



Анонсы главных новостей:

- Банк «Россия» подал к «ЮТэйр» иск на 155 млн рублей
- В Минпромторге России считают, что решение об освобождении от НДС ввоза воздушных судов, подлежащих регистрации в национальном реестре, нужно принять как можно быстрее
- В России разработан новый беспилотник вертолётного типа
- В Тульской области дан старт современной службе санитарной авиации
- Вертолеты России передали второй Ми-8МТВ-1 для авиакомпании «Тува-авиа»
- Владимир Гутенев: дополнительные налоговые преференции для наших авиастроителей станут стимулом для развития российской промышленности
- Все для фронта, все под проценты: спишут ли оборонным предприятиям долги на 700 млрд рублей?
- Доходы Bell продолжили падение во II квартале 2019 года
- Лизинговый портфель ГТЛК превысил 1 трлн рублей
- Минога мороженная: Ка-65 модернизируют для работы в Арктике
- Минтранс планирует создать систему проверки авиакеросина перед заправкой самолета
- Николай Колесов vs Андрей Богинский: чей «Ансат» пригласится Владимиру Путину
- Новикомбанк - генеральный финансовый партнер "МАКС-2019". Банк планирует подписать контракты на 50 млрд рублей
- От мала до велика: санавиация Подмосковья спасает жизни
- Российскую вертолетную индустрию представят в Китае
- Ростех проинвестирует развитие программы МС-21 и санавиации за счет выпуска облигаций
- Схватка нешуточная. Зачем Китаю украинский производитель двигателей «Мотор Сич»?
- Убыток вертолетного завода в Казани превысил 1,1 млрд рублей В 1кв. 2019 года
- Филиппины отказались покупать российские вертолеты
- Чистая прибыль «Вертолетов России» по МСФО в 2018г сохранилась на уровне 27,5 млрд руб. - отчет
- Aim of Emperor реализовала проект вертолетного аэротакси в Дагестане

Новости вертолетных программ

«Минога» мороженная: Ка-65 модернизируют для работы в Арктике

Вертолет Ка-65 «Минога» получит арктическую версию. Минобороны сформулировало к ней тактико-технические требования, рассказали «Известиям» в военном ведомстве. Модель предназначена для действий с борта боевых кораблей, аэродромов Крайнего Севера, а также с морских баз типа Арктический трилистник. Для работы при сверхнизких температурах технику серьезно доработают. Также вертолет получит уникальную навигационную систему, которая даже без использования GPS/ГЛОНАСС с высокой точностью определит координаты.

На арктическую версию машины установят дополнительную энергоустановку для запуска основного двигателя при высоких отрицательных температурах, системы спасения и отопления для экипажей, а

также позволяющие выживать в сложных полярных условиях в случае катастрофы. Вертолет должен будет действовать в любое время суток в сложных погодных условиях. Серьезно повысит эффективность машины и навигационная система, позволяющая без использования спутниковой связи определять координаты, рассказали «Известиям» в военном ведомстве.

С 1980-х годов основными вертолетами ВМФ России считаются средние машины семейства Ка-27. Они по праву заслужили репутацию надежных, но в перспективе им нужна замена. Несколько лет назад стало известно о разработке «изделия 450», или Ка-65 «Минога», — будущий вертолет чаще всего упоминается именно под такими обозначениями.

Арктический палубный вертолет Ка-65



Предположительно Ка-65 будут базироваться на кораблях:
проекта 11356



Длина 124,8 м
Ширина 15,2 м
Водоизмещение 4035 т

проекта 22350
«Адмирал Горшков»



Длина 135 м
Ширина 16 м
Водоизмещение 5400 т

В первую очередь он будет изготавливаться в противолодочной, транспортной и десантной версиях. Известно, что в настоящее время согласована техническая конфигурация машины, определены ее главные тактико-эксплуатационные и экономические характеристики.

На боевых кораблях ВМФ «Минога» станет использоваться как противолодочная или десантно-транспортная машина. В Арктике она в первую очередь будет востребована как «утепленный» транспортный или десантный вертолет, который сможет поддерживать сообщение между такими северными базами, как Арктический трилистник на архипелаге Земля Франца-Иосифа. А также между отдаленными гарнизонами, постами ВМФ и ПВО, пограничными заставами.



При необходимости «Минога» сможет работать как разведчик, целеуказатель или противолодочный вертолет, действующий с борта корабля или береговых аэродромов.

Созданные специально для «Мистралей» на базе Ка-52 «Аллигатор» морские вертолеты «Катран» имеют более узкую специализацию. Это двухместные, штурмовые разведывательно-десантные машины. Они могут поддержать береговые подразделения, подавить очаги сопротивления и поразить вражескую бронетехнику всех классов. При необходимости на них можно установить оборудование для использования противокорабельных ракет типа Х-31 или Х-35, которые способны пустить на дно даже крейсер или авианосец.

Современным российским фрегатам и корветам, которые будут действовать в экстремальных северных широтах, а в перспективе — вертолетоносцам и авианосцам нужны надежные и проверенные машины, считает военный эксперт Антон Лавров.

— «Минога» получит традиционную для всех камовских аппаратов соосную схему, — рассказал он «Известиям». — В свое время при разработке палубных вертолетов остановились на ней, так как такое техническое решение позволяет разработать более компактный фюзеляж — без заднего рулевого винта на длинной балке. Для вертолетов ВМФ такое требование — одно из основных. Они должны вписываться в ангары и лифты, где каждый квадратный метр на вес золота. Кроме того, машине с соосной схемой нужна меньшая по размерам взлетно-посадочная площадка.

В итоге ВМФ получит многофункциональный вертолет, который будет востребован не только армией и флотом, но и потенциальными гражданскими покупателями, считает военный эксперт Владислав Шурыгин.

— Это будет новое поколение камовских транспортно-боевых вертолетов, — уверен он. — При необходимости машины смогут поддержать десантные силы или корабли огнем с воздуха. Вертолеты пригодятся и в мирной жизни — в первую очередь геологам, газовикам и нефтяникам, которые работают в Арктике. Такая диверсификация поможет увеличить серию, а следовательно, снизить цену за единицу продукции.

Камовские машины, если судить по опыту продаж существующего семейства, имеют и хороший экспортный потенциал. Гражданский вертолет Ка-32 востребован за границей и сейчас, подчеркнул эксперт.

Сейчас Заполярью уделяется особое внимание, а воинские части активно получают новую специализированную технику. Сухопутные войска Северного флота уже успели назвать арктическими. В 14-й армейский корпус входят 80-я отдельная мотострелковая бригада из поселка Алакүртти Мурманской области и 99-я тактическая группа, расквартированная на острове Котельный.

В частности, бригада из Алакүртти укомплектована спецтехникой, предназначенной для эксплуатации в условиях Заполярья. На ее вооружении состоят уникальные снегоболотоходы ТРЭКОЛ-39294 и «Беркут», квадроциклы, гусеничные вездеходы ДТ-30 «Витязь», танки Т-72Б, бульдозеры,



беспилотники, а также катера на воздушной подушке. В случае необходимости бригада готова к высокоманевренным военным операциям в условиях Заполярья.

[\(Известия\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

II Всероссийская премия в области санитарной авиации «Золотой час»

4 октября 2019 года в Нижнем Новгороде пройдет награждение лауреатов II Всероссийской премии в области санитарной авиации «Золотой час». Торжественная церемония награждения состоится в рамках Форума санитарной авиации России «САНАВИАЦИЯ-2019», родственного мероприятия, собирающего широкий круг профессионалов и видных деятелей со стороны индустрии здравоохранения, вертолетной индустрии, государственного сектора.

Всероссийская премия в области санитарной авиации «Золотой час» — это первая в своем роде награда, которая призвана отметить вклад специалистов медицинской и вертолетной отраслей в развитие санитарной авиации, как важного социально-ориентированного проекта.

В этом году премия включит в себя 6 номинаций:

1. «Врач санитарной авиации года»
2. «Авиационная компания санитарной авиации года»
3. «Инновации года в санитарной авиации»
4. «Вклад в развитие санитарной авиации»
5. «Легенда санитарной авиации»
6. «Нештатная ситуация в полете»

Анкеты номинантов принимаются до 1 СЕНТЯБРЯ 2019 года.

Присуждать номинации будет экспертный совет, состоящий из авторитетных представителей авиационной индустрии, сферы здравоохранения, а также государственных и общественных деятелей. Состав экспертного совета позволяет оценивать номинантов объективно, учитывая мнения профессионалов.

Впервые конкурс на премию «Золотой час» был объявлен в 2018 году, и церемония награждения лауреатов прошла в рамках XI Вертолетного форума Ассоциации Вертолетной Индустрии 22 ноября в Казани.

Премия инициирована Ассоциацией Вертолетной Индустрии (АВИ). В настоящее время АВИ продолжает прием заявок для участия в номинации. К участию на премию «Золотой час» приглашается широкий круг компаний, организаций и специалистов, работающих в сфере санитарной авиации. Информация доступна на сайте Ассоциации по адресу helicopter.su в разделе «Мероприятия – Премия «Золотой час».

[\(АВИ\)](#)



В Московской области санитарная авиация за один день перевезла 2 детей

В субботу 6 июля 2019 года пилоты «Русских Вертолетных Систем» и специалисты авиамедицинской бригады Территориального центра Медицины Катастроф Московской области дважды вылетали для осуществления медицинской эвакуации детей дошкольного возраста.

Первый вылет вертолет совершил в г. Дмитров для проведения эвакуации мальчика 3 лет с закрытой черепно-мозговой травмой, переломом костей свода и основания черепа. Ребенок был экстренно доставлен в хелипарк «Подушкино», откуда автомобилем его перевезли в профильное медицинское учреждение — НИИ НДХиТ.

Не успели врачи завершить первое задание, как на пульт диспетчера «РВС» поступила заявка на второй вылет. Авиамедицинская бригада срочно вылетела в ЦГБ Орехово-Зуево за мальчиком 4 лет с сахарным диабетом и нейротоксикозом. При эвакуации специалистам пришлось применить аппарат искусственной вентиляции легких, которым оборудован медицинский модуль вертолета. Ребенка доставили непосредственно в ЦКБ г. Химки.

Состояние обоих детей оценивалось как стабильно тяжелое.

Специалисты центра медицины катастроф отмечают, что применение современного вертолета санитарной авиации позволяет осуществлять эвакуацию граждан с оказанием квалифицированной медицинской помощи в специализированные учреждения здравоохранения на большие расстояния и существенно сократить время в пути.

[\(РВС\)](#)

Ансат «Русских Вертолетных Систем» экстренно вылетел на пожар в районе Северной ТЭЦ

Медицинский вертолет «Ансат» компании «Русские Вертолетные Системы» экстренно вылетел в Челобитьево. Авиамедицинская бригада Территориального центра Медицины Катастроф Московской области и экипаж вертолета в составе пилотов «Русских Вертолетных Систем» Игорь Удалов и Александр Ходаковский в настоящий момент ведут работу на месте происшествия.

Ранее сообщалось, что в районе Северной ТЭЦ произошел взрыв на газовой станции высокого давления, пылает пожар, на месте работают 80 специалистов экстренных служб и 20 единиц техники. Сообщается, что на место ЧП также прибыл пожарный поезд.

[\(РВС\)](#)

Санавиация эвакуировала пострадавшего при пожаре на Северной ТЭЦ

Авиамедицинская бригада Территориального центра Медицины Катастроф Московской области и экипаж «Русских Вертолетных Систем» эвакуировали пострадавшего при пожаре на Северной ТЭЦ.

Мужчину с ожогами 2 и 3 степени в тяжелом состоянии доставили в отделение реанимации ожогового центра в Подольске.



Ранее сообщалось, что в районе Северной ТЭЦ произошел взрыв на газовой станции высокого давления, пылает пожар, на месте работают 80 специалистов экстренных служб и 20 единиц техники. ([PBC](#))

В Тульской области дан старт современной службе санитарной авиации

Уже в первые сутки работы медицинским вертолетом «Ансат» было эвакуировано 2 пациента.

С 10 июля в Тульской области начала работу современная служба санитарной авиации. Новый специализированный медицинский вертолет «Ансат», эксплуатируемый АО «Русские Вертолетные Системы», заступил на дежурство и приступил к плановым и экстренным перевозкам пациентов в рамках реализации Приоритетного проекта развития санитарной авиации.

Презентация новой машины прошла утром 10 июля на вертолетной площадке, расположенной на территории ГУ ТО Тульская областная клиническая больница в присутствии Министра здравоохранения Тульской области Третьякова Андрея Александровича и Руководителя Тульского территориального центра медицины катастроф скорой и неотложной медицинской помощи Поляковой Натальи Петровны.

Необходимо отметить, что все медицинские вертолеты «Ансат», эксплуатируемые «Русскими Вертолетными Системами», оборудованы специализированным медицинским модулем производства «Казанского агрегатного завода». Оборудование, входящее в состав модуля, позволяет проводить не только мониторинг состояния и обеспечивать жизнеспособность пациента при транспортировке, но и, при необходимости, проводить комплекс активных реанимационных мероприятий прямо на борту вертолета.

Также «Русские Вертолетные Системы» направили в область 2 комплекта автономных комплексов «ночного старта», которые позволяют обеспечивать круглосуточную эвакуацию пациентов с вертолетных площадок, не оборудованных специализированным светотехническим оборудованием.

Комплекс был разработан собственной технической службой «Русских Вертолетных Систем» специально для нужд санитарной авиации и состоит из 10 пыле- и влагозащищенных светильников, упакованных в 2 контейнера, которые также выполняют функцию зарядных устройств. Оборудование способно автономно работать до 2х часов в зависимости от выбранного режима. Проведенные на базе авиационного учебного центра испытания подтвердили высокую степень автономности комплекса, его надежность, а также соответствие международному стандарту IP67, что позволяет осуществлять его эксплуатацию в самых разных климатических условиях.

Одним из главных преимуществ комплекса является его мобильность — габариты комплекса позволяют перевозить его на автомобиле, а установка и запуск комплекса выполняется всего за 5 минут одним человеком, что сравнимо с зарубежными аналогами. При этом стоимость отечественного мобильного комплекса в несколько раз ниже.



Сами комплексы могут быть использованы не только для нужд санитарной авиации, но и при проведении спасательных операций, в т.ч. и на неподготовленных площадках.

Специалисты «Русских Вертолетных Систем» рассказали медикам о возможностях вертолета «Ансат», продемонстрировали состав оборудования медицинского модуля, а также провели подробный тренинг для персонала Центра медицины катастроф и Областной клинической больницы.

В рамках тренинга тульские медики смогли подробно изучить устройство вертолета и медицинского модуля, провести учебную погрузку и выгрузку условного пациента, а также отработать протоколы взаимодействия медицинского, летного и технического состава.

По словам Министра здравоохранения Тульской области Андрея Третьякова, данный вертолет будет эвакуировать пациентов не только в областные больницы, но и в федеральные лечебные учреждения. Министр отдельно отметил, что данное направление оказания медицинской помощи является очень важным и ранняя эвакуация поможет сохранить множество жизней жителям и гостям региона.

Необходимо отметить, что важность санитарной авиации получила свое практическое подтверждение уже в первые часы работы вертолета в регионе — в первые сутки дежурства авиамедицинская бригада территориального центра медицины катастроф Тульской области и экипаж «Русских Вертолетных Систем» эвакуировали 2 человек. При этом первый пациент был экстренно эвакуирован в ночь с 10 на 11 июля из самого удаленного района области — Ефремовского.

[\(РВС\)](#)

Холдинг "Вертолеты России" представляет на выставке "Иннопром-2019" вертолеты VRT500 и Ансат

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) представляет легкие многоцелевые вертолеты VRT500 и Ансат в медицинской комплектации на X Международной промышленной выставке "Иннопром-2019", которая проходит в Екатеринбурге с 8 по 11 июля.

"Мы представляем на "Иннопроме" продукцию гражданского назначения, в том числе, модели вертолетов VRT500 и Ансат в медицинской версии. Это выставка, которая позволяет презентовать наши достижения в области инноваций. Кроме того, обсудим с профессиональным сообществом наработки в области программ инновационного развития, внедрения аддитивных технологий, новых методов проектирования и моделирования. Одним из ключевых инновационных направлений является композитное производство, и у нас также есть определенный опыт в этой сфере. Например, более 80% планера вертолета Ка-62 изготавливается из композитных материалов", - рассказал руководитель делегации холдинга "Вертолеты России" – директор по инновациям Андрей Шибитов.

В этом году будет сформирована новая пятилетняя программа инновационного развития холдинга "Вертолеты России" с 2020 по 2025 годы. Она включает в себя 13 основных направлений, в том числе, формирование научно-технического задела, инновации в производственных технологиях, международное сотрудничество, взаимодействие с ведущими вузами России, экологию и энергоресурсы и другие.



На выставке "Иннопром" эксперты в авиационной отрасли обсудят возможности и особенности внедрения аддитивных технологий и бионического дизайна в производство, развитие искусственного интеллекта, электрификацию летательных аппаратов, в том числе, в направлении использования гибридных силовых установок.

VRT500 – легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1600 кг. Машина будет обладать самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до 5 человек и оснащаться современным комплексом интерактивной авионики. Закладываемые в вертолет летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 250 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км, брать на борт до 730 кг полезной нагрузки.

Легкий многоцелевой двухдвигательный вертолет Ансат активно эксплуатируется в санитарной авиации России. Он обладает компактными габаритами и не требует большой площадки для приземления. Также он может применяться для пассажирских и VIP-перевозок, доставки грузов, мониторинга окружающей среды. Успешно завершены высокогорные испытания Ансата, подтвердившие возможность его работы в горной местности на высотах до 3500 метров.

"Иннопром" - международная промышленная выставка, которая ежегодно проводится в Екатеринбурге ежегодно с 2010 года.

[\(Вертолеты России\)](#)

"Вертолеты России" начнут внедрять аддитивное производство деталей с 2020 года

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) в 2019 году планирует выполнить реинжиниринг около 30 деталей с использованием технологии 3D-печати и внедрить их в серийное производство начиная с 2020 года.

"В этом году мы должны завершить реинжиниринг около 30 деталей и конструкций, которые будут производиться с использованием аддитивных технологий. Нынешняя технология их изготовления различна – это литье, штамповка, механообработка. Необходимо будет перевести их на метод 3D-принтирования (печати). По планам, их внедрение в производство начнется с 2020 года. Речь идет о серьезных, силовых элементах конструкций, агрегатов и систем наших вертолетов. К концу года будем принимать решение, готовы ли мы к тому, чтобы часть деталей ставить на серийные машины", - рассказал руководитель делегации холдинга "Вертолеты России" – директор по инновациям Андрей Шибитов в ходе X Международной промышленной выставки "Иннопром-2019".

Каждый агрегат пройдет конструктивную переработку, проверку на прочность, отработку с точки зрения всех современных технологий производства. Затем в рамках испытаний необходимо будет подтвердить, что деталь, выполненная с помощью аддитивной технологии, равна или превосходит по своим характеристикам замещаемый аналог. Только после такого тщательного анализа новые детали смогут попасть на борт серийных вертолетов. На сегодняшний день реинжиниринг проходят, в общей сложности, уже 80 деталей.



Сегодня в серийных вертолетах российского производства пока нет деталей, выполненных по аддитивным технологиям. Начиная с 2020-22 гг. "Вертолеты России" прогнозируют увеличение использования количества произведенных аддитивных деталей по всему миру.

На выставке "Иннопром-2019" холдинг "Вертолеты России" представляет легкие многоцелевые вертолеты VRT500 и Ансат в медицинской комплектации.

VRT500 – легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1600 кг. Машина будет обладать самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до 5 человек и оснащаться современным комплексом интерактивной авионики. Закладываемые в вертолет летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 250 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км, брать на борт до 730 кг полезной нагрузки.

Легкий многоцелевой двухдвигательный вертолет Ансат активно эксплуатируется в санитарной авиации России. Он обладает компактными габаритами и не требует большой площадки для приземления. Также он может применяться для пассажирских и VIP-перевозок, доставки грузов, мониторинга окружающей среды. Успешно завершены высокогорные испытания Ансата, подтвердившие возможность его работы в горной местности на высотах до 3500 метров.

"Иннопром" - международная промышленная выставка, которая ежегодно проводится в Екатеринбурге ежегодно с 2010 года.

[\(Вертолеты России\)](#)

У-УАЗ передал ГТЛК очередную партию вертолетов Ми-8АМТ

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) передал партию из четырех вертолетов Ми-8АМТ в рамках договора с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) на 9 вертолетов Ми-8АМТ и 6 вертолетов Ми-8МТВ-1, заключенного в декабре 2018 года.

«Три машины будут использоваться авиакомпанией «Скол» в Красноярском крае и в Хакасии, в городе Абакан, в интересах санитарной авиации. В отличие от стандартной комплектации, поставляемой ГТЛК, они оборудованы дополнительными топливными баками, что увеличивает дальность полета», – отметил управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых.

Вертолет изготовлен в транспортном варианте, оснащен двигателями ТВ3-117ВМ и усиленной трансмиссией. Надежную навигацию на вертолете обеспечивает БМС-индикатор, работающий с системами позиционирования GPS и ГЛОНАСС. Транспортные возможности вертолета обеспечивают перевозку до 23 служебных пассажиров на откидных сиденьях, а также перевозку грузов массой до 4 тонн внутри грузовой кабины или на внешней подвеске.

Предприятие исполняет два договора с ГТЛК, предусматривающих поставку вертолетов



Ми-8АМТ. Согласно первому договору 14 вертолетов Ми-8АМТ должны быть поставлены в 2019-2020 годах, первая партия из 7 вертолетов уже направлена заказчику. Второй договор предусматривает поставку 9 Ми-8АМТ в 2019 году, в настоящий момент изготовлено и передано заказчику 4 машины.

Вертолеты типа Ми-8/17 – самые массовые вертолеты российского производства. Они надежны, обладают высокими летно-техническими характеристиками, многофункциональностью и простотой в эксплуатации и обслуживании, могут применяться в широком диапазоне условий и температур (от - 50 до +50 градусов по Цельсию). Вертолеты этого типа постоянно модернизируются и оснащаются новым оборудованием для выполнения различных задач.

[\(Вертолеты России\)](#)

Руководителей «Вертолётв России» накормят на 12 млн рублей

АО «Вертолётв России» — дочерняя управляющая компания одноимённого холдинга — объявила тендер на организацию обедов для руководства стоимостью 12 млн рублей. Контракт, рассчитанный до 30 апреля 2020 года, выиграла засекреченная компания.

Согласно техзаданию, стоимость одного комплексного обеда «премиум-класса» оценивается в 2100 рублей. Он должен состоять из салата, супа, горячего блюда с гарниром, холодных закусок, десерта и напитка.

Компания, название которой не раскрывается из-за санкций, предложила в меню салат с осьминогом, салат с крабом и рукколой, гаспачо с крабом, сырный суп с креветками, язычки ягнят с гречкой, осетрину со шпинатом и диким рисом, котлету из дикого кабана с лисичками, а на десерт — «пьяную грушу».

Как писал News.ru, вертолётное такси может появиться в столичном регионе к 2025 году. Сервис планирует открыть компания «Вертолётв России». Перевозки будут разделены на три вида: между разными районами Москвы — вертолёт будет подаваться по запросу, из города в аэропорты, из города в область в Москве и Подмосковье. Стоимость проезда на таком транспорте будет составлять около трёх тысяч рублей за 15 минут.

[\(News.ru\)](#)

Еще две вертолетные площадки для санитарной авиации появились в ТиНАО

В распоряжение санитарной авиации передали еще две вертолетные площадки. Они находятся в ТиНАО и предназначены для ночной эвакуации больных.

— Уже год вертолеты Московского авиационного центра эвакуируют пострадавших круглосуточно, — цитирует сообщение пресс-службы столичного Департамента по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и пожарной безопасности агентство «Москва». — Для ночных авиационных работ было подготовлено шесть вертолетных площадок в ТиНАО. С 22 июля столичные медики получили возможность эвакуировать ночью по воздуху пострадавших, которым нужна экстренная госпитализация, еще с двух вертолетных площадок.



С начала года на санитарных вертолетах Московского авиационного центра с различных мест чрезвычайных ситуаций эвакуировали более 430 человек.

[\(Вечерняя Москва\)](#)

От мала до велика: санавиация Подмосковья спасает жизни

В системе здравоохранения Подмосковья активно используются вертолеты санавиации. Пациенты из разных районов и городских округов Московской области оперативно доставляются в специализированные медицинские учреждения.

В минувшие выходные дни национальной службой санитарной авиации из города Шатура в Региональный сосудистый центр на базе Домодедовской Центральной городской больницы в крайне тяжелом состоянии с инфарктом миокарда был доставлен мужчина в возрасте 60 лет. Пациенту была проведена ангиография с последующим стентированием. Благодаря оперативной работе санавиации и сотрудников Регионального сосудистого центра мужчина находится в удовлетворительном состоянии и готовится к выписке.

В июле вертолетом медицины катастроф в Химкинскую детскую реанимацию был доставлен полуторагодовалый ребенок из Фрязино в тяжелом состоянии с диагнозом пневмония. Трое суток мальчик был подключен к аппарату искусственной вентиляции легких. Всего в стационаре он провел 10 дней. Сейчас мальчик выписан, прогноз врачей благоприятный. Как отмечает заведующий Отделением реанимации и реанимационной терапии Химкинской областной больницы Дмитрий Новиков, вертолетами в 2019 году было доставлено трое детей.

"Санитарная авиация активно применяется в Подмосковье для оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, пожарах и других чрезвычайных ситуациях. Использование ресурсов Центра медицины катастроф позволяет в срочном порядке оказать медицинскую помощь пострадавшим, невзирая на транспортную доступность, большую удаленность медучреждений и дорожный трафик, препятствием могут стать только погодные условия. Кроме того, санавиация применяется для межбольничной эвакуации пациентов", - рассказывает министр здравоохранения Московской области Татьяна Мухтасарова.

[\(Министерство здравоохранения Московской области\)](#)

«Вертолетам России» организуют обеды на 12 млн рублей

Засекреченная компания выиграла тендер на 12 млн руб. на организацию обедов для «Вертолетов России», которые входят в госкорпорацию «Ростех». Согласно техническому заданию, опубликованному на сайте «Ростендер», комплексный обед должен состоять из салата, супа, горячего блюда с гарниром, холодных закусок, а также десерта и напитка. В меню каждого комплексного обеда должно быть не менее 30 видов салатов, столько же супов и горячего, а также не менее 20 видов десерта.



В качестве закусок работникам компании среди прочего предлагается салат с уткой, с креветками, с морским окунем, с копченым лососем, с курицей и ананасом, с телятиной, с крабом.

На первое в комплексном обеде представлены суп с крабом, гаспаччо, суп с морепродуктами, суп из ягненка, а также огуречный суп с креветками и лимонным сорбетом. Из осетрины, язычков ягнят, телячьих медальонов, утиных ножек, лосося, дорадо, котлет из диких кабанов нужно сделать выбор горячего блюда.

Среди десертов есть выбор между муссом из манго, профитролями, дынным креме, «пьяной грушей» и шоколадным бисквитом с муссом из куантро.

Название компании, выигравшей тендер, не раскрывается. На сайте размещения тендеров есть лишь информация о том, что тендер закрыт и итоги подведены. Договор с компанией заключен до 30 апреля 2020 года.

Как рассказали в пресс-службе «Вертолетов России», в первую очередь, речь идет об обедах для гостей — как правило, это иностранцы, приезжающие в «Вертолеты России» на различные переговоры. Их количество непостоянно, поэтому предоставляется возможность заказывать такие обеды сотрудникам, которые готовы их оплачивать самостоятельно — соответствующая сумма ежемесячно вычитается из их заработной платы, с каждым из них заключено дополнительное соглашение к трудовому договору.

Цена такого комплексного обеда в «максимальной комплектации» — напиток, салат, суп, горячее, десерт — 1617 рублей 50 копеек, она включает в себя в том числе услуги доставки и обслуживания, за счет чего компания не тратит деньги на содержание поваров и официантов.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Улан-Удэнский авиационный завод организовал практику студентов технических вузов страны

Член бурятского регионального отделения «Союз машиностроителей России» Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» (госкорпорация Ростех) организовал производственную практику студентов технических вузов страны. 88 студентов получают в июле-августе опыт практической работы и разовьют профессиональные умения и навыки в подразделениях предприятия.

«Производственная практика — ключевой момент подготовки конкурентноспособного квалифицированного специалиста. Ребята начинают интегрироваться в среду профессионалов, развивают новые профессионально значимые качества, что в дальнейшем при трудоустройстве позволяет им сразу включаться в рабочий процесс» - отметил управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых.

АО «Улан-Удэнский авиационный завод» оформил на период практики трудовые отношения со студентами из Иркутского национального исследовательского технического университета, Новосибирского государственного технического университета, Томского политехнического



университета, Сибирского федерального университета, Сибирского государственного университета науки и технологий имени академика М. Ф. Решетнева, Московского государственного технического университета гражданской авиации (Иркутский филиал), Московского авиационного института, Забайкальского государственного университета, Уфимского государственного авиационного технического университета, Восточно-Сибирского государственного университета технологий и управления.

Студентам выплачивается заработная плата. Иногородним предоставляется место в общежитии, компенсируются транспортные расходы к месту прохождения практики и обратно.

Студенты работают под руководством опытных наставников в инженерных, подготовки производства и производственных подразделениях предприятия. Совместно с Академией Ростеха для практикантов будет организован образовательный форум по программе развития проектных команд «Прорыв», целью которого станет формирование компетенций программно-проектного управления, совершенствование коммуникационных компетенций, навыков работы в кроссфункциональной команде. Итоги практики будут подведены в конце августа.

В первые дни для студентов были проведены экскурсии по предприятию, городу Улан-Удэ, Иволгинскому дацану – центру буддизма России. Подготовлена обширная программа мероприятий, в том числе запланировано участие гостей в юбилейных мероприятиях завода.

Прохождение производственной практики – один из ключевых инструментов ускорения подготовки компетентного специалиста. Именно сочетание теоретических знаний и их применение на практике дает молодым работникам широкий спектр профессиональных компетенций, интегрированное виденье будущей профессиональной деятельности.

(У-УАЗ – рассылка)

В Красноярске у санавиации появился новый вертолет

Как рассказали в краевом минздраве, у красноярской санавиации появился новый вертолет — Ми-8 МТВ-1, созданный на основе популярного вертолета Ми-8Т, который несколько десятилетий был основным вертолетом для вылета бригады.

Новый вертолет оснащен реанимационным модулем в виде функциональной кровати, дефибриллятора, аппарата ИВЛ, шприцов-дозаторов. Он также намного мощнее своего предшественника по многим характеристикам.

Санавиация позволяет спасать жизнь людям, живущим в труднодоступных населенных пунктах региона. Например, женщину, живущую в Саянах, с острым аппендицитом вывозили из той местности на вертолете, и красноярца, вступившего в схватку с медведем, спасли во многом благодаря тому, что вовремя доставили из Туруханского района в Красноярскую краевую больницу.

Санавиации в Красноярском крае в этом году исполнилось 80 лет, и по этому поводу мы публиковали историю одного из первых вылетов, когда у медиков сломался самолет посреди тайги в лютый мороз.

[\(НГС24\)](#)



"Вертолеты России" передали второй Ми-8МТВ-1 для авиакомпании "Тува-авиа"

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) передал вертолет Ми-8МТВ-1 производства Казанского вертолетного завода для Республики Тува. Это уже вторая машина, поставляемая заказчику – авиакомпании "Тува-авиа" по контракту, заключенному в 2018 году.

Вертолет Ми-8МТВ-1 будет использоваться в регионе в рамках программы по развитию транспортной доступности отдаленных территорий. Первый вертолет, поставленный заказчику досрочно, уже выполняет задачи по предназначению. Он был передан 25 апреля 2019 года.

"Для Республики Тува приобретение новых вертолетов KB3 – большой шаг в сторону обновления авиапарка. Для нас, в свою очередь, важно, что мы вошли в этот регион со своей вертолетной техникой. Ми-8МТВ-1 – доступная по цене и неприхотливая машина, предназначенная для безангарного хранения и использования практически во всех климатических условиях", – отметил управляющий директор ПАО "Казанский вертолетный завод" Юрий Пустовгаров.

Оба сданных Ми-8МТВ-1 для "Тува-авиа" оснащены вспомогательными силовыми установками, обеспечивающими функцию аварийного источника электроэнергии в полете при отказе генераторов. Внутри и снаружи машин установлено по два дополнительных топливных бака, что значительно увеличивает дальность полетов. В салонах подготовлены места под пассажирские кресла. Вертолеты снабжены тросовыми внешними подвесками, санитарным и спасательным оборудованием. Также Ми-8МТВ-1 оборудованы лебедками с грузоподъемностью до 300 кг, с помощью которых можно проводить спасательные операции.

Поставка вертолетов KB3 по этому контракту стала возможной, в том числе, благодаря Соглашению о торгово-экономическом, научно-техническом, социальном и культурном сотрудничестве между Тувой и Татарстаном. Документ подписали в Кызыле в 2016 году Президент Татарстана Рустам Минниханов и Глава Республики Тува – Шолбан Кара-оол.

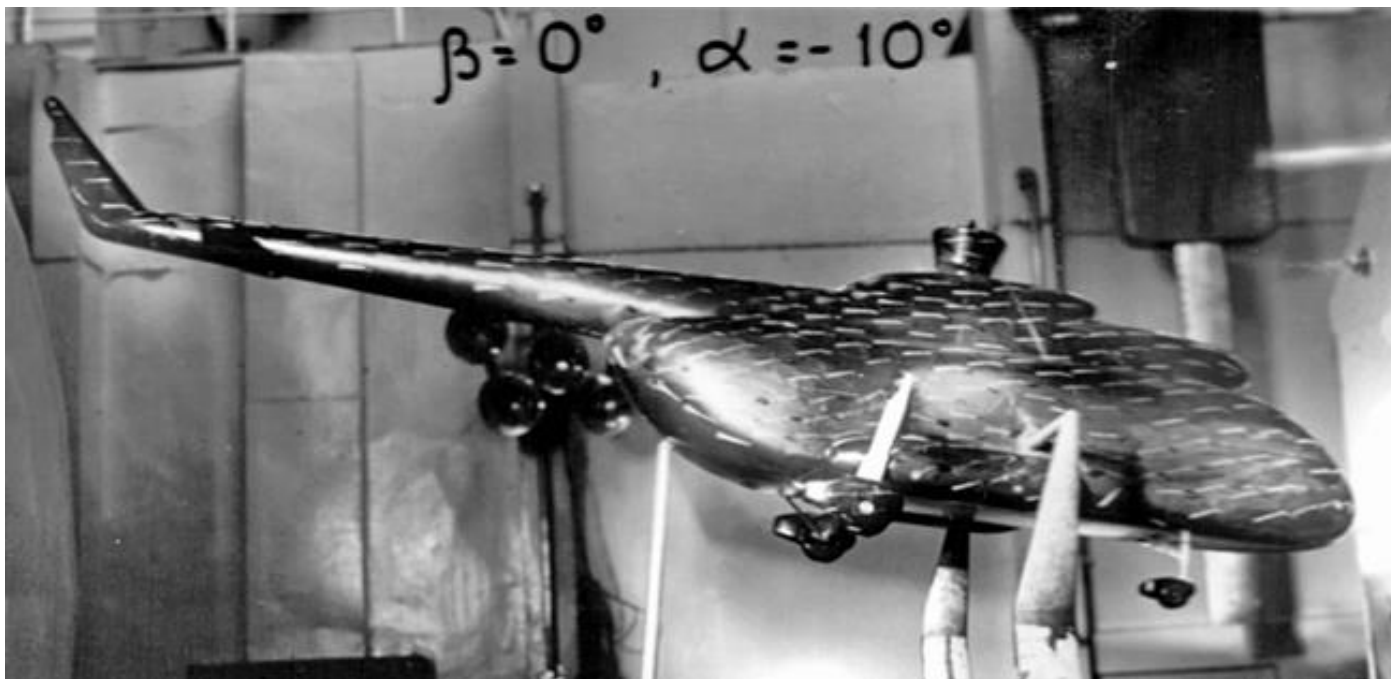
Авиакомпания "Тува-Авиа" специализируется на грузовых и пассажирских авиаперевозках. Ее авиапарк укомплектован вертолетами Ми-8 и компактными самолетами. География полетов распространяется на весь регион. С помощью вертолетов Ми-8 выполняются чартерные рейсы по территории Республики Тува с загрузкой до 2 тонн в интересах туристов. Также авиакомпания выполняет аварийно-спасательные работы, специальные авиационные работы (аэрофотосъемка, лесоохрана и пр.) и оказывает услуги санитарной авиации.

[\(Вертолеты России\)](#)

100-летие ЦАГИ в истории: вертолет Ми-8

В июле 1961 года впервые поднялся в небо многоцелевой вертолет средней весовой категории Ми-8. Детище ОКБ имени М.Л. Миля стало самым массовым в своем классе винтокрылым аппаратом, стержнем отечественного вертолетостроения. Всего было произведено свыше 12 000 этих машин; Ми-8 и его модификации поставлялись и поставляются более чем в 90 стран.

Грузовой, пассажирский, поисково-спасательный, разведывательный, противопожарный — сферы применения винтокрылой машины постоянно расширяются за счет модернизации и возможности оснащения вертолета широким набором дополнительного оборудования для выполнения различных задач.



Успех этого вертолета был обусловлен высоким научно-техническим уровнем работ, а также простотой в эксплуатации и обслуживании. С 1964 по 1969 год на нем было установлено семь мировых рекордов.

Ученые Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского внесли значительный вклад в создание летательного аппарата на этапе выбора параметров и проектирования его конструкции. Было проведено несколько серий испытаний планера в аэродинамической трубе малых скоростей с выдачей рекомендаций по характеристикам его элементов, а также осуществлен большой комплекс прочностных и ресурсных исследований этой машины и ее агрегатов. Эксперименты позволили добиться высокого уровня надежности и выживаемости вертолета в экстремальных условиях.

Исследования ЦАГИ, сопровождающие вертолет на протяжении всего периода его эксплуатации, позволяют совершенствовать конструкцию, прочностные, ресурсные и аэродинамические характеристики этой винтокрылой машины. Сегодня коллективы сотрудников института и КБ совместно продолжают работать над модернизацией этого вертолета.

[\(ЦАГИ\)](#)

Николай Колесов vs Андрей Богинский: чей «Ансат» приглянется Владимиру Путину

В битве за российский гражданский вертолет будущего сошлись две группировки: одна близка к министру промышленности РФ Денису Мантурову, другая — к индустриальному директору



авиационного кластера «Ростеха», экс-министру обороны Анатолию Сердюкову. Эксперты «БИЗНЕС Online» констатируют, что решения в авиапроме зависят не от характеристик техники, а от того, чьи административно-политические возможности больше.

ПУТИНУ ПОКАЖУТ «АНСАТ-РТ» ОТ КОЛЕСОВА И СЕРДЮКОВА

Моментом истины в битве двух ростеховских холдингов — АО «Вертолеты России» (ВР) и АО «Концерн Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ) — за главный гражданский вертолет России станет МАКС-2019 (авиашоу пройдет с 27 августа по 1 сентября).

На московском авиакосмическом салоне схватка бульдогов под ковром должна перерасти в публичное шоу с участием президента России Владимира Путина. «Будет попытка показать Путину медицинский „Ансат“ — забрать условного пациента, полетать и выгрузить его, при этом вся соль в том, что президенту представят машину не Казанского вертолетного завода, а в техническом облике компании „Рычаг“, — сообщил источник „БИЗНЕС Online“ в вертолетостроении. — Это должно доказать, что „Ансат“, который сегодня выпускает КВЗ, устарел и никому не нужен». К слову, рычаговский вертолет называется «Ансат-РТ», где РТ — не то, что могли бы подумать читатели из Татарстана, а «Ростех».

В чем разница между машиной от КВЗ и вертолетом от «Рычага»? Существующий «Ансат» может летать только в простых метеоусловиях, по правилам визуальных полетов. Для работы днем и ночью, в том числе в сложных метеоусловиях, необходимо более продвинутое бортовое радиоэлектронное оборудование (БРЭО). Такую машину КВЗ сегодня усиленно делает. Есть, правда, одно но. «Если КВЗ сказал, что создаст такой вертолет, условно говоря, за три года, то „Рычаг“ пообещал за год», — говорит наш источник.

«БИЗНЕС Online» предложил руководству «Рычага» прокомментировать эту информацию, но ответа не получил.

Что такое «Рычаг» и как он может конкурировать с мощью «Вертолетов России» и КВЗ? АО «Рычаг» тоже расположено в Казани — на территории АО «Казанский оптико-механический завод» (КОМЗ, 72% акций принадлежит структурам генерального директора КРЭТ Николая Колесова). КОМЗ в основном занимается тем, что «навешивает» на самый массовый в мире вертолет Ми-8 систему радиоэлектронной борьбы «Рычаг» (на выходе получается Ми-8МТПР). 75,2% капитала компании принадлежит ОАО «Радиоприборснаб», единственным акционером которого выступает КРЭТ, а по 12,4% владеют руководство самого КОМЗа и родственное заводу АО «КОМЗ-Байгыш». «Рычаг» входит в КРЭТ, а возглавляет компанию экс-замгендиректора КОМЗа Алексей Панин. Помимо Колесова, за АО «Рычаг», по данным наших источников, стоит индустриальный директор авиационного кластера «Ростеха», бывший министр обороны Анатолий Сердюков.

КТО БУДЕТ ДЕЛАТЬ САНИТАРНЫЙ ВЕРТОЛЕТ?

Идея сделать из «Рычага» конкурента КВЗ по промышленной сборке «Ансатов» родилась в 2016 году, когда появилась перспектива действительно массового производства этих вертолетов для санитарной



авиации. В 2017-м компания Панина стала соучредителем (25%) АО «Национальная служба санитарной авиации» (НССА, входит в КРЭТ). «Ростех» продавал идею о том, что НССА должна стать единым федеральным оператором услуг санавиации — в январе 2018 года инициатива получила одобрение президента России.

Среди прочего Путину пообещали создать условия производства «Ансатов» в медицинской комплектации. И для этого Колесов попытался даже посадить в кресло руководителя KB3 своего человека — гендиректора КОМЗа Сергея Раковца. Заполучить Казанский вертолетный завод — это был идеальный вариант, но не вышло: идея, по нашим данным, не получила одобрения министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова, в команду которого входит и гендиректор «Вертолетов России» Андрей Богинский.

Тогда конкуренты KB3 решили действовать по-другому — «накачать» «Рычаг» компетенциями для получения сертификата разработчика авиационной техники, купить у завода лицензию на производство «Ансата» и заставить предприятие продавать «Рычагу» «зеленые» (в простейшей комплектации) вертолеты. Словом, отобрать у KB3 статус завода — финального изготовителя «Ансатов», во всяком случае санитарных.

Но произошел сбой. «Стоящие за „Рычагом“ люди считали, что „Росавиация“ запросто выдаст ему сертификат разработчика, но не получилось: сертификат выдали, однако с серьезными ограничениями, — говорит наш источник. — Да и влезать в конструкцию вертолета оказалось не таким простым делом, как ожидалось. Поэтому „Рычаг“ дал задний ход, решил покупать полноценный „Ансат“ и просто делать его медицинский тюнинг. Однако покупать „Ансат“ даже по административно установленной убыточной для KB3 цене (199,9 миллиона рублей за штуку) оказалось слишком дорого, тюнинг денег не приносит, и „Рычаг“ от идеи отказался». Как видно, до поры до времени.

МЕДИЦИНСКИЙ «АНСАТ» ПРОТИВ VIP'ОВСКОГО

«На МАКСе будет объявлено, что „Рычагу“ выдали полноценный сертификат эксплуатанта (скорее всего, до августа компания его получит), что у него готова новая авионика с крутой „стеклянной кабиной“, с которой только и может быть востребован вертолет», — утверждает источник.

Отметим, что одна попытка показать президенту РФ крэтовский вертолет уже была. На МАКСе-2017 КРЭТ представил «Ансат» с авионикой от АО «Раменское приборостроительное конструкторское бюро» (РПКБ) — разработчика и производителя бортового радиоэлектронного оборудования для таких машин, как Ка-52 «Аллигатор», Ми-28НЭ «Ночной охотник», Ми-26Т2, Су-35, Су-30МКИ, МиГ-29КУБ. А в 2016 году РПКБ купило у группы «Кронштадт» (наследницы компании «Транзас», славившейся разработками мирового уровня) бизнес по авионике для пилотируемых летательных аппаратов, т. е. здорово усилилось именно на гражданском направлении. Отметим, что до 2016 года РПКБ входило в КРЭТ, но сегодня это самостоятельное предприятие. В ряде источников указано, что оно близко к Колесову.

В 2017 году Путину всего лишь показали в павильоне процесс загрузки и выгрузки манекена из «Ансата». Сегодня градус повышен — вертолет будет летать с имитирующим больного человеком. И



если в прошлый раз Сердюкова, ждавшего Владимира Владимировича возле вертолета, к президенту не подпустили, то сегодня у экс-министра обороны, вновь набравшего серьезный аппаратный вес (к примеру, он недавно стал председателем совета директоров Объединенной авиастроительной корпорации, которая находится в процессе вхождения в «Ростех»), есть все шансы в деталях представить свое детище.

Административный вес явно набрало и РПКБ. Любопытен ряд недавних сообщений «Росавиации» (агентство отвечает и за сертификацию авиатехники). В одном из них говорится о том, что в 2018 году «выполнены работы по подтверждению соответствия с выдачей сертификата разработчика авиационной техники» РПКБ и «Рычагу». В другом читаем о проекте последнего: «По результатам выполненных работ планируется допуск вертолета „Ансат“, оснащенного медицинским оборудованием, в условиях действия правил полетов по приборам».

Интрига в том, что KB3 и ВР представят на МАКСе-2019 свой «Ансат», но не медицинский, а в варианте VIP-салона Aurus. Однако удачная ли это идея по сравнению с теми, что «Рычаг» покажет санитарный вертолет, остро необходимый стране? Впрочем, страсть ВР к продвижению VIP-вертолетов — тема отдельного разговора. К слову, во время недавнего визита Путина в Казань ему демонстрировали именно VIP'овский «Ансат». Наши источники утверждают, что президент России был удивлен тем, насколько хорош и просторен салон.

«ЭТО САМЫЙ МОЩНЫЙ ЭТАП НАЕЗДА НА KB3»

Чего конкретно хочет добиться КРЭТ через показ на МАКСе своего «Ансата»?

«Намерение одно, — говорит наш источник, — добиться того, чтобы для санитарной авиации, а потом и в целом заказывали только такие вертолеты. Более глобально — это новый и самый мощный этап наезда на KB3, который попытаются удушить через сертификацию нового технического облика „Ансата“. Вариант первый: пусть KB3 клепают фюзеляжи, а мы будем делать и ставить на них авионику. Для Казанского вертолетного завода это абсолютно неприемлемо — все „сливки“ достаются продавцу конечного изделия... Второй вариант: KB3 и „Вертолетам России“ продается тема санитарного вертолета, и они с каждой машины платят роялти либо сразу могут заплатить около миллиарда рублей за право использовать чужую разработку. При сегодняшней и без того убыточной продажной цене „Ансата“ для завода это нерентабельно».

Источник, отметив, что новый технический облик «Ансата», безусловно, повысит интерес к машине, раскритиковал крэтовский подход к теме. Во-первых, по его словам, «стеклянная кабина» (КРЭТ вовсю рекламирует свою «стеклянную кабину», на видео — для Ми-171А2) от КРЭТ дорого стоит: «Эти, условно говоря, четыре „телевизора“ стоят миллион долларов, а у американской Honeywell, для сравнения, — 300 тысяч. Относительно дешевую „стеклянную кабину“ для KB3 готово поставить Ульяновское ПКБ, но ему не дают это сделать».

Наш источник обратил внимание и на то, что «Рычагу» при благоприятном для него развитии событий придется создавать летно-испытательный комплекс, систему управления полетами, которые надо



сертифицировать, и это тоже войдет в стоимость вертолета. Причем, если дело выгорит, КРЭТ еще и попросит у государства денег на доводку данной авионики.

На фактор стоимости «БИЗНЕС Online» указал и исполнительный директор отраслевого агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев: «Конечно, более продвинутая авионика может быть востребована, поскольку значительно повышает потребительские качества вертолета. Но будем реалистами. Мы видим, что в России условия контрактов на выполнение заданий санавиации не позволяют покупать дорогие вертолеты. Хотим мы того или нет, должна быть оптимизация по параметрам „цена — качество“ или „цена — удобство“».

«КТО АДМИНИСТРАТИВНО СИЛЬНЕЕ, ТОТ И ПРАВ»

Также, по мнению нашего источника, Колесов «несколько неверно преподносит суть дела» — что, дескать, во всем мире уже есть «стеклянная кабина», поэтому и у нас она должна быть. «На самом деле нужна не просто „стеклянная кабина“, а „стеклянная кабина“ с автопилотом, — утверждает наш собеседник. — Главное, что говорят сегодня за границей потенциальные покупатели „Ансата“: „Хорошая машина, но сделайте автопилот“. Без автопилота „стеклянная кабина“ не нужна: без него она по функционалу — примерно то же самое, что устанавливаемая сегодня на „Ансат“ обычная авионика. Установить автопилот можно, только изменив конструкцию вертолета, а это реально сделать лишь силами КВЗ и его конструкторского бюро».

С подобным согласны и другие эксперты. «На западных „вертушках“ аналогичного класса устанавливаются автопилоты, — разъяснил „БИЗНЕС Online“ старший научный сотрудник Академии им. Жуковского Евгений Матвеев. — Установка автопилота, который оперативно реагирует на внешние факторы, облегчает жизнь пилота. Однако при этом автопилот увеличивает стоимость вертолета, утяжеляет его и, самое главное, усложняет конструкцию. Потому установка автопилота — это очень серьезно, без разработчика вертолета здесь не обойтись».

В целом эксперт указал на то, что «стеклянная кабина» необходима, если мы хотим создать конкурентоспособный по сравнению с западными образцами гражданский вертолет. Однако дело осложняется характерными для российского высокотехнологичного производства интригами. «Здесь нет организационно-технического начала, — подчеркнул Матвеев. — Тут работают личные связи и групповые интересы. Решения не зависят от глубины анализа и профессионализма лиц, их принимающих, — кто административно сильнее, тот и прав, поэтому решения самые нелогичные... Как показала прошедшая выставка HeliRussia 2019, ситуация в нашем вертолетостроении ухудшается, поэтому конфликты интересов будут нарастать и углубляться».

[\(БИЗНЕС Online\)](#)

«Это был классный чемпионат!»: лучшие из лучших винтокрылых вновь встретились в Конаково

На прошлой неделе Тверская область стала настоящим эпицентром культурно-спортивной жизни: в Завидово земля гудела от рок-н-рольного драйва фестиваля «Нашествие», а в соседнем Конаково небо разрезали лопасти вертолетов, управляемых лучшими пилотами мира. На аэродроме по уже сложившейся традиции были объединены сразу два зрелищных спортивных события: 54-й Чемпионат



России по вертолетному спорту и 2-ой этап Кубка мира по вертолетным гонкам. Утомившая своими капризами за последние несколько недель погода на сей раз проявила себя более чем благосклонно – она была лётной и солнечной на протяжении всех состязаний.

В российском первенстве приняли участие экипажи из Москвы, Московской, Самарской, Новосибирской, Саратовской, Тверской областей, а также пилоты ЦСКА, ВКС России и ДОСААФ. Кроме того, помимо российских спортсменов, были заявлены пилоты из Польши и Чехии. Итоговый пьедестал в мужском многоборье возглавили Сотников Максим и Пуоджюкас Олег (г.Москва), серебро у экипажа Тупиков Сергей, Пинтелин Алексей (ВКС России). Замыкают тройку любимцы зрителей Сотников Александр и Замула Евгения (Московская область). Отдельный зачет провели среди женских экипажей: 3 место у Шпиговской Галины, Губарь Любови (МАРЗ ДОСААФ), серебро увезли в Самару Прокофьева Елена и Рязова Диана (ЦСКА), а на вершину пьедестала, как и в перошлом году, поднялись Диденко Ирина и Гумбатова Светлана (Новосибирская область). В командном первенстве без сюрпризов: сильнейшие – команда города Москвы в составе Яблоков Юрий, Подойницын Константин, Сотников Максим, Пуоджюкас Олег. Серебро у команды Московской области – Сотников Александр, Замула Евгения, Бараев Андрей, Сазонов Вадим. Бронзу увезли в Самарскую область команда ЦСКА – Коротаев Виктор, Зябликов Владимир, Прокофьева Елена, Рязова Диана. Отметим и лучшие иностранные экипажи – на первом месте польский дуэт Мария Мус и Малец Якуб, за ними их соотечественники Кончалский Бартош и Камоза Себастьян, 3 место у чехов Холуба Ярослава и Хорачека Якуба.

Правда, на этом достижения польских коллег в конаковских воздушных баталиях закончились: в соревнованиях второго этапа Кубка мира российские экипажи не пустили гостей на пьедестал.

В дисциплине «Развозка грузов» в обоих классах – General и Masters – тройка лидеров исключительно российская. Лучшим из 12 экипажей в General оказался наш женский дуэт Елена Прокофьева, Диана Рязова. Второе место у Алексея Сенектутова и Николая Бурова. Третье призовое место досталось Ирине Диденко и Светлане Гумбатовой. В классе Masters из 13 экипажей лучшие результаты показали триумфаторы Чемпионата России Максим Сотников и Олег Пуоджюкас, второе место у Сергея Тупикова и Алексея Пинтелина, третье взяли Виктор Дегтярь и Петр Васильев.

Лишь в упражнении «Слалом» российские пилоты разделили пьедестал с гостями из Беларуси и Украины. В классе General не упустил золото экипаж Елены Прокофьевой и Дианы Рязовой. Серебро также досталось россиянам Алексею Сенектутову и Николаю Бурову. Бронза у экипажа из Украины – Владислава Мусиенко и Игоря Соколова. В классе Masters высочайшее мастерство продемонстрировали спортсмены из Беларуси – Никита Лаптев и Владислав Курс, по праву завоевавшие золото. Российские экипажи забрали серебро и бронзу: на 2-ом месте Юрий Яблоков, Константин Подойницын, на третьем – Виктор Дегтярь и Петр Васильев.

Воздушные баталии проходили под контролем Вертолётной Комиссии Международной Авиационной Федерации (CIG FAI). Судейскую коллегию возглавил Олер Лотар, судья Международной категории из Германии. Следующие этапы Кубка мира пройдут в Беларуси, Чехии и Польше.

Ирина Грушина, президент ФВС России:



«Это был Классный Чемпионат! Спасибо огромное всем, кто летал, кто судил, кто считал, кто организовывал, кто построил лучший в мире Клубный Дом, кто кормил, кто фотографировал, кто комментировал, кто помогал, кто возил, кто радовался победам и достойно принимал поражение! Всем-всем-всем! Спасибо, что вы есть, и спасибо, что мы вместе!»

([ФВС России](#))

Чистая прибыль «Вертолетов России» по МСФО в 2018г сохранилась на уровне 27,5 млрд руб. - отчет

АО "Вертолеты России" в 2018 г. сохранило чистую прибыль по МСФО на том же уровне, что и годом ранее - 27,5 млрд руб., следует из отчетности компании.

Выручка уменьшилась на 24% до 188,5 млрд руб., себестоимость продаж - на 13,8% до 120,4 млрд руб. Валовая прибыль снизилась на 37%, до 68,1 млрд руб.

Коммерческие, общехозяйственные и административные расходы сократились на 25% до 44,6 млрд руб.

В апреле глава "Вертолетов России" Андрей Богинский говорил в интервью "Ведомостям", что выручка и прибыль компании по МСФО в 2018 году "вероятно, останутся на уровне 2017 года". "Исторически военный экспорт приносит самую высокую прибыль - там много запчастей закупается, обучение пилотов. Объемы ВТС падают, но надеемся, что финпоказатели будут близки к уровню прошлого года", - заявлял Богинский.

Долгосрочные обязательства компании, согласно отчету, на конец 2018 г. составили 73,4 млрд руб., тогда как на конец предыдущего года показатель был равен 94,2 млрд руб. Долгосрочные кредиты и займы уменьшились за этот период с 78,8 млрд руб. до 62,7 млрд руб. Краткосрочные обязательства на конец прошлого года составляли 161,7 млрд руб. против 166,1 млрд руб. на конец 2017 г. Кредиты и займы выросли с 29,3 млрд руб. до 39,5 млрд руб.

После отчетной даты "Вертолеты России" привлекли банковские кредиты на общую сумму 16,265 млрд руб. и погасили долги на сумму 7,26 млрд руб., отмечается в отчете.

В январе 2019 года компания выплатила дивиденды "за минусом налоговых выплат, подлежащих удержанию", в общей сумме 7,326 млрд руб. При этом за 9 месяцев 2018 года, согласно отчету, "Вертолеты" объявили дивиденды в размере 5,681 млрд руб. на обыкновенные акции (55,88 руб. на акцию) и 1,658 млрд руб. на привилегированные (121,93 руб. на бумагу). Фактически в прошлом году было выплачено 5,482 млрд руб.

Холдинг "Вертолеты России" объединяет заводы, конструкторские бюро, предприятия по производству и обслуживанию комплектующих изделий. Основные покупатели продукции - Минобороны, МВД, МЧС. Крупнейший акционер - госкорпорация "Ростех", 12% у ООО "РФПИ Управление инвестициями-21", представляющего интересы Российского фонда прямых инвестиций и ближневосточных суверенных фондов.

([ИНТЕРФАКС-АВН](#))



«Ростех» продал в Петербурге старейший вертолётный завод под жилую застройку

"Ростех" продал в Санкт-Петербурге старейший вертолётный завод "Климов" компании ПИК под жилую застройку. Как сообщает портал FlashNord, теперь предприятие подлежит сносу.

Компании ПИК участок на Выборгской стороне достался по итогам конкурса, который прошёл 24 июля. Его стоимость оценивается в 1,323 миллиарда рублей. Впервые информация о продаже территории "Климова" появилась в 2012 году.

На севере города для завода были построены новые цеха. С двух площадок туда начали перевозить оборудование, а сами застройщики заинтересовались территорией после освобождения корпуса. Переезд длился несколько лет, при этом на работоспособность предприятия это не повлияло. Территория была интересна многим застройщикам Санкт-Петербурга. Seriously рассматривала возможность застройки, в частности, компания "Строительный трест".

Сообщается, что на данном месте ПИК планирует возвести более 95–100 тысяч квадратных метров жилья комфорт-класса и коммерческих площадей. ЖК будет находиться рядом с кварталом с развитой инфраструктурой. В пешей доступности — детский сад, школа, торговый центр, аптека, отделение банка, стадион, супермаркеты, поликлиника и так далее, не считая того, что появится внутри жилого комплекса.

"Климов" является одним из лидеров отечественного авиационного моторостроения. Предприятие осуществляет полный цикл разработки газотурбинных авиационных двигателей, главных редукторов вертолётов, систем автоматического управления.

[\(Life\)](#)

Новый вертолет красноярской санавиации начал доставлять пациентов

В Красноярске показали новый вертолет санавиации. Накануне, 25 июля, на нем вывезли троих пациентов из южных районов края.

У одного мужчины был разрыв аневризмы головного мозга. Вторую пожилую женщину доставили с аритмией. Последнюю пациентку укусила гадюка. Всех больных оперативно доставили в лечебные учреждения и оказали необходимую помощь.

Пилоты уже оценили возможности вертолета Ми-8 МВТ-1. По их словам, это очень надежный аппарат, он может совершить посадку на пятчке всего 50 на 50 метров, летает ночью и в трудных погодных условиях.

Медицинский модуль вертолета позволяет реанимировать пациентов в воздухе.

Напоминаем, вертолет принадлежит компании «АэроГео», его купили специально для нужд санавиации. Полеты осуществляются за счет средств краевого и федерального бюджетов.

[\(NewsLab.ru\)](#)



Убыток вертолетного завода в Казани превысил 1,1 млрд рублей В 1 кв. 2019 года

Выручка предприятия составила 132,4 млн рублей.

Казанский вертолетный завод в первом квартале получил убыток в размере 1,14 млрд рублей против 1,12 млрд в январе-марте 2018 года, следует из материалов ежеквартального отчета. Выручка предприятия составила 132,4 млн рублей против 2,68 млрд в аналогичном периоде прошлого года.

Для расширения спектра продукции предприятие разрабатывает новые виды вертолетной техники, говорится в отчете. Так, наряду с вертолетом типа Ми-17 налажено серийное производство легкого многоцелевого вертолета Ансат и среднего-тяжелого транспортно-пассажирского вертолета Ми-38. Кроме того, КВЗ внедрил программу послепродажного обслуживания Ми-8МТВ, Ми-17, Ми-172 и их модификаций. На заводе продолжается оптимизация штата, следует из отчета. Средняя численность работников в 2018 году составляла 5348 человек, по итогам первого квартала 2019 года - 5087 человек. Напомним, 2018 год КВЗ завершил с убытком в размере 5,3 млрд рублей. Годом ранее заводу удалось получить прибыль в размере 316,4 млн рублей.

[\(TatCenter\)](#)

Земля «ОДК-Климова» достигла ПИКа

ГК "ПИК" приобрела у АО "ОДК-Климов" земельный участок недалеко от станции метро "Лесная" площадью 7,6 га за 1,3 млрд рублей. Помимо московского девелопера, на данный лот претендовала Setl Group, предложившая в ходе торгов меньшую цену. Невысокий интерес со стороны покупателей эксперты объясняют высоким уровнем конкуренции в данной локации, а также необходимостью реализовывать проект уже по новым правилам, которые пока многих девелоперов отпугивают. По мнению участников рынка, на данной территории можно возвести около 100 тыс. кв. м жилья комфорт- или бизнес-класса, размер инвестиций аналитики оценивают в 10 млрд рублей со сроком окупаемости три-четыре года.

Группа компаний ПИК приобрела на торгах земельный участок площадью около 7,6 га на Кантемировской улице, 11, лит. А, более чем за 1,3 млрд рублей у входящего в корпорацию "Ростех" АО "ОДК-Климов" - разработчика газотурбинных двигателей. Ранее данный лот уже выставлялся на торги, однако на конкурс не было подано ни одной заявки. Участники рынка предполагали, что продавец пойдет на снижение цены, однако она осталась на прежнем уровне. В этот раз в конкурсе принимали участие две компании - Setl Group и ООО "ПИК-Инвестпроект", 100% доли в котором, по данным kartoteka.ru, принадлежит ПАО "Группа компаний ПИК" через ООО "ПИК-Корпорация".

В ГК "ПИК" в ответ на запрос "Ъ" лишь подтвердили информацию о приобретении участка, уточнив, что о концепции застройки говорить пока рано. "Мы обязательно сообщим, когда будут дополнительные детали", - заявили в пресс-службе компании.

Игорь Кокорев, руководитель отдела стратегического консалтинга Knight Frank St. Petersburg, говорит, что столь невысокий интерес девелоперов к данной площадке по итогам аукциона можно объяснить



тем, что у многих компаний, которым мог бы быть интересен этот участок, уже есть проекты в окружении. По словам эксперта, сейчас поблизости реализуются и запланированы проекты компаний Setl City, "Отделстрой", ЦДС, ЮИТ, ЛСР, ААГ.

Андрей Косарев, генеральный директор Colliers International в Санкт-Петербурге, считает, что небольшое количество заинтересованных компаний можно объяснить комплексом причин. "Во-первых, это необходимость реализации этого проекта по схеме с эскроу-счетами, во-вторых - высокая конкуренция в районе, где все проекты реализуются по старой схеме, а также отсутствие необходимой гибкости у продавца в части оплаты за участок",- поясняет господин Косарев. По его словам, ПИК, будучи крупнейшим застройщиком, имеет не только мощные финансовые ресурсы для приобретения земли за "живые деньги", но и значительные ресурсы по управлению себестоимостью строительства. "Второе обстоятельство даст возможность, несмотря на работу по эскроу-счетам, установить конкурентоспособные цены на квартиры и обеспечить уверенную динамику продаж даже в условиях высокой конкуренции",- добавил эксперт.

Что касается возможностей по редевелопменту, то сейчас участок, по словам экспертов, относится к зоне ТД 1-1_1, где разрешено, в том числе, строительство жилья. Также участок имеет обременение в виде памятника регионального значения - "Сборочной мастерской автомобильной фабрики "Русский Рено".

"Помимо несомненного плюса в виде расположения в динамично развивающемся районе рядом с центром города, можно выделить также правильную форму участка и некритичные для застройки ограничения со стороны КГИОП",- отмечает господин Косарев.

"Здесь возможно строительство жилья бизнес- или комфорт-класса. С другой стороны, наличие рядом действующей железной дороги снижает класс жилья. Мало кому понравится просыпаться в пять утра от звуков железной дороги",- считает Екатерина Запороженченко, коммерческий директор ГК Docklands Development.

Участники рынка сходятся во мнении, что на данной территории можно построить около 100 тыс. кв. м. "Средняя цена квадратного метра в объектах класса С в этой локации составляет около 135 тыс. рублей, в объектах класса В - 145 тыс. рублей",- приводит данные Игорь Кокорев.

По мнению Андрея Косарева, суммарные инвестиции в зависимости от объема застройки (с учетом покупки участка) могут достигать 10 млрд рублей. "При этом срок окупаемости можно оценить в три-четыре года с момента начала строительства",- указывает он.

Согласно информации Единого реестра застройщиков, ГК "ПИК" является крупнейшей девелоперской компанией как по объему текущего строительства, так и по объему ввода жилья. В настоящее время в России компания возводит 7 408 570 кв. м жилья. В Петербурге в настоящее время она реализует два девелоперских проекта: "Орловский Парк" в Приморском районе города и "Дальневосточный, 15" в Невском районе.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Доходы Bell продолжили падение во II квартале 2019 года

Доходы американского производителя вертолетов Bell (входит в корпорацию Textron) продолжают падать. Также сократились поставки коммерческих вертолетов компании на 7,8%.

Во II квартале 2019 г. Bell передал заказчикам 53 винтокрылые машины, что на четыре единицы меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Доходы вертолетостроителя упали на 7% до 771 млн долл. против 831 млн долл., полученных годом ранее.

Прибыль производителя также снизилась на 14% и составила 103 млн долл.

Как отметил глава Textron Скотт Доннелли, снижение выручки Bell связано с переходом компании к сокращению объемов производства для военного сектора. Тем не менее, топ-менеджер ожидает улучшения ситуации с поставками коммерческих вертолетов Bell в III квартале, так как чтобы удовлетворить существующий спрос темпы производства ВС будут увеличены.

Портфель заказов Bell по итогам II квартала оценивается в 6 млрд долл., что на 500 млн долл. больше, чем за аналогичный период прошлого года.

ATO.ru

NHV Group сообщает о заказе двух новых AW169

Бельгийский вертолетный оператор NHV Group сообщает о заказе двух новых вертолетов Leonardo AW169. После получения двух машин в конце этого года, парк оператора увеличится до пяти вертолетов AW169. Новые машины будут задействованы для работы в Северном море через дочернюю компанию Airlift (Норвегия) для переброски персонала на морские платформы.

Программа AW169 анонсирована на выставке Farnborough International Airshow в июле 2010 года. AW169 является частью семейства вертолетов нового поколения Leonardo, которое также включает в себя AW139 и AW189. В AW169 кроме двух пилотов могут разместиться до 8-10 пассажиров в зависимости от конфигурации салона, или 2 носилок. Доступ в салон осуществляется через две большие сдвижные двери. AW169 разрабатывался в соответствии с последними стандартами сертификации FAA/EASA Part 29 и соответствует самым строгим требованиям безопасности. В конструкции применена ударопрочная структура кабины и салона, оболочка, защищающая от взрыва двигателей, а также предусмотрена возможность полета с одним неработающим двигателем. 15 июля 2015 года производитель получил сертификат EASA.

В ноябре 2016 года производитель сертифицировал AW169 с увеличенной массой. Прибавка составила 200 кг и теперь максимальный взлетный вес равен 4,8 тонны. Клиенты, которые уже эксплуатируют AW169 с массой 4,6 тонны, могут модернизировать свои воздушные суда. AW169 с увеличенной массой получил большую дальность полета на 160 км (сейчас дальность составляет 920

км), чем, по мнению вертолетостроителя, воспользуются оффшорные операторы. Сейчас портфель заказов на новую машину превысил отметку в 200 единиц. 70 вертолетов находятся в эксплуатации.

([BizavNews](#))

Aim of Emperor реализовала проект вертолетного аэротакси в Дагестане

Компания LIS Trading Group, входящая в группу Aim of Emperor, выступила консультантом Международного аэропорта «Махачкалы» в реализации первого проекта вертолетного аэротакси в интересах республики Дагестан. Вертолетный парк будет состоять из вертолетов Airbus Helicopters и базироваться в интенсивно развивающемся аэропорту «Махачкала».



В рамках создания структуры оператора аэротакси, привлеченные эксперты LIS Trading Group, проанализировали и порекомендовали оптимальную модель вертолета, выбрали летный персонал, координировали постановку воздушных судов в сертификат эксплуатанта. Аэропорт города Махачкалы построил современный ангар и вертолетные площадки. В конце июля запланирована поставка двух вертолетов Airbus Helicopters H130, с этого момента начнется их коммерческая эксплуатация и передача клиентам в аренду.

«Спрос на вертолетные услуги в регионе существует, это и деловые поездки, и туризм. Туристический сегмент пока не очень большой, но тем не менее, востребованный. Например, в Дагестан прилетали гости из АОЭ и для них арендовались вертолеты. Поэтому можно сказать, что вертолетные перевозки будут интересны и иностранцам, и жителям Дагестана», – поделился директор Международного аэропорта «Махачкала» Арсен Пирмагомедов.

«Благодаря реализации вертолетного проекта регион получит уникальную услугу безопасного и мобильного воздушного трансфера», – рассказывает Роман Малюшкин, управляющий партнер LIS Trading Group. «Создание «с нуля» авиационных старт-апов – один из профилей нашего бизнеса, и мы



всегда рады оказать предпринимателям в регионах помощь в создании и осуществление авиационных проектов».

AIM OF EMPEROR многопрофильная группа компаний, являющаяся дилером самолетов HondaJet (Authorized Sales Representative of HondaJet Central Europe in Russia and CIS). Группа осуществляет продажи новейшего инновационного японского бизнес-джета на рынок России и стран СНГ. Aim of Emperor также представлена на рынке бизнес-авиации управляющей компанией Emperor Aviation, чартерным брокером по организации полетов на бизнес-джетах LL Jets, подразделением по купле/продаже бизнес-джетов LIS Trading Group. В группе компаний работают свыше 150 сотрудников из 10 стран мира, которые задействованы в офисах Aim of Emperor в Москве, Биркиркаре (Мальта), Алматы, Лондоне и Амстердаме.

[\(BizavNews\)](#)

Схватка нешуточная. Зачем Китаю украинский производитель двигателей «Мотор Сич»?

Китай в очередной раз пытается купить запорожское предприятие по производству и обслуживанию газотурбинных авиационных двигателей "Мотор Сич", заявка пекинской компании Beijing Tianjiao Aviation Industry Investment Company находится на рассмотрении украинского антимонопольного органа, пишет Global Times, ответ по ней будет дан после 22 июля.

В советское время предприятие носило название Запорожский моторостроительный завод № 29, в 1991 году авиакомпания была преобразована в "Мотор Сич". Основным партнером предприятия была Россия, но после 2014 года, когда Украина сама для себя закрыла российский рынок, возросла доля экспорта в Китай.

Как известно, Китай - всемирная мастерская - не любит закупать готовый продукт, как это предпочитает делать нефтяная держава Россия, потому китайцы начали в 2017 году строить свое предприятие по производству авиадвигателей, "Мотор Сич" якобы только принимала в строительстве участие. Внезапно власти Украины арестовали и заморозили акции компании - руководство "Мотор Сич" считает, что произошел рейдерский захват. А вот в СБУ уверяли, что предотвратили незаконную продажу со стороны директора и генерального конструктора "Мотор Сич" Вячеслава Богуслаева. По имеющимся данным, он уже якобы продал на тот момент китайским инвестором 56% акций.

Богуслаев при этом не только Герой Украины с 2000 года, также он был внештатным советником Леонида Кравчука, доверенным лицом Кучмы, потом доверенным лицом Януковича на выборах президента Украины 2010 года. Несколько раз становился народным депутатом. С ноября 2007 года был известен как заместитель председателя Комитета Верховной Рады Украины по вопросам национальной безопасности и обороны, а также как член групп по межпарламентским связям с Китайской Народной Республикой. Он входит в топ-25 самых богатых людей Украины по оценкам на 2018 год.

Почему же сделка была названа незаконной? Разве владелец не может продать предприятие, если того хочет? При этом на Украине писали, что Богуслаев в силу возраста давно собирался передать за



хорошие деньги предприятие в надежные руки. До 2014 года наиболее вероятным покупателем был бы представитель российского бизнеса - 40% всей продукции завода поставлялось к нам.

"У "Мотора" многолетний опыт взаимовыгодного сотрудничества с российскими партнерами, - их по праву я называю первыми, - рассказывал в сентябре 2007 года президент ПАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев в интервью "Укринформу. - Производство вертолетов с нашими двигателями ТВ3-117 ведется на пяти заводах России, которые расположены в Казани, Ростове, Улан-Удэ, Кумертау и Арсеньеве. Вместе с московским "Салютом" и Уфимским МПО мы выпускаем двигатели для самолетов Ту-334, Бе-200, Ан-148 и Як-130. В свою очередь, эти самолеты производят в Казани, Иркутске, Воронеже, Нижнем Новгороде".

В СБУ продолжают придерживаться официальной версии, что, мол, китайцы могли нанести урон государственной безопасности, завладев технологиями "Мотор Сич" - они якобы собирались после этого уничтожить предприятие. Тогда государство вдруг решило, что должно участвовать в управлении "Мотор Сич", невзирая на правила свободного рынка. Еще рассматривали версию "контрразведчиков", которые считали, что за китайским предложением скрываются российские интересы, искали связи с филиалом "Мотор Сичи" в ДНР.

Американские СМИ, в том числе The Washington Times, тоже пристально следили за тем, что происходит в протекторате - писали, что покупка украинского предприятия даст возможность ускоренного наращивания глобальных аэромобильных возможностей Народно-освободительной армии Китая, что не может не вызывать обеспокоенность Вашингтона. Может быть, препоны, которые чинит государство в отношении продажи "Мотор Сич", обусловлены американским давлением? "Американцы нам этого не простят", - писали тогда украинские политические аналитики.

Но вот в феврале этого года стало известно, что государство намерено стать акционером АО "Мотор Сич", как раз для того, чтобы вместе с китайскими инвесторами более активно развивать авиастроение и вертолетостроение, а в июле компетентный орган должен решить продавать или не продавать "Мотор Сич". У кого-то может сложиться впечатление, что чиновники и сами оказались не против нажиться на продаже предприятия китайцам, подвинув старика Богуслаева.

На вопрос журналиста Delo.UA о том, что государство не имеет доли в уставном капитале "Мотор Сичи", заместитель министра экономического развития и торговли Юрий Бровченко ответил: "Не все акции этого предприятия реализованы. И я думаю, что сейчас проводится работа в направлении возможного участия государства в акционировании "Мотор Сич".

Самое поразительное - зачем высокотехнологичной мастерской мира КНР нужны какие-то "сверхсекретные" разработки запорожского завода, на котором от былого в советские времена величия за 20 лет практически ничего не осталось - задается вопросом военный эксперт, полковник запаса (ВВС) Александр Жилин. В беседе с Накануне.RU он рассказывает, что колоссальный задел советского периода 30 лет помогал украинскому авиапрому существовать за счет распродажи советских технологий, в Китае украинские конструкторы разработали не один самолет, но сегодня в "Мотор Сич" вряд ли осталось хоть что-то ценного в плане технологий.



- Александр Иванович, пекинская компания в очередной раз пытается купить украинскую "Мотор сич", и сейчас заявка находится на рассмотрении антимонопольной комиссии. Почему Китай так агрессивно и давно хочет купить "Мотор Сич", какие возможности сулят Китаю активы украинского предприятия?

- Дело в том, что сразу после развала Советского Союза, еще со времен Кучмы, в Китай уехало очень много специалистов с Украины - конструкторов, инженеров советского уровня, то есть очень высокого уровня. Тем самым был сделан вклад в науку Китая, и вклад оказался большой. Китай хотел бы, на мой взгляд, закрепиться на Украине, в том числе на "Мотор Сич", который прозябает в совершенно ужасном состоянии, для того, чтобы продолжать разработки компании. Но и не только из-за этого. Китай давно поставил задачу - об этом так или иначе говорят высказывания политиков Китая - с Украиной разобраться в свою пользу. Что имеется в виду? Сначала они планировали работать с землями на Украине и таким образом выполнять продовольственную программу, кормить свой народ - не получилось, вмешались американцы, которые контролируют Украину, и еврейская община, которая тоже претендует на эти земли.

- То есть им нужно закрепиться просто? Взять то, что плохо лежит?

- Китайцы работают по принципу "коготок увяз - птичке конец". Это всего лишь один из проектов, который позволит им, я так думаю, обосноваться там надолго, поскольку вы совершенно правильно сказали - они работают очень агрессивно. Не в том смысле, что жестоко, а быстро и целенаправленно, у них много денег и они быстро добиваются тех целей, которые ставят.

Дело здесь не в уникальности "Мотор Сич", дело в многоходовке. Китай - фабрика 21 века, им скопировать то, что этот "колхоз" "Мотор Сич" сейчас делает, стоит копейки. Здесь речь идет о проникновении. Если вы внимательно посмотрите, вы узнаете, что Украина входит в новый Шелковый путь. Входит - я перепроверял много раз. Они рассматривают Украину не как стратегического партнера, а как плацдарм. Они же видят, чем Украина стала для американцев - там с кем договариваться? Поэтому это просто "площадка", за которую можно подраться, и Китай будет добиваться успехов там, хотя на пути у них не только американцы, у них там на пути еврейский капитал. Я не думаю, что дело тут в уникальности производства.

- Да, но вот в СБУ испугались, что технологию украдут, а "Мотор Сич" уничтожат?

- Сейчас что в "Мотор Сич" остались не блестящие умы, что в СБУ идиоты. Скажите пожалуйста, много ли надо денег Китаю, чтобы дать взятки тем, кто там остался, и забрать технологии, вообще не спрашивая разрешения и не связываясь с этой Украиной? Да вообще это ни для кого не проблема.

Сверхзадача для них - это все-таки земли, площадка. И они будут активно себя вести. На Украине же никто не говорит, что при Порошенко значительная часть плодородных земель Украины была заложена под кредиты. Потенциально земли проданы, осталось их оформить - отдать за долги. Пока ждут, из-за закона о запрете продажи земель все застопорилось, но они продают свои интересы. Китайцы не хотят терять это, потому что продовольственная задача у них сверхактуальна.



- С 2017 года акции заморожены, тогда СБУ уличила президента и генконструктора Богуслаева в незаконной продаже китайским инвесторам 56% акций, суд арестовал акции, потому что якобы компанию собираются перевести, забрать технологии на собственные заводы... Что там за технологии такие?

- Когда поехала первая волна украинских специалистов ракетной отрасли в Китай - это были носители технологий вот тех, которые разрабатывались у нас - перспективные советские технологии. Проходит определенное время, скажите, пожалуйста, есть ли на Украине полноценные конструкторские бюро? Есть ли полноценные инженерные центры, которые могли бы что-то разрабатывать? Есть ли на Украине в конце концов хотя бы профтехучилища, которые готовят специалистов, молодежь для работы на станках с цифровым управлением? Есть ли станки с цифровым управлением? Все сдано на металлолом.

О каких технологиях речь? Это все фикция, надувание щек. Да, может быть, осталось несколько людей с советской ментальностью, которые никуда не поехали, но это не система, которая могла бы обеспечивать высокие технологии, как система Сикорского в США, где я был. Я разговаривал с сыном Сикорского, брал интервью - вот там да, технологии. А что на Украине? Ничего этого нет. Я думаю, что все, что можно было перекупить, китайцы уже перекупили. Но вдумайтесь - если даже хваленые американские гаджеты - "айфоны" - не смогли обеспечить технологическую секретность от "Хуавей", то о чем мы говорим? Во-вторых, в Китае и так все производится. Для них секретов не существует.

- Тем более Китай никогда не заморачивался официальной покупкой и патентами, раньше было известно, что просто даже брались какие-то советские журналы типа "Юный техник" и из писем читателей черпались идеи для собственных технических новинок?

- Ну, если они берут английский "Рэндж Ровер" и выпускают его точную копию под другим названием, и все молчат... Сейчас все гораздо круче. Я никогда не забуду, как "Сони" делала целую паир-кампанию своего ноутбука: сделали пышную презентацию условно десятого числа, а одиннадцатого китайцы выпустили свой точно такой же ноутбук, потому что тот, который презентовали "Сони", производили в Китае. И Китай презентовал свой на порядок дешевле.

- Но почему же Украина сопротивляется так отчаянно? Ведь "Мотор Сич" в основном сотрудничал с Россией, мы даже подписали пятилетний контракт на 1,5 млрд долларов, но весной 2014 года правительство Украины запретило военно-техническое сотрудничество с Россией. При закрытом рынке России Китай - единственный выход?

- Украина находится под протекторатом США, и не в Киеве (или не только в Киеве) принимаются решения. Почему в 2014 году Украина зарезала курицу, которая несет золотые яйца - это даже не назло России. Это американцы купили фактически площадку, которая при нахождении инвесторов, допустим, даже китайских или даже российских, могла представлять определенную конкуренцию. Зачем какому-нибудь, допустим Pratt & Whitney, корпорации по производству авиационных двигателей, продукция "Мотор Сич"?



Точно так же у нас во времена президентства Медведева было разрушено авиастроение в России, и нас посадили на эти "Боинги", а потом появился этот "урод" под названием "Суперджет". Так что поверьте мне, никаких технологий, которые не были бы доступны китайцам, у "Мотор Сич" нет, все было, если не "стырено", то выкуплено - через предателей, через стимулирование коррупции и прочие пути. Этот процесс шел весь постсоветский период.

Я помню времена, когда мы делали материал о ВПК Украины, мы встретились с человеком в подворотне буквально - в подворотне, слово офицера. Человек был одним из замов в структуре ВПК, рассказали ему легенду, что нас алжирцы попросили, чтобы мы на Украине нашли 20 вертолетов Ми-8 для того, чтобы поставить их в Алжир под видом металлолома. Он губу закусил и в голове начал прикидывать: "Так, так, так, я не знаю, 20 мы найдем или нет, но надо попробовать"... То есть это решается в подворотне. Мы сами удивились, думали, что будут перепроверять нас, но нет. В тот же день мы уехали, написали материал - это песня была.

- Если Китай все же перекупит "Мотор Сич", то тогда ничего не помешает новым владельцам заключить договоры со старыми партнерами, то есть поставлять свою продукцию в Россию?

- Конечно, но надо понимать, что если Китай покупает "Мотор Сич", то там духу украинского не будет на этой площадке, особенно если речь идет о каких-то секретных китайских производствах. У нас не принято об этом говорить, ведь мы союзники с Китаем, хотя у нас всего лишь договор о добрососедстве с КНР (пока они творят, что хотят, на наших границах, мы - добрые соседи, если мы завтра что-то скажем - не будем добрыми). Так вот когда мы проводили совместные учения с китайцами, даже небольшие, то все было организовано так (причем даже если на нашей территории), что наших солдат, офицеров не подпускали вообще к их технике.

- То есть Украина мнит себя очень важной для США, для Китая, а на самом деле и те, и другие просто хотят разделить и хоть что-то себе там получить?

- Понимаете, США и Китай после крайнего визита Трампа в Пекин подписали контрактов на 300 миллиардов. Итого, вышли на триллион товарооборота. У нас с Китаем от 80 до 100 миллиардов оборот - никак эту планку не перейдем, и при этом наши "политолухи" говорят, что скоро-скоро Китай откажется от доллара ради интересов России, и прочий бред. Вот этот триллион долларов товарооборота - представляете, сколько рабочих мест, и кто будет это все рушить, ради чего? И все это нагнетание о торговых войнах у нас идет только для того, чтобы прикрывать то, что творится у нас внутри. Нет никакой торговой войны, идет притирка, они вышли на заключение прямого договора о партнерстве с Штатами, старый договор себя изжил, сроки прошли, а в новом будет указано, что Китай - стратегический союзник США, а США - стратегический союзник Китая.

Можете себе представить, что это значит для мира и для нас в том числе? Украинский вопрос они могут решить в 40 секунд, потому что на кону такие отношения, рабочие места, товарооборот, переход в новый валютный мир, такие задачи! Разве будут они заморачиваться по поводу "Мотор Сич"? Поэтому схватка там такая - не шуточная.

Накануне.Ру

Первый контракт на АСН160 от филиппинского заказчика

Airbus анонсирует первый контракт на АСН160 от филиппинского заказчика. Вертолет будет поставлен в VIP конфигурации. «В вертолете с эксклюзивным салоном ручной работы и широкими сдвижными боковыми дверями смогут с комфортом разместиться до восьми пассажиров. Машина будет выполнять полеты в интересах частной и бизнес-авиации на Филиппинских островах», - комментируют в компании.

Последний контракт на поставку АСН160 Airbus Corporate Helicopters получил от гонконгского вертолетного оператора Shenzhen Eastern General Aviation Company (Shenzhen Eastern GAC), который разместил заказ на вертолет Airbus H160 в VIP конфигурации (АСН160), увеличив портфель заказов на корпоративную модификацию новейшего среднего вертолета до 13 машин.



Этот заказ поступил на фоне завершения сертификации H160, которая планируется на конец этого года. Ожидается, что первый вариант АСН будет передан клиенту через год после этого. «Этот значительный новый бизнес для АСН160, который еще до сертификации ясно показывает очень высокий уровень признания на рынке», - сказал Фредерик Лемос, глава Airbus Corporate Helicopters. «Эти твердые заказы от хорошо осведомленных клиентов являются конкретным доказательством того, что вертолет отвечает потребностям самых требовательных операторов».



На выставке EBACE 2017 компания Airbus представила подразделение Airbus Corporate Helicopters, создав компанию, которая ориентирована на клиентов частной и бизнес-авиации и более тесно связана с дочерней компанией Airbus Corporate Jets. Airbus Corporate Helicopters объединяет инженерную поддержку, специалистов по проектированию, специалистов по поддержке, а также экспертов по продажам и маркетингу для работы непосредственно с частными и деловыми заказчиками.

После своего создания Airbus Corporate Helicopters продала 54 вертолета в 2017 году, а затем – 68 в 2018 году. Лемос сказал, что ожидает в 2019 продажи на уровне прошлого года.

Airbus Corporate Helicopters предлагает клиентам полностью индивидуальные версии ACH125, ACH130, ACH135, ACH145, ACH160 и ACH175 в трех различных дизайнерских исполнениях: Line, Exclusive и Editions. Line – это легкий, вдохновленный спортивными автомобилями внутренний дизайн с несколькими вариантами отделки. Exclusive – это VIP-линия, которая имеет «самый высокий уровень» индивидуальности и качества. Editions объединяет бренды и дизайнеров, в том числе Hermes, Mercedes Benz и дизайнера Петера Айдсгарда из Pegasus Design.

Наряду с вертолетами, Airbus предлагает комплексное обслуживание, поддержку и решения для управления под названием HCare First. Используя премиальный, персонализированный сервис поддержки ACH, клиенты должны только сообщить команде Airbus, когда они хотят летать, а Airbus сделает все остальное, включая планирование, обслуживание и т.д.

[\(BizavNews\)](#)

Российскую вертолетную индустрию представят в Китае

С 10 по 13 октября 2019 года Ассоциация Вертолётной Индустрии (АВИ) впервые представит на единой экспозиции в КНР российские компании вертолётной индустрии. В качестве дебютной площадки выбрана стремительно набирающая популярность 5-я Международная выставка China Helicopter Exposition (CHE), проводимая раз в два года. Мероприятие организовано авиастроительным холдингом Aviation Industry Corporation of China (AVIC) при поддержке Правительства КНР.

Ожидается, что в 2019 году в выставке примут участие порядка 450 компаний из более чем 20 стран мира, а на площади в 30 000 кв.м. будет представлено более 100 экспонатов и натуральных образцов вертолетной техники. Выставку посетит более 30 000 человек, среди которых велика доля отраслевых специалистов, заказчиков авиационных услуг и вертолетной техники. В рамках выставки пройдут демонстрационные полёты, биржи контактов, будет организована обширная деловая программа, включающая в себя различные тематические конференции и семинары.

Сегодня Китай открыт к реализации международных проектов, а российские вертолеты вызывают там неизменный интерес. Китай является одним из основных покупателей российской вертолётной техники. Принимая во внимание развитие совместных российско-китайских проектов в области аэрокосмических технологий, участие в выставке открывает перед российскими компаниями широкие возможности для выхода на рынок Китая, стран Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии. Поэтому АВИ приняла решение о создании уникальной экспозиции с благоприятными условиями, которые



позволят представителям российских компаний наилучшим образом представить свою продукцию, возможности и потенциал.

На коллективный стенд приглашаются не только члены АВИ, но и партнёры Ассоциации, готовые продемонстрировать новинки вертолетной техники и авиационного оборудования, предоставить услуги обучения пилотов, сопровождения эксплуатации, технического обслуживания и модернизации российской вертолетной техники на рынок вертолетных услуг Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии для самых различных миссий – экстренной медицинской эвакуации, работы полиции, пожаротушения, региональных перевозок, а также для лесозаготовительного и нефтегазового сектора.

Оператором стенда АВИ выступает компания «Русские выставочные системы», имеющая богатейший опыт в проведении мероприятий по вертолетной тематике. В портфолио компании такие проекты АВИ, как Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia и Вертолетный форум.

[\(АВИ\)](#)

Филиппины отказались покупать российские вертолеты

Представитель дипломатической миссии Филиппин в США Жозе Мануэль Ромуальдес, сообщил о желании приобрести американские вертолеты вместо российских.

По его словам, главной причиной является далеко не антироссийские санкции. Он объясняет такое решение тем, что средства военной авиации из России несовместимы с той техникой, которая уже есть в распоряжении филиппинских военнослужащих.

Американские военные транспортные вертолеты Chinook Филиппинами были признаны гораздо удобнее чем российские аналоги. Это связано с тем, что при помощи него можно не только перевозить личный состав, а и выполнять спасательные работы во время стихийных бедствий.

«Наши военнослужащие выбрали именно американские вертолеты. Мы не имеем ничего против российских или китайских продуктов. Однако на выбор повлиял такой фактор как совместимость, она очень важна», - заявил дипломат.

В связи с наложенными на Россию санкциями, зимой 2018 года Филиппины были вынуждены отказаться от российских Ми-171, которые имеют гораздо низкую стоимость в отличие от аналогов из США. Вместо этого Манила приняла решение приобрести 16 американских вертолетов UH-60.

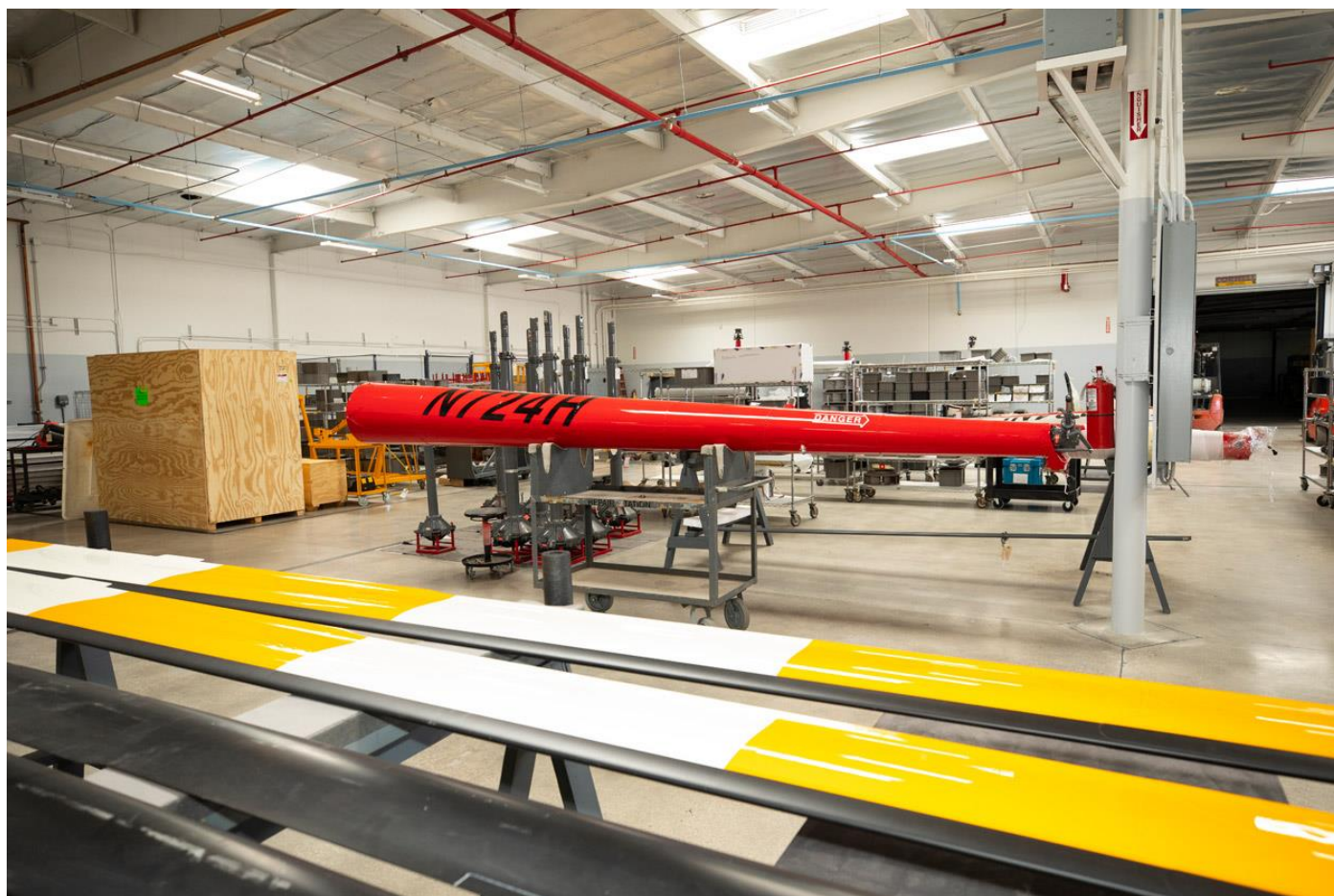
Ранее ГЛАС сообщил о том, что американский F-21 выиграл конкуренцию у российского МиГ-35 в Индии. Индийское оборонное ведомство сообщило об интересе американскими истребителями, отвергнув МиГ-35.

[\(ГЛАС\)](#)

Robinson открывает отдельную станцию по ремонту

12 июля 2019 года Robinson Helicopter Company расширила существующую станцию по ремонту, сертифицированную Федеральным управлением гражданской авиации США (FAA) и Европейским агентством по авиационной безопасности (EASA), открыв обособленное подразделение площадью 37000 кв. футов (~ 3437 кв.м) по текущему и капитальному ремонту. Построенная примерно за 18 месяцев станция была спроектирована для оптимизации процесса оказания услуг по ТОиР.

В связи с расширением парка компании Robinson (более 12000 единиц), спрос на ускоренный ремонт запчастей, а также ремонт узлов и агрегатов увеличивается с каждым годом. В целях обеспечения максимальной эффективности Robinson создала новое пространство для поступающего потока запчастей. «Нашей целью является обеспечение простого учета запчастей в каждом процессе и гарантия скорости и эффективности каждого процесса», - заявил Джон Эрнандес, менеджер ремонтной станции Robinson. «В непосредственной близости друг от друга расположены специальные зоны для разборки и хранения лопастей, двигателей, узлов и агрегатов, а также большое помещение для струйной обработки и чистая комната для разборки гидросистемы и ультразвуковой очистки».





В дополнение к выполняемому текущему и капитальному ремонту запчастей, Robinson также выполняет ремонт вертолетов. Новая станция предназначена для разборки, очистки и проверки узлов и агрегатов, двигателей и самих вертолетов. После того, как вертолет разобран, очищен и проверен, его доставляют на основную станцию для повторной сборки, покраски, облета и отгрузки.

[\(BizavNews\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

«Ростех» проинвестирует развитие программы МС-21 и санавиации за счет выпуска облигаций

"Ростех" впервые планирует привлечь до 100 млрд руб. за счет выпуска облигаций, сообщила госкорпорация. Средства будут направлены на финансирование программ производства продукции гражданского назначения, в том числе на создание перспективного самолета МС-21 и развитие санавиации.

Первый выпуск биржевых облигаций, которые будут торговаться на Московской бирже, уже подготовила дочерняя компания "Ростеха" — "РТ-Финанс". Срок обращения ценных бумаг составит до 15 лет.

Готовящийся выпуск является первым опытом Ростеха по привлечению средств через размещение биржевых облигаций специализированной дочерней организацией. Облигации обеспечены поручительством госкорпорации, имеющей, по данным экспертов, высокий уровень кредитоспособности по национальной шкале для РФ. Хотя в корпорации рассчитывают на значительный интерес у широкого круга инвесторов, учитывая санкционную ситуацию, трудно представить, что иностранные участники рынка смогут пройти комплайнс-контроль и активно поучаствовать в процессе.

Из полученных средств 30 млрд руб. "Ростех" планирует направить на развитие собственного проекта — Национальной службы санитарной авиации (НССА), призванной обеспечить своевременное оказание медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных регионах России. Это позволит значительно увеличить парк одноименного эксплуатанта вертолетами "Ансат" и Ми-8 в медицинской комплектации.

НССА (совместный проект "Ростеха" и Санкт-Петербургского вертолетного центра "Хели-драйв") начала свою работу в начале 2019 г. Как уже сообщалось, в рамках контракта с холдингом "Вертолеты России" организация должна получить к 2021 г. 104 легких "Ансата" и 46 Ми-8АМТ с медицинским оборудованием. К концу 2021 г. создаваемый парк авиатехники должен позволить НССА совершать полеты по санзаданиям на всей территории страны.

Привлеченные средства, правда не понятно в каком размере, будут также использованы для реализации программы по созданию перспективного российского среднемагистрального самолета МС-21 производства Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, переходит под контроль "Ростеха"). Ранее глава "Ростеха" Сергей Чemezov отмечал, что ОАК потребуются 250 млрд руб. дополнительных инвестиций на проект. "Мы сейчас смотрим, проводим аудит ОАК, честно говоря, не



очень хорошее впечатление производит. Порядка 240 — 250 млрд руб. потребуется дополнительных средств", — сказал Чемезов. Деньги пойдут на создание МС-21, а так же на модернизацию существующих заводов.

Напомним, что в октябре 2018 г. президент РФ Владимир Путин одобрил предложение о включении ОАК в состав "Ростеха". Тогда госкорпорация заявляла, что готова вложить в программу МС-21 более 50 млрд рублей до 2025 г.

[\(АТО.Ru\)](#)

Банк "Россия" подал к "ЮТэйр" иск на 155 млн рублей

Банк "Россия" подал в Арбитражный суд Москвы иск к авиакомпании "ЮТэйр" на сумму 155,4 млн рублей, следует из картотеки арбитражных дел.

Заявление подано 22 июля и в производство пока не принято. Судебные материалы, разъясняющие суть требований, еще не опубликованы.

В качестве третьих лиц привлечены 11 банков, которые в 2015 году выдали "ЮТэйр", балансирующей на грани банкротства, два синдицированных кредита совокупным объемом 42,6 млрд руб. Среди них - "Траст", Сбербанк и Уралсиб.

[\(Интерфакс\)](#)

Все для фронта, все под проценты

Спишут ли оборонным предприятиям долги на 700 млрд рублей? Исследование «Новой»

В понедельник, 8 июля, вице-премьер Юрий Борисов выступал на сессии по диверсификации российского оборонно-промышленного комплекса (ОПК) на выставке «Иннопром» в Екатеринбурге. Он заявил, что профильные предприятия страны страдают от высокой кредитной нагрузки настолько, что неплохо было бы коммерческим банкам списать им порядка 700 млрд рублей долгов. «Основное тело [этих кредитов] уже никогда не будет погашено», — заверил он. «Новая газета» разбиралась в том, что привело к такому положению дел в «оборонке», действительно ли необходимо срочно облегчить кредитное бремя предприятий. И за чей счет это будет происходить.

Списать нельзя оплачивать

Закредитованность оборонки на сегодняшний день составляет 2,3 трлн рублей. То есть сумма в 700 миллиардов, предлагаемая к списанию, — это треть всех долгов ОПК. 90% долгов приходится на ОАК, ОСК, «Уралвагонзавод», «Высокоточные комплексы» и «Алмаз-Антей».

По мнению собеседников «Новой» в правительстве, заявление Борисова — это сигнал в первую очередь предприятиям, что вице-премьер их «защищает», а также финансовому блоку правительства — о том, что им нужно готовиться к такому сценарию. «Юрий Борисов — человек очень выверенный,



он не стал бы говорить, если бы не получил сверху соответствующего разрешения», — предполагает собеседник «Новой».

В Минфине не исключили списания части долга, хотя замглавы ведомства Алексей Моисеев заметил, что сумма в 600–700 млрд рублей «несколько завышена». «700 млрд рублей — это гигантские деньги, 10–15% собственного капитала ведущих российских банков», — сказал «Новой» представитель банковского сектора.

Борисов заявил, что оборонный сектор «живет впроголодь, обслуживая финансовые институты, которые ничего не производят, а призваны только обеспечивать процесс организации производства и внедрения продукции». По его оценкам, треть объема кредитного портфеля не работает и не погашается, а только «идет обслуживание процентов», на уплату которых надо примерно 200 млрд рублей. «Эта цифра «бьется» с плановой прибылью предприятий ОПК, получается такой парадокс», — сказал Юрий Борисов.

По оценкам экспертов, на сегодняшний день более половины валовой прибыли предприятия ОПК отдают банкам в виде процентных платежей. В итоге чистой прибыли остается 3–5%, а у некоторых заводов — и вовсе убыток.

Для сравнения: банковский сектор в первом полугодии установил исторический рекорд, заработав 1 трлн рублей чистой прибыли, из них почти половину, 444 млрд рублей, получил один Сбербанк.

Впрочем, тезис о том, что банки ничего не производят, крайне спорный: производительность труда в банковском секторе России довольно высокая и в лучших образцах сопоставима с Западной Европой, говорит профессор РЭШ Олег Шибанов. «Что касается оборонного сектора, то его польза тоже очевидна, поскольку этот сектор тесно связан с другими отраслями промышленности. Но оценить производительность труда в среднем по ОПК очень сложно», — объясняет экономист.

«Проблема в том, что нет экспертных заключений о качестве кредитов, которые Борисов предлагает списать, — говорит заведующий лабораторией военной экономики Института Гайдара Василий Зацепин, — а если они и есть, то только в засекреченном виде».

Любое прощение долгов без четких оснований приводит к злоупотреблениям и демотивирует банки участвовать в кредитовании оборонки, категоричен источник «Новой» в банковском секторе. «Сторона заемщика получает месседж, что может не отдавать кредиты, потому что государство закроет на это глаза».

По старой схеме

Собеседники «Новой газеты» в ОПК уверены, что при идеальном раскладе другие отрасли экономики не пострадают от списания, так как потери будут компенсированы из бюджета. «Несколько лет назад уже проводилась подобная операция по погашению долгов ОПК. Тогда часть долгов закрыл Минфин, заплатив по госгарантиям по ранее выданным кредитам предприятиям ОПК», — напоминает аналитик Fitch Александр Данилов.



Речь идет о кредитах под государственные гарантии, которые брались предприятиями ОПК в 2011–2014 гг. По данным Института Гайдара, за этот период банки выдали оборонным предприятиям кредитов под госгарантии на сумму 1,22 трлн рублей. Крупнейшими кредиторами были Сбербанк (542 млрд рублей) и ВТБ (541 млрд рублей), остальная часть была предоставлена Газпромбанком и Внешэкономбанком.

17 мая 2011 года Алексей Кудрин, который тогда был министром финансов России, отмечал, что правительство в 2009–2010 гг. по инициативе Анатолия Сердюкова предоставило госгарантии по кредитам для ОПК и поддержало системообразующие предприятия. «Для некоторых из них это было решающим моментом для сохранения от банкротства и продолжения работы, — сказал тогда министр, — однако, получив госгарантии, предприятия перестают быть инвестиционно привлекательными и начинают зависеть от государства».

Изначально полный возврат таких кредитов должен был состояться после 2020 года, напоминают собеседники «Новой». «Однако было признано, что эта схема несет излишнюю нагрузку на бюджет. В итоге деньги перечислили банкам раньше и тему закрыли, а предприятия продолжили работать над исполнением своих заказов», — говорит представитель правительства.

В 2016 году правительство приняло решение погасить кредиты оборонных предприятий на сумму порядка 800 млрд рублей, что привело к росту бюджетных расходов по разделу «Национальная оборона» до рекордных 3,78 трлн рублей. Через год в правительстве снова озаботились этим вопросом. Министр финансов Антон Силуанов рассказывал, что до конца 2017 года на досрочное погашение кредитов ОПК за счет федерального бюджета пойдут еще 200 млрд рублей.

«Схема [списаний] была, но она имела другую экономическую сущность. То, что сейчас предлагает Борисов, — это совсем другая история», — говорит источник в правительстве.

Вероятно, речь опять идет о какой-то форме поддержки со стороны Минфина, полагает Данилов: «Не думаю, что текущее предложение имеет в виду списание за счет банков, потому что тогда уже встанет вопрос об их рекапитализации».

Сам Борисов в интервью «Интерфаксу» 17 июля начал немного «сдавать назад», заявив, что «у директорского корпуса не должно быть соблазна, что спишут все их долги». «Возможны разные механизмы: частичное списание, частичная реструктуризация. Возможна докапитализация основных интегрированных структур, если мы найдем аргументы для Минфина», — перечислил вице-премьер.

Предприятия ОПК страдают от невысокого уровня рентабельности, но и банки жестко ограничены регулятором и не могут работать в убыток, заявили «Новой» в одном из банков, работающих с гособоронзаказом. «Необходимо использовать все доступные механизмы господдержки, в том числе субсидирование ставок, госгарантии по кредитам, а также приостановление различных льгот предприятиям, в первую очередь с учетом конкуренции с иностранными производителями».

Промсвязьбанк все спишет



Отличие сегодняшней ситуации от списаний 2016–2017 гг. состоит еще и в том, что сегодня с ОПК работает специально созданный под оборонную отрасль финансовый институт — Промсвязьбанк (ПСБ). Силуанов предположил, что часть кредитов оборонных предприятий РФ могут списать при их передаче на баланс ПСБ.

Напомним, в июле 2018 года президент Владимир Путин дал поручение правительству совместно с ЦБ предусмотреть в поправках к закону о гособоронзаказе передачу Промсвязьбанку кредитов, которые российские банки выдали предприятиям военно-промышленного комплекса. До этого ПСБ был обычным коммерческим банком, но потерял финансовую устойчивость и в 2017 году был национализирован.

Необходимость создания оборонного банка, в качестве которого был выбран saniруемый ПСБ, была вызвана увеличением санкционного давления на Россию.

«Идея государства состояла в том, чтобы создать единую площадку для работы с оборонным комплексом, — говорит Александр Данилов из Fitch, — делалось это для того, чтобы избавить основную банковскую систему от риска вторичных санкций, потому что многие предприятия оборонно-промышленного комплекса находятся под жесткими санкциями Соединенных Штатов».

«ПСБ — институт развития наподобие Россельхозбанка, ВЭБа и других банковских и околобанковских организаций, — говорит Олег Шибанов из РЭШ, — они важны для развития многих компонент промышленности страны, за которые не хочет браться частный сектор». Его функция — «громоотвод» для отрасли, формулирует источник «Новой» на банковском рынке.

Общий объем оборонных кредитов, которые может получить новый оборонный банк, Силуанов оценивал в 1 трлн рублей. Всего в ПСБ планируется перевести 70% кредитов ОПК, оставшаяся часть останется в Сбербанке, ВТБ, Новикомбанке и Фондсервисбанке. При этом на данный момент кредитный портфель ОПК в Промсвязьбанке составляет только 270 млрд рублей, 35 млрд из которых выданы по льготной ставке в 6,5%.

Массовой передачи оборонных кредитов на баланс ПСБ пока не произошло, потому что до сих пор не решен вопрос передачи капитала, говорят эксперты. Банку, чтобы соблюдать нормативы ЦБ, нужно иметь достаточный собственный капитал, объясняет Данилов. «Если он получает на свой баланс кредиты, то он должен где-то взять капитал в пропорции приблизительно 1 к 10. То есть при получении на баланс триллиона рублей кредитов, Промсвязьбанк должен взять где-то 100 млрд рублей собственного капитала».

Как копились долги «оборонки»

Как говорят источники «Новой газеты» в сфере ОПК, главная проблема состоит в том, что излишняя кредитная нагрузка накапливалась у предприятий десятилетиями начиная с конца 1990-х. «Это такая историческая проблема, долги росли постепенно долгие годы, но сегодня эта масса становится



критичной, и это надо решать, иначе она нас просто раздавит», — говорит один из источников, знакомых с отчетами правительства на эту тему.

У оборонки есть долги с начала 2000-х, с 2008-го, 2014-го. Тогда, по словам представителей ОПК, годовой процент по кредитам доходил до 22–23%, но «не было выхода, надо было выполнять заказ, поэтому и под такой процент брали». Разумеется, государство предоставляло меры поддержки, субсидии, но те не покрывали всех затрат.

Второй причиной постоянного ухудшения финансового положения можно назвать проблему ценообразования. Договоренности об уровне цены — это всегда конфликт между заказчиком (Минобороны) и исполнителем (промышленностью), уверены собеседники «Новой газеты» в отрасли. По их словам, за последние годы в России был полностью утерян адекватный механизм достоверности расчета цены.

Ранее функции госрегулирования цен осуществляли ФКА «Роскосмос» (упразднено 1 января 2016 года, функции переданы госкорпорации «Роскосмос»), Федеральная служба по тарифам (упразднена 21 июля 2015 года, функции переданы Федеральной антимонопольной службе) и расформированный в 2014 году Рособоронзаказ. Сейчас госрегулирование цен в сфере гособоронзаказа производится самими заказчиками оборонного заказа (в том числе «Роскосмосом» и «Росатомом»), а также Минпромторгом, Минэкономразвития и, в основном, ФАС.

«Была ФСТ России, решили, что она не нужна, а там, между прочим, было несколько десятков человек, которые знали, как считать стоимость оборонных продуктов. Их функционал передали в ФАС, а ФАС, например, не взяла ни одного человека из тех, кто ушел из ФСТ», — говорит источник «Новой», знакомый с ситуацией.

Сейчас, по его словам, идут ценовые войны, постоянные конфликты на тему того, что и сколько стоит: «Правы все — и заказчик не может много платить, и исполнитель не может себе в убыток делать. Но нет арбитра для компромисса по цене, да и заказчик всегда сильнее».

Третья причина, уверяют собеседники из промышленности, рукотворная, и лежит она в новых поправках в 275-ФЗ «О государственном оборонном заказе». Речь идет про так называемые «крашенные счета», или «отдельные счета». «То есть свой «неприкасаемый» счет для каждого контракта лишил промышленность определенной гибкости. На одном счете может лежать большая сумма денег, а на другом — ноль. Если бы не было этих «крашенных счетов», можно было бы, не беря новых денег у государства или не влезая в банковские долги, заплатить сегодня там, где нужнее. А сейчас не можем», — рассказывал в конце ноября 2018 года в интервью газете «Коммерсантъ» глава КТРВ Борис Обносов.

«Закон был направлен на то, чтобы деньги на ГОЗ шли только на ГОЗ, а не куда-то еще. Закон задачу решил, появился порядок, но возник и побочный эффект — предприятия не могут использовать деньги с отдельных счетов. А заказ надо выполнять, поэтому они берут кредиты тогда, когда деньги физически есть», — уточняет источник «Новой газеты» в правительстве. По оценкам специалистов, на



счетах предприятий без движения лежат сотни миллиардов рублей, и на эти суммы предприятия снова берут кредиты.

Четвертой причиной состояния российского ОПК собеседники «Новой газеты» единодушно называли и уровень квалификации отдельных руководителей на предприятиях, и злоупотребления своими полномочиями, а также нередкие мошенничества и другие нарушения. Так, например, весной 2019 года ФАС по обращению Минобороны начала проверки 46 организаций, своевременно не представляющих материалы для расчета цен на вооружение.

Интересный момент также заключается в том, что до сих пор не оценена сумма, которую потеряли предприятия ОПК на счетах, санированных за последние пять лет банков. В том же интервью, например, Обносов вспоминает ситуацию с Нота-Банком (лишен лицензии в 2015 году. — Ред.): «Что-то мы все-таки потеряли. Солидно, я бы даже сказал. Но ведь на первом месте на возврат средств стоят физические лица. Сначала они, а уже потом предприятия. Надеемся, что в конце концов очередь дойдет и до нас». И КТРВ в данном случае — один из многих примеров, так как раньше право на размещение денег по ГОЗ имели более 150 банков, а сейчас около десяти.

Кроме того, очевидно, на предприятия ОПК немалое давление оказали санкции, хоть далеко не все в публичных интервью и готовы это признавать, а также необходимость импортозамещения, подготовка к масштабной диверсификации (в январе 2018 года президент России Владимир Путин назвал главной стратегической задачей повышение доли гражданской продукции на предприятиях ОПК к 2025 году до 30%, к 2030 году — до 50%).

Развитие научно-производственной базы для разработки высокотехнологичной продукции — самая сложная и амбициозная задача для ОПК в данный момент, подтверждает источник «Новой» в отрасли. ([Новая газета](#))

Чемезов заявил, что ОАК потребуется докапитализация в более чем 300 млрд рублей

Объединенной авиастроительной корпорации потребуется докапитализация в более чем 300 млрд рублей на "окончательное финансовое оздоровление". Об этом на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным сообщил гендиректор Ростеха Сергей Чемезов.

"Да, там нужна будет докапитализация, потому что нам необходимо будет, чтобы окончательно провести финансовое оздоровление всех предприятий ОАК, более 300 млрд (рублей). Прежде всего эта сумма необходима для того, чтобы мы реализовали программы МС-21 и другие гражданские проекты. Сохраняется потребность докапитализации, как вы правильно заметили, со стороны государства. Здесь мы, конечно, рассчитываем на вашу поддержку", - сказал Чемезов.

При этом Чемезов отметил, что на данный момент на ОАК лежит "очень большой объем кредитных обязательств, которые были получены по наследству еще со времен 90-х годов, начала 2000-х годов". "Мы эти долговые обязательства, конечно, обслуживаем, то есть процентную ставку мы выплачиваем, но проблема будет с возвращением самих кредитов", - отметил Чемезов.



Сейчас идет процесс интеграции ОАК в Ростех. В октябре 2018 года Путин подписал указ о передаче 92,31% ее акций в капитал Ростеха. Передача осуществляется поэтапно и должна полностью завершиться в течение полутора лет.

В конце июня Чемезов сообщал, что Ростех планирует вести переговоры с банками о реструктуризации долговых обязательств ОАК.

[\(ТАСС\)](#)

Минтранс планирует создать систему проверки авиакеросина перед заправкой самолета

Минтранс РФ разрабатывает процедуру проведения обязательных проверок авиакеросина испытательными лабораториями перед заправкой самолетов. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Минтранса.

"В целях минимизации рисков, связанных с некондиционным топливом, Минтранс разрабатывает процедуру проведения обязательных проверок авиационного бензина и топлива для реактивных двигателей аккредитованными испытательными лабораториями перед заправкой воздушных судов, - сказали в ведомстве. - Вместе с тем правительством РФ инициирована работа по конкретизации требований к авиационному бензину и топливу для реактивных двигателей, содержащихся в технических регламентах Таможенного союза".

Ранее РБК сообщал, что Минэнерго создаст рабочую группу, чтобы проанализировать причины попадания загрязненного авиакеросина в топливные системы самолета. Группа создается после поступления в Минэнерго доклада экспертов подведомственного Минтрансу НИИ гражданской авиации о том, что загрязненное топливо могло приводить к сбоям в работе авиатехники, отмечалось в материале РБК. Так, например, полисилоксаны (силиконы) были обнаружены в наземных средствах хранения топлива в ходе расследования крушения МиГ-29 в Жуковском и вертолета в Комсомольске-на-Амуре.

Более того, как утверждается в заметке, примесь полисилоксана может привести к остановке работы силовых установок самолета из-за снижения пропускной способности топливных фильтров.

[\(ТАСС\)](#)

Лизинговый портфель ГТЛК превысил 1 трлн рублей

Лизинговый портфель Государственной транспортной лизинговой компании превысил 1 трлн рублей в преддверии закрытия первого финансового полугодия 2019 года. По оценке RAEX, ГТЛК 2 года подряд сохраняет за собой статус лидера отрасли среди российских лизинговых компаний по размеру портфеля.

По итогам 2018 года объем нового бизнеса (совокупная стоимость имущества, закупаемого по договорам лизинга), составил 242 млрд рублей, что на 60% превышает результат аналогичного периода предыдущего года. ГТЛК является самым быстрорастущим игроком на рынке на протяжении последних 7 лет.



«Объем инвестиций ГТЛК по состоянию на 01.07.2019 превысил 858 млрд рублей, в том числе с начала года - более 95 млрд рублей. Мультипликативный эффект бюджетных инвестиций составляет 1 к 8 (на каждый рубль бюджетных средств, внесенных в капитал ГТЛК в 2018 году, привлечено 8 рублей внебюджетных источников). Средства направлены на развитие лизинга авиационного, водного, железнодорожного и энергоэффективного транспорта, дорожно-строительной и коммунальной техники, а также на реализацию транспортных инфраструктурных проектов.

Чистая прибыль компании по МСФО в 2018 году составила 607 млн рублей. Объем выплаченных дивидендов более 503 млн рублей.

ГТЛК успешно привлекает внебюджетное финансирование на российском и международном рынках. В первом полугодии 2019 года ГТЛК разместила третий выпуск 6-летних еврооблигаций объемом \$500 млн. Выпуск пользовался высоким спросом, книга заявок на пике превышала \$1,5 млрд. Около 70% выпуска приобрели инвесторы из Великобритании, Германии, Австрии, Швейцарии и других стран континентальной Европы. В феврале 2019 г. агентство Moody's Investors Service повысило долгосрочный кредитный рейтинг ПАО «ГТЛК» на одну ступень до «Ba1» со «стабильным» прогнозом, а в июне 2019 года агентство S&P Global Ratings повысило долгосрочные кредитные рейтинги ПАО «ГТЛК» в иностранной и национальной валюте на одну ступень до уровня «BB» (прогноз «стабильный»).

«Наша задача — максимально эффективно выполнять поставленные Правительством Российской Федерации задачи. Мы реализуем государственные и коммерческие программы лизинга, соблюдая наши основные принципы: безубыточность, импортозамещение, развитие инноваций, создание и развитие спроса на отечественную высокотехнологичную продукцию. Мы не гонимся за цифрами, но, безусловно, лизинговый портфель в 1 трлн рублей – это подтверждение нашей слаженной работы и востребованности программ ГТЛК», - прокомментировал генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.

[\(ГТЛК\)](#)

Владимир Гутенев: дополнительные налоговые преференции для наших авиастроителей станут стимулом для развития российской промышленности

На пленарном заседании в среду, 24 июля, Госдума рассмотрит в первом чтении внесенный Правительством проект изменений в Налоговый кодекс РФ, направленный на стимулирование развития гражданской авиации.

Как пояснил перед началом заседания Первый заместитель Председателя комитета ГД по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству, депутат фракции «ЕДИНАЯ РОССИЯ» Владимир Гутенев, законопроектом освобождаются от необходимости уплачивать НДС российские производители воздушных судов.

«Эта тема чрезвычайно важна как для российской промышленности, так и для нашей экономики в целом. При вступлении во Всемирную торговую организацию (ВТО) Российская Федерация взяла на



себя обязательство сократить таможенную защиту авиарынка пассажирских самолетов, снизив ее к 2020 году с 20% до 7,5-12%, в зависимости от типа самолета. Идя навстречу пожеланиям наших партнеров, которые на своих территориях не имели производство собственных самолетов, мы пошли на обнуление таможенной пошлины, тем самым создав возможность повысить мобильность нашего населения и не допустить значительного роста цен на билеты», - рассказал предысторию вопроса Гутенев.

По его словам, это было во многом связано еще и с тем, что наши авиапроизводители не могли в полной мере выпускать отечественную конкурентоспособную продукцию, которая позволила бы удовлетворить запрос на все более возрастающий объем пассажирских перевозок. «Многое изменилось за последние годы, но то, что сейчас на нашем рынке из около тысячи самолетов 753 - зарубежные, причем 750 находятся вне российской юрисдикции и пользуются этими преференциями, конечно, создает определенные сложности российским производителям гражданских самолетов», - констатировал парламентарий.

Достижения, которые показали в последнее время наши авиаперевозчики, заставляют всерьез задуматься над изменением той конфигурации налогообложения, которая существует на данный момент, считает Гутенев. «Мы впервые за постсоветский период в 2017 году перевезли более 100 млн пассажиров, а в прошлом году перевозки составили более 116 млн человек; это также создание новых и перспективных моделей, таких как МС-21, который в ближайшее время встанет в серию новых сверхсовременных и конкурентоспособных двигателей семейства ПД-14, разработанных пермяками, а также модификации Сухого Суперджета», - перечислил он.

Гутенев подчеркнул, что речь не может идти о дискриминации отечественных авиапроизводителей, поскольку даже в этих условиях они получали значительный объем субсидирования со стороны государства. Но, тем не менее, возросшая конкурентоспособность и задачи, поставленные Президентом, заставляют законодателей задуматься о выравнивании условий для российских и зарубежных самолетов на российском рынке.

Обращаясь к журналистам, депутат добавил, что помимо устраняемой формальной дискриминации остается еще одна проблема - предвзятое отношение к российской авиатехнике, когда попытки некачественной подготовки пилотов пытаются списать на недостатки российских самолетов типа Сухого Суперджета, а те малейшие отклонения, которые неизбежно возникают при шлифовке и серийном выпуске новых моделей, всячески раздуваются, к ним привлекается внимание. «Наряду с этим, те случаи, которые несут гораздо более серьезные риски, не попадают в фокус внимания СМИ. Так, за последние несколько дней только с Боингом произошло шесть достаточно серьезных и, на мой взгляд, стрессовых событий. В частности, 19-го, 22-го и 23-го июля произошло три инцидента, когда рейсы отменялись ввиду достаточно существенных поломок зарубежных самолетов», - напомнил он.

«У нас есть очень большие ожидания, что программа поддержки наших авиастроителей даст серьезный импульс не только при производстве авиатехники на территории Российской Федерации, но и при реализации международных проектов. Так, хорошо известный вам проект по созданию с Китаем широкофюзеляжных самолетов GR929 позволит снизить зависимость от Боингов и Эйрбасов, поставляемых сейчас достаточно активно, в том числе и на российский рынок. И корректировка



Налогового кодекса в части создания дополнительных налоговых преференций для наших авиастроителей – это дополнительные рабочие места и стимул для развития нашей экономики», - заключил Гутенев.

[\(Единая Россия\)](#)

НДС не терпит отлагательств

В Минпромторге России считают, что решение об освобождении от НДС ввоза воздушных судов, подлежащих регистрации в национальном реестре, нужно принять как можно быстрее

Проект федерального закона "О внесении изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации", предполагающий освобождение от налога на добавленную стоимость (НДС) ввоза на территорию России воздушных судов, подлежащих регистрации в национальном реестре, должен быть рассмотрен и принят в трёх чтениях максимально быстро, настаивают в Министерстве промышленности и торговли РФ. На заседании рабочей группы по вопросам государственной политики в сфере авиастроения, прошедшей на прошлой неделе в Совете Федерации, заместитель главы ведомства Олег Бочаров подчеркнул, что документ необходимо принять не позднее октября текущего года.

Напомним, в июне правительственная комиссия по законопроектной деятельности рассмотрела и одобрила к внесению в Государственную Думу разработанный Минфином проект закона, обнуляющего ставку НДС на ввоз самолётов при условии их последующей регистрации в национальном реестре. Присутствовавший на заседании начальник отдела технических норм и требований Министерства транспорта РФ Антон Никифоров напомнил, что этот документ предусмотрен дорожной картой по переводу всех эксплуатируемых отечественными авиакомпаниями воздушных судов под российскую юрисдикцию. "Существует поручение президента и ряд поручений правительства, в соответствии с которыми была создана дорожная карта по переводу воздушных судов в российский реестр. Данный законопроект - один из пунктов этой дорожной карты, и в совокупности с выполнением иных мероприятий он позволит создать конкурентоспособные и комфортные условия пребывания воздушных судов в нашем реестре", - отметил представитель Минтранса.

Говоря о необходимости принятия законопроекта в максимально сжатые сроки, О. Бочаров констатировал, что на сегодняшний день в национальном реестре зарегистрировано менее 5% всех гражданских воздушных судов, эксплуатируемых российскими перевозчиками. Соответственно, решения о лётной годности большей части воздушных судов принимают иностранные юрисдикции, и именно поэтому вступление закона в силу "идеологически важно". "Я уже не говорю о том, что мы вынуждены приглашать этих (зарубежных - "АвиаПорт") специалистов. А это рабочие места, компетенции, целый спектр послепродажного обслуживания и сертификации производства", - дополнил замминистра.

Стоит добавить, что освобождение от НДС необходимо не только с идеологической точки зрения. Оно также позволит российским авиакомпаниям конкурировать в равных условиях с другими перевозчиками из стран Таможенного союза. Национальные законодательства этих государств на



сегодняшний день полностью освобождают ввоз судов от НДС. "Налога на добавленную стоимость не существует в наших странах-партнёрах, поэтому они ввозят воздушные суда по своему решению, а мы вынуждены были создать отдельное решение (процедуру временного ввоза - "АвиаПорт"), которое продлевалось раз в два года, - прокомментировал О. Бочаров. - Мы очень рассчитываем на положительное решение Государственной Думы. В случае принятия решения и вступления закона в силу, мы с конца 2019 года перейдём на единое решение по иностранным судам, будем регулировать (процедуры ввоза ВС - "АвиаПорт") совместно со странами-партнёрами". Представитель Минпромторга уточнил, чтобы законопроект заработал к концу года, и авиакомпаниям не пришлось столкнуться с издержками, связанными с уплатой НДС, Госдуме нужно принять его в трёх чтениях максимально быстро, то есть уже в сентябре-октябре.

С необходимостью скорейшего принятия законопроекта согласно и руководство крупнейшей российской авиакомпании. Заместитель генерального директора ПАО "Аэрофлот" Владимир Александров заверил, что национальный перевозчик "всецело поддерживает инициативу", но при этом рассчитывает, что федеральный закон заработает не позднее начала следующего года. Напомним, по сей день все российские авиакомпании, в том числе и "Аэрофлот", пользуются процедурой временного ввоза ВС. Она предусматривает полное условное освобождение от налогов и пошлин временно ввозимых на территорию Евразийского экономического союза (ЕАЭС) турбореактивных пассажирских среднемагистральных самолётов. В 2017 году действие данной льготы продлили, но лишь до 31 декабря 2019 года. Следовательно, без внесения необходимых изменений в Налоговый кодекс с 1 января 2020 года ввоз воздушных судов будет облагаться НДС. "Могу точно сказать, что этот законопроект, родившийся за последние три-четыре месяца активной работы, предусматривает интересы всех участников авиационного сообщества, поэтому мы полностью его поддерживаем, - заявил В. Александров. - Единственная наша просьба заключается в том, чтобы указанный законопроект начал действовать с 1 января 2020 года, потому что у нас существуют определённые риски. Если он не будет работать, то нам придётся выплачивать НДС, что выльется в огромные издержки. По нашим расчётам, уже в первой декаде ноября этот законопроект должен быть принят, иначе мы просто не успеем с учётом его вступления в силу".

Помимо ввоза воздушных судов, документ также должен освободить от НДС ввозимые авиадвигатели, запчасти и комплектующие, печатные издания, необходимые для разработки и испытания гражданских самолётов и моторов. "Вообще, это само по себе странно, что всё это время мы освобождали иностранные суда от НДС, но при этом собственное авиастроение облагалось налогом. Здесь у нас есть мощные прорывы. В декабре прошлого года Росавиация сертифицировала ПД-14 (двигатель разработки "ОДК-Авиадвигатель" и производства "ОДК-Пермские моторы", предназначенный для нового отечественного пассажирского самолёта МС-21-300 - "АвиаПорт), в который мы сейчас вносим серьёзные конструктивные дополнения. Также у нас началась работа по ПД-35 (перспективный двигатель большой тяги - "АвиаПорт"), до конца года заключим контракт на ПД-8 - второй двигатель для Superjet 100 в дополнение к российско-французскому SaM146, - перечислил О. Бочаров. - Это огромный комплекс работ в авиастроении, и нам его, безусловно, нужно поддержать". Кроме того, в случае принятия законопроекта ставка должна обнулиться и для операций по реализации самолётов, зарегистрированных в российском реестре, работ (услуг) по строительству таких воздушных судов и лизинговых операций. "Очень здорово, что правительство Российской Федерации и Минфин нас поддержали в части обнуления ставки НДС для договоров лизинга



воздушных судов. Надо сказать, что без этого всё останется как было, никакого обнуления не произойдёт, - подчеркнул О. Бочаров. - Рынок авиационной техники очень быстро трансформируется, уже никто не покупает вертолёты и самолёты, всем потребителям нужна услуга, поэтому лизинг всё больше и больше развивается".

Безусловно, перед вступлением закона в силу потребуется серьёзно подготовиться как государству, так и авиаперевозчикам. "С одной стороны, должна подготовиться Росавиация: государственный реестр должен быть готов к обслуживанию всех процедур по экономически обоснованным тарифам для авиакомпаний, к скорости обслуживания. С другой стороны, авиационные компании перед принятием решения должны успеть проанализировать все свои договорные отношения, чтобы переход на регистрацию в государственном реестре гражданских воздушных судов был для них осуществимым и не нанёс экономического ущерба", - сказал О. Бочаров.

В "Аэрофлоте" отмечают, что самолёты зарубежного производства, находящиеся в иностранных реестрах, перенести в российскую базу не получится до тех пор, пока должным образом не будет сформирована нормативная база. "Но они (Росавиация - "АвиаПорт") взяли на себя обязательство до конца 2022 года привести все российские нормативно-правовые акты в соответствие с международными, принять все необходимые регламенты, которые в том числе будут обеспечивать поддержание лётной годности, - рассказал В. Александров. - Это те вопросы, которые требуют особого внимания. Но Росавиация вместе с Минтрансом обещали их урегулировать". Отметим, что в связи с неподготовленностью нормативной базы и государственного реестра к резкому наплыву заявок на перерегистрацию воздушных судов законопроектом предусмотрен переходный период, который закончится 1 января 2023 года. К этой дате все воздушные, эксплуатируемые отечественными авиакомпаниями, будут обязаны сменить "прописку". "Это пресекательный срок, то есть юридически ничто не мешает авиационным компаниям в 2020, 2021 или 2022 году подать заявку в национальный государственный реестр. И сейчас тоже ничего не мешает это сделать", - подчеркнул О. Бочаров.

В целом же в Минпромторге считают законопроект "очень взвешенным". По словам О. Бочарова, в будущем в него, разумеется, будут вноситься дополнения, по которым пока нет единой позиции Минфина, Минпромторга, авиаперевозчиков и авиапроизводителей. Все спорные моменты решено оставить на потом. В настоящий момент крайне важно решить именно две ключевые задачи - обнулить НДС при ввозе самолётов, подлежащих регистрации в российском реестре, чтобы гармонизировать наше законодательство с законодательствами других стран Таможенного союза, и отменить налогообложение для отечественного производства.

"Мы считаем, что две эти меры в совокупности нам позволят пересмотреть экономику в целом, и поэтому сразу после принятия закона мы вынесем на обсуждение новую стратегию (развития - "АвиаПорт") авиационной промышленности. Думаю, что всё это вместе позволит нам совершить мощный рывок, то есть подготовить нашу нормативную базу таким образом, чтобы резко повысить эффективность государственных вложений, облегчить жизнь нашим производителям и эксплуатантам", - резюмировал заместитель министра.

[\(АвиаПорт\)](#)



Ростех создаст новый вид остекления для МС-21

Обнинское научно-производственное предприятие «Технология» им. А.Г. Ромашина Госкорпорации Ростех приступает к проведению НИОКР по разработке нового остекления для кабин пилотов самолетов МС-21. Применение инновационных материалов позволит увеличить динамическую прочность остекления в полтора раза и снизить его массу на 15% по сравнению с аналогами.

Улучшенные прочностные и весовые характеристики будут достигнуты за счет применения разработанной ОНПП технологии создания высокопрочного пентаплекса на основе монолитного поликарбоната. Данная разновидность многослойного материала состоит из двух внешних листов силикатного стекла, слоя поликарбоната и двух склеивающих слоев. В ходе проведенных ранее испытаний пентаплекс доказал, что способен выдержать удар птицы весом 1,8 кг на скорости более 600 км/ч.

«ОНПП «Технология» имеет большой опыт в области разработки и серийного выпуска оптических конструкций. Уникальная технология обработки поликарбоната, разработанная ОНПП, позволяет полностью исключить оптические искажения и заметно улучшает прочностные и весовые характеристики многослойных стекол. Мы уверены, что эта разработка будет востребована не только для проекта МС-21, но и для замещения импортной продукции в авиационной, судостроительной и железнодорожной отрасли», – отметил исполнительный директор Госкорпорации Ростех Олег Евтушенко.

Новые стекла для пилотской кабины МС-21 будут оснащены системой регулируемого электрообогрева, исключающей обледенение и запотевание даже при экстремальных метеорологических условиях. Кроме того, предприятие изготовит альтернативный вариант остекления из силикатного стекла.

В рамках научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ ОНПП «Технология» проведет более 20 видов испытаний нового остекления, в частности на прочность, птицестойкость, герметичность, воздействие высоких и низких температур, молнии, статического электричества и т.д. К серийному выпуску нового остекления для МС-21 предприятие планирует приступить в 2021 году.

[\(Ростех\)](#)

Разработка Ростеха позволит Росгидромету в два раза точнее прогнозировать погоду

АО «КРЭТ» (входит в Госкорпорацию Ростех) начало поставлять Росгидромету оборудование нового поколения для радиозондирования атмосферы. Система «Полюс-С» не имеет российских аналогов и позволяет в два раза повысить точность прогнозирования погоды.

Система, которую производит АО «Радий», предназначена не только для получения метеорологической информации (температура, влажность, давление, направление и скорость ветра), но и для измерения специальных параметров: радиации, уровня промышленных выбросов газа, аэрозолей. Росгидромет в рамках договора между производителем оборудования и ФГБУ «Гидрометсервис» уже начал оснащать новейшими системами свои метеостанции.



«Наши системы для радиозондирования атмосферы будут установлены на метеостанциях по всей стране в рамках масштабной программы обновления оборудования, которую проводит Росгидромет. Системы нового поколения позволят российским метеорологам развивать численные прогнозы погоды на основе современных моделей атмосферы, контролировать уровень промышленных выбросов и предупреждать о природных и техногенных катастрофах. «Полюс» – это полностью отечественная разработка, которая уже успешно прошла апробацию на космодромах «Байконур» и «Восточный», а также в условиях Арктики», – сказал исполнительный директор Ростеха Олег Евтушенко.

Станция работает совместно с радиозондом МРЗ-Н1, который также производит АО «Радий». Зонд оснащен приемником спутниковых навигационных сигналов ГЛОНАСС/GPS и предназначен для измерения температуры от –90 до +50 градусов, относительной влажности окружающего воздуха, определения координат и скорости движения радиозонда по сигналам спутниковой радиолокационной системы ГЛОНАСС и GPS, преобразования полученной информации в информационные пакеты и передачи их по цифровому каналу на базовую станцию «Полюс».

По сравнению с иностранными и отечественными аналогами зонд имеет ряд преимуществ: при весе в 170 грамм продолжительность его непрерывной работы составляет 4 часа. Зонд точнее измеряет температуру и чаще обновляет данные, при этом частота передатчика варьируется в диапазоне 400,15 – 406 МГц, что не препятствует работе сотовой связи в зоне действия зонда.

«На фоне изменения климатических условий, в том числе на территории нашей страны, изучение атмосферы может помочь в решении вопросов, связанных с глобальным потеплением, а также предоставить дополнительные данные, которые могут быть использованы для развития авиации в части создания высотных реактивных и турбореактивных самолетов», – рассказал генеральный директор АО «КРЭТ» Николай Колесов.

Как он отметил, новая система радиозондирования не имеет российских аналогов, а с учетом низких расходов на ее содержание и эксплуатацию сможет конкурировать с подобными европейскими решениями. Стоимость «Полюс-С» оценивается разработчиками в 3 млн 600 тыс. рублей.

В этом году АО «Радий» представит систему «Полюс-С» на выставке «Погода-Климат. Вода. Дистанционное зондирование Земли. Зеленая экономика», которая пройдет 9-10 октября в Международном выставочном центре «ЭКСПОФОРУМ» в Санкт-Петербурге.

[\(Ростех\)](#)

Новикомбанк - генеральный финансовый партнер "МАКС-2019". Банк планирует подписать контракты на 50 млрд рублей

Новикомбанк, опорный банк Госкорпорации Ростех, выступит генеральным финансовым партнером Международного авиационно-космического салона "МАКС-2019", который пройдет с 27 августа по 1 сентября 2019 года в Жуковском.

В рамках МАКС-2019 Новикомбанк планирует подписание ряда соглашений о финансировании предприятий авиационной промышленности на общую сумму порядка 50 млрд руб. Кроме того на салоне Банк намерен провести деловые переговоры с действующими и потенциальными клиентами, обсудить значимые проекты, связанные с производством российской авиационной техники. Шале Новикомбанка будет традиционно располагаться в одном ряду с Госкорпорацией Ростех, являясь местом дружеских и бизнес-встреч с клиентами и партнерами.

Новикомбанк также является одним из учредителей конкурса "Авиастроитель года" и примет участие в церемонии награждения победителей, которая состоится в рамках деловой программы Авиасалона, с вручением специального приза от Банка.

За шесть месяцев 2019 года объем финансирования, предоставленного Новикомбанком предприятиям авиационного кластера, составил 116 млрд руб., а общий объем выданных им гарантий превысил 40 млрд руб. "Авиационная отрасль - одно из ключевых направлений деятельности нашего акционера - Госкорпорации Ростех, а значит, приоритет в финансировании Новикомбанка. К 2020 году планируется, что доля выручки Ростеха от авиационного кластера составит около 50% или около 1 трлн руб., поэтому Новикомбанк уделяет особое внимание таким мероприятиям как МАКС, ведь участие в салоне будет способствовать укреплению статуса опорного банка российской промышленности. Новикомбанк участвует в Авиасалоне с 2009 года и для нас этот год юбилейный. Это знаковая площадка для укрепления и расширения сотрудничества с нашими партнерами", - отметила Председатель Правления Новикомбанка Елена Георгиева.

[\(Новикомбанк\)](#)

Новости беспилотной авиации

В России разработан новый беспилотник вертолётного типа



Российское Научно-производственное предприятие «Радар ММС», расположенное в Санкт-Петербурге, разработало беспилотный летательный аппарат «вертолётного типа». Новинке присвоено название БВС ВТ-500.

По заявлению производителя, беспилотник предназначен для использования в ВМФ. Боевые корабли послужат для нового аппарата местом посадки и взлёта, при этом не требуя этих целей какой-либо специальной площадки. Сферой потенциального

применения ВТ-500 станет мониторинг акватории с помощью различной аппаратуры, в том числе систем лазерного слежения.

Конструкция аппарата характеризуется соосным размещением винтов, диаметр которых, в зависимости от режима применения, достигает 6 метров. Индекс «500» в названии беспилотника



обозначает его стартовую взлётную массу. Максимальная полезная нагрузка аппарата — 150 килограммов.

Беспилотное воздушное судно ВТ-500 обладает «потолком» полёта 3500 метров, радиус его действия производителем указан в 320 километров. Максимальная скорость, которую способен развить новый аппарат, составляет 155 км/час. По словам разработчиков, вертолётный тип конструкции БПЛА позволяет ему свободно выдерживать порывы ветра до 15 метров в секунду.

[\(Российские беспилотники\)](#)

Прочее

Американская компания попросила Россию переписать законы под себя

ExxonMobil Russia попросила российское правительство устранить административные барьеры, в частности, речь идет о возможности использовать для сейсморазведочных работ и бурения суда под иностранным флагом. Об этом говорится в письме, которое глава компании Гленн Уоллер адресовал вице-премьеру Максиму Акимову, сообщает газета «Коммерсантъ».

В американской компании считают, что действующая с 2018-го редакция Кодекса торгового мореплавания (КТМ) грозит срывом сроков реализации нефтегазового проекта «Сахалин-1». А поскольку проект реализуется на условиях раздела продукции, это грозит России многомиллионными затратами. Согласно кодексу, для работ на континентальном шельфе России запрещено использовать иностранные плавучие установки и суда под иностранным флагом. Уоллер указывает, что подобных российских судов не хватает и поэтому просит внести изменения в КТМ.

Глава компании уточнил, что российский Минтранс уже подготовил поправки и направил их в аппарат правительства. В ведомстве газете уточнили, что цель законопроекта состоит в конкретизации полномочий правительства «на определение случаев и порядка привлечения судов под иностранным флагом при невозможности по тем или иным причинам выполнения указанных работ судами под российским флагом».

Вторая проблема ExxonMobil Russia касается работы филиалов иностранных компаний в стране с российской административной системой. Дело в том, что действующий порядок аккредитации существует с 2001 года. Однако нормы, регулирующие деятельность иностранных филиалов, создавались еще в 1990-х: они основаны на порядке регистрации в системе торгово-промышленных палат. «Коммерсантъ» указывает, что Минфин и Минэкономразвития обсуждали проблему, указанную ExxonMobil. Филиалам предлагалось дать возможности, аналогичные регистрации в ОГРН: реестр ведет Федеральная налоговая служба. Однако эти инициативы не реализованы из-за споров в правительстве о режимах поддержки инвестиций.

[\(Lenta.Ru\)](#)