

Второй шанс севастопольской "вертолетки"

СЕВАСТОПОЛЬ, 11 апр — РИА Новости (Крым). В конце марта 2017 года правительство Севастополя передало в Минпромторг России полный пакет документов ГУП "Севастопольское авиационное предприятие" ("САП") для начала процесса передачи компании в федеральную собственность. Следующий шаг – вхождение завода в холдинг "Вертолеты России". РИА Новости (Крым) узнали, каковы планы по возрождению легендарного завода, который был свидетелем первых опытов воздухоплавания Российской империи и сделал свой вклад в оборону Севастополя от фашистов.

Время перемен

На момент вхождения Севастополя в состав России вертолетный завод тихо доживал своей век. Если во времена Советского Союза (тогда предприятие было воинской частью) здесь служили 1,2 тыс человек, из которых около 800 рабочих специалистов, то на начало 2014 года на заводе работали до 360 человек. В пик своей деятельности (1990 год) завод провел капитальный ремонт 52 вертолетов, в 2013 году – в строй было введено 11 машин, в 2012 году – 8. Нынешнее руководство города поставило цель возродить былую славу легендарной "вертолетки". На предприятии уверены, что задача не только перспективная, но и не простая.

"Переход предприятия с таким родом деятельности в другое юридическое поле – вещь чрезвычайно сложная. Весь основной пакет документов был окончательно сформирован только к середине 2016 года. Нужно было поставить землю на кадастровый учет, получить лицензии, поскольку предприятие должно выполнять гособоронзаказ. Многие вопросы решались на уровне вице-премьера России Дмитрия Рогозина, который оказал огромную помощь предприятию. До сих пор по некоторым документам вопрос не закрыт", — говорит директор "САП" Алексей Толмачев.

За три года в составе России предприятие провело капитальный ремонт всего 12 вертолетов: 4 — в 2014 году, 3 — в 2015 году и 5 — в 2016 году.

Все годы под российским флагом предприятие борется с задолженностью по зарплате. "На момент вхождения Севастополя в состав России на предприятии сформировалась задолженность за четыре месяца плюс отчисления и налоги – это примерно 10 млн рублей по курсу на тот момент. Мы ее погасили. Новая задолженность сформировалась из-за недозагрузки предприятия, больших кассовых разрывов. В конце марта это больше 27 млн рублей, включая налоги", — говорит Толмачев.

Руководство города и завода убеждено, что сегодня вопрос выживания предприятия всецело зависит от его вхождения в холдинг "Вертолеты России". "Предприятие нуждается в модернизации и стабильных заказах. Без вхождения в холдинг "Вертолеты России" достичь этого нереально", — подчеркивает директор "САП".

Как рассказал РИА Новости (Крым) заместитель губернатора Севастополя Илья Пономарев, пакет документов для передачи "САП" в федеральную собственность был передан в Минпромторг в конце марта 2017 года.

"При оптимистичном сценарии оно войдет в федеральную собственность через 2-3 месяца", — подчеркнул Толмачев.

При этом руководство "САП" заверяет, что и "Вертолеты России" крайне заинтересованы в кооперации с "Севастопольским авиапредприятием". "Самое ближнее к нам авиаремонтное предприятие находится в Энгельсе — расстояние 1,2 тыс км. Мы самый южный авиаремонтный завод в России, поэтому в Севастополе целесообразней размещать заказы из Азии, Африки, южных регионов РФ", — подчеркивает Толмачев.

"Вертолеты России" конкретные сроки интеграции "САП" в холдинг не называют, но заверяют, что заинтересованы включить завод в состав объединения.

"Включение "САП" в состав холдинга "Вертолеты России" возможно после выполнения мероприятий, связанных с передачей имущества предприятия в федеральную собственность, то есть преобразованием ГУП во ФГУП, и дальнейшим акционированием завода. Завод постепенно интегрируется в производственно-технологическую цепочку холдинга и, несмотря на все объективные трудности, динамика основных показателей предприятия положительна. "САП" займет достойное место в производственной структуре холдинга "Вертолеты России", — сказано в официальном ответе "Вертолетов России" на запрос РИА Новости (Крым).

Вопрос акционирования предприятия и включение в состав холдинга будет решаться на самом высоком уровне. Для этого, согласно законодательству, потребуются решения Президента и Правительства РФ, которые определяют порядок интеграции предприятия в состав госкорпорации "Ростех" и в структуру холдинга "Вертолеты России". "Объем инвестиций в развитие ГУП "САП" будет зависеть от тех задач, которые будут возложены на предприятие и от эффективности его работы", — подчеркивают в холдинге "Вертолеты России".

Как при СССР не получится

Сегодня основные фонды "САП" изношены на 85%. Более того, завод нуждается в современном оборудовании, которое в состоянии обслуживать новейшие виды техники. "На модернизацию и реорганизацию предприятия требуется порядка 800 млн рублей. Часть этих средств планируется получить из федерального бюджета, часть от "Вертолетов России", часть взять из собственных средств предприятия", — говорит руководитель завода.

При этом точка безубыточности "САП" достигается при капитальном ремонте 12-15 машин в зависимости от модификации. В денежном выражении это около 700-800 млн рублей в год.

В планах "САП" на 2017 год — капитальный ремонт 8 вертолетов на сумму 420 млн рублей. "Кроме того, мы планируем оказать дополнительных услуг на 100 млн рублей. Мы официально получили от департамента по обеспечению государственного оборонного заказа разрешение на ремонт соосного несущего винта Д2Б. Эти контракты достаточно сложные, но емки по финансовому наполнению. Сегодня три колонки в Индии, которые планируется разместить у нас. Также в подобных услугах заинтересованы Вьетнам и Корея", — сообщил директор завода.

Бывший директор предприятия Иван Ермаков, который возглавлял вертолетный ремонтный завод с 1986 по 1991 год, а вообще на предприятии работал с 1971 года, также считает, что сегодня предприятие в сложном положении.

"К сожалению, завод растерял свой основной потенциал – рабочих специалистов. Из 300 человек только 50 работников могут выполнять ремонт техники. Остальные – подсобный персонал", — заявил он РИА Новости (Крым).

Не видит Ермаков и перспектив полноценной загрузки предприятия. "Страны Варшавского договора (военного союза европейских социалистических государств при ведущей роли СССР – ред.) практически полностью избавились от советских вертолетов. Например, Польша перешла на технику по стандартам НАТО. В России авиаремонтные предприятия сами недозагружены, поэтому с перспективой получить много заказов не все так гладко, как говорят", — отмечает бывший директор предприятия.

Директор "САП" считает, что гнаться за советскими показателями и не нужно – экономика строится уже на других принципах. "Во времена СССР на предприятии, точнее воинской части, служили 1,2 тыс человек, из которых около 800 человек специалистов. Сегодня работает чуть менее 300 человек. И эта та численность, которая полностью удовлетворяет потребности завода даже с учетом перспективы увеличения портфеля заказов", — заверяет Толмачев.

По его словам, сегодня предприятию требуется около 20-30 специалистов, которые умеют работать с современной аппаратурой и выполнять ремонт новых вертолетов. "Эти люди смогут относительно быстро переобучить остальной коллектив под новые потребности", — уверен директор.

Четыре эпохи

История авиаремонтного предприятия в Севастополе началась еще во времена Царской России. В районе Круглой бухты первые опыты воздухоплавания стали проводить на рубеже XIX-XX веков. Именно здесь в те времена стали базироваться первые гидросамолеты, проходить обучение летчики. "В этом месте самолеты эксплуатировались, ломались, соответственно, ремонтировались. Вот эти два корпуса 1912 года постройки", — указывает Толмачев на довольно приличные здания перед взлетной полосой.

После революции и Гражданской войны в России предприятие только нарастило обороты. "С развитием Черноморского флота возросла потребность и в гидропланах, поэтому в 1929 году на базе авиаремонтных мастерских была создана воинская часть, которая специализировалась на ремонте гидросамолетов", — рассказал директор "САП".

Поначалу предприятие занималось ремонтом самолетов иностранных моделей, но после старта производства аналогов в России перешло на обслуживание отечественной техники – амфибий конструктора Дмитрия Григоровича. "К Великой Отечественной войне предприятие подошло с большим объемом освоенного ремонта. Завод занимался самолетами Як-3, Як-1, Лак-3, различных двигателей, американских гидролодок, которые в том время стояли на вооружении Черноморского флота", — говорит Толмачев.

Под натиском немцев часть завода была эвакуирована в Поти (Грузия), часть продолжала работу до захвата города гитлеровцами. В одном из ангаров завода 24 апреля 1943 года от удара немецкой авиации погибли два героя СССР — командующий ВВС ЧФ Николай Остряков и генерал-майор Федор Коробков. "Это был точечный удар немецкой авиации. Немцы не бомбили предприятие, чтобы после захвата города использовать его матчасть в своих целях. В частности их интересовали два слипа – площадки для спуска на воду гидросамолетов", — отметил руководитель предприятия.

После освобождения города из Поти вернули оборудование, и предприятие вернулось к работе. Срочному ремонту и восстановлению подлежало огромное количество техники, поврежденной в ходе боев и от интенсивного использования. Ремонтом самолетов предприятие занималось еще примерно 20 лет, но с развитием в СССР вертолетостроения завод полностью переориентировали на вертолеты. "С 60-х годов в армии стали активно использовать вертолет Ми-4. Ресурс изначально у него был маленький, поэтому капитальный ремонт приходилось делать часто. Позже на ремонт стали поступать морские вертолеты Ка-25. Чтобы мощности позволяли справляться с ремонтом этой техники, к 1965 году ремонт самолетов с предприятия полностью убрали", — объясняет директор "САП". Пик активности предприятия пришелся на момент развала СССР. В конце 80-х "САП" ежегодно ремонтировал около 30-40 вертолетов.

На момент развала Советского Союза вертолетный завод был воинской частью, который подчинялся Минобороны СССР. При разделе Черноморского флота в 1997 году предприятие отошло Украине и оставалось воинской частью до 2004 года. Затем военных разогнали, предприятие стало гражданским, но в подчинении Минобороны Украины. В основном завод специализировался на ремонте советских вертолетов, которые эксплуатировали бывшие сателлиты Союза – страны Азии, Африки, Восточной Европы. После развала Союза максимальное количество вертолетов предприятие отремонтировало в 2001 году и 2005 году – по 21 машине. Но с повсеместным выводом из эксплуатации стареющей вертолетной техники в конце украинского периода количество заказов резко сократилось.

<http://crimea.ria.ru/society/20170411/1109931035.html>