручки в сегменте деловой авиации составил 140,6% (до 401,8 млн долл.); поставки бизнес-джетов выросли на 91,7%, до 23 бортов.

ATO.Ru



Гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин — о развитии операционного лизинга SSJ 100

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) с 2009 года реализует программы господдержки транспортной отрасли через механизм лизинга; к началу года ее парк насчитывал 58 ВС, а общий объем инвестиций в отечественную авиацию достиг 90 млрд руб. В 2015 году правительство России поручило ГТЛК задачу по развитию операционного лизинга самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). О том, как продвигается реализация данной программы, рассказывает генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.



АТО: Согласно распоряжению правительства, ГТЛК планирует до конца 2017 г. закупить 32 самолета SSJ 100 и передать их в лизинг отечественным авиакомпаниям. На какой стадии находится реализация проекта?

С. Х.: Мы начали подготовку к этому, без преувеличения, масштабному проекту задолго до выхода распоряжения, о котором вы говорите. Возможно, именно поэтому ГТЛК и была выбрана инструментом реализации планов правительства по развитию рынка лизинга отечественных самолетов. На протяжении последних трех лет направление по работе с российскими региональными авиакомпаниями было для нас приоритетным, и мы номер один в лизинге самолетов вместимостью до 103 мест на российском рынке.

Мы давно хотели поработать с продукцией отечественного авиапрома, изучали экономическую эффективность использования SSJ 100 для региональных перевозчиков, потенциальный спрос на мировом рынке. Для нас важно не просто поставить энное количество самолетов в эксплуатацию, а реализовать его перспективы, понять при каких условиях самолет "полетит" не только в прямом смысле, а с точки зрения рынка.

Совместно с экспертами мы определили, что минимально необходимый объем парка самолетов этого типа для создания уверенного спроса, в том числе на вторичном рынке, — 70 машин и что потребность в этом количестве самолетов имеется.

Наши ожидания подтвердились на авиасалоне МАКС-2015 в августе прошлого года, когда были подписаны предварительные соглашения на 115 SSJ 100 с авиакомпаниями России и Евразийского экономического союза. Там же ГТЛК и "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) подписали твердый контракт на поставку 32 самолетов SSJ 100 с опционом на дополнительные 28 ВС.



АТО: Вы планировали использовать софинансирование проекта за счет бюджетных и внебюджетных средств. Как решается вопрос с заемным финансированием в условиях тяжелой ситуации в экономике?

С. Х.: Фактически, в тот момент, когда прорабатывался проект операционного лизинга SSJ 100, ситуация в экономике тоже была непростая, так что мы действуем в условиях, к которым были готовы изначально. В октябре 2015 г. прошел первый раунд докапитализации ГТЛК на 30 млрд руб. Средства были переданы в ГСС, что позволило полностью оплатить производство 10 самолетов SSJ 100 и авансировать строительство еще 22 ВС, а также частично зафиксировать их стоимость.

В нашем понимании привлекательные проекты с государственным плечом всегда с интересом воспринимаются инвесторами, даже несмотря на экономическую нестабильность. Мы уже заключили соглашения с рядом российских банков, нашими давними партнерами, уверенными в успехе проекта. Кроме того, мы активно привлекаем средства через выпуск ценных бумаг — сейчас в обращении находятся облигации ГТЛК общим объемом свыше 35 млрд руб. Готовится программа облигационных выпусков на будущий период, которая в том числе будет включать финансирование проекта лизинга самолетов SSJ 100.

АТО: Подтверждаются ли планы по поставке трех первых самолетов в авиакомпанию "Ямал" в I кв. 2016 г.? Сколько всего самолетов планируется поставить в этом году?

С. Х.: Да, все договоренности по поставкам самолетов и передаче их в аренду лизингополучателям исполняются. В конце 2015 г. заказчикам были переданы первые пять SSJ 100: три самолета поставлены авиакомпании Red Wings в ноябре, два ВС переданы авиакомпании "Бурятские авиалинии" в декабре (эти пять машин поступили с вторичного рынка. — Прим. ред.). В настоящее время происходит передача трех самолетов авиакомпании "Ямал". В 2016 г. мы планируем поставить региональным авиаперевозчикам 11 SSJ 100. Более того, потребности авиакомпаний-лизингополучателей растут, и мы понимаем, что заявленного количества в 32 самолета будет мало.



В марте пролонгация государственных мер поддержки проекта по развитию лизинга самолета SSJ 100 была включена в план антикризисных мер правительства РФ на 2016 г. Мы рассчитываем за счет второго раунда докапитализации реализовать опцион на 28 самолетов и закрыть спрос на новые машины в 2017–2018 гг.

АТО: Как развивается контракт с авиакомпанией SCAT (Казахстан)?

С. Х.: Это уже как раз вопрос о расширении спроса на SSJ 100 за пределы России, который мы также хотели бы покрывать, хотя бы частично. Договор с авиакомпанией SCAT предусматривает передачу 15 самолетов SSJ 100, из которых пять планируется поставить в этом году. Сейчас взаимодействие с казахстанским авиаперевозчиком осуществляется за рамками проекта по господдержке операционного лизинга самолета SSJ 100, ориентированного только на российских региональных авиаперевозчиков. В рамках пролонгации бюджетного софинансирования мы надеемся получить возможность поставлять самолеты в лизинг и на территорию Евразийского экономического союза.

АТО: Как идет работа по созданию новых конфигураций салона SSJ 100?

С. Х.: ГТЛК совместно с ГСС и "якорным" лизингополучателем — авиакомпанией "Ямал" — разработан салон с изменяющейся конфигурацией, который позволяет авиакомпании собственными усилиями в зависимости от сезона или маршрута менять его компоновку. Все необходимые регламентирующие процедуры уже пройдены. И мы можем предложить лизингополучателю самолеты с компоновкой салона, включающей 100 кресел экономического класса, который в случае необходимости может быть трансформирован в вариант с 85 креслами экономкласса и 8 креслами бизнес-класса.

Вариант с изменяющейся компоновкой салона привлекателен и для нас как для лизингодателя, поскольку облегчает ремаркетинг самолета в случае необходимости, что в свою очередь благоприятно сказывается на условиях поставки самолетов в лизинг.

АТО: Как решаются задачи по поставкам запчастей, совершенствованию системы послепродажного обслуживания и поддержания летной годности SSJ 100?

С. Х.: Резерв запасных частей для самолетов SSJ 100 нами уже сформирован. Это положительным образом отражается на конкурентоспособности самолета, так как ТОиР — существенная статья расходов. Сейчас ведется работа над увеличением количества организаций, сертифицированных для проведения ТОиР самолетов SSJ 100, отрабатывается логистика с целью максимально быстрого снабжения эксплуатантов запасными частями, также формируется статистика по расходу запасных частей.

АТО: Реализуемая ГТЛК форма господдержки обеспечивает для ГСС загрузку производства и сбыт продукции. А какой эффект от проекта получают эксплуатанты, как формируется ставка лизинга на SSJ 100?

С. Х.: Говорить, что эта мера поддержки ориентирована только на производителя, не совсем верно. Все программы ГТЛК строятся на принципе двусторонней поддержки — и производителя, и



потребителя. Такой подход был реализован ранее в наших программах лизинга дорожной и пассажирской техники, когда продукция отечественного машиностроения передавалась в лизинг по льготным ставкам. Что касается операционного лизинга SSJ 100, то основным зафиксированным условием является номинирование ставки в рублях, при том что стоимость самолета выражена в валюте. Понятно, что в условиях нестабильности курса для авиакомпаний, эксплуатирующих бывшие в употреблении импортные самолеты по долларovým ставкам, валютные риски достигают критического уровня, а зачастую и эксплуатация таких самолетов становится нерентабельной. Мы уверены, что такая ситуация на российском рынке лизинга региональных воздушных средств приведет к импортозамещению старого парка самолетами SSJ 100. Так что сейчас как никогда удачное время для захвата существенной доли рынка отечественным авиалайнером. Тем более что SSJ 100 — это конкурентоспособный продукт и вполне сопоставим по экономической эффективности для перевозчика с зарубежными аналогами.

АТО: Летом шла речь о том, что проект SSJ 100 для ГТЛК является некоммерческим. Сохраняется ли эта ситуация?

С. Х.: "Некоммерческий" — это формулировка, которую мы в ГТЛК используем, чтобы отделить проекты с бюджетным софинансированием от проектов, реализуемых полностью за счет рыночных средств. Она давно ушла в народ, но понимать ее буквально не стоит.

Будучи инструментом господдержки, в этом проекте мы принимаем на себя обязательства не только по возврату финансов, привлеченных из внебюджетных источников, но и по реализации задач, поставленных перед нами правительством, включая эффективность использования бюджетных средств. Поэтому минимальная маржа для данного проекта устанавливается на уровне самоокупаемости.

АТО: А каковы успехи в работе по коммерческим сделкам? Производятся ли поставки самолетов иностранного производства?

С. Х.: Мы продолжаем активно работать и в лизинге большой авиации. В этом году планируем поставить семь Airbus A320 в лизинг для "Аэрофлота". Первый самолет уже передан в феврале. Следующее ВС передается заказчику в марте, по два самолета планируется передать "Аэрофлоту" в апреле и июле, один борт будет поставлен в сентябре. Финансирование данной сделки осуществляется при содействии китайской компании CMB Leasing. Надо сказать, что ГТЛК — пока единственная российская лизинговая компания, привлекающая средства китайских финансовых институтов в развитие транспортной отрасли. Мы не исключаем, что со временем наших азиатских партнеров заинтересуют и проекты по финансированию лизинга продукции отечественного авиапрома.

Первые шаги по развитию спроса на российские самолеты уже сделаны, перед нами стоят четкие цели, которых мы планируем достигать, используя весь накопленный опыт в авиализинге и поддержку правительства.

ATO.Ru

ФГУП «ЦАГИ» посетили представители группы компаний Safran в России

Весной Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н.Е. Жуковского (ЦАГИ) с рабочим визитом посетили глава представительства Safran в России Валерий Кроль и руководитель направления по новым технологиям и разработкам Ирина Рutowская.



В ходе мероприятия прошли переговоры руководства ЦАГИ с французскими партнерами. В частности, речь шла о многолетнем и плодотворном сотрудничестве российского центра авиационной науки и компании Snecma (Safran), начавшемся 25 лет назад с поиска новых схем силовых установок для сверхзвуковых пассажирских самолетов второго поколения. С середины 2000-х гг. партнерами успешно реализованы практически важные исследования аэродинамики мотогондол, входных устройств и реактивных сопел турбореактивных двухконтурных двигателей, которые были использованы при разработке и сертификации франко-российского двигателя SaM146 для самолета Sukhoi Superjet 100. Хорошую оценку получила совместная деятельность в рамках проекта DREAM Седьмой рамочной программы ЕС по разработке биротативных винто-вентиляторов для перспективных авиационных двигателей с "открытым ротором", а также воздушных винтов для турбовинтовых двигателей нового поколения.

На встрече ЦАГИ и Safran обозначили возможные направления для партнерства в области научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Французские коллеги выразили заинтересованность в продолжении сотрудничества, изучении представленных российским центром направлений и дальнейшем развитии взаимовыгодных деловых отношений.

Валерий Кроль отметил большую роль ЦАГИ в развитии авиационной промышленности как в России, так и за рубежом, в том числе в рамках международных научных инициатив.

Генеральный директор ФГУП "ЦАГИ" Сергей Чернышев подчеркнул: "Наш институт имеет многолетнюю успешную практику сотрудничества с европейскими предприятиями авиационной отрасли, одним из ключевых игроков которой является Safran. Встреча прошла в позитивном ключе, что всегда было характерно для партнерских отношений ЦАГИ - Safran. Нам необходимо поддерживать связь и постоянно "сверять часы". С этой точки зрения важно отметить, что наши гости проявили заинтересованность и к "Форсайту развития авиационной науки и технологий до 2030 года и на дальнейшую перспективу".

[\(ЦАГИ\)](#)



«Авиаагрегат» посетил замминистра промышленности и торговли РФ Андрей Богинский

На АО "Авиаагрегат", входящем в состав холдинга "Технодинамика" госкорпорации Ростех, 6 мая побывал заместитель министра промышленности и торговли РФ Андрей Богинский. Он принял участие в выездном заседании комитета по авиационной промышленности Союза машиностроителей России.

На встрече с представителями отрасли Богинский рассказал о перспективах российского авиастроения и о готовящейся стратегии развития авиационной промышленности.

"Разрабатывая новую стратегию, мы проанализировали ключевые развилки на пути отечественного авиапрома, и в целевом состоянии мы видим авиационную отрасль экономически устойчивой, глобально конкурентоспособной, встроенной в мировой рынок и международное разделение труда, способной обеспечить в случае необходимости всю производственную цепочку в военном и гражданском сегментах", - отметил заместитель министра промышленности и торговли РФ.

Богинский подчеркнул, что предприятия Самарской области имеют развитые компетенции в вопросах проектирования, в производстве и сборке ключевых агрегатов самолета, - в первую очередь, это крыло, а также в вопросах аэродинамики и силовой установки.

По словам замминистра, международная кооперация необходима только в тех случаях, когда речь идет о модифицированных летательных аппаратах и об управлении рисками.

Кроме того, Богинский рассказал о ситуации с поставщиками автокомпонентов в России, многие из которых долгие годы работали на рынке, а оказались в тяжелом положении, некоторые и вовсе прекратили свое существование. По словам замминистра, на федеральном уровне принимают меры для того, чтобы исправить ситуацию и создать комфортные условия для российских поставщиков комплектующих.

Напомним, 19 апреля состоялся съезд Союза Машиностроителей России, участие в котором принял президент РФ Владимир Путин. Он подчеркнул критическую важность преодоления излишней зависимости от зарубежных технологий.

Также он отметил, что государство делает ставку на тех, кто намерен добиваться успеха, повышать эффективность, вкладывать средства в техническое обновление, выпускать конкурентоспособную продукцию и завоевывать глобальные рынки и им будет оказано всестороннее содействие.

Губернатор Самарской области Николай Меркушкин неоднократно высказывался по теме развития сотрудничества областных предприятий с российскими поставщиками. 27 апреля в ходе телепрограммы "Круг вопросов", отвечая на вопросы ведущих журналистов губернии, губернатор рассказал о своей недавней встрече с новым главой АвтоВАЗа Николя Мором.



По словам Меркушкина, разработан комплекс мер, который позволит АвтоВАЗу активно двигаться вперед. Одна из них - нацеленность на российских поставщиков комплектующих.

"Конечно, российские поставщики при этом должны очень активно модернизироваться, адаптироваться в тех условиях, в которых авторынок сегодня находится, - указал руководитель области. - А в автопроме конкуренция жесткая, как нигде. И просто так на этом рынке успеха не достичь. Это мы должны абсолютно точно для себя уяснить".

"Чтобы повышать конкурентоспособность, российской авиапромышленности нужно выработать понятную всем долгосрочную стратегию. Союз Машиностроителей является той площадкой, которая может консолидировать позицию игроков рынка, - считает глава "Технодинамики" Максим Кузюк. - Выбор нашего предприятия для проведения заседания, в том числе, показывает важную роль поставщиков систем в развитии отрасли".

[\(АвиаПорт\)](#)

Новости беспилотной авиации

В ходе репетиции Парада Победы вертолет едва не столкнулся с беспилотником

Как сообщил нашему агентству источник в авиадиспетчерских кругах, в среду в ходе репетиции Парада Победы экипаж ведущего группы вертолетов Ми-8 обнаружил по левому борту неопознанный квадрокоптер белого цвета. Произошло опасное сближение, но командир воздушного судна оперативно выполнил нужный маневр и ушел от столкновения.

В итоге беспилотник прошел в 12 метрах под вертолетом и скрылся, происшествие наблюдали экипажи и других вертолетов в составе группы, о чем доложили в рапортах. Сейчас проводится расследование.

В Москве же, по словам собеседника, репетиция воздушной части парада прошла в четверг в штатном режиме, без происшествий.

Стоит заметить, опасность столкновения гражданской и военной авиации с беспилотниками возникает все чаще. Причем, по всему миру. Так 21 апреля в небе над французской столицей едва не произошло столкновение авиалайнера ирландской авиакомпании Air Lingus с беспилотным летательным аппаратом (БЛА). На борту пассажирского лайнера находились более 100 пассажиров. А 8 марта в московском аэропорту Шереметьево над летным полем на высоте 150 метров около пяти минут летал неопознанный беспилотный аппарат, создавший реальную опасность катастрофы.

Власти многих государств озаботились законодательной регулировкой полетов беспилотников. Напомним, с 30 марта нынешнего года бороздить воздушное пространство могут только зарегистрированные БЛА — в силу вступает федеральный законот 30.12.2015 № 462-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс РФ в части использования беспилотных воздушных судов». Не прошедшим государственной регистрации грозят штраф в размере от 2 тыс. до 2,5 тыс. рублей и конфискация беспилотника, если его масса превышает 250 граммов.

Разумеется, эта мера вызвала бурю протестов в среде авиамоделистов, которые в своей массе назвали нововведение не иначе как «очередным подавлением свобод». Однако нужно заметить, что обязательная регистрация беспилотников — общемировая практика последнего времени. В частности, Федеральная авиационная администрация США (FAA) с 21 декабря минувшего года ввела обязательную регистрацию БЛА весом от 250 граммов — сделать это можно на сайте американского ведомства.

«Широкое распространение беспилотников требует наведения порядка в этой сфере, — уверен адвокат Роман Островский. — Надо понимать, что это средство повышенной опасности, а при нынешней ситуации к ним имеет беспрепятственный доступ хоть ребенок, хоть террорист». Вместе с тем, по словам юриста, «БПЛА легко может быть источником не только безобидного хулиганства, так и настоящего теракта или иного тяжкого преступления». Правовед напомнил об осужденном в минувшем году Игоре Пузанове, который готовил подрыв правительственного кортежа, начинив радиоуправляемый четырехроторный вертолет взрывчаткой.

Кроме того, Островский заметил, что БЛА может стать причиной несчастного случая, «за который тоже кто-то должен отвечать». «Если с неба упадет на голову килограммовая „дура“, кто будет отвечать за убийство по неосторожности, как не владелец зарегистрированного беспилотника?», — задался вопросом адвокат и напомнил, как в декабре минувшего года БПЛА едва не убил четырехкратного чемпиона мира по горным лыжам Марселя Хиршера.

Ридус.ру

Новости из иноязычных источников

Финляндия получила новый H215





Airbus Helicopters поставил первый из двух законтрактованных вертолетов H215 Пограничной охране Финляндии. Ведомство уже располагает тремя вертолетами AS332, которые являются конструктивными предшественниками H215. Согласно тому же контракту с Airbus Helicopters, старые вертолеты будут модернизированы и приведены к облику H215.

[\(HeliHub\)](#)