

ДАЙДЖЕСТ ОПК



Strategy Partners

Развитие предприятий ОПК
на гражданских рынках

ВЫПУСК №4

2022



Уважаемые коллеги!

Представляем вашему вниманию четвертый выпуск специального издания «Дайджест ОПК», в котором мы собрали наиболее актуальные российские отраслевые новости сектора, новости крупнейших зарубежных предприятий ОПК, ключевые российские мероприятия, а также рассказали о подходе к развитию предприятий ОПК на гражданских рынках от экспертов Strategy Partners.

Важным событием в российском ОПК стало утверждение Президентом России новой редакции Морской доктрины, в которой расширяется трактовка национальных интересов в части обороны, безопасности и свободы открытого моря. Большой блок новостей посвящен материалам с прошедшего саммита «Сильная Россия», на котором руководители ведущих российских предприятий обсудили проекты, которые будут способствовать экономическому развитию страны, в том числе проект «Сфера» Роскосмоса, направленный на гарантированное обеспечение потребителей во всех секторах экономики информацией и услугами спутниковых систем, проект по развитию внутренних водных маршрутов на направлении юг — север, стратегии развития технологического потенциала России в сфере информационных технологий. В зарубежном разделе дайджеста представлены новости о сокращении производства в Китае, возобновлении поставок Boeing 787 Dreamliner, новых контрактах Lockheed Martin на поставку реактивных истребителей в Европу.

Надеемся, что информация, представленная в выпуске, будет вам полезна!

Команда практики ОПК и машиностроения Strategy Partners будет рада получить от вас обратную связь. Мы готовы рассматривать интересные для сектора материалы с целью дальнейшей публикации в нашем дайджесте. Напишите нам: dt@strategy.ru

Написать нам



№4 ИЮЛЬ 2022

О компании

Strategy Partners — первая российская компания, работающая на рынке стратегического консалтинга более 30 лет, с 2010 года является дочерним обществом ПАО Сбербанк. Компания традиционно специализируется на услугах по разработке бизнес-стратегии и внедрению операционных улучшений для среднего и крупного бизнеса, государственных институтов в России и странах СНГ.

На протяжении всего периода деятельности компания активно работает с предприятиями машиностроения и ОПК, содействуя развитию и реализации технологических проектов: разрабатывает стратегии развития, оценивает технологический уровень компании и оказывает содействие получению проектного финансирования для проектов любой сложности.

Услуги Strategy Partners по комплексному сопровождению клиентов ОПК:

- стратегия
- маркетинг
- бизнес-планирование
- организационные изменения
- операционная эффективность
- цифровая трансформация
- устойчивое развитие

С уважением,
команда Strategy Partners

Команда практики ОПК
и машиностроения
Strategy Partners:



Александр Постников
партнер, ОПК
и машиностроение

+7 (903) 724-63-51
postnikov@strategy.ru



Роман Тиняев
директор

+7 (906) 789-59-31
tinyaev@strategy.ru

СОДЕРЖАНИЕ

5

**ПОДХОД К РАЗВИТИЮ
ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК
НА ГРАЖДАНСКИХ РЫНКАХ**



13

**НОВОСТИ КРУПНЕЙШИХ
ЗАРУБЕЖНЫХ
ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК**



17

ПРИЛОЖЕНИЯ

- Полные тексты новостей
- Подробнее о мероприятиях

11

**ОТРАСЛЕВЫЕ НОВОСТИ
И СОБЫТИЯ В ОПК РФ**

- Официальные
пресс-релизы



15

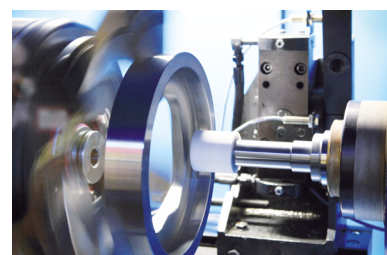
**КЛЮЧЕВЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ ОТРАСЛИ**



11

**НОВОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ
ОПК РФ**

- Назначения
- Сделки
- Операционная
деятельность
- Цифровизация /
трансформация
- ESG



16

КОНТАКТЫ

ПОДХОД К РАЗВИТИЮ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК НА ГРАЖДАНСКИХ РЫНКАХ

Российские предприятия оборонно-промышленного комплекса постепенно наращивают экспертизу на гражданских рынках, но темпы развития оставляют желать лучшего. Вопрос развития предприятий ОПК на гражданских рынках не теряет актуальности в новых условиях.

Обычно предприятия пытаются решить три задачи при развитии продукции гражданского назначения (ПГН):

- Новые точки роста на среднесрочную / долгосрочную перспективу;
- загрузка свободных мощностей;
- улучшение финансового состояния (рост прибыльности, увеличение доли «неокрашенных» денежных средств и т. д.).

И в целом данные задачи подтверждаются со стороны предприятий ОПК.

Но в последнее время отмечено появление новой задачи:

- потребность в привлечении или формировании компетенций / технологий / новых идей, в том числе для развития военного направления (рис. 1).



Рисунок 1. Мотивация к развитию продукции гражданского назначения (ПГН) в ОПК

Стимулирование и развитие синергии между гражданским и специальными сегментами на предприятиях ОПК за рубежом мы описали в предыдущих выпусках нашего дайджеста (США, ЕС, КНР).

Сегодня зарубежные холдинги ОПК стремятся углубить специализацию в определенной отрасли. Инструментами служат покупка и продажа отдельных предприятий или бизнес-направлений, в том числе для приобретения необходимых компетенций, и реализация непрофильных активов. Одним из примеров такого подхода является холдинг Raytheon Technologies (см. рис. 2).

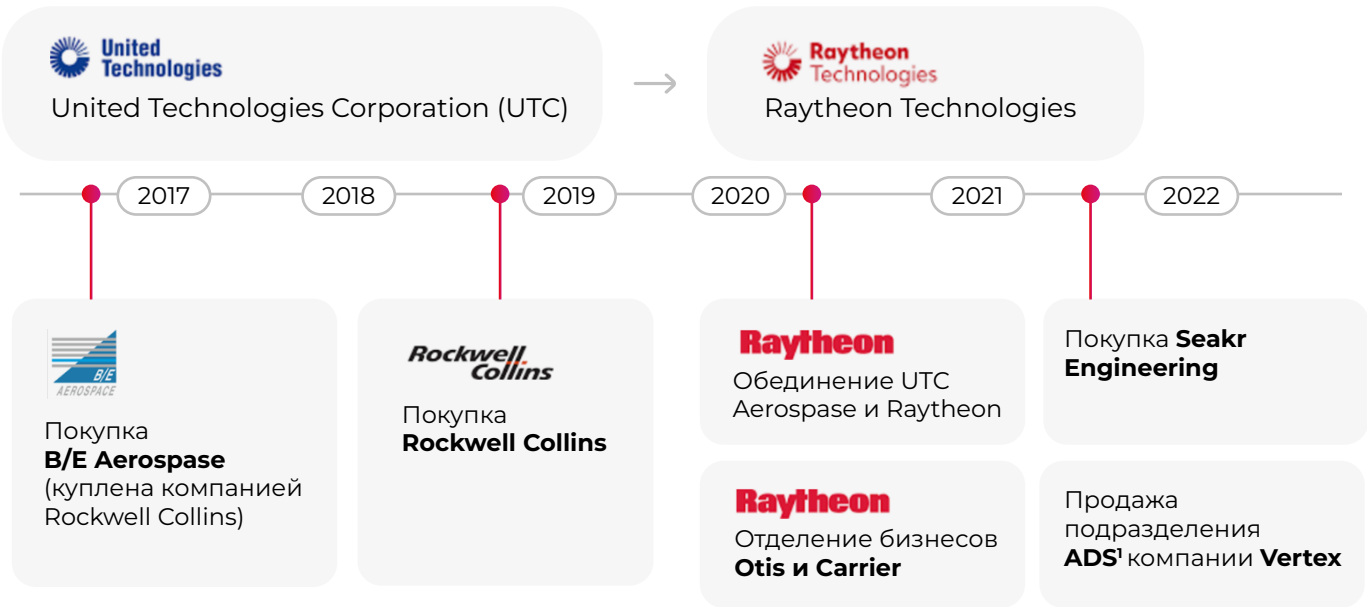


Рисунок 2. Примеры сделок Raytheon Technologies (панее United Technologies / UTC)

Деятельность по развитию гражданских продуктов на зарубежных предприятиях ОПК системно поддерживается государством:

- стимулируется обмен технологиями между гражданским и военным секторами;
- использование избыточных (невостребованных) ресурсов военно-промышленного комплекса;
- выделение перспективных гражданских проектов в отдельный бизнес и т. д.

Таблица 1. Примеры зарубежной практики поддержки диверсификации ОПК

№	Регион / страна	Примеры зарубежного опыта
1.	США	○ Закрепленная законом обязанность трансфера технологий из военной в гражданскую область (акт Стивенсона-Вайдлера и др.). ○ Обмен технологиями через центры превосходства. ○ Финансирование прикладных исследований. ○ Сдача в лизинг частным предприятиям государственных производственных мощностей. ○ Передача неэффективных или недозагруженных военных производственных активов в управление частным компаниям для производства гражданской продукции, создание на базе военных производств индустриальных парков

1. Aerospace & Defense Services and Technology & Training Solutions.

2.	ЕС	○ Стимулирование производства продукции и гражданского, и двойного назначения, а также технологий, адаптируемых для гражданского сектора. ○ Пересмотр национальных стандартов производства и сертификации в ОПК для повышения гибкости обмена мощностями внутри ЕС. ○ Использование международных структур для повышения взаимодополняемости существующих предприятий ОПК на уровне ЕС. ○ Выделение перспективных гражданских проектов в отдельный бизнес с последующей продажей (напр., SAAB продала C3 Technologies)
3.	КНР	○ Интеграция предприятий ОПК и гражданских технологических компаний, в т. ч. создание и развитие новых гражданских компаний для адаптации гражданской продукции в военную отрасль. ○ Создание демонстрационных баз для развития технологий двойного назначения в сфере авиации, космических технологий, новых материалов и энергетики и др. ○ Создание ориентированных на гражданский сектор объединений предприятий военной промышленности. ○ Создание комитета по контролю и управлению госимуществом для управления активами госкорпораций

Основные барьеры для развития продукции гражданского назначения в ОПК РФ, исходя из опыта Strategy Partners (рис. 3):

- дефицит компетенций в маркетинге и продажах ПГН (в том числе персонал);
- дефицит финансирования для развития;
- отсутствие разработчиков гражданской продукции.



Рисунок 3. Барьеры для развития продукции ПГН в ОПК

Типовые ошибки при попытке работы на рынке с ПГН:

- **недостаточное внимание руководства и выделяемые ресурсы** для развития гражданского направления;
- **пропуск этапа исследования рынка** перед началом разработки продукта или сразу перед закупкой дополнительного оборудования;
- **нерыночный подход к ценообразованию** на гражданскую продукцию;
- **неадаптированная система мотивации** под гражданское направление.

Strategy Partners разработала методологию работы по развитию ПГН на предприятиях ОПК в зависимости от особенностей деятельности, текущего уровня развития ПГН на предприятии и уровня готовности / амбициозности руководства / собственников.

В методологии выделены 3 области и 4 вида инструментов в системе развития гражданской продукции для предприятий ОПК (см. рисунок 4).

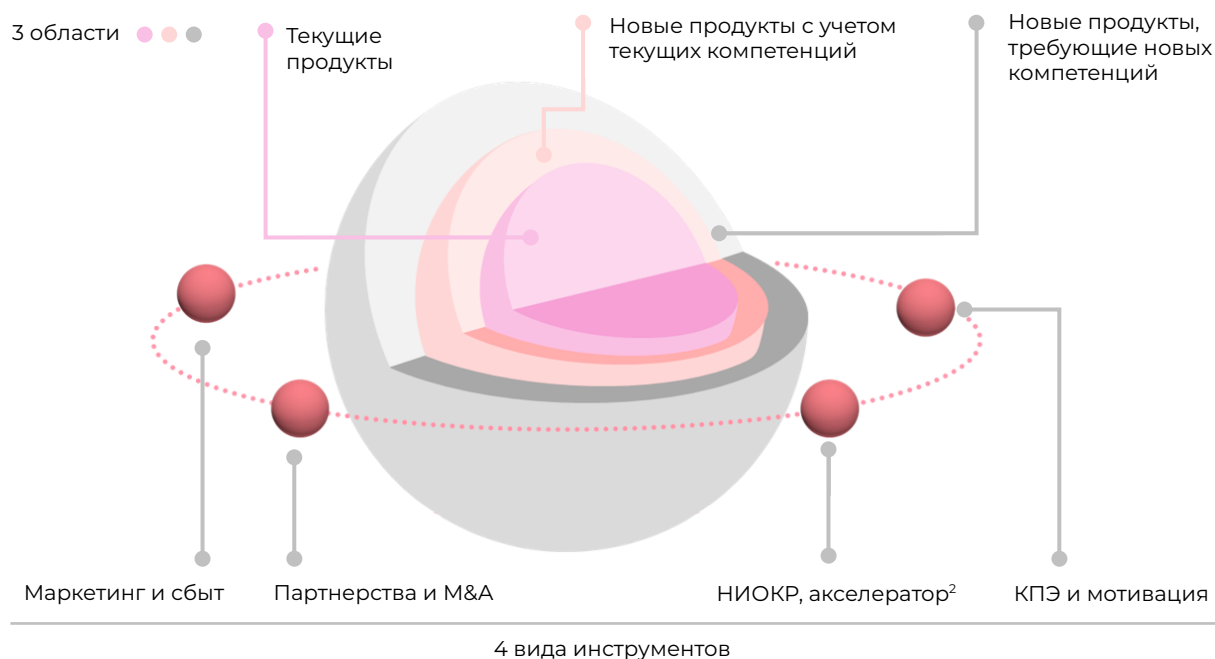


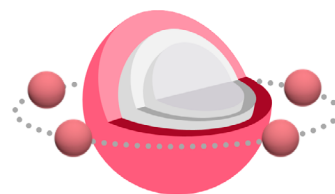
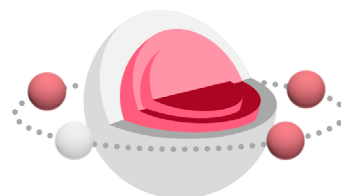
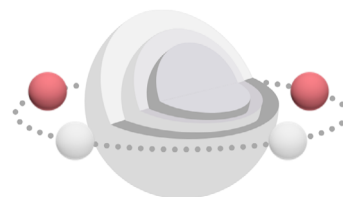
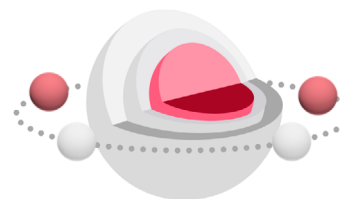
Рисунок 4. Семь ключевых элементов системы развития гражданской продукции

В зависимости от целей предприятия и степени проработанности гражданского направления руководство предприятий ОПК может использовать отдельные инструменты или несколько инструментов одновременно применительно к существующим или новым гражданским продуктам. Это матрица, которая формируется для каждого предприятия индивидуально. В таблице 2 даны примеры конкретных проектов, которые были реализованы Strategy Partners за последние 2 года.

² Краткосрочные (~3–6 мес.) программы для стартапов, в рамках которых они получают менторскую поддержку, ресурсы и отраслевую экспертизу в обмен на плату или долю в капитале.

Таблица 2. Сценарии проработки развития гражданского направления

№	Сценарий	Описание
1.	Оптимизация отдельных инструментов	Оптимизация системы закупок предприятия
2.	Анализ перспектив роста существующих продуктов и оптимизация инструментов для достижения целей роста	Определение потенциала роста для высокотехнологической компании на текущих и перспективных рынках
3.	Оптимизация существующего портфеля, поиск новых продуктов с учетом имеющихся компетенций	Разработка стратегии частного предприятия в авиастроении, обоснование перспектив и потенциала роста текущих и планируемых программ
4.	Новые продукты, требующие новых компетенций	Разработка стратегии развития гражданского направления для производителя военных БПЛА с фокусом на поиске новых быстрорастущих бизнес-моделей, ниш
5.	Комплексное развитие гражданского направления (1 + 2 + 3 + 4)	Разработка стратегии развития холдинга в авиастроительной отрасли с существенным фокусом на поиск новых гражданских ниш для развития и кратного роста выручки, в т. ч. за предел корневого авиарынка



Эта методология может быть полезна практически любому предприятию ОПК для формирования подхода по развитию ПГН. Ниже мы привели возможную последовательность шагов по развитию гражданского направления.

- 1 Определить цели развития ПГН, в том числе и финансовые.
- 2 Определить целевой рыночный сегмент и (или) продукт для рынка.
- 3 Исследовать рынок предполагаемой гражданской продукции с учетом понимания, какие потребности потенциальных клиентов будет закрывать продукт и чем он будет отличаться от других.
- 4 Определить наличие компетенций у предприятия для развития продукта (разработка, производство, продажи, сервис и т. д.).
- 5 Определить себестоимость предполагаемой продукции:
 - на существующем производстве,
 - на отдельно выделенном самостоятельном производстве.
- 6 Оценить объем производимой продукции с учетом потребности рынка.
- 7 Оценить конкурентоспособность продукции с учетом цены, свойств и т. д.
- 8 Оценить объем инвестиций, необходимый для организации производства гражданской продукции с учетом формирования компетенций (при необходимости).
- 9 Оценить способность кадров, существующего производства к выпуску гражданской продукции.
- 10 Оценить возможность организации обучения существующих или новых кадров для работы на гражданском производстве.
- 11 Разработать бизнес-план перехода на выпуск гражданской продукции и оценить его реализуемость для получения целевого финансирования по развитию гражданской продукции с учетом возможных рисков.

Для минимизации потенциальных потерь и уменьшения числа ошибок при работе с ПГН целесообразно использовать профессиональный опыт других участников рынка за пределами ОПК. Это могут быть специалисты из ретейла, производители FMCG, консультанты, банкиры, представители ФОИВ и РОИВ, различных отраслевых ассоциаций и т. д.

Ответственным за развитие ПГН на предприятиях ОПК важно правильно выстроить и организовать процесс с привлечением «правильных» специалистов. Опыт и образование технических специалистов ОПК с их системным подходом смогут обеспечить развитие ПГН на их предприятиях.

2. ОТРАСЛЕВЫЕ НОВОСТИ И СОБЫТИЯ В ОПК РФ

31 июля Президентом России утверждена новая редакция Морской доктрины, в которой расширяется трактовка национальных интересов в части обороны, безопасности и свободы открытого моря. В Морской доктрине отмечается необходимость сохранения за Россией «статуса великой морской державы, деятельность которой направлена на поддержание стратегической стабильности в Мировом океане» в условиях «формирующегося полицентричного мира». Отдельно упомянуто обеспечение безопасного функционирования морских трубопроводных систем и гарантированного доступа к глобальным транспортным коммуникациям. К жизненно важным зонам обеспечения национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, помимо внутренних морских вод, отнесены континентальный шельф за пределами 200-мильной исключительной экономической зоны Российской Федерации в Арктическом бассейне, Арктический бассейн, прилегающий к побережью Российской Федерации, включая акваторию Северного морского пути, акватория Охотского моря и российский сектор Каспийского моря.

2.1. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ПРЕСС-РЕЛИЗЫ

- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30.07.2022 г. № 2107-р.
- Министерство промышленности РФ окажет содействие Рязанской области.
- Максим Решетников: резиденты промышленного парка в Ярославской области удвоили оборот.
- В Минобороны предложили изменить правила прохода по Севморпути.
- Деятельность в Арктике и создание СПГ-мощностей. Основные положения Морской доктрины РФ.

3. НОВОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК РФ

15 июля у Роскосмоса сменился глава. По мнению нового генерального директора Юрия Ивановича Борисова, госкорпорация «сильно задолжала российской экономике»; чтобы научиться производить спутники «совершенно в другом количестве», необходима коренная перестройка основных процессов, а осуществлять ее придется в условиях санкций, которые в первую очередь затрагивают электронно-компонентную базу.

На саммите «Сильная Россия» руководители ведущих российских предприятий обсудили проекты, которые будут способствовать экономическому развитию страны, в том числе проект «Сфера» Роскосмоса, направленный на гарантированное обеспечение потребителей во всех секторах экономики информацией и услугами спутниковых систем, проект по развитию внутренних водных маршрутов на направлении юг — север, стратегии развития технологического потенциала России в сфере информационных технологий и др.

На площадке ОАК-Ростех в Комсомольске-на-Амуре собрали фюзеляж полностью импортозамещенного Superjet New, который строится по программе импортозамещения из отечественных комплектующих.

3.1. НАЗНАЧЕНИЯ

- Ключ для АвтоВАЗа.
- В Роскосмосе назвали дату возвращения на Землю экипажа «Союз МС-21».
- Борисов заявил об отставании России в производстве спутников.
- Глава Роскосмоса объяснил, как Россия будет уходить с МКС.
- Путин обсудил с Советом безопасности отдельные направления работы Роскосмоса.

3.2. СДЕЛКИ

- «Красное знамя» вместо Rolls-Royce.

3.3. ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- На саммите «Сильная Россия» обсудили основные направления экономического развития.
- АК-12 усовершенствовали на основе опыта спецоперации.
- Почему в Татарстане снова отложили строительство завода за 28 млрд.
- Евросоюз не станет вводить санкции против «ВСМПО-Ависма» — WSJ.
- Тысячи Lada соберут из остатков на складах.
- «Калашников» увеличит дальность и боевую часть артснарядов «Краснополь».
- АВТОВАЗ возвращает в руководство старые кадры. Антикризисная мера?
- Минобороны РФ передали партию модернизированных БРМ-1К с новым боевым отделением.
- В Ижевске соберут 240 новых Lada Vesta, после чего производство перенесут.
- В России создали корпус для первого импортозамещенного Superjet.
- «АвтоВАЗ» возобновил выпуск модели Granta с кондиционером.
- В «Прогрессе» рассказали о степени готовности новой ракеты «Союз-5».
- Дилеры Lada уже принимают заказы на новую Vesta.
- Небо в ракетах: почему глава «Алмаз-Антей» стал Героем России.
- Что за модернизированные 120-мм минометы 2Б11 появятся на Украине?
- Ростех показал боевую наземную технику, участвующую в СВО.

3.4. ЦИФРОВИЗАЦИЯ / ТРАНСФОРМАЦИЯ

- Авиастроители собрали фюзеляж полностью импортозамещенного «Суперджета».
- В ЭИСИ обсудили функционирование системы технологического суверенитета.
- POZIS подвел итоги работы базовой кафедры КНИТУ-КАИ им. А. Н. Туполева.
- Вдогонку за «цифрой».
- Президент России Владимир Путин назвал результаты Ростеха скромными.

3.5. ESG

- В Ростехе создали систему управляемого взрыва для сверхточных горных работ.
- Ростех создал технологию получения сырья для производства топлива из аграрных отходов.
- Минэкологии: модернизация предприятий в Королеве позволит существенно снизить выбросы в атмосферу.

4. НОВОСТИ КРУПНЕЙШИХ ЗАРУБЕЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК

Заводская активность в Китае неожиданно сократилась в июле, поскольку спорадические вспышки COVID-19 нарушили работу сектора, а замедление мировой экономики повлияло на спрос.

Федеральная авиационная администрация США (FAA) утвердила план для возобновления поставок самолетов Boeing 787 Dreamliner.

Компания Lockheed Martin недавно выиграла ряд контрактов на реактивные истребители, в том числе с Германией, Финляндией и Швейцарией. Недавно власти Чешской Республики объявили о решении купить истребители F-35, Греция тоже проявляет интерес к этим машинам. В июле появилась новость о том, что американские военные обнаружили проблему с катапультируемыми креслами, используемыми в их парке совместных ударных истребителей F-35 в апреле, но ждали три месяца до приостановки эксплуатации этих самолетов в ВВС, ВМС и Корпусе морской пехоты, чтобы полностью изучить проблему.

- Контракты на F-35 принесли Lockheed 27% прибыли.
- Заводская активность в Китае сокращается на фоне роста заболеваемости COVID-19.
- От Boeing Starliner до шин Goodyear Tesla: 3-D печать становится реальностью современного производства.
- Бывший генеральный директор Home Depot оспаривает характеристику Джека Уэлча, опубликованную в книге.

- Глава Etihad Airways: «Еще 18 месяцев хаоса в путешествиях просто совершенно неприемлемы».
- Генеральный директор Chrysler Фойелл вдохновлен прошлым и воодушевлен будущим бренда.
- Десантный корабль USS Fort Lauderdale (LPD 28) в строю.
- Работающие на оборонную промышленность сотрудники Boeing проголосуют за пересмотренное предложение по контракту, отменив запланированную забастовку.
- 5 уроков менеджмента от астронавта «Аполлона-13», часть 4: Идея — это не план.
- Boeing получила разрешение FAA на возобновление поставок 787 Dreamliner.
- Глава оборонного ведомства признает «трудности роста» в проекте австралийского военного корабля стоимостью 26 миллиардов фунтов стерлингов.
- США одобрили план проверки и доработки Boeing для возобновления поставок 787.
- Diehl и Elbit продолжают успешное сотрудничество по системе защиты DIRCM.
- ВМС США проводят испытания прототипа логистического беспилотника на борту USNS Apalachicola.
- Американский надзорный орган обнаружил слабые места при контроле FAA за руководствами по летной эксплуатации самолетов Boeing.
- Большинство американских F-35 временно сняты с вооружения, поскольку проблема с катапультируемым креслом угрожает самолетам по всему миру.
- Компания Boeing достигла дна. Возможно быстрое восстановление.
- Пост Совета: Пять столпов обслуживания и управления зарядными станциями для электромобилей

5. КЛЮЧЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ОТРАСЛИ



**13–15 сентября
2022 года, Пермь**

Форум «ИТ на службе
оборонно-промышленного
комплекса» (ИТОПК-2022)

[Подробнее](#)



**13–16 сентября
2022 года,
Санкт-Петербург**

Международная
выставка-конференция
по судостроению и разработке
высокотехнологичного
оборудования для освоения
континентального шельфа ОМР

[Подробнее](#)



24–27 октября 2022 года, Москва

ТЕХНОФОРУМ-2022

[Подробнее](#)

Дайджест ОПК

Выпуск №4

Июль 2022

Дайджест предназначен для руководителей предприятий машиностроительной промышленности. Особое внимание уделено текущей ситуации развития сектора, проект ориентирован на практическую помощь предприятиям ОПК.

В дайджесте используется уникальная комбинация качественных и количественных данных более чем из 3000 российских и зарубежных источников.

Команда практики «ОПК и машиностроение» Strategy Partners будет рада получить от вас обратную связь и рассмотреть интересные для сектора материалы с целью дальнейшей публикации в данном проекте.

[Написать нам](#)

Контакты:

Россия, 121099, Москва,
ул. Композиторская, д. 17
+7 (495) 730-77-47
dt@strategy.ru



Полные тексты сообщений

Полные тексты сообщений**ОТРАСЛЕВЫЕ НОВОСТИ И СОБЫТИЯ В ОПК РФ****2.1. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ПРЕСС-РЕЛИЗЫ****■ Распоряжение Правительства Российской Федерации
от 30.07.2022 г. № 2107-р**

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 21 июля 2022 г. № 486 «Об имущественном взносе Российской Федерации в Государственную корпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростех»:

1. Передать Государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростех» в качестве имущественного взноса Российской Федерации находящиеся в федеральной собственности 14746 обыкновенных именных бездокументарных акций акционерного общества «Научно-

производственное предприятие «Эталон» (г. Омск) и 1393384 обыкновенные именные бездокументарные акции акционерного общества «Московский завод по обработке специальных сплавов» (г. Москва).

2. Исключить из приложения № 2 к распоряжению Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2008 г. № 1954-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 3, ст. 419) пункт 106.
3. Росимуществу в 4-месячный срок обеспечить осуществление мероприятий, предусмотренных пунктом 1 настоящего распоряжения.

Председатель Правительства Российской Федерации М.Мишустин

Официальный интернет-портал Правительства Российской Федерации (government.ru),
Москва, 30 июля 2022

<http://government.ru/docs/all/142385/>

[к содержанию →](#)

■ Министерство промышленности РФ окажет содействие Рязанской области

Об этом шла речь на совещании по вопросам развития ИНТЦ, в том числе рязанской Аэрокосмической долины, которое провел в режиме ВКС Министр экономического развития РФ Максим Решетников с главами регионов.

В рамках совещания обсуждался текущий статус развития инновационных научно-технологических центров. Министр экономического развития РФ Максим Решетников отметил важную роль региональной власти в развитии центров. «Большая часть ИНТЦ создавалась по поручению Президента, чтобы стать центром притяжения для науки и бизнеса, создавать благоприятную среду для взаимодействия, в том числе за счет комфортных нормативных (для градостроительной, образовательной и медицинской деятельности) и налоговых условий, - сказал Максим Решетников. - В нынешних условиях центры приобретают еще большую актуальность. Они должны стать нашим ответом на санкции, ускорить реализацию политики технологической самостоятельности».

В настоящее время создано десять ИНТЦ в стране, в них работают более 80 резидентов. Еще пять проектов находятся на стадии подготовки или рассмотрения заявок. Каждый центр направлен на развитие уникальных научно-технологических направлений. Министр обозначил основные задачи по развитию ИНТЦ, среди них повышение эффективности. Она будет оцениваться по критериям, которые разработаны Минэкономразвития РФ. Максим Решетников подчеркнул, что главам регионов необходимо учесть изменившиеся условия для партнеров. Министр призвал руководителей регионов взять на себя кураторство по подготовке стратегий Центров, чтобы уже осенью рассмотреть их вместе с профильными министерствами и взять на контроль реализацию.

Врио Губернатор Павел Малков проинформировал о работе, которая ведется в Рязанской области по развитию ИНТЦ «Аэрокосмическая долина». Он отметил: «Мы самая молодая долина - всего три месяца как созданы. У нас сейчас по проекту согласовывается Распоряжение Правительства РФ для регистрации органов

управления ИНТЦ. Наша Долина создана вместе с Московским авиационным институтом. Якорные партнеры - это «Роскосмос», «Ростех», ПАО «ОАК» и АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей». Обсуждаем с ними сейчас конкретные направления взаимодействия. Кроме того, есть еще 10 компаний, которые заинтересованы в совместной работе. Они не такие большие, но уже готовы реализовывать совместные проекты. Это инновационные технологии - сварочное оборудование, зарядки для электротранспорта, источники питания, коммутирующие приборы, «умный дом», некоторая радиоэлектроника и другое». В целом, сказал Павел Малков, есть уже 36 компаний, которые заявили о готовности сотрудничать.

Врио главы региона сообщил, что для ИНТЦ уже выделено 5 земельных участков для строительства общей площадью почти 144 га, 4 здания - под реконструкцию. По одному из них проектные работы завершаются в этом году, в следующем - здание будет введено в эксплуатацию. Там разместятся участники и партнеры проекта, органы управления центра, будет предусмотрена коворкинг-зона. По остальным трем зданиям проекты планируется разработать в следующем году.

Министр экономического развития РФ Максим Решетников положительно оценил решение региона о привлечении в качестве инфраструктуры для ИНТЦ зданий бывшего училища связи, что позволит ускорить темпы развития Аэрокосмической долины. По поручению Максима Решетникова Министерство промышленности и торговли РФ окажет содействие региону в вопросах развития Центра, в том числе участия Рязанской области в крупных профильных федеральных программах. Заместитель Минпромторга РФ Олег Бочаров отметил потенциал региона для развития ИНТЦ, в том числе наличие ряда крупных предприятий приборостроения. «С Минтрансом и Росавиацией обговорим те виды работ, которые объективно могут быть приоритетными в Рязанской области именно в части аэрокосмической деятельности, беспилотной деятельности для того, чтобы всю эту историю развивать», - отметил он.

Представительство Правительства Рязанской области (pred.ryazangov.ru), Москва, 29 июля 2022
<https://pred.ryazangov.ru/news/1359319/>

[к содержанию →](#)

■ Максим Решетников: резиденты промышленного парка в Ярославской области удвоили оборот

В ходе визита в Ярославскую область 29 июля министр экономического развития России Максим Решетников посетил в г. Тутаев градообразующее предприятие - «Тутаевский моторный завод», а также промышленный парк «Мастер», созданный в рамках федеральной программы поддержки МСП.

Готовые производственные площади промпарка предприятия малого и среднего бизнеса арендуют на льготных условиях. Тутаев является моногородом, поэтому для диверсификации занятости в дополнение к программе Минэкономразвития России здесь создан режим территории опережающего развития (ТОР). Это позволяет резидентам парка работать в условиях сниженной налоговой нагрузки.

«Так нацпроект МСП и программа по развитию ТОСЭР в комплексе усиливают друг друга и дают бизнесу новые возможности для роста. Эта работа приносит результаты - сегодня в промпарке «Мастер» размещены 17 резидентов. Здесь работают более 650 человек. Оборот производимой предприятиями продукции за год вырос вдвое. Объем налоговых и таможенных платежей резидентов повысился на четверть, а инвестиции в основной капитал увеличились на 87%», - рассказал Максим Решетников.

Министр посетил предприятие «ПСМ Прайм», которое было первым резидентом парка, а сегодня имеет уже 2 собственных завода и является одним из российских лидеров в своем сегменте. Компания выпускает электростанции большой мощности для сферы добычи полезных ископаемых, в том числе для нефтегазовой отрасли. Другой резидент - предприятие «ОКСО» - является одним из ведущих российских производителей комплексных систем ограждений, развивает научно-технический отдел и применяет уникальные технологичные решения.

На встрече с руководством градообразующего предприятия «Тутаевский моторный завод» Максим Решетников обсудил текущие вопросы деятельности и перспективы развития. Компания, в которой работают почти 1400 человек, специализируется на выпуске двигателей для магистральных автопоездов, большегрузных автомобилей-самосвалов, сельскохозяйственной, специализированной, дорожно-строительной и иной техники.

Временно исполняющий обязанности Губернатора Ярославской области Михаил Евраев отметил важность продолжения поддержки бизнеса, в частности, продления льгот для резидентов территории опережающего развития «Тутаев». Это стимулирует инвестиции бизнеса в регион и открывает предприятиям доступ к широкому спектру мер господдержки. «Важно, что для компаний-резидентов ТОР предусмотрены не только налоговые льготы и пониженные страховые взносы, но и возможность пользоваться льготными займами Фонда моногородов», - пояснил глава региона.

Промышленный парк «Мастер» создан в 2013 году в рамках реализации национального проекта «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», который курирует Первый вице-премьер Андрей Белоусов. В 2021 году введен в эксплуатацию новый корпус для небольших производств, а также складских, офисных и бытовых помещений.

В рабочем визите делегации Минэкономразвития России в Ярославскую область принимают участие заместитель министра Татьяна Илюшникова, директор департамента региональной политики Алексей Храпков.

Министерство экономического развития Российской Федерации (economy.gov.ru),
Москва, 29 июля 2022

https://www.economy.gov.ru/material/news/maksim_reshetnikov_rezidenty_promyshlennogo_parka_v_yaroslavskoy_oblasti_udvoili_oborot.html

[к содержанию →](#)

■ В Минобороны предложили изменить правила прохода по Севморпути

Министерство обороны предложило изменить правила прохода судов по Северному морскому пути. Об этом сообщает РБК.

Министерство предложило внести изменения в федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации». Действующие правила распространяются только на коммерческие суда, не контролируя военные и другие суда. При этом право мирного прохода для иностранных военных кораблей установлено законодательством лишь для территориального моря России.

Минобороны предложило дополнить действующий закон пунктом, в соответствии с которым иностранным военным и государственным судам позволят заходить во внутренние воды Северного морского пути по разрешению, которое запрашивают за 90 дней до предполагаемого захода. Проектом также предполагает, что иностранные подводные лодки должны следовать по Севморпути на поверхности и под своим флагом.

Согласно документам, власти смогут приостановить заход иностранных военных кораблей во внутренние морские воды Северного морского пути для обеспечения безопасности на определенный срок.

«Сохраняющаяся тенденция увеличению грузопотока транзитных морских перевозок по СМП в отсутствие эффективного правового механизма регулирования плавания иностранных кораблей и судов в акватории СМП не позволяет в полной мере обеспечить безопасность морского судоходства и военного мореплавания, а также принимать меры, направленные на обеспечение национальных интересов Российской Федерации в Арктическом регионе», - говорится в пояснительной записке.

Ранее Минобороны показало, как выполняет свои задачи ПВО Западного военного округа. На кадрах - боевая работа расчетов зенитной ракетной системы С-300. Эта система защищает воинские подразделения, а также объекты на земле от ударов крылатых и баллистических ракет. Бьют С-300 также по боевым самолетам и вертолетам.

Москва 24 (m24.ru), Москва, 25 июля 2022

<https://www.m24.ru/news/politika/25072022/484868>

[к содержанию →](#)

■ Деятельность в Арктике и создание СПГ-мощностей. Основные положения Морской доктрины РФ

Она относит к основным угрозам безопасности РФ курс США на доминирование в Мировом океане и рост активности НАТО
МОСКВА, 31 июля. /ТАСС/. Новая Морская доктрина России предусматривает активизацию морской деятельности на архипелагах Шпицберген, Земля Франца Иосифа, Новая Земля и острове Врангеля. Об этом говорится в тексте документа, опубликованном на официальном портале нормативных правовых актов. Его подписал в воскресенье президент РФ, верховный главнокомандующий Владимир Путин.

В новой доктрине предусмотрена «диверсификация и активизация морской деятельности на архипелагах Шпицберген, Земля Франца Иосифа, Новая Земля и острове Врангеля», говорится в тексте документа.

Также в нем отмечается «повышение боевого потенциала и развитие системы базирования Северного флота, сил и средств органов Федеральной службы безопасности, сил и средств Росгвардии».

Национальные интересы РФ

Из новой Морской доктрины страны следует, что национальные интересы Российской Федерации распространяются на весь Мировой океан. «Национальные интересы РФ как великой морской державы распространяются на весь Мировой океан и Каспийское море. Они формируются с учетом вызовов и угроз национальной безопасности РФ в Мировом океане, общепризнанных принципов и норм международного права, международных договоров РФ, а также с учетом суверенитета и национальных интересов других государств», - говорится в документе.

Согласно доктрине, в число национальных интересов России в Мировом океане входят обеспечение независимости, государственной и территориальной целостности, незыблемости суверенитета страны, сохранение за РФ статуса великой морской державы, развитие морского потенциала и укрепление обороноспособности, обеспечение свободы судоходства, рыболовства и научных исследований, безопасного функционирования морских трубопроводных систем, экологической безопасности, развитие Арктической зоны и Северного морского пути и прочее.

«Защита национальных интересов РФ в Мировом океане является одним из высших государственных приоритетов», - подчеркивается в доктрине.

Приоритетные зоны в Мировом океане

Районы обеспечения национальных интересов РФ в Мировом океане разделены в новом документе по значимости на жизненно важные, важные и другие. Так, в первую группу вошли зоны, которые «непосредственно связаны с развитием государства, защитой его суверенитета, территориальной целостности и укреплением обороны, критически влияют на социально-экономическое развитие страны». К ним отнесены внутренние морские воды и территориальное море РФ, исключительная экономическая зона страны и ее континентальный шельф, Арктический бассейн, включая акваторию Севморпути, акватория Охотского моря и российский сектор Каспия.

Под важными районами определены те, которые «в значительной степени влияют на экономическое развитие, материальное благосостояние населения и состояние национальной безопасности РФ, а также на поддержание стратегической и региональной безопасности государства». Это, в частности, акватории, прилегающие к побережью РФ, включая Азовское и Черное моря, восточная часть Средиземного моря, Черноморские, Балтийские и Курильские проливы, районы прохождения мировых транспортных коммуникаций.

«РФ для защиты своих национальных интересов в Мировом океане реализует свое бесспорное право на присутствие сил (войск) Военно-морского флота и их применение в строгом соответствии с законодательством РФ, ее международными договорами и нормами международного права», - резюмируется в доктрине.

Приоритеты для морской политики РФ

Утвержденная президентом РФ Морская доктрина России предусматривает развитие судостроительного комплекса на Дальнем Востоке, в том числе для строительства авианосцев. «Развитие на Дальнем Востоке современного высокотехнологического судостроительного комплекса, предназначенного для строительства крупнотоннажных судов (в том числе для освоения Арктики, современных авианесущих кораблей для Военно-морского флота», - приводится в документе пункт в списке приоритетов нацио

нальной морской политики на Тихоокеанском региональном направлении.

В документе отмечается, что Россия будет повышать оперативные возможности ВМФ, чтобы обеспечить национальную безопасность страны и защиту интересов в Мировом океане. Как уточняется в доктрине, также стратегической целью является повышение эффективности обеспечения защиты и охраны государственной границы Российской Федерации на море.

Помимо этого, согласно доктрине, контроль военно-морской деятельности иностранных государств в акватории Северного морского пути является одним из приоритетов национальной морской политики РФ на Арктическом региональном направлении. Также в доктрине поставлена задача «повышения боевого потенциала и развитие системы базирования Северного флота, сил и средств органов Федеральной службы безопасности, сил и средств Росгвардии». Также в документе говорится об «обеспечении заданного оперативного режима в Арктической зоне РФ за счет укрепления боевого потенциала сил (войск) Северного и Тихоокеанского флотов».

Еще одним приоритетом для морской политики РФ является развитие международного военного сотрудничества с ВМС государств Каспийского региона.

Как уточняется в доктрине, также планируется развитие сил (войск) и системы базирования Каспийской флотилии, наращивание их количественно-качественных параметров.

Также среди приоритетов - укрепление экономического и геополитического положения Российской Федерации в Каспийском регионе, углубление экономических, военных и культурных связей с государствами этого региона.

В тексте документа также отмечается, что определяющим фактором в отношениях с НАТО является неприемлемость продвижения инфраструктуры альянса к границам РФ. Как уточняется в доктрине, национальная морская политика на Атлантическом региональном направлении определяется с учетом существования НАТО, деятельность которой «направлена на прямое противоборство с Российской Федерацией и ее союзниками».

При этом целями национальной морской политики на Атлантическом направлении, согласно документу, являются решительное отстаивание и надежное обеспечение национальных интересов России, создание условий для стабильного экономического сотрудни-

чества с другими странами.

Риски для морской деятельности РФ

В документе отмечается, что одним из основных рисков для морской деятельности РФ является отсутствие достаточного количества пунктов базирования за пределами РФ для обеспечения кораблей и судов Военно-морского флота, выполняющих задачи в удаленных районах Мирового океана.

Рисками для морской деятельности РФ также являются внезапно возникающие и трудно-прогнозируемые пандемии опасных заболеваний. Как уточняется в доктрине, пандемия коронавируса привела к геополитической неопределенности и глобальному экономическому кризису в мире. Этот кризис, подчеркивается в документе, связан со стремлением ведущих иностранных государств изменить миропорядок, усилить тенденции к свертыванию процессов глобализации, борьбе за лидерство в мире, а также повышению роли национальных экономик и государственного управления, в том числе в сфере морской деятельности.

Угрозы безопасности РФ

Доктрина относит к основным угрозам безопасности РФ курс США на доминирование в Мировом океане и рост активности НАТО. «Основными вызовами и угрозами национальной безопасности и устойчивому развитию Российской Федерации, связанными с Мировым океаном, являются: стратегический курс США на доминирование в Мировом океане и их глобальное влияние на развитие международных процессов, в том числе связанных с использованием транспортных коммуникаций и энергетических ресурсов Мирового океана», - говорится в документе.

К таким угрозам документ также относит продвижение военной инфраструктуры НАТО к границам России, рост количества учений сил объединения в акваториях морей, прилегающих к территории РФ. В новой доктрине также указано стремление США и их союзников к ограничению доступа РФ к ресурсам Мирового океана и жизненно важным морским транспортным коммуникациям, стремление США к достижению подавляющего превосходства своих военно-морских сил и повышение боевых возможностей ВМС других государств.

Помимо этого, в качестве угроз перечисляются территориальные претензии к РФ ряда государств относительно некоторых ее приморских и островных территорий и вооруженные конфликты в районах, имеющих

особое геополитическое значение для РФ и ее союзников. К ним относятся и подобные конфликты на территориях стран - союзников РФ и государств, имеющих выход к Мировому океану.

Один из пунктов новой доктрины относится к экономическому, политическому, международно-правовому, информационному и военному давлению на Россию в целях дискредитации и снижения эффективности ее морской деятельности, а также к усилиям для ослабления ее контроля над Северным морским путем (СМП), наращиванию иностранного военно-морского присутствия в Арктике и возрастанию конфликтного потенциала в этом регионе.

Кроме того, согласно документу, угрозами безопасности РФ являются попытки ряда государств изменить в интересах собственных геополитических целей действующие правовые режимы используемых для международного судоходства морских пространств и проливов. Еще один пункт доктрины фиксирует в качестве таких угроз увеличение масштабов международного терроризма, пиратства, незаконной транспортировки по морю оружия, наркотиков и психотропных веществ, их прекурсоров, а также химических и радиоактивных веществ.

«Проведение РФ самостоятельной внешней и внутренней политики вызывает противодействие со стороны США и их союзников, стремящихся сохранить свое доминирование в мире, в том числе в Мировом океане. Реализуемая ими политика сдерживания РФ предусматривает оказание на нее политического, экономического, военного и информационного давления», - говорится в документе.

В целом констатируется, что развитие страны происходит на фоне существующих и новых угроз, что «в первую очередь связано с геополитическим положением РФ и ее ролью в мировой политике». «В международных отношениях не снижается роль фактора силы. Ведущие мировые державы, обладающие значительным военно-морским потенциалом и развитой системой базирования, продолжают наращивать свое военно-морское присутствие в геополитически значимых районах Мирового океана, в том числе в акваториях океанов и морей, прилегающих к территории РФ», - заключается в доктрине.

Создание пунктов материально-технического обеспечения ВМФ РФ

Новая Морская доктрина РФ предусматривает формирование в государствах Азиатско-Тихоокеанского региона пунктов материально-тех-

нического обеспечения (ПМТО) ВМФ России в целях создания условий для межфлотских переходов сил ВМФ.

Документом также предусмотрено «создание условий для военно-морского присутствия в АТР, позволяющего осуществлять контроль за безопасностью функционирования морских транспортных коммуникаций в этом регионе». Новая Морская доктрина РФ предусматривает, что, кроме ПМТО ВМФ в сирийском Тартусе, будут созданы ПМТО в ряде стран Средиземноморского региона. «В Средиземном море (предусматривается) обеспечение на постоянной основе военно-морского присутствия РФ в Средиземном море на основе ПМТО на территории Сирийской Арабской Республики, создание и развитие ПМТО на территориях других государств региона».

Предусматривается также «развитие отношений с государствами Ближнего Востока и Северной Африки с прилегающими морями и морскими пространствами, включающими Средиземное и Красное моря».

Кроме того, Россия планирует создание ПМТО ВМФ в Красном море и Индийском океане. В документе одним из приоритетов национальной морской политики названо «сохранение и поддержание военно-морского присутствия РФ в районе Персидского залива на основе ПМТО в Красном море и Индийском океане».

В нем также отмечается, что предусмотрено «использование инфраструктуры государств региона в интересах военно-морской деятельности РФ».

Инфраструктура для переориентации грузов на свои порты

Развитие железнодорожных путей, логистических центров и портовых комплексов для переориентации грузов на отечественные порты является приоритетным для РФ. «Приоритетами национальной морской политики на Атлантическом региональном направлении являются в Балтийском море: развитие отечественной прибрежно-портовой инфраструктуры - железнодорожных путей, логистических центров и портовых комплексов, в том числе по переработке и транспортировке углеводородных ресурсов, в интересах переориентации экспортных и импортных грузов на отечественные порты; дальнейшее развитие в интересах экспорта системы подводных трубопроводов, обеспечение их эффективного и безопасного функционирования», - говорится в документе.

В доктрине в качестве приоритета РФ

отражена необходимость создания в Санкт-Петербурге, Калининградской и Ленинградской областях благоприятных условий для развития морского транспорта, строительства конкурентоспособных судов морского, ледокольного и рыболовского флотов как одного из ключевых элементов специализации на этом направлении.

Кроме того, документ содержит пункт о развитии войск и системы базирования Балтийского флота, его способности гарантированно обеспечить защиту национальных интересов РФ в Балтийском море, а также обеспечение транспортной доступности Калининградской области за счет функционирования паромной линии в направлении портов Усть-Луга и Санкт-Петербурга.

Согласно доктрине, также приоритетными являются строительство новых и модернизация действующих мощностей рыбохозяйственного комплекса, в первую очередь обновление рыболовского флота и средств производства рыбоперерабатывающих предприятий.

Также в качестве приоритетов приводятся необходимость мониторинга состояния подводных потенциально опасных объектов, в том числе в местах захоронения химического оружия, а также мониторинг состояния подводных трубопроводов. Еще одним из приоритетов является развитие круизного и яхтенного туризма; сохранение морского культурно-исторического наследия. Отмечается, что это должно происходить на основе взаимодействия органов государственной власти и органов местного самоуправления, заинтересованных общественных объединений и организаций.

Развитие отечественной прибрежно-портовой инфраструктуры

Новая Морская доктрина также предусматривает усиление группировок сил Черноморского флота и развитие их инфраструктуры в Крыму и на побережье Краснодарского края. Кроме того, предусматривается всестороннее укрепление геополитических позиций России в Черном и Азовском морях, а также обеспечение на основе норм международного морского права благоприятного для РФ международного правового режима Черного и Азовского морей и порядка использования их водных биоресурсов, разведки и эксплуатации месторождений углеводородного сырья, прокладки и эксплуатации подводных трубопроводов.

В документе отмечается также развитие

судоремонтного комплекса на территории Крыма и Севастополя. «Развитие на базе судостроительных и судоремонтных предприятий Республики Крым и города Севастополь судостроительного комплекса, включая крупнотоннажное кораблестроение (судостроение) и судоремонт», - говорится в документе.

В рамках доктрины также в Азово-Черноморском бассейне, включая Крым, планируется увеличить пропускную способность морских путей для обеспечения пассажиропотоков в зоны развития туризма. Таким образом в РФ будут развивать туристическое круизное судоходство из портов побережья Средиземного моря в порты Крыма и Краснодарского края.

Доктрина предполагает развитие и обеспечение транспортной доступности Калининграда. «Обеспечение транспортной доступности Калининградской области за счет функционирования паромной линии в направлении морских портов Усть-Луга и Санкт-Петербурга», - говорится в доктрине.

Также новая Морская доктрина предусматривает развитие отечественной прибрежно-портовой инфраструктуры - железнодорожных путей, логистических центров и портовых комплексов, в том числе по переработке, во всем Балтийском бассейне.

Кроме того, РФ создаст условия в г. Санкт-Петербурге, Калининградской и Ленинградской областях для развития и строительства морского транспорта. В рамках Морской доктрины планируется обновить рыбохозяйственный флот и средства производства рыбоперерабатывающих предприятий Балтийского бассейна.

Увеличение доли судов, плавающих под флагом РФ

Помимо этого, в ней рассчитывается увеличение доли судов, плавающих под флагом РФ. «Приоритетными направлениями развития морского транспорта являются: значительное увеличение доли судов, плавающих под государственным флагом Российской Федерации, в общем количестве судов мирового торгового флота за счет использования различных механизмов, в том числе льготных субсидий, и устранения излишних административных барьеров», - говорится в документе.

В рамках доктрины планируется создать благоприятную организационно-правовую и экономическую среды для расширения возможностей и повышения конкурентоспо-

способности, а также для развития прибрежно-портовой инфраструктуры России. Таким образом будет обеспечена экономическая независимость и национальная безопасность РФ.

РФ планирует обновить и развивать отечественный транспортный флот для повышения конкурентоспособности на мировом фрахтовом рынке. Согласно Морской доктрине, также будут обновлены ледокольный, аварийно-спасательный, природоохранный, служебно-вспомогательный флоты. Планируется повысить качество услуг и безопасность в рамках мореплавания.

Одним из приоритетных направлений развития морского транспорта является создание условий для развития Северного морского пути в качестве национальной транспортной коммуникации страны. Для развития Севморпути будут учитываться международное использование и возможность обеспечения конкурентоспособности на мировом рынке.

В РФ на базе отечественных морских портов планируется создать современные крупные морские транспортно-логистические центры. Они обеспечат обработку всего объема морского экспорта и импорта страны и создадут условия для серьезной конкуренции с морскими портовыми комплексами других государств.

Кроме того, новая Морская доктрина подразумевает строительство новых портовых комплексов в Балтийском море.

Отмечается также, что Россия планирует расширить взаимодействие с Ираном, Ираком и Саудовской Аравией, а также военно-морское сотрудничество с Индией. «Приоритетами национальной морской политики на Индоокеанском региональном направлении является развитие стратегического партнерства и военно-морского сотрудничества с Республикой Индией, а также расширение взаимодействия с Исламской Республикой Иран, Республикой Ирак, Королевством Саудовская Аравия и другими государствами региона», - говорится в документе.

Также доктрина предусматривает курс на превращение данного региона в зону мира и стабильности, развитие отношений с государствами региона, направленных на развитие торгово-экономических, военно-технических и культурных связей, развитие туризма.

Возможность введения гражданских судов и экипажей в состав ВС РФ

Заранее подготовленные гражданские суда и

экипажи, согласно новой Морской доктрине, могут быть введены в состав Вооруженных сил РФ в военное время. «Мобилизационная подготовка и мобилизационная готовность в сфере морской деятельности имеют стратегически важное значение для повышения военно-морского потенциала Российской Федерации и направлены на обеспечение ввода в состав Вооруженных сил Российской Федерации заранее подготовленных гражданских судов и экипажей, а также на подготовку объектов морской деятельности к функционированию в военное время», - говорится в документе.

Также указывается, что одним из приоритетов совершенствования мобилизационной подготовки и мобилизационной готовности в сфере морской деятельности является совершенствование системы отзыва судов, плавающих под российским флагом, в период непосредственной угрозы агрессии и в военное время с передачей управления ими органам военного управления вооруженных сил страны. «Приоритетом в этой области является развитие государственной системы управления РФ деятельностью морского транспорта, рыбопромыслового флота и функционированием портов в период непосредственной угрозы агрессии и в военное время», - отмечается в документе.

Расширение географии заходов кораблей ВМФ в порты иностранных государств

Россия в рамках укрепления международного сотрудничества в сфере морской деятельности планирует расширить географию ежегодных заходов кораблей и судов ВМФ в порты иностранных государств. «Международно-правовое обеспечение морской деятельности и международное сотрудничество в сфере морской деятельности являются важными направлениями национальной морской политики, в рамках которых осуществляется расширение географии ежегодных заходов (официальных, неофициальных визитов и деловых заходов) в порты иностранных государств кораблей и судов Военно-морского флота и органов Федеральной службы безопасности», - говорится в документе.

Как уточняется в доктрине, также в рамках деятельности осуществляется проведение совместных морских учений ВМФ с военно-морскими силами других государств, а также органов Федеральной службы безопасности с пограничными ведомствами (береговыми охранами) других стран.

Развитие спутниковых систем связи и навигации в Антарктике

Новая Морская доктрина РФ предусматривает развитие спутниковых систем связи и навигации в Антарктике, а также расширение наземных комплексов поддержки ГЛОНАСС. «Приоритетами национальной морской политики на Антарктическом региональном направлении является развитие спутниковых систем связи и навигации в Антарктике, дистанционного зондирования ее поверхности, расширение и модернизация наземных комплексов поддержки глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС», - говорится в документе.

Как уточняется в документе, также приоритетом является обеспечение гидрометеорологической, навигационной и гелиогеофизической информационной поддержки морской деятельности в регионе.

О производстве роботизированных комплексов

Морская доктрина России предусматривает разработку и внедрение роботизированных комплексов различного назначения на базе искусственного интеллекта. «Приоритетными направлениями развития судостроительного комплекса РФ являются: формирование, разработка и внедрение комплекса приоритетных технологий, позволяющих создавать перспективные системы и образцы вооружения, военной и специальной техники, в том числе морские роботизированные комплексы различного назначения на базе искусственного интеллекта, и обеспечивающих опережающее развитие Военно-морского флота и конкурентоспособность отечественной военно-морской продукции», - приводится в документе пункт в списке приоритетов в сфере обеспечения морской деятельности РФ.

Также в документе говорится о развитии производства морских роботизированных комплексов и систем двойного назначения.

Геолого-разведочные работы на шельфе Арктики и Каспия

Новая Морская доктрина Российской Федерации включает в себя намерение России увеличить объем геолого-разведочных работ и добычи углеводородных ресурсов на континентальном шельфе, в Арктической зоне и в районе Каспийского моря. В документе подчеркивается, что в этих сферах необходимо государственное регулирование для обеспечения национальной безопасности России.

Новая доктрина предлагает устранить административные барьеры, препятствующие интенсивному и безопасному освоению морских природных ресурсов, а также оказать

поддержку российским предприятиям-экспортерам.

Отмечается, что в секторе Каспийского моря должен быть сформирован современный нефтегазодобывающий комплекс с учетом требований экологической безопасности. Для этого России следует привлечь российские компании к геолого-разведочным работам. Впоследствии новые месторождения должны быть включены в систему подводных трубопроводов.

Доктрина также заявляет о намерении России увеличить объем геолого-разведочных работ по поиску железомарганцевых и кобальтовых месторождений, а также создание мощностей по производству сжиженного газа и его отгрузке.

Все эти меры должны привести к сохранению и увеличению рабочих мест в сфере морской деятельности на Дальнем Востоке, формированию комфортной среды жизнедеятельности населения приморских районов, сказано в документе.

Создание новых СПГ-мощностей на Дальнем Востоке

В Морской доктрине РФ отмечается также создание новых заводов по производству сжиженного природного газа на дальнем Востоке. «Формирование ресурсной базы и создание мощностей по производству сжиженного газа и его отгрузке с созданием специализированных терминалов в интересах долгосрочного газоснабжения российских потребителей и экспортных поставок», - перечисляются приоритеты морской политики РФ на Тихоокеанском региональном направлении в документе.

Помимо этого, доктрина предусматривает более активную разработку природных ресурсов континентального шельфа РФ, включая повышение уровня геологической изученности Японского, Охотского и Берингова морей.

Сотрудничество в борьбе с пиратством и терроризмом на море

Россия будет принимать меры по борьбе с пиратством и терроризмом на море, в том числе путем развития международного взаимодействия. Как указано в доктрине, эта работа будет вестись, в частности, путем «развития системы политических, правовых, социально-экономических и военных мер, направленных на предупреждение, предотвращение и пресечение пиратских и террористических актов в отношении судов, плавающих под государственным флагом Российской Федерации».

Кроме того, предусмотрено развитие «международного сотрудничества и взаимодействия в части, касающейся борьбы с пиратством и терроризмом на море».

В доктрине прописаны оперативное реагирование органов власти на пиратские и террористические акты в отношении судов, ходящих под российским флагом или на которых находятся граждане РФ, и в целом оказание помощи судам в подобных ситуациях.

Строительство рыболовных судов на отечественных верфях

Из доктрины следует, что РФ планирует реализовать строительство новых рыболовных судов на российских верфях. «Приоритетными направлениями развития морского рыболовства и рыбоводства (аквакультуры) являются реализация проектов по строительству новых рыболовных судов и создание условий для преимущественного размещения заказов на их строительство на российских судостроительных предприятиях», - говорится в документе.

Также в рамках доктрины РФ создаст высокоэффективные суда для добычи водных биологических ресурсов за пределами исключительной экономической зоны России и в отдаленных районах Мирового океана.

В рамках рыболовного флота планируется развивать системы мониторинга деятельности рыбопромыслового флота и обработки информации, основанной на использовании современных средств связи и наблюдения.

Технологическая независимость в судостроении

Технологическая независимость в сфере судостроения стала одним из приоритетных направлений в развитии судостроительного комплекса России. «Приоритетными направлениями развития судостроительного комплекса РФ являются: обеспечение технологической независимости Российской Федерации в сфере судостроения», - говорится в документе. Также в тексте доктрины отмечается, что среди приоритетных направлений развитие и обеспечение строительства военных кораблей, военно-вспомогательных, транспортных, рыболовных, научно-исследовательских и иных гражданских судов, объектов гражданской морской техники, оснащенных оборудованием отечественного производства и максимальная локализация судостроения в РФ.

В рамках Морской доктрины планируется создать возможность для строительства крупнотоннажных судов. Так, на Дальнем

Востоке планируется строительство высокотехнологического судостроительного комплекса, предназначенного для строительства крупнотоннажных судов.

Согласно доктрине, в РФ будут внедрять передовые цифровые технологии, цифровые платформы на всех этапах жизненного цикла кораблей, судов и морской техники. Для этого будут созданы условия «для инновационной деятельности и инвестиционной активности в сфере судостроения, позволяющих проводить комплексную модернизацию, реконструкцию и техническое перевооружение существующих и строительство новых судостроительных мощностей».

Над стратегически значимыми организациями в области кораблестроения и судостроения будет сохранен государственный контроль.

Создание госсистемы для информирования о местоположении судов

Россия планирует создать единую межведомственную госсистему для информирования о местоположении российских и иностранных судов и проведения поисково-спасательных работ. «Приоритетными направлениями развития - поисково-спасательного обеспечения морской деятельности являются: создание единой государственной межведомственной автоматизированной системы, обеспечивающей обмен информацией о местоположении российских и иностранных судов и проведении поисково-спасательных работ», - говорится в документе.

Также планируется обеспечить в рамках информационной морской деятельности развитие глобальных информационных систем, в том числе единой госсистемы информации об обстановке в Мировом океане, единой государственной системы освещения надводной и подводной обстановки, представляющих общую информационно-коммуникационную инфраструктуру.

Развитие цифровых систем в области морского транспорта

В рамках Морской доктрины в России создадут и продолжат развивать отечественные независимые навигационные системы в качестве альтернативы глобальным навигационным спутниковым системам.

В Арктической зоне РФ планируется создать единую защищенную информационно-телекоммуникационную систему транспортного комплекса, в том числе организовать строительство трансарктической магистральной подводной волоконно-оптической линии связи.

В области обеспечения безопасности здоровья планируется оснастить суда телемедицинскими комплексами с возможностью их подключения к национальным и ведомственным телемедицинским системам.

Согласно Морской доктрине РФ, для исследования Мирового океана будут использоваться морские роботизированные комплексы и системы, а также будут задействованы беспилотные летательные аппараты для наблюдения за процессами в верхних морских слоях.

Строительство современных госпитальных судов

Новая Морская доктрина России предусматривает строительство современных госпитальных судов, способных обеспечить автономное нахождение сил Военно-морского флота в удаленных районах Мирового океана. «Медико-санитарное обеспечение морской деятельности предусматривает строительство современных госпитальных судов, способных обеспечить автономное нахождение сил Военно-морского флота в удаленных районах Мирового океана и выполнение ими задач гуманитарного характера», - говорится в документе.

Кроме того, в документе говорится об оснащении кораблей телемедицинскими комплексами с возможностью их подключения к национальным и ведомственным телемедицинским системам.

В настоящее время в составе ВМФ РФ находятся три госпитальных судна, которые были построены по проекту в Польше. «Енисей», построенное в 1981 году, базируется на главной базе Черноморского флота в Севастополе. Госпитальное судно Северного флота «Свирь» (1989 года) базируется в Североморске. «Иртыш» (1990 года постройки) базируется на Тихоокеанском флоте во Владивостоке. Четвертое - головное судно «Обь», построенное в 1980 году для Тихоокеанского флота, было утилизировано в 2007 году.

Развитие экспортных газопроводов в Черном море

Новая Морская доктрина России предусматривает развитие экспортных газопроводов в Черном и Азовском морях, а также создание новых комплексов по переработке и транспортировке углеводородов. «В Черном и Азовском морях: дальнейшее развитие экспортной газотранспортной системы, в том числе системы подводных трубопроводов», - говорится в документе.

Доктрина также предусматривает проведение геологоразведки, актуализацию данных о

месторождениях и освоение экономически выгодных месторождений в Азово-Черноморском бассейне.

На Балтике предполагается создание новых комплексов по переработке и транспортировке углеводородов. «В Балтийском море: развитие отечественной прибрежно-портовой инфраструктуры - железнодорожных путей, логистических центров и портовых комплексов, в том числе по переработке и транспортировке углеводородных ресурсов, в интересах переориентации экспортных и импортных грузов на отечественные порты», - следует из документа.

Также доктрина называет приоритетными освоение топливно-энергетических природных ресурсов Арктики, в том числе на шельфе и создание благоприятных условий для деятельности российских нефтегазодобывающих и газотранспортных компаний.

Кроме того, в документе отмечается приоритетность обеспечения независимости РФ в области прокладки морских трубопроводов. В Атлантике среди приоритетов - разработка и внедрение новых технологий и технологических глубоководных комплексов для разведки и добычи минеральных ресурсов дна Атлантического океана.

Наращивание спутниковой группировки. Согласно документу, Россия нарастит спутниковую группировку, которая необходима для гидрометеорологического, океанографического и гелиогеофизического обеспечения морской деятельности. «Приоритетными направлениями обеспечения безопасности мореплавания являются наращивание и совершенствование орбитальной группировки космических аппаратов, используемых для гидрометеорологического, океанографического и гелиогеофизического обеспечения морской деятельности», - говорится в документе.

В частности, наращивание спутниковой группировки будет включать развертывание высокоэллиптической космической системы для обеспечения гидрометеорологических данных по полярному региону Земли и группировки космических аппаратов, используемых для радиолокационного зондирования Земли, чтобы получать информацию о ледовой обстановке при любой облачности и в темное время суток, в том числе в условиях полярной ночи.

В доктрине также отмечается, что для формирования, развития и поддержания единого информационного пространства в сфере обеспечения морской деятельности потре

буется интегрировать и использовать ведомственные и иные информационные системы, включая перспективную спутниковую систему связи и вещания «Экспресс-РВ».

Гарантия обеспечения и защиты интересов РФ В тексте новой Морской доктрины РФ говорится, что современная Россия не может существовать без сильного флота, а наличие достаточной морской мощи гарантирует обеспечение и защиту ее национальных интересов. «Современная Российская Федерация не может существовать без сильного флота. Крупнейшие в мире территория и протяженность морских границ, огромные запасы и разнообразие морских природных энергетических, минеральных и биологических ресурсов, качество и количество народонаселения Российской Федерации объективно определяют ее существование и развитие в XXI веке как великой континентальной и морской державы», - говорится в тексте документа.

Там отмечается, что Россия, руководствуясь текстом новой доктрины, «будет твердо и решительно отстаивать свои национальные интересы в Мировом океане, а наличие достаточной морской мощи гарантирует их обеспечение и защиту».

«Реализация положений данной доктрины будет способствовать устойчивому социально-экономическому развитию Российской Федерации, обеспечению ее национальной безопасности и укреплению авторитета на международной арене», - резюмируется в тексте.

Возможность применения силы для защиты интересов РФ в океане

Россия, согласно новой Морской доктрине, может наряду с другими методами применить для защиты своих интересов в Мировом океане силу. В доктрине отмечается, что «проведение эффективной национальной морской политики и активизация морской деятельности являются одним из приоритетов Российской Федерации в XXI веке» и требуют консолидации в том числе научного и предпринимательского сообществ.

Там отмечается также, что Россия «в целях реализации и защиты своих национальных интересов в Мировом океане использует весь комплекс политических, экономических, информационных, военных и других инструментов государственной политики».

Районы обеспечения национальных интересов РФ в Мировом океане разделены в новом документе по значимости на жизненно

важные, важные и другие. Так, в жизненно важных районах РФ наряду с политическими и прочими инструментами «в полном объеме использует военно-силовые методы, включая военно-морское присутствие, демонстрацию флага и силы», а при необходимости «применяет военную силу в соответствии с законодательством Российской Федерации и общепризнанными принципами и нормами международного права».

В важных районах, отмечается в документе, Россия «использует преимущественно политические, дипломатические, информационные и другие несиловые инструменты», а при исчерпании их возможностей «может применять военную силу адекватно сложившейся обстановке».

В зонах, которые отнесены к разряду «другие», РФ, следуя принципам и нормам международного права, использует прежде всего политические и дипломатические механизмы, а также применяет другие ненасильственные методы.

О ситуации на морской линии до Балтийска

Морской путь является главной альтернативой доставки грузов в Калининградскую область в обход территории Литвы. В июне Литва прекратила пропуск грузов, включенных в санкционные списки ЕС, которые следовали в Калининградскую область из других регионов РФ грузовым автотранспортом и по железной дороге. Российские власти назвали эти ограничения незаконными. Позднее Еврокомиссия дала разъяснения по транзиту в Калининград, согласно которым сохраняется запрет на транзит товаров по автодорогам, организованный российскими операторами, при этом снимаются ограничения на транзит для железнодорожного транспорта при соблюдении контроля за грузами. Как говорил губернатор Калининградской области Антон Алиханов, полный запрет на сухопутный транзит в будущем может потребовать до 22 судов разного типа для ввоза и вывоза товаров из региона.

Ранее глава Минтранса РФ Виталий Савельев заявил, что Калининград не окажется в транспортной блокаде. Росморпорт рассмотрел возможность сокращения сроков доставки грузов в Калининградскую область на линии Усть-Луга - Балтийск. При необходимости может быть рассмотрен вопрос перенаправления нефтепродуктов, следующих в Калининградскую область, с паромов на танкеры. Также с сентября 2022 года провозные мощности паромного флота увеличатся за счет

начала работы на линии четвертого автомобильно-железнодорожного парома «Генерал Черняховский». В случае необходимости дополнительные грузы можно переадресовывать с железнодорожного и автотранспорта в порты Бронка или Усть-Луга и перевозить их как генеральный груз на судах Северного морского пароходства.

В Росморпорте подчеркнули, что сейчас загрузка работающих на линии Усть-Луга - Балтийск морских автомобильно-железнодорожных паромов практически 100%.

О ситуации в области рыболовного флота РФ

В начале июля заместитель министра промышленности и торговли России Виктор Евтухов сообщал, что на отечественных верфях строятся 75 рыбопромысловых судов.

В мае глава Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов сообщал, что Кронштадтский морской завод ОСК совместно с норвежской компанией освоил производство около 80% комплектующих для рыбных фабрик. Также ранее глава Минпромторга Денис Мантуров сообщил, что сложности с западным оборудованием

имеются у российских рыболовецких судов, в настоящее время идет перепроектирование под продукцию дружественных стран.

В конце апреля президент РФ Владимир Путин поручил правительству рассмотреть вопрос о предоставлении дополнительных 7 млрд рублей для импортозамещения судового оборудования для судов рыбопромыслового флота.

Об обновленной доктрине

В мае Юрий Борисов, который тогда занимал пост вице-премьера РФ, заявлял о корректировке Морской доктрины на фоне развёртывания коллективным Западом тотальной гибридной войны против России. Он указывал, что обновленная редакция документа предусматривает ряд принципиально новых положений, в частности связанных с мобилизационной подготовкой и мобилизационной готовностью в области морской деятельности. Путин подписал указ об утверждении новой Морской доктрины 31 июля. Предыдущая Морская доктрина РФ была утверждена в июне 2015 года.

ТАСС, Москва, 31 июля 2022

<https://tass.ru/obschestvo/15354249>

[к содержанию →](#)

3. НОВОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК РФ

3.1. НАЗНАЧЕНИЯ

■ Ключ для АвтоВАЗа

Автор: Афолина Светлана

Как будет развиваться крупнейший в России автоконцерн после смены акционеров и руководства, разбирался ДП

В мае французская Renault передала контрольный пакет АвтоВАЗа (67,69 %) структуре Минпромторга - ФГУП "НАМИ", еще чуть более 32 % акций концерна остаются у госкорпорации "Ростех". После смены контролирующего акционера стало очевидно, что глава предприятия Николя Мор уйдет в отставку.

Способен ли чиновник на подвиг

Одним из кандидатов СМИ называли бывшего топ-менеджера "Роснано" Владимира Аветисяна. Однако затем в пабликах появилась информация о другом вероятном кандидате с припиской "как это ни невероятно": им стал 53-летний Максим Соколов, петербуржец, много лет проработавший в Смольном, а в 2012-2018 годах возглавлявший министерство транспорта РФ в правительстве Дмитрия Медведева. На пост президента и гендиректора АвтоВАЗа он ушел с должности вице-губернатора Северной столицы, где отвечал за транспортную инфраструктуру, инвестиционную политику и туризм.

На новом месте Соколову предстоит развивать уже отечественный автопром. Последние 20 лет эта отрасль интегрировалась в глобальный рынок, когда международные автоконцерны один за другим открывали в стране свое производство. Вслед за ними развивались и дилеры, инвестируя в соответствие международным стандартам и в обучение персонала.

И вот почти в одночасье все это, кажется, исчезло, а российский автопром анонсировал выпуск автомобилей без подушек безопасности и других достижений мирового прогресса из-за невозможности достать детали.

И более чем реальную конкуренцию российскому АвтоВАЗу будет составлять уже китайский автопром, который активно наращивает присутствие на российском рынке.

Готовых решений в этой ситуации нет. А на поиск возможных стратегий, очевидно, потребуется время. Участники рынка и эксперты продолжают спорить, насколько было

уместным назначение Максима Соколова в АвтоВАЗ и способен ли вообще государственный чиновник "на подвиг"?

Отметим, что непосредственно к автопрому Максим Соколов в прошлом уже имел отношение. В 2004-2009 годах он возглавлял комитет по инвестициям и стратегическим проектам Санкт-Петербурга, работая в команде губернатора Валентины Матвиенко. Именно в те годы в городе появились первые иностранные автозаводы: Toyota (в 2007-м), General Motors (в 2008-м) и Nissan (в 2009-м). Буквально за несколько лет в Петербурге создали автомобильный кластер, впоследствии сделавший город одним из крупнейших центров по производственным мощностям в стране (после Тольятти, где работает АвтоВАЗ). Критики назначения Максима Соколова отмечают: дальнейшее будущее АвтоВАЗа должно быть связано с замещением импорта и с сохранением рабочих мест. Но будет ли замещение импорта реальным или же поставщики марки займутся переупаковкой товаров из Китая в свой бренд? Станет ли АвтоВАЗ реальным рыночным игроком или же будет поддерживать производство ради производства, получая на это государственные дотации?

О Максиме Соколове прежние коллеги отзываются максимально положительно. Будучи вице-губернатором, он объединял вокруг себя команду единомышленников и смог преодолеть сложные периоды, а как руководитель на личном примере демонстрировал готовность помочь, уверенность и порядочность, вспоминает Ирина Герун, генеральный директор АНО "Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области". Она уверена, что на новом месте Соколов вместе с коллективом АвтоВАЗа справится и с новыми вызовами.

С одной стороны, показалось несколько неожиданным, что на должность президента АвтоВАЗа назначили человека не из автопрома, тем более в такой сложный для отрасли период, отмечает Азат Тимерханов, руководитель пресс-службы аналитического агентства "Автостат". "Но с другой стороны, Максим Соколов - опытный управленец,

который может собрать команду для решения антикризисных задач. По крайней мере лично мне очень хочется в это верить", - добавляет эксперт. По его словам, на первом этапе (во всяком случае в этом году) важнее, чтобы завод работал и выпускал хоть что-то, а сотрудники получали зарплату.

Государство не лучший бизнесмен

В числе плюсов такого назначения в первую очередь - опыт работы Соколова с поставщиками комплектующих. В нынешних геополитических и логистических условиях он может пригодиться, говорит источник "ДП" на рынке. Он напоминает, что чиновник в свое время привел в Петербург не только автозаводы, но и поставщиков компонентов для них. "Если удастся привлечь подобные компании к работе с АвтоВАЗом, это будет успех", - отмечает собеседник "ДП".

При этом, добавляет он, сегодня Соколов все же больше чиновник, чем бизнесмен, а также больше лоббист интересов, чем новатор (хотя в текущих реалиях лоббировать АвтоВАЗ, скажем прямо, несложно). "Возможно, на нынешнем историческом этапе такие госслужащие и нужны заводу. Но с точки зрения развития автомобильного предприятия у него нет соответствующего опыта. Он по всем критериям уступает тем иностранным менеджерам, которые ранее работали на АвтоВАЗе", - говорит собеседник "ДП".

По его мнению, недавняя инициатива про материнский капитал, который можно будет направлять на покупку автомобиля, похожа на техническое задание на госзакупку. Например, такие ее формулировки, как "стоимость не более", "мощность не более" и так далее. "Видимо, это уже первые действия Максима Соколова на новом посту: так прописать условия госпрограмм, чтобы под них попадали модели АвтоВАЗа", - рассуждает эксперт.

Наше государство никогда не умело и не умеет делать бизнес, полагает другой участник отрасли. Есть тревожные опасения имитации производства, которую будут подпитывать государственными дотациями. "Что мы видим сейчас? Автозавод, рассчитанный на мощность в полмиллиона единиц в год, выпускает 6 тыс. машин в месяц", - говорит он.

Ничего не пообещал

Добавим, что на АвтоВАЗе сменилось еще несколько топ-менеджеров. Так, кресло исполнительного вице-президента по инжинирингу занял "отец" Lada Vesta Евгений Шмелев, а вице-президента по продажам и маркетингу - Дмитрий Костромин.

Автозавод после значительной паузы уже возобновил выпуск автомобилей, включая Granta Cross и Niva Legend. Напомним, что большую часть апреля и мая сотрудники компании провели в простое из-за нехватки комплектующих. Затем компания заявила о стартовой цене Lada Granta текущего года 543 тыс. рублей, что на фоне тотального роста цен на новые легковые автомобили и их дефицита стало, безусловно, хорошей новостью. Завод также запустил беспрецедентный сервис ремонта и техобслуживания всех брендов Lada.

Сам Максим Соколов в своем первом интервью для коллектива завода заявил: первоочередная задача - сохранить коллектив и обеспечить занятость.

Некоторые вопросы, связанные со средне- и долгосрочной перспективами, пока остаются открытыми. "Отвечу предельно откровенно: сейчас сложно точно спрогнозировать развитие ситуации на автомобильном рынке России до конца года. В настоящий момент мы в целом разделяем прогноз Минпромторга России, который говорит о 55%-ном сокращении продаж, примерно до 750 тыс. автомобилей. Исходя из этих цифр мы формируем наш план производства", - сказал глава АвтоВАЗа.

Он добавил, что компания активно работает над возвращением на конвейер модели Largus (однако в ней много иностранных компонентов), а перезапуск производства Vesta возможен не ранее I квартала следующего года. "За два с половиной месяца мы смогли создать новую модификацию Lada Granta и запустить ее на конвейере автозавода. Отмечу, что в обычном режиме такая подготовка занимает не менее года", - подчеркнул Максим Соколов. АвтоВАЗ ориентируется на производство 500 тыс. автомобилей в 2023 году при оптимистичном сценарии, резюмировал он.

Деловой Петербург, Санкт-Петербург, 27 июля 2022

[к содержанию →](#)

■ В Роскосмосе назвали дату возвращения на Землю экипажа «Союз МС-21»

Автор: Басилая Вера

Космонавты Олег Артемьев, Денис Матвеев и Сергей Корсаков вернутся на Землю 29 сентября, рассказали в пресс-службе Роскосмоса в субботу.

"Приземление спускаемого аппарата пилотируемого корабля "Союз МС-21" в Казахстане ожидается 29 сентября 2022 года. На нем с МКС на Землю возвратятся космонавты Роскосмоса Олег Артемьев, Денис Матвеев и Сергей Корсаков", - отметили в госкорпорации, передает ТАСС.

Также на борту МКС сейчас находятся астрономы НАСА Челл Линдгрэн, Роберт Хайнс и Джессика Уоткинс, а также астронавт Европейского космического агентства Саманта Кристофоретти.

Коррекция орбиты МКС состоится 10 августа, чтобы сформировать баллистические условия для старта пилотируемого корабля "Союз МС-22".

Чтобы обеспечить коррекцию, будут задействованы двигатели грузового корабля "Прогресс МС-20". Они будут включены в 10:46 мск и проработают 299,6 секунды.

"После проведения корректирующего маневра средняя высота орбиты станции должна увеличиться на 840 м и составить 416,26 км", - сообщили в Роскосмосе.

Ранее гендиректор Роскосмоса Юрий Борисов заявил, что Россия начнет процесс выхода из проекта Международной космической станции после 2024 года, это займет время.

Взгляд.Ру, Москва, 30 июля 2022

<https://vz.ru/news/2022/7/30/1170131.html>

[к содержанию →](#)

Борисов заявил об отставании России в производстве спутников

Автор: Воропаева Евгения
"Роскосмос" "задолжал" российской экономике, заявил новый глава госкорпорации. По его словам, России необходимо развивать индустриальную модель производства спутников, а делать это теперь придется под санкционным давлением США, Китай и Европа давно обогнали Россию в производстве спутников, заявил в интервью каналу "Россия 24" гендиректор "Роскосмоса" Юрий Борисов.

"Мы упустили время так называемой индустриальной модели производства автоматических спутников, которые являются основой различных космических систем", - пояснил он. По словам Борисова, госкорпорация "сильно задолжала российской экономике". Чтобы научиться производить спутники "совершенно в другом количестве", необходима коренная перестройка основных процессов, а осуществлять ее придется в условиях санкций, которые в первую очередь затрагивают электронно-компонентную базу

, заявил он, отметив, однако, что санкции "не являются стопроцентной отговоркой". Борисов пообещал сотрудничать в этой сфере с дружественными государствами.

"Сегодня нельзя представить современный мир без космических услуг. Это и цифровое телевидение, это и связь, это и передача данных, это и навигация, это метеоинформация, картография, знание поверхности Земли для анализа чрезвычайных ситуаций и прочее", - подчеркнул глава "Роскосмоса".

Он раскритиковал бесплатное предоставление услуг, спрос на которые достаточно велик. "Мое глубокое убеждение: когда производитель услуг и потенциальный потребитель услуг не входят в нормальные товарно-денежные отношения, не достигается основной результат. Обе стороны в такой ситуации не заинтересованы в улучшении услуг", - заявил Борисов. По его мнению, нужно постепенно переходить на коммерческое предоставление услуг.

Борисов, который ранее занимал пост вице-премьера, возглавил "Роскосмос" 15 июля, сменив на этом посту Дмитрия Рогозина. Еще при предыдущем главе госкорпорация объявила, что пересмотрит федеральную космическую программу, чтобы сделать приоритет на российской спутниковой группировке. Рогозин в начале июня заявлял, что весь ресурс космических аппаратов "Роскосмоса" используется в интересах Минобороны, но на орбите "очень мало" российских спутников - чуть более 160 военного и гражданского назначения. В то же время против российской армии, по его словам, развернуты тысячи спутников.

В начале июля Рогозин назвал тему спутнико-строения в России "одной из самых тревожных", объяснив это "недоступностью радиационно-стойкой элементной базы". Он предложил национализировать производство микроэлектроники для спутников.

РБК (rbc.ru), Москва, 29 июля 2022

<https://www.rbc.ru/economics/29/07/2022/62e432919a79476908cf047d>

[к содержанию →](#)

Глава Роскосмоса объяснил, как Россия будет уходить с МКС

Россия выполнит все свои международные обязательства в процессе выхода из проекта МКС, который может занять до двух лет. Об этом в эфире "России 24" заявил глава Роскосмоса Юрий Борисов.

"Все это будет сделано в строгом соответствии с нашими обязательствами. Больше того, скажу, что этот процесс носит не сиюминутный характер. По оценке специалистов, он может растянуться до двух лет", - сказал глава космического ведомства.

По словам Юрия Борисова, технологически МКС стареет, и рано или поздно ее придется вывести из эксплуатации. Россия же, подчеркнул глава Роскосмоса, будет "нести ответственность" за станцию "на всех этапах ее жизненного цикла" и, в частности, будет помогать западным специалистам в ее затоплении.

Говоря о планах по созданию российской орбитальной станции, которая должна будет прийти на смену МКС в сфере отечественной космонавтики, Борисов отметил, что этот процесс должен быть синхронизирован с выходом России из проекта МКС.

Ранее глава Роскосмоса, чьи слова цитировал Nation News, сообщил о сроках выхода России из проекта Международной космической станции.

Россия будет отвечать за МКС даже после выхода из проекта, заявил Борисов

ФедералПресс (fedpress.ru), Москва, 29 июля 2022
МОСКВА, 29 июля, ФедералПресс.

<https://fedpress.ru/news/77/society/3065142>

[к содержанию →](#)

■ Путин обсудил с Советом безопасности отдельные направления работы «Роскосмоса»

Президент России Владимир Путин на оперативном совещании с членами Совета безопасности обсудил работу "Роскосмоса". С докладом выступил секретарь Совбеза Николай Патрушев.

"Вы знаете, что у нас произошли кадровые изменения в "Роскосмосе". И в этой связи хотел бы с вами обсудить некоторые вопросы работы "Роскосмоса", его отдельные направления", - сказал президент (цитата по сайту Кремля).

В совещании участвовали все постоянные члены Совета безопасности, за исключением замруководителя Дмитрия Медведева. Сегодня он прибыл в Карелию, где проведет

совещание по вопросам безопасности в связи с планами вступления Швеции и Финляндии в НАТО.

15 июля Владимир Путин отправил Дмитрий Рогозина в отставку с поста гендиректора "Роскосмоса". Глава государства назначил на эту должность Юрия Борисова, занимавшего пост заместителя председателя правительства России.

Коммерсантъ. Новости информ. центра, Москва, 28 июля 2022

https://im.kommersant.ru/issues.photo/NEWS/2022/07/28/KMO_189249_00003_1_t208_155019.jpg

<https://www.kommersant.ru/doc/5482156>

[к содержанию →](#)

3.2. СДЕЛКИ

■ «Красное знамя» вместо Rolls-Royce

Китайские компании продолжают расширять свое присутствие на российском рынке. В частности, в России быстро растет доля грузовиков из Китая. В июне на них пришлось 33% продаж грузовых авто, а в июле этот показатель вырос до 44%. При этом доля отечественных компаний сократилась с 54% в июне до 43% в июле. По оценкам специалистов рынка, китайские бренды практически полностью заняли ниши, которые ранее безраздельно принадлежали грузовикам европейских марок. Вместо ушедших из России Volvo, Scania, Mercedes, Isuzu и MAN на дорогах России все больше китайских Foton, CAMC, Shacman, Howo, FAW, DongFeng.

Ранее предпочитавшие западную продукцию перевозчики вынуждены переориентироваться на китайскую. И выясняется, что грузовики производства КНР практически ни в чем не уступают западным аналогам. При этом они на порядок дешевле. К ним в неограниченном числе есть запасные части, что немаловажно в нынешних условиях. Конечно, остается еще немало критиков китайской автотехники, которые "через губу" оценивают качество и потребительские свойства грузовиков из КНР.

Однако есть такое понятие, как цена владения, то есть затраты на содержание и ремонт, так вот она у китайских машин на порядок ниже, чем у западных. И это создает немалые преимущества, а также сулит снижение логистических затрат, на которые так часто ссылаются продавцы и производители при повышении цен на потребительские товары. Например, новый китайский самосвал Shacman, популярный ныне в России, чуть дороже аналога КаМАЗ. За эти деньги сейчас можно купить лишь подержанный десятилетний Volvo.

При этом позиции российских производителей остаются сильными. В компании КаМАЗ заявили, что их доля на рынке в данный момент стабильна: компания является лидером по количеству проданных грузовиков. В июне им удалось продать почти 2,5 тысячи машин. Второе место занял китайский производитель Shacman: в июне он продал в России чуть меньше тысячи автомобилей.

Что касается китайских легковых автомобилей, то их продажи пока растут не столь быстро. Китайский автопром, который является самым

мощным в мире, производя 22–23 млн единиц в год, не очень был заинтересован в России, где традиционно преобладали западные марки. Китайское производство, ориентированное на большие объемы, не очень воспринимает российский рынок, где ежегодно продавалось всего 1–2 млн авто. Но сейчас китайские компании, учитывая уход западных брендов, пересматривают свое отношение, более детально изучают ситуацию в России. И вскоре мы сможем увидеть взрывной рост продаж и в этом сегменте. Следует учесть, что российский рынок легковых авто за первое полугодие рухнул на 85 процентов. Продажи практически прекратились, причем не из-за отсутствия автомобилей, а из-за цен на них, которые увеличились в среднем в 2–2,5 раза.

Массовый приход китайской техники, которая по соотношению цена-качество не уступает западной и корейской, может кардинально изменить ситуацию. Безусловно, у нас останутся немало покупателей, которые и слышать не хотят о китайских марках, но массовый потребитель без сомнения по достоинству оценит лучшие образцы машин из КНР. Если, конечно, они до нас доедут. Китайский автоконцерн Great Wall Motors готовится к продажам своего внедорожника под названием Tank 500, которые должны начаться в будущем году. Внушительная машина пятиметровой длины, по своим характеристикам схожая с Тойота Прадо, как ожидается, будет стоить в России 4–4,5 млн рублей.

А вот что касается мобильной электроники, то китайские производители уже практически заняли ниши, которые освободились после ухода Samsung и Apple. Причем, помимо известных ранее в России Haier и Xiaomi появляются новые марки, такие как гонконгская Infinix. Как считают специалисты рынка, по мере заключения долгосрочных контрактов и отработки логистических цепочек, доля китайской техники будет увеличиваться, а розничные цены - снижаться.

Такая же ситуация и с другой бытовой техникой. С начала спецоперации на Украине продажи китайских телевизоров, в том числе Haier и Xiaomi выросли почти в два раза.

В 50–60 годы прошлого века СССР помог Китаю создать основу промышленности, модернизировать имевшиеся предприятия. В Китае при содействии СССР были построены крупные

предприятия, которые заложили фундамент индустриализации. Наша страна снабжала КНР автомашинами, в том числе грузовыми, станками, тяжелым оборудованием. Ныне все зеркально поменялось.

За китайским брендом FAW скрывается аббревиатура Первый автомобильный завод. Этот завод был действительно первым для Китая крупным автопредприятием, и был он построен советскими инженерами. Ныне FAW, выпускающий широкую линейку автотехники, включая грузовики и люксовые авто, по-прежнему лидирует во многих сегментах авторынка.

Вскоре его лимузин на электротяге, полностью созданный в Китае под руководством инженера-дизайнера Джайса Тейлора, работавшего на Rolls-Royce, смогут оценить российские любители люкса. Кстати, Тейлор

работает в немецком офисе FAW и занимает должности глобального вице-президента по дизайну и креативного директора. Именно он руководит созданием суперлимузинов для элиты под названием Hongqi ("Красное знамя"). На машине "Красное знамя" ездит президент Белоруссии Александр Лукашенко, который получил его в подарок от китайских товарищей.

Михаил Морозов, обозреватель газеты "Труд" "Красное знамя" вместо Rolls-Royce

Операция

Евгений Сатановский: Сезон охоты на русских открыт!

Свободная пресса (svpressa.ru), Москва, 26 июля 2022

<https://svpressa.ru/world/article/341244/>

[к содержанию →](#)

3.3. ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

■ На саммите «Сильная Россия» обсудили основные направления экономического развития

Эксперты обсудили вопросы развития российской экономики в четырех направлениях: оборонно-промышленном комплексе, космической отрасли, сфере информационных технологий и секторе ЖКХ

ТАСС, 14 июля. Участники саммита деловых кругов "Сильная Россия" 12 июля обсудили вопросы развития российской экономики в четырех направлениях: оборонно-промышленном комплексе, космической отрасли, сфере информационных технологий и секторе ЖКХ. Модератором Пленарного заседания выступил Денис Борисович Кравченко, Первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по экономической политике, Ответственный секретарь Бюро Высшего совета Партии "ЕДИНАЯ РОССИЯ".

В своем выступлении он отметил: "Ежегодно мы встречаемся именно для того, чтобы задать те вектора, которые помогут нашей стране стать еще сильнее. Очень приятно, что удалось обсудить и методы достижения технологического суверенитета, и принципы взаимодействия с нашими зарубежными партнерами такими как Иран и Китай. Надеюсь, что формат "Сильной России" позволит и дальше организовывать тесную кооперацию государства, представителей бизнеса и промышленности. Ведь вопросы, которые обсуждались сегодня, имеют высочайший уровень актуальности, а от ответов на них зависит будущее нашей страны".

В Пленарном заседании приняли участие: Рахманов Алексей Львович, Председатель правления, генеральный директор АО "ОСК"; Урличич Юрий Матэвич, Первый заместитель генерального директора по развитию орбитальной группировки и перспективным проектам ГК "Роскосмос"; Михайлик Константин Александрович, Заместитель Министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации; Солнцева Екатерина Борисовна, Директор по цифровизации ГК "Росатом"; Макиева Ирина Владимировна, Главный управляющий партнер по городскому развитию ВЭБ.РФ; Чжоу Лицунь, Председатель Союза китайских предпринимателей в России; Павлов Александр Сергеевич, Генеральный директор

РФРИТ; Нифантьев Евгений Олегович, Член Комитета Государственной Думы ФС РФ по промышленности и торговле; Курочкин Дмитрий Николаевич, Вице-президент Торгово-промышленной палаты Российской Федерации; Шпиленко Андрей Викторович, Директор Ассоциации кластеров, технопарков и ОЭЗ России; Абрамова Марина Николаевна, директор ФБГУ "Роскультицентр".

Первый заместитель гендиректора Роскосмоса Юрий Урличич отметил в своей презентации, что шестого апреля 2022 года федеральный проект "Сфера" был одобрен правительством Российской Федерации с объемом бюджетного финансирования 95 млрд рублей. Основные задачи проекта "Сфера": гарантированное обеспечение потребителей во всех секторах экономики информацией и услугами спутниковых систем; устойчивое развитие и повышение эффективности российских спутниковых технологий; расширение присутствия отечественных космических продуктов и услуг на мировом рынке.

Среди актуальных тем Пленарного заседания: импортозамещение, возможности достижения технологического суверенитета. Генеральный директор Российского фонда развития информационных технологий (РФРИТ) Александр Павлов рассказал о мерах государственной грантовой поддержки отечественного ПО, проводимых в рамках курса на импортозамещение. По словам Александра Павлова, Российский фонд развития информационных технологий (РФРИТ) получил от IT-компаний свыше 650 заявок в рамках конкурса грантов на разработку отечественного ПО. "К настоящему моменту в рамках отбора компаний-разработчиков мы уже получили свыше 650 заявок через Единый портал государственных услуг по проектам в рамках приоритетных направлений, которые озвучило правительство Российской Федерации. Нам предстоит под все эти проекты найти заказчика, представить это IT-отрасли и где-то получить оценку рынка о востребованности и необходимости таких продуктов", - отметил директор РФРИТ.

Заместитель Министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации Константин Михайлик в своем выступлении обратил внимание, что по основным строительным ресурсам, необхо-

димым для возведения объектов (цемент, песок, щебень, металл, кирпич), дефицита не наблюдается. Наиболее независимы от зарубежных материалов и технологий - строительство жилья и дорог с долей импорта всего 5%. При этом замминистра отметил дефицит ресурсов в строительстве социальных и промышленных объектов, где доля импорта составляет 25% и 35%.

Алексей Рахманов, Председатель правления, генеральный директор АО "ОСК", поделился ближайшими целями: "Президент поставил задачу развивать коридор Юг-Север, чтобы по нашим внутренним водным путям грузы доставлять из Петербурга, например, до порта Эзели в Иране, не перегружая его с сухогруза или контейнеровоза. Это во многом меняет облик внутренней логистики и еще раз дает нам возможность почувствовать свою независимость через развитие этих маршрутов в контексте наложенных ограничений. Здесь судостроение действует синхронно с задачами, которые ставит руководство страны, и уверен, что вместе эту задачу сможем решить".

Главный управляющий партнер по городскому развитию ВЭБ.РФ Ирина Макиева в своем докладе представила меры поддержки городов России, в частности, рассказала о проекте "5шаговдлягородов.рф". "ВЭБ.РФ - это не только про деньги, но и про нефинансовые меры поддержки. В апреле мы запустили масштабную программу по благоустройству "5 шагов для городов". Она нацелена на качественные и быстрые преобразования городской среды, которые почувствует на себе каждая семья. В проекте 378 городов, жители и бизнес могут стать участниками проекта, повлиять на трансформацию своих территорий, подав заявку на сайте программы "5шаговдлягородов.рф", - сообщила Ирина Макиева.

Чжоу Лицунь, Председатель Союза китайских предпринимателей в России, высоко оценил перспективы китайско-российского партнерства: "Китайско-российские деловые отношения сохраняют позитивную динамику. За 5 месяцев этого года двусторонний товарооборот достиг \$65 млрд, это рост на почти 30%. По многим прогнозам, объем торговли в этом году превысит прошлогодние показатели, мы надеемся, что будут достигнуты рекордные значения. А там - недалеко до планки в \$200 млрд товарооборота. Мы как Союз китайских предпринимателей в России так же как и раньше активно поддерживаем китайско-российские бизнес-отношения, мы вносим свой вклад в укрепление российско-китайского

делового сотрудничества и дальнейшее развитие инвестиций. Главное, работать стабильно, предсказуемо, открыто, дружелюбно, с пользой для обеих стран".

Программу саммита продолжили четыре тематические сессии: космические проекты будущего; развитие ОПК; механизмы поддержки отечественных производителей; стратегии развития технологического потенциала.

Сессию "Космические проекты будущего: "Сфера" как основа экономической и технической независимости России" модерировали Юрий Урличич, Первый заместитель генерального директора по развитию орбитальной группировки и перспективным проектам Госкорпорации "Роскосмос" и Денис Кравченко, Первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по экономической политике. Заседание по теме "Отрасль особого назначения: оборонно-промышленный комплекс как драйвер роста национальной экономики" вели Дмитрий Курочкин, Вице-президент Торгово-промышленной палаты Российской Федерации и Вячеслав Шпорт, Член Коллегии Военно-промышленной комиссии Российской Федерации. На сессии "Цифровой суверенитет: стратегии развития технологического потенциала России" модератором выступил Валентин Макаров, Президент РУССОФТ. Дискуссия по теме "Механизмы поддержки отечественных производителей в современных реалиях: роль государства и финансовых институтов" проходила под руководством Владимира Гамзы, Члена Правления ТПП РФ, Председателя Совета ТПП РФ по финансово-промышленной и инвестиционной политике и Дмитрия Курочкина, Вице-президента Торгово-промышленной палаты Российской Федерации.

"Саммит деловых кругов "Сильная Россия" проводится ежегодно с 2009 года - мы организуем федеральную площадку, на которой представители власти и бизнеса могут обмениваться экспертизой, мнениями и объединиться для совместного решения важных вопросов. За 14 лет проведения Саммита свыше 2 тыс. предприятий МСП-участников Саммита получили льготное кредитование; более 200 глобальных предпринимательских инициатив заручились поддержкой на федеральном уровне. В этом году мы также ввели новый элемент программы - бизнес-диалоги с иностранными партнерами. Данный формат посвящен укреплению международной кооперации с дружественными экономическими

партнерами из Турции, Китая, ОАЭ, Ирана", - поделился Заур Салманлы, Президент АНО "Инициатива".

В ходе мероприятия было подписано Соглашение о сотрудничестве между АНО "Инициатива" и Национальным объединением производителей строительных материалов и строительной индустрии (НОПСМ).

Организатором Саммита деловых кругов "Сильная Россия"-2022 выступает АНО центр

поддержки и развития бизнеса "Инициатива".

Саммит деловых кругов "Сильная Россия" - ежегодное мероприятие, на котором руководители обсуждают национальные планы, механизмы поддержки различных отраслей и масштабирование экспортной деятельности.

ТАСС, Москва, 14 июля 2022

<https://tass.ru/novosti-partnerov/15213103>

[к содержанию →](#)

■ АК-12 усовершенствовали на основе опыта спецоперации

Автор: Иринин Даниил

Гендиректор "Калашникова" Лепин заявил, что АК-12 усовершенствовали на основе опыта СВО

Концерн "Калашников" усовершенствовал автомат АК-12 на основе опыта, полученного в ходе специальной военной операции (СВО) на Украине. Об этом генеральный директор концерна Владимир Лепин рассказал в интервью журналу "Калашников".

"Опыт эксплуатации АК-12 в условиях реальных боевых действий - это отдельный вопрос. В марте 2022 года ГРАУ (Главное ракетно-артиллерийское управление Минобороны России - прим. "Ленты.ру") провело ряд совещаний по эксплуатации АК-12 в ходе специальной военной операции. Уже есть предложения по дальнейшему совершенствованию этого

изделия, где прозвучали предложения исключить режим отсечки по два выстрела, а также предусмотреть возможность установки двухстороннего управления режимами огня, регулируемой щеки приклада", - заявил он.

Лепин отметил, что опытный образец улучшенного АК-12 уже показали представителям оборонного ведомства.

В начале июля концерн "Калашников" сообщил, что автомат АК-12 превысил норму Минобороны России по безостановочной стрельбе очередями, выдержав 680 выстрелов. В феврале стало известно, что в казахстанском Кокшетау организуют производство российских автоматов АК-12 и АК-15 на заводе "Тыныс".

Lenta.Ru, Москва, 28 июля 2022

<https://lenta.ru/news/2022/07/28/ak12/>

[к содержанию →](#)

Почему в Татарстане снова отложили строительство завода за 28 млрд

Мусоросжигательный завод в Татарстане задумали построить еще 5 лет назад. Он должен был помочь республике стать чище, но его никак не могут ввести в эксплуатацию. Сейчас его запуск вновь под вопросом, вот только бюджет на этот проект продолжит расти. Что будет с МСЗ и как он повлияет на экономику республики - в материале "ФедералПресс".

В 2017 году "Ростех" презентовал проект "Энергия из отходов". В него входило и строительство мусоросжигательных заводов, один из которых должен появиться под Казанью. Правительство одобрило эту идею и включило возведение МСЗ в национальный приоритетный проект "Чистая страна". Строительство завода под Казанью оценивалось в 28 миллиардов рублей, а его ежегодное содержание в 6 миллиардов. Созданием МСЗ в Татарстане занимается компания "РТ-инвест" (дочка "Ростеха"). По плану завод должен был решить две проблемы: утилизацию мусора и производство энергии. Однако, проблемы он до сих пор не решает, а скорее создает.

Строительство завода должно было начаться в 2019 году, однако его отложили на год. По изначальным планам завод должен был запуститься в ноябре 2022 года, но этого не случится. Впервые запуск завода перенесли в феврале 2021 года, причиной тому стала пандемия. Сейчас открытие МСЗ снова под угрозой срыва.

Накануне появилось обращение гендиректора "РТ-инвест" Тимура Котляра к республиканскому Минприроды. В нем говорится, что проект по созданию МСЗ в Татарстане переживает не лучшие времена. На пути встали санкции. Почти все оборудование, на котором должен был работать завод, везли из-за рубежа, и сейчас с поставкой комплектующих большие проблемы. Поэтому мусоросжигательный завод может быть введен в эксплуатацию только в 2024 году.

Пресс-служба "РТ-инвест" сообщает, что строительство завода активно продолжается. А вот отложат его запуск или нет - пока неизвестно, этот вопрос сейчас обсуждается с курирующими федеральными органами власти.

"Генеральный подрядчик проекта мусоросжигательного завода в Татарстане - "Татнефтепроводстрой". До 70% оборудования будет произведено крупнейшими российскими корпорациями", - заявляет "РТ-инвест".

Что будет с оставшимися 30% - пока неясно. На подмогу может прийти параллельный импорт, который узаконили в марте, отмечает эксперт Ильдар Аблаев, доктор экономических наук, профессор КФУ и гендиректор АНО "Татарская Академия Управления Инновационной экономикой".

"Из-за западных санкций поставка комплектующих частично блокирована. Мы сейчас ищем варианты по направлению Китая. У них имеется соответствующее оборудование и есть надежда, что Китай сможет оказать нам нужное содействие в его приобретении. Что касается параллельного импорта: есть выходы через Казахстан, Узбекистан, но они тоже опасаются вторичных санкций. Поэтому здесь вопрос рабочий. Удастся ли это сделать - покажет время", - считает профессор.

Население очень переживало, что завод испортит экологию. Еще больше жителей возмущали огромные затраты на его постройку и содержание. Однако, 28 миллиардов на возведение - не окончательная цифра. Санкции вносят коррективы в бюджет многих проектов, строительство МСЗ не станет исключением. Ильдар Аблаев предполагает, что увеличения расходов не избежать.

"Увеличение бюджета зависит от цены. Когда мы через третьи страны будем закупать оборудование, конечно, оно будет дороже на 15-20%. С учетом того, что мы посредникам должны переплачивать. Этим посредником и выступит третья страна. Удорожание неизбежно, но нас спасает крепкий рубль. Это очень мощное подспорье для импорта. Для тех, кто покупает импортное оборудование, курс доллара и евро - в нашу пользу", - объясняет эксперт.

У "РТ-инвест" были весьма амбициозные планы по производству электроэнергии. По проекту один мусоросжигательный завод при переработке отходов может выдать 381 миллионов кВт/ч в год. Это обеспечит электроэнергией примерно 200 тысяч жителей или целый город с населением 80 тысяч человек. Планировалось, что станции начнут поставлять энергию с 1 декабря 2022 года, но этого не случилось.

Согласно договорам о предоставлении мощности за каждый месяц отставания от графика, инвестору грозит крупный штраф - примерно 557 миллионов рублей. За год накопилось порядка 6,7 миллиардов рублей -

такую сумму выставили компании "РТ-инвест". Срывы поставок электроэнергии не станут катастрофой для Татарстана, считает Ильдар Аблаев. Но в МСЗ, по его мнению, республика все-таки нуждается.

"Дефицита электроэнергии в республике нет. Раньше недостаток электричества был в

Нижнекамском районе и в области Казани, но сейчас он ликвидирован. Другой вопрос - утилизация мусора. Это проблема для всей страны. Свалки заполняют огромные территории, их ликвидация остается актуальной задачей", - отмечает эксперт.

ФедералПресс (fedpress.ru), Москва, 21 июля 2022

<https://fedpress.ru/article/3059649>

[к содержанию →](#)

 Евросоюз не станет вводить санкции против «ВСМПО-Ависма» — WSJ

Брюссель, 21 июля 2022, 22:12 - REGNUM
Предложение о введении санкций против российской компании "ВСМПО-Ависма", из-за опасений Франции и нескольких других стран, что Россия в ответ прекратит экспорт титана европейским странам, заблокировал Евросоюз. Об этом 21 июля сообщает газета Wall Street Journal.

"Евросоюз в последний момент заблокировал предложение ввести санкции против российского металлургического гиганта "ВСМПО-Ависма", - говорится в публикации издания.

Также указывается, что такие ограничения должны были войти в седьмой пакет антиросийских санкций ЕС, который таким образом намеревался "ограничить продажу компании военных товаров и товаров двойного назначения".

"Дипломаты ЕС заявили, что государства-члены выразили обеспокоенность тем, что ограничение экспорта компании может спровоцировать ответный шаг Москвы в виде прекращения продажи титана компании фирмам из ЕС", - добавляется в материале.

Отметим, российская корпорация "ВСМПО-Ависма" является самым крупным в мире производителем титана с полным технологическим циклом и поставляет свою продукцию в 650 стран мира. Компания глубоко интегрирована в мировую авиакосмическую индустрию и является для многих стратегическим поставщиком.

ИА Regnum, Москва, 21 июля 2022

<https://regnum.ru/news/3650474.html>

[к содержанию →](#)

■ Тысячи Lada соберут из остатков на складах

Автор: Щукин Платон

"АвтоВАЗ" рассказал, что 1,8 тысячи Lada Largus соберут из остатков запчастей на складах

"АвтоВАЗ" начнет выпуск ограниченной партии Lada Largus, которая будет собрана из накопленных на складах остатков запчастей, пишет ТАСС со ссылкой на пресс-службу.

Планируется выпустить не менее 1,8 тысячи таких авто. "В настоящее время производится сварка и окраска кузовов, выпуск первых товарных автомобилей ожидается в конце текущей недели", - рассказали в "АвтоВАЗе". Также планируется перезапуск регулярного производства Largus, но о его сроках будет сообщено позже.

Ранее "АвтоВАЗ" начал производство упрощенной Lada Granta Cross Classic'22, цена на нее начинается от 722,3 тысячи рублей. Предполагается, что следующей моделью, выпуск которой возобновится на предприятии, станет еще один внедорожник Niva Travel.

Глава Минпромторга, новый вице-премьер Денис Мантуров сказал в июле, что продажи и производство автомобилей в России сократятся примерно наполовину в этом году. Между тем продажи "АвтоВАЗа" в июне сократились на 81 процент.

Lenta.Ru, Москва, 20 июля 2022

<https://lenta.ru/news/2022/07/20/ladaa/>

[к содержанию →](#)

■ «Калашников» увеличит дальность и боевую часть артснарядов «Краснополь»

Директор концерна Владимир Лепин отметил, что комплекс из управляемого снаряда и выполняющего функции целеуказания беспилотника успешно опробован в Сирии МОСКВА, 28 июля. /ТАСС/. Корректируемый артиллерийский снаряд "Краснополь" после модификации концерном "Калашников" получит увеличенную дальность стрельбы и боевую часть увеличенного могущества, а также повышенную эффективность стрельбы при облачности и ветре. Об этом сообщил в опубликованном в четверг интервью журналу "Калашников" генеральный директор концерна Владимир Лепин.

"Сегодня на стадии завершения находится опытно-конструкторская работа по современной модификации корректируемого снаряда "Краснополь", в рамках которой группа компаний "Калашников" делает для боеприпаса основные узлы и блоки. Новый комплекс получит увеличенную дальность стрельбы, существенно повысится вероятность поражения одним выстрелом малогабаритной цели, увеличится могущество боевой части, будет повышена эффективность стрельбы при облачности и сильном ветре", - сказал он, отвечая на вопрос о перспективах совершенствования комплекса, в который также входит беспилотный летательный аппарат (БЛА).

Лепин отметил, что комплекс из управляемого снаряда и выполняющего функции целеуказания беспилотника успешно опробован

в Сирии. В июне в госкорпорации "Ростех" сообщили о его высокой эффективности во время спецоперации на Украине.

Высокоточный корректируемый артиллерийский комплекс "Краснополь" разработан Конструкторским бюро приборостроения имени академика А. Г. Шипунова (входит в НПО "Высокоточные комплексы"). Помимо осколочно-фугасного управляемого снаряда он также включает лазерный целеуказатель-дальномер, с помощью которого производится наведение изделия на цель. Снаряд калибра 152 мм может применяться всеми типами артиллерийских систем, в том числе современными самоходными гаубицами "Мста-С", "Мста-СМ" и "Коалиция-СВ". Дальность его полета достигает 20 км, масса боевой части - 8 кг. Целеуказатель комплекса "Краснополь" способен захватывать одновременно до трех целей.

Последняя модификация снаряда "Краснополь-М2" имеет калибр 155 мм, большую дальность стрельбы (26 км), также повышена точность поражения малоразмерных целей. Кроме того, имеет повышенное боевое могущество и возможность применения в любое время суток, при сильном ветре и облачности.

ТАСС, Москва, 28 июля 2022

<https://tass.ru/ekonomika/15331505>

[к содержанию →](#)

■ АВТОВАЗ возвращает в руководство старые кадры. Антикризисная мера?

Автор: Кадаков Максим

Не станет ли это шагом назад в развитии предприятия?

Недавно АВТОВАЗ вернул весомую роль в своем управлении должности главного конструктора, которая, когда российский автогигант попал под крыло Renault-Nissan, фактически была нивелирована. Теперь все изменилось, и, по неофициальным данным, после ухода Renault АВТОВАЗ в какой-то степени склоняется к прежней системе руководства и будет ставить на руководящие должности старые и опытные кадры.

Своим мнением по этому поводу поделился главный редактор старейшего автомобильного издания в России, журнала "За рулем", Максим Кадаков.

- Возможно, это сейчас единственный вариант быстро собрать работоспособную команду. Потому что можно долго мечтать о новых моделях, платформах, сотрудничестве, строить много красивых прожектов об электромобилях и т.д., но любые мечтания в итоге надо во что-то воплотить.

И вполне возможно, что сейчас такой момент, когда важнее воплотить в жизнь малое, чем мечтать о великом. Если исходить из этого посыла, то работники, которые имеют опыт, связи, влияние, каких-то своих людей в производстве, сейчас жизненно необходимы. АВТОВАЗ - это огромная структура, а не только руководство из 3-5 "топов", очень много зависит от людей второго эшелона: от начальников производств, начальников цехов - от тех людей,

которые "на земле" руководят теми или иными работами. И вот если собрать такой коллектив, то можно добиться определенных результатов на более коротком отрезке времени. И в этом смысле такой подход оправдан. Важно лишь, чтобы при этом были учтены два важных момента.

Первый - чтобы эти люди умели руководить именно в современном понимании слова, могли собрать интересную команду. Если люди с опытом работы, будут собирать вокруг себя не только опытных ветеранов, а еще и молодые перспективные кадры, это будет здорово! То есть они должны выступать как дальновидные руководители, понимающие, что именно молодые кадры своим задором, новыми идеями, просто новым взглядом на жизнь смогут тянуть все это куда-то в перспективу. И, в конце концов, через 5-7 лет новые кадры все-таки выйдут на первые роли. И второе - чтобы эти опытные руководители не заикливались на старых идеях. Нельзя смотреть только назад и лишь улучшая лишь то, что когда-то было сделано. Нужно идти вперед.

АВТОВАЗ - это огромная структура

Комсомольская правда (kp.ru), Москва, 31 июля 2022

<https://www.kp.ru/daily/27425.5/4625593/>

[к содержанию →](#)

■ Минобороны РФ передали партию модернизированных БРМ-1К с новым боевым отделением

"Уралвагонзавод" сообщил, что машины также получили новые двигатель, средства связи и бортовую электронику

МОСКВА, 29 июля. /ТАСС/. Партия модернизированных боевых разведывательных машин БРМ-1К, получивших боевое отделение БТР-82А, поставлена Минобороны "Уралвагонзаводом" (УВЗ, входит в Ростех). Как сообщило в пятницу предприятие, машины также получили новые двигатель, средства связи и бортовую электронику.

"Рубцовский филиал АО "Научно-производственная корпорация "Уралвагонзавод" в рамках государственного контракта выполнил работы по капитальному ремонту с модернизацией командирских боевых разведывательных машин БРМ-1К. Бронетехника под контролем военных представителей Министерства обороны РФ прошла все виды ходовых и огневых испытаний. В рамках работ базовое боевое отделение было заменено на унифицированное боевое отделение БТР-82А. Также были заменены двигатель боевой машины, средства связи и бортовая

электроника", - говорится в сообщении.

Дополнительно машины оснастили навигационным оборудованием, средствами разведки и приборами наблюдения.

Как отметили в УВЗ, модернизация направлена на повышение эффективности тактической разведки за счет расширения ТТХ и огневой мощности машин, предназначенных для разведки на поле боя. Техника прошла все виды ходовых и огневых испытаний под контролем представителей Минобороны РФ, подчеркнули на предприятии.

Модернизированная боевая разведывательная командирская машина БРМ-1К создана на базе БМП-1. Имеет бортовую защиту от крупнокалиберных пулеметов, малокалиберных автоматических пушек и осколков снарядов, способна форсировать водные преграды.

ТАСС, Москва, 29 июля 2022

<https://tass.ru/armiya-i-opk/15342809>

[к содержанию →](#)

■ В Ижевске соберут 240 новых Lada Vesta, после чего производство перенесут

Автор: Александров Дмитрий

В ближайшее время производство автомобилей семейства Lada Vesta перенесут в Тольятти

На заводе АвтоВАЗа в Ижевске соберут ограниченную партию обновленных Lada Vesta NG. Об этом сообщает паблик Avtograd News в социальной сети "ВКонтакте", который регулярно выкладывает инсайдерскую информацию с АвтоВАЗа и "шпионские" фотографии новых моделей Lada. По их данным, сварочный комплекс предприятия в ближайшее время изготовит 240 кузовов, необходимых для сборки автомобилей Vesta. Именно на этот объем сейчас на заводе присутствуют необходимые комплектующие.

После этого все необходимое для сборки Vesta оборудование начнут перевозить на завод компании в Тольятти. Именно там в будущем возобновится производство популярной модели. Для этого на предприятии уже запущен процесс разборки сварочных постов на линии изготовления кузовов автомобилей Renault. Освободившееся пространство займет оборудование для производства моделей Vesta. Официального подтверждения этой информации пока нет.

www.adv.rbc.ru

Премьера обновленной Lada Vesta NG (New

Generation) состоялась еще 22 февраля 2022 года. Модернизированный седан получил обновленную внешность с измененным дизайном радиаторной решетки, бамперов, а также полностью диодную оптику.

При этом линейка силовых агрегатов модели осталась прежней. Ранее сообщалось, что Lada Vesta NG будет предлагаться с тем же 1,6-литровым 16-клапанником мощностью 106 л.с., а в качестве старшего силового агрегата будет доступна модификация с 113-сильной бензиновой "четверкой" Renault такого же рабочего объема. С начальным мотором будет сочетаться только пятиступенчатая механика, а в паре со старшим двигателем, помимо ручной коробки, может работать и вариатор от японской фирмы Jatco.

На данный момент производство и продажи обновленной Lada Vesta так и не начались. Полноценный, серийный выпуск новинки, скорее всего, начнется не раньше следующего года. Также из-за логистических проблем АвтоВАЗ так и не возобновил производство нынешней Lada Vesta. На данный момент российская компания ведет выпуск только двух моделей - "упрощенных" версий Lada Granta и Lada Niva.

Autonews.ru, Москва, 29 июля 2022

<https://www.autonews.ru/news/62e38d679a79471a4f47c683>

[к содержанию →](#)

■ В России создали корпус для первого импортозамещенного Superjet

Автор: Шукин Платон

ТАСС: ОАК завершила работу над фюзеляжем Sukhoi Superjet New и вскоре отправит его в ЦАГИ

Фюзеляж первого полностью импортозамещенного самолета Sukhoi Superjet New готов и в ближайшее время прибудет в Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) для прочностных испытаний. Об этом со ссылкой на источник, близкий к "Ростеху", сообщает ТАСС.

По его словам, Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), разработчик лайнера, готовит корпус к отправке, на аэродром Жуковский он попадет на этой неделе.

Месяц назад стало известно, что ОАК оценивает полное импортозамещение самолета Sukhoi SuperJet 100 в 50 миллиардов рублей, причем без учета двигателя, которому еще предстоят испытания. Корпорация составила список из 64 наименований комплектующих, которые необходимо производить в России, и 24 компаний, которые должны освоить этот процесс. В дальнейшем перечень может измениться.

При этом в соответствии с комплексной программой развития авиатранспортной

отрасли до 2030 года, которую утвердило правительство, производство SSJ New должно начаться в 2023 году. До этого лайнеру еще предстоит получить сертификат типа.

Полностью импортозамещенный Sukhoi Superjet New наряду с MC-21, который также пока не испытывался с отечественными моторами, должен стать основой российской гражданской авиации в ближайшие годы. Потребность в них появилась после отказа от сотрудничества с российскими авиакомпаниями мировых лидеров Airbus и Boeing, что связано с вводом российских войск на территорию Украины.

Согласно ожиданиям российских властей, отечественные производители смогут в сжатые сроки доработать, провести все необходимые испытания новых моделей лайнеров и наладить их выпуск в промышленных масштабах. Также в правительстве рассчитывают на производство порядка 70 бортов Ту-214 в период до 2030 года, что, по оценкам экспертов, будет достаточно сложно реализовать из-за того, их производство устарело и не поддается модернизации.

Lenta.Ru, Москва, 28 июля 2022

https://lenta.ru/news/2022/07/28/ssj_new/

[к содержанию →](#)

 «АвтоВАЗ» возобновил выпуск модели Granta с кондиционером

Автор: Морозов Алексей

Российский автопроизводитель "АвтоВАЗ" возобновил производство автомобилей Lada Granta Classic 2022 модельного года, оснащенных кондиционером. Об этом сообщает пресс-служба компании.

"Lada объявляет о возобновлении производства автомобилей семейства Granta, оснащенных кондиционером, на которые приходится около 80% продаж", - говорится в сообщении.

В комплектацию Granta Classic 2022 модельного года помимо кондиционера входят электроподъемники, электропривод и обогрев наружных зеркал, центральный замок, аудио-подготовка. Стоимость седана составит от 597 200 руб. по госпрограмме льготного кредитования или от 745 900 руб. без ее использования.

Лифтбек Granta с кондиционером обойдется в 613 200 руб. по льготной госпрограмме или 765 900 руб. без ее использования. За доплату

можно купить 15-дюймовые легкосплавные диски.

Универсал Granta Cross можно будет приобрести от 650 000 руб. по госпрограмме или от 811 900 руб. без ее использования. В данную комплектацию входят подогрев передних сидений, пластиковый обвес кузова, 15-дюймовые диски. Во всех версиях Granta Classic 2022 отсутствуют подушки безопасности и антиблокировочная система тормозов (ABS). Ранее сообщалось, что "АвтоВАЗ" продолжает работать над новой моделью Lada, которая в будущем должна прийти на смену семейству Granta.

Газета.Ru, Москва, 26 июля 2022

<https://www.gazeta.ru/auto/news/2022/07/26/18203978.shtml>

[к содержанию →](#)

■ В «Прогрессе» рассказали о степени готовности новой ракеты «Союз-5»

Автор: Мартышкина Анастасия

В России продолжается создание новой перспективной двухступенчатой ракеты-носителя "Союз-5". В июне этого года специалистами АО "ЦНИИмаш" и АО РКЦ "Прогресс" были успешно проведены статические испытания опытных образцов бака горючего первой ступени стенового блока ракеты, сообщил "Газете.Ru" директор РКЦ "Прогресс" Дмитрий Баранов. В настоящее время также завершается проектирование системы аварийной защиты двигателей.

В настоящий момент мы завершаем проектирование системы аварийной защиты двигателей РД171МВ, РД0124МС. Дочернее предприятие АО "РКЦ "Прогресс" - АО "НПО автоматики" (Екатеринбург) приступает к изготовлению опытных образцов и проведению автономных испытаний прибором, - рассказал Баранов.

Он также добавил, что впервые баки для "Союза-5" будут изготовлены из алюминиевого сплава 1580, что создаст прирост массы выводимой полезной нагрузки на орбиту до нескольких сотен килограммов при низкой

стоимости производства. Еще одно новшество - бесплатформенный инерциальный блок (БИБ) на волоконно-оптических гироскопах, который обеспечит точную информацию о координатах ракеты, не позволяя носителю отклониться от заданного курса. Такой комплекс используется впервые на российском производстве.

Разработка новой российской ракеты среднего класса "Союз-5" ("Иртыш"), которую планируют запустить в 2023 году, началась в 2016 году. Она должна заменить производимую на Украине ракету "Зенит".

В 2018 году Роскосмос заключил госконтракт с РКК "Энергия" на 61,2 млрд рублей на ее создание и испытание. В рамках летных испытаний, запланированных в 2023-2025 годах с космодрома Байконур, предполагается выполнить четыре пуска "Союза-5". Изготавливать ракету было поручено РКЦ "Прогресс".

NEWS.ru, Москва, 26 июля 2022

<https://news.ru/cosmos/v-progresse-rasskazali-o-stepeni-gotovnosti-novoj-rakety-soyuz-5/>

[к содержанию →](#)

Дилеры Lada уже принимают заказы на новую Vesta

Автор: Зубко Юрий

Один из дилеров АвтоВАЗа в Тольятти уже предлагает забронировать новую Vesta.

Речь идет об ограниченной партии, которая была собрана до приостановки производства. Российская компания планирует отгрузить около 800 автомобилей Vesta NG. Машины представлены в комплектациях Comfort и Comfort Plus.

Паблик RCI News уточняет, что есть еще версия Luxe, однако самая богатая версия в свободную продажу не поступит - автомобили "разойдутся по сотрудникам" АвтоВАЗа.

Новая Lada Vesta уже в базовой комплектации получила светодиодную оптику, мягкий пластик в салоне, бесключевой доступ, кнопку "старт-стоп". Двигатели и коробки остались прежними.

Цены в настоящее время пока неизвестны, но их могут объявить до конца июля.

Старт серийного производства новой Lada Vesta состоялся в феврале 2022 года. В настоящее время не выпускаются ни первая, ни новая генерация модели, так как АвтоВАЗ не располагает необходимыми комплектующими. Перезапуск сборки модели на ижевской площадке запланирован на первый квартал 2023 года.

Российская газета (rg.ru), Москва, 24 июля 2022

<https://rg.ru/2022/07/24/dilery-lada-uzhe-prinimaiut-zakazy-na-novuiu-vesta.html>

[к содержанию →](#)

■ Небо в ракетах: почему глава «Алмаз-Антей» стал Героем России

Автор: Корнев Дмитрий

"Известия" - о самых эффективных разработках предприятий концерна за последние полвека "Золотую звезду" Героя России 21 июля получил гендиректор концерна ПВО "Алмаз-Антей" Ян Новиков. Награда - признание того, что созданные предприятием системы вооружения отлично проявили себя в ходе специальной военной операции на Украине. Это второй случай, когда одну из высших наград государства получает глава военно-промышленного предприятия. Первым в прошлом году стал гендиректор корпорации "Тактическое ракетное вооружение" Борис Обносов. Как разработки "Алмаз-Антея" десятилетиями укрепили обороноспособность страны и влияли на эффективность ВС России - в материале "Известий".

Комплексные решения

"Золотую звезду" Яну Новикову 21 июля вручил министр обороны России Сергей Шойгу. По официальной формулировке - "за выдающийся вклад в обеспечение обороноспособности РФ, разработку и создание современных образцов вооружения, военной и специальной техники". Очевидно, что награда стала признанием боевых успехов, достигнутых благодаря продукции "Алмаз-Антея" во время СВО на Украине.

Из систем вооружения, созданных концерном, на слуху прежде всего зенитные ракетные комплексы (ЗРК) зональной противоздушной обороны С-300, С-300В, С-400 и С-500. Этот перечень можно дополнить зенитными комплексами войсковой ПВО семейства "Бук" и различными средствами радиолокационного обнаружения воздушных целей, а также системами управления ПВО разного уровня.

В состав концерна входит опытное конструкторское бюро "Новатор", в котором созданы не только комплексы ПВО, но и крылатые ракеты "Калибр" для ВМФ, крылатые ракеты 9М728 и 9М729 для наземных ракетных комплексов "Искандер-М".

Пуск высокоточной крылатой ракеты "Калибр" с надводного корабля

Фото: РИА Новости/Министерство обороны РФ
История создания современных крылатых ракет уходит корнями в конец 1960-х годов. Тогда в СССР и США заинтересовались идеей создания дозвуковых крылатых ракет большой дальности. Советские ученые в ходе исследовательского проекта "Эхо" установили, что с

помощью массированного удара подобным оружием можно преодолеть системы ПВО и ПРО потенциального противника. Тогда же, в конце 1960-х, появилась идея встречного подрыва ядерных боезарядов крылатых ракет. Первый проект отечественной дозвуковой крылатой ракеты ОКБ "Новатор" разработало в инициативном порядке. Но он оказался невостребован, пока США не начали полномасштабные работы по созданию крылатых ракет морского и наземного базирования SLCM и GLCM.

19 июня 1975 года военно-промышленный комитет при Совете министров СССР поручил "Новатору" и его главному конструктору Льву Люльеву дать советский ответ на американские разработки. В этот день началась история создания большого семейства ракет, в которое входит и "Калибр", и крылатые ракеты системы "Искандер-М".

Морской торпедно-ракетный комплекс "Гранат" с ракетой КС-122 "Новатор" создавал для вооружения перспективных на тот момент ударных подводных лодок проекта 971. Крылатые ракеты предполагалось запускать из торпедных аппаратов, и основными их целями должны были стать административно-политические и крупные военно-промышленные центры с заранее известными координатами. На ракетах КС-122 "Гранат" впервые в СССР применили автономную инерциальную систему управления с коррекцией маршрута полета ракеты по рельефу местности. Эта система включала в себя вычислительную машину, радиовысотомер, систему хранения полетного задания и цифровые матрицы-карты участков коррекции.

Пусковая установка 9В2413 комплекса РК-55 и КР КС-122

На пути к "Калибру"

Работы по морским крылатым ракетам шли быстро, и уже в 1976 году в Крыму начались испытания первых прототипов КС-122. Почти одновременно, в декабре 1976 года, "Новатору" поручили разработку наземного ракетного комплекса РК-55 "Рельеф". Это произошло в ответ на создание за океаном наземного ракетного комплекса с ракетами GLCM / BGM-109G Tomahawk.

Испытания нового ракетного комплекса начались в 1983 году. В 1986-м его приняли на вооружение Советской Армии. Серийное производство наладили на Машиностроительном заводе им.Калинина в Свердловске. К

моменту заключения договора о сокращении ракет средней и малой дальности между СССР и США, было выпущено только шесть пусковых установок и 80 ракет к ним. По этому договору все ракеты комплекса "Рельеф" уничтожили в 1988 году.

Морские же "Гранаты" прослужили как минимум до конца 1980-х годов, когда по договору между СССР и США с кораблей и подводных лодок флотов обеих держав убрали все нестратегические ракеты с ядерными боезарядами. Носителями "Гранатов" к этому времени были ударные ракетно-торпедные подлодки проектов 671РТМ, 971, 945, 945А, а также несколько специальных лодок-носителей проекта 667АТ "Груша" - они несли боекомплект в 32 крылатые ракеты к восьми торпедным пусковым аппаратам. Предполагалось, что "Гранаты" войдут и в состав вооружения перспективной ударной лодки "Ясень" - работы над этим проектом начались в 1980-е годы.

КС-122 комплекса "Гранат" была классической дозвуковой крылатой ракетой с раскрывающимися после старта крыльями и малогабаритным турбореактивным двигателем. В отличие от крылатых ракет воздушного базирования Х-55, которыми занималось МКБ "Радуга", у КС-122 после старта маршевый двигатель не выдвигался из фюзеляжа. Кстати, многие конструктивные элементы этого оружия позже без изменений перекочевали на ракеты Р-500 / 9М728 "Искандер-М" и морские "Калибры". Среди прочего это рули высоты и направления, элементы раскрытия крыла, двигательная установка.

Боевой пуск ракеты из комплекса "Искандер-М" на одном из полигонов

Фото: РИА Новости/Пресс-служба Минобороны РФ

Особенностью ракет "Гранат" и "Рельеф" было то, что их применение предполагалось исключительно с ядерными боевыми частями, а это

значительно сокращало варианты их использования - такие ракеты предназначались только для, условно говоря, "последней" войны с аналогичным "ядерным" соперником. А развитие флота требовало расширения номенклатуры и неядерных боевых систем. Так в конце 1980-х годов было положено начало работ по неядерным аналогам "Граната" и "Рельефа", которые позже приняли на вооружение флота как "Калибр".

В составе семейства "Калибр" два основных типа ракет: 3М-14 для ударов по наземным целям на дальности до 2500 км и противокорабельная 3М-54. Выпускаются также их экспортные аналоги. "Калибры" создавались и испытывались в 1990-2000-е годы. И параллельно шли работы по созданию их сухопутного аналога - ракеты Р-500 / 9М728 для универсального комплекса "Искандер-М". Ее первый пуск состоялся в Капустином Яру 29 мая 2007 года. После выполнения программы испытаний ракеты 9М728 в 2013 году приняли на вооружение.

Сегодня ракеты "Калибр" и Р-500 / 9М728 - наиболее массовое и высокоточное неядерное оружие большой дальности российского ВМФ и ракетных частей Сухопутных войск России. Это основной ударный кулак для поражения любых точечных объектов на дальности от 500 до 2500 км. В недрах ОКБ "Новатор" и концерна "Алмаз-Антей" ведутся работы по совершенствованию "Калибров" и по созданию новых образцов, которые должны стать еще более совершенными и универсальными.

Пуск высокоточной крылатой ракеты "Калибр" с надводного корабля

Боевой пуск ракеты из комплекса "Искандер-М" на одном из полигонов

Известия (iz.ru), Москва, 24 июля 2022

<https://iz.ru/1368978/dmitrii-kornev/nebo-v-raketakh-pochemu-glava-almaz-antei-stal-geroem-rossii>

[к содержанию →](#)

■ Что за модернизированные 120-мм минометы 2Б11 появятся на Украине?

Автор: Козаченко Алексей

Партия 120-мм минометов 2Б11 с колесным ходом поступила на вооружение российской армии. Как сообщил "Уралвагонзавод", минометы отгрузило ЦНИИ "Буревестник", входящее в состав УВЗ. Количество переданного оружия не сообщается, поставка проведена в рамках выполнения гособоронзаказа. Не исключается, что часть минометов уже в ближайшее время будет отправлена на Украину.

Применение

120-мм миномет 2Б11 предназначен для уничтожения навесным огнем живой силы и огневых средств противника. Для стрельбы применяются выстрелы с осколочно-фугасными, дымовыми, осветительными и зажигательными минами.

Миномет 2Б11 является одним из лучших образцов минометного вооружения в мире, стоит на вооружении российской армии и пользуется большим спросом на экспортном рынке. Миномет уже использовался в ходе Второй чеченской войны. Кроме того, это вооружение применяется примерно в десятке стран в основном, ранее входившими в состав СССР. Скорее всего, в ближайшее время это вооружение поступит в подразделения, действующие на Украине.

Миномет 2Б11 представляет собой развитие конструкции полкового миномета образца 1943 года - ПМ-43. Основными нововведениями стало использование более современных материалов, позволившее уменьшить общую массу миномета. Он был разработан в ЦНИИ "Буревестник" в Нижнем Новгороде в 1979 году.

Характеристики

Перевод в боевое положение занимает 1,5-2 минуты. Максимальная дальность стрельбы - 7100 метров, при использовании высокоточных мин типа "Грань" - 9000 метров.

Скорострельность - 15 выстрелов в минуту, расчет - 5 человек. Масса миномета 2Б11 - 230 кг,

миномета с колесным ходом 2Л81 в походном положении - 357 кг.

Преимущества

В боевых условиях неоспоримыми преимуществами миномета 2Б11 являются усовершенствованная плита кругового обстрела, быстросъемный стреляющий механизм, не требующий разборки ствола, а также предохранитель от двойного заряжания небольшой массы. Последнее обеспечивает безопасность расчета.

Благодаря плите кругового обстрела отпала необходимость в предварительной подготовке огневой позиции при стрельбе с грунтов различной твердости, включая мерзлый.

Повышению боевой эффективности миномета также способствует внедрение в конструкцию быстросъемного стреляющего механизма, что позволяет при его демонтаже обходиться без разборки ствола, узла крепления прицела, размещенного на выдвижной стойке лафета, благодаря которому по одному наведенному миномету, без переустановки прицела, обеспечивается наведение всей батареи, приспособления для контроля углов 0 и 45°, не требующего настройки при выверке прицела, комплекта средств освещения для стрельбы в темное время суток, не требующего подзарядки элементов питания.

За счет размещения миномета 2Б11 на современных колесных (УРАЛ-43206) и бронированных гусеничных (МТ-ЛБ) шасси высокой проходимости повышены мобильность и защищенность расчета и боезапаса. Процессы погрузки-выгрузки миномета механизированы благодаря оснащению комплекса лебедкой с электроприводом. Это позволило уменьшить трудоемкость, время разворачивания миномета на огневой позиции, в том числе сокращенным расчетом, и время смены позиции.

Аргументы и Факты (aif.ru), Москва, 23 июля 2022

[к содержанию →](#)

■ Ростех показал боевую наземную технику, участвующую в СВО

Тяжелые огнеметные системы, РСЗО и ИСДМ "Земледелие" предприятий госкорпорации хорошо проявили себя в конфликте МОСКВА, 22 июля. /ТАСС/. Госкорпорация "Ростех" показала линейку боевой наземной техники, которая участвует в специальной военной операции России на Украине. Как сообщили в пятницу журналистам в госкорпорации, анализ результатов применения техники в СВО, обратная связь от военных помогут при создании новых перспективных образцов вооружения, а также в модернизации существующей техники.

В сообщении отмечается, что среди применяющейся в СВО техники боевая машина поддержки танков "Терминатор", основной боевой танк Т-90М "Прорыв", оперативно-тактический комплекс "Искандер-М" и зенитный ракетно-пушечный комплекс "Панцирь-С1".

"Ростех серийно поставляет в войска широкую линейку современной военной техники. Например, тяжелые огнеметные системы "Солнцепек", машины дистанционного минирования "Земледелие", реактивные системы залпового огня. Машины хорошо проявили себя в условиях конфликта высокой интенсивности, демонстрируют надежность и боевую эффективность. Мы внимательно анализируем результаты применения, а также получаем обратную связь от военных. Это

поможет при создании новых перспективных образцов вооружения, а также в модернизации существующей техники - работа идет непрерывно", - рассказал индустриальный директор кластера вооружений Ростеха Бекхан Оздоев. О применении на Украине новейшей инженерной системы дистанционного минирования (ИСДМ) "Земледелие" в апреле сообщала информационно-аналитическая группа Jane's. Впервые данную систему дистанционного минирования показали широкой публике на военном параде по случаю 75-летия Победы в Великой Отечественной войне в Москве. Система производится НПО "Сплав" им. А.Н. Ганичева (входит в холдинг "Технодинамика" госкорпорации "Ростех") и включает в себя пусковую установку, боекомплект которой состоит из 50 боеприпасов калибра 122 мм, начиняемых разрывными противопехотными или противотанковыми минами, и транспортно-заряжающую машину с загрузочным краном в задней части.

Об использовании в спецоперации машин поддержки танков (БМПТ) "Терминатор", оперативно-тактических комплексов "Искандер-М" и зенитных ракетно-пушечных комплексов "Панцирь-С" сообщали в Минобороны РФ.

ТАСС, Москва, 22 июля 2022

<https://tass.ru/obschestvo/15283477>

[к содержанию →](#)

3.4. ЦИФРОВИЗАЦИЯ / ТРАНСФОРМАЦИЯ

■ **Авиастроители собрали фюзеляж полностью импортозамещенного «Суперджета»**

Российские авиастроители собрали фюзеляж полностью импортозамещенного "Суперджета". Самолет серии NEW - это модификация "Суперджета 100". Его создание началось после введения новых западных санкций. Задача - заменить все компоненты и системы на отечественные. Впереди первые испытания.

Абсолютно новый самолет - и без преувеличения новая глава в истории гражданской авиации России начинается здесь, в Комсомольске-на-Амуре. Цех покидает первый фюзеляж самолета Superjet New - лайнера, который строится по программе импортозамещения из отечественных комплектующих.

Провожает самолет весь коллектив производственного центра корпорации "Иркут" - каждый, кто трудился над созданием первой полностью российской машины.

"Моими руками собрано. Внес вклад, как говорится, в создание самолетов", - говорит сборщик-клепальщик производственного участка №1 цеха сборки фюзеляжа Максим Фалейтор.

Пожелания "В добрый путь" и "Успешных испытаний" на фюзеляже оставили работники, которые полтора десятилетия назад собирали первые опытные "Суперджеты" и отправили в небо более двухсот крылатых машин. Сегодня их успешно эксплуатируют российские и зарубежные авиакомпании.

- С чувством выполненного долга! Я был с первым самолетом, мне очень лестно находиться, быть здесь, участвовать в этом!

Это событие - по сути, начало программы Superjet New и больших строительных проектов здесь, на площадке ОАК-Ростех в Комсомольске-на-Амуре. Чтобы отладить работающий как часы конвейер на самолете, который будет иметь большие габариты, потребуются дополнительные ангары.

"Это будет прямоточный конвейер с большими возможностями для больших объемов серийного выпуска", - говорит директор Производственного центра филиала ПАО "Корпо-

рация "Иркут" "Региональные самолеты" в Комсомольске-на-Амуре Андрей Соинов.

Успешные наработки, навыки бережливого производства, полная цифровизация - все это теперь послужит созданию лайнера Superjet New. Уже сегодня на такой же фюзеляж в цехах монтируют системы и агрегаты, полученные от российских поставщиков.

"Все системы и агрегаты на самолете должны быть отечественными. Наша задача - в том, чтобы в марте следующего года сделать первый полет опытного самолета "Сухо́й Суперджет Нью" уже на российских комплектующих, с российскими двигателями ПД-8", - говорит заместитель генерального директора ОАК по гражданской авиации - генеральный директор ПАО "Корпорация "Иркут" Андрей Богинский.

Заклепка к заклепке - фюзеляж готов к испытанию нагрузками. Его доставка - целая операция. В свой первый полет фюзеляж и отъемные части крыла отправляются на самолете "Руслан". Двумя стотонными кранами, синхронно, самолет размещают на борту. Путь предстоит через всю страну.

Планер и шасси первого самолета будут тестировать в Центральном аэрогидродинамическом институте имени профессора Жуковского для подтверждения назначенного ресурса в 54 тысячи летных часов. И вот уже Ан-124 встречают в Жуковском. Он благополучно заходит на посадку и готовится к разгрузке.

Начало новой программе положено. Дальнейшие ресурсные, а затем и летные испытания позволят выйти на сертификацию и начать серийное производство.

Сейчас в постройке находятся еще два самолета Superjet New, предназначенные для летных испытаний. Первый из них здесь, в Комсомольске-на-Амуре, уже оснащают элементами импортозамещенных систем и оборудования, тестировать которые в небе будут уже в следующем году.

Вести.ru, Москва, 30 июля 2022

<https://www.vesti.ru/finance/article/2869113>

[к содержанию →](#)

■ В ЭИСИ обсудили функционирование системы технологического суверенитета

В ЭИСИ поговорили о техсуверенитете, как о стратегии опережающего развития России. В пресс-центре МИА "Россия сегодня" состоялся круглый стол Экспертного института социальных исследований (ЭИСИ) "Технологический суверенитет - стратегия опережающего развития России". Эксперты обсудили функционирование системы технологического суверенитета, перспективы создания базы для опережающего развития, а также, как российские разработки влияют на жизнь человека и могут ее изменить. Модератором встречи выступила директор департамента региональных программ ЭИСИ Дарья Кислицына.

Главный научный сотрудник Научно-исследовательского института биомедицинской химии имени Ореховича Андрей Лисица обозначил отечественные медицинские разработки, которые являются уникальными для мировой практики. Так, разработки страны стали важными в борьбе с пандемией - ПЦР-диагностика, реагентика, также учеными был создан секвенатор, который расшифровывает весь геном человека, возбудившийся ковидом.

Кроме того, Андрей Лисица рассказал о роботассистированной хирургической системе da Vinci. Система состоит из трех блоков. Первый предназначен для хирурга-оператора, второй - робот-манипулятор - является исполнительным устройством. Консоль видеозрения - вспомогательный элемент системы. Особенность российской разработки состоит в том, что она является мобильной и может перемещаться в другие клиники.

"Перспективы у нас позитивные. Особенно если будут сделаны шаги по серийному производству. К этому шагу ситуация нас вынуждает... Мы сможем запускать аналоги, отрабатывать обратную связь, дорабатывая собственное оборудование, а не тратить средства на то, чтобы зарубежные товарищи совершенствовали свои модели", - сказал Андрей Лисица.

Директор Института металлургии и материаловедения имени Байкова РАН Владимир Комлев заметил, что преимущество России состоит в том, что ученые работают в тесной связке с производителями. Это позволяет в значительной степени оперативно внедрить разра-

ботку в жизнь. Директор института рассказал о совместном проекте с Роскосмосом, в рамках которого эксперимент по созданию тканевых эквивалентов проводился при пилотировании космонавтики. Тестирование в условиях гравитации является уникальной практикой.

Первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по науке и высшему образованию, депутат новой волны, Александр Мажуга заявил, что развитие технологического суверенитета является общемировым трендом. За счет совершенствования технологических производств странами внутри себя, меняется и мировая парадигма лидерства.

"Технологический суверенитет для России - это сильная переговорная позиция. Это возможность выстраивать альянсы со странами, которые имеют нужные для нас технологии. Сейчас необходимо определить сильные для нас стороны", - сказал он. Эксперт назвал 6 направлений, которые, по его мнению, должны стать приоритетными для российской науки - фармацевтика, малотоннажная химия, ядерные и атомные технологии, микроэлектроника и цифровизация. При этом, важно усилить информирование граждан о научных достижениях России.

Юлия Зворыкина, профессор Международного института энергетической политики и дипломатии МГИМО, заместитель руководителя Инновационного исследовательского центра при Президиуме КТС СНГ подчеркнула, что степень технологического развития такой страны, как Россия, во много зависит от регионального уровня. Эксперт рассказала о совместном проекте АСИ и Росатома по созданию инфраструктурно-сервисного подхода развития городов с высоким научно-технологическим потенциалом.

Генеральный директор проекта "Сделано в России" Михаил Садченков пояснил, как сейчас меняется структура российского бизнеса. Сегодня для отечественных компаний - время возможностей. Они занимают освободившиеся ниши и открывают для себя новые рынки, в первую очередь, Африки и Азиатско-Тихоокеанского региона. Более того, зарубежные компании ищут для себя способы остаться на российском рынке и продолжать свою деятельность здесь. Уходят с рынка в основном

компаний, деятельность которых была ориентирована на зарубежную целевую аудиторию. "Российские компании, впервые за все время, получили возможность глобального самостоятельного развития, в том числе, при поддержке государства. Это и правильно выстроенная

работа, направленная на изменение законодательства, и снижение активности лоббизма иностранного бизнеса в России, что является одним из ключевых факторов технологической независимости страны", - отметил он.

Lenta.Ru, Москва, 28 июля 2022

<https://lenta.ru/news/2022/07/28/suv/>

[к содержанию →](#)

■ POZIS подвел итоги работы базовой кафедры КНИТУ-КАИ им. А.Н. Туполева

На базе АО "ПОЗИС" Госкорпорации Ростех (входит в Союз машиностроителей России) состоялось заседание базовой кафедры инжиниринга и цифровизации машиностроительного производства Зеленодольского института машиностроения и информационных технологий КНИТУ-КАИ имени А.Н.Туполева, которое провел заведующий кафедрой, генеральный директор предприятия Радик Хасанов. На мероприятии подвели итоги работы в 2021-2022 учебном году.

В заседании приняли участие представители института во главе с его директором, к.п.н. Ириной Богдановой, а также руководители и специалисты технической и кадровой службы АО "ПОЗИС", задействованные в работе кафедры.

Руководитель ЗИМИТ КНИТУ-КАИ рассказала о работе института и результатах взаимодействия филиала с базовой кафедрой. В 2021-2022 учебном году на кафедре обучались более 60 студентов, которые осваивали ряд специальных дисциплин в учебных классах центра подготовки кадров (ЦПК) АО "ПОЗИС". Лекции и практические занятия были выстроены на основе учебных планов и разработанных экспертами предприятия бизнес-кейсов и деловых игр. Также студенты знакомились с современным оборудованием, технологиями производства в подразделениях предприятия. В течение учебного года дополнительно проводились открытые лекции с привлечением топ-менеджеров компании POZIS.

О результатах прохождения производственной и преддипломной практики, а также результатах защиты выпускных квалификационных работ (ВКР) по направлениям "Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств" и "Информатика и вычислительная техника" проинформировал начальник управления развития информационных технологий и систем (УРИТиС) POZIS Федор Складов. Особо были отмечены работы студентов Владислава Варфоломеева и Данила Яранцева. В основу их исследований легли материалы производственной и преддипломной практик, а тематика ВКР была непосредственно связана с решением практических задач АО "ПОЗИС": "Программная реализация информационной системы принятия решений по оценке качества холодильных приборов", "Разработка информационной системы визуализации текущего состояния конвейера по сборке холодильных приборов".

Представители кафедры машиностроения и информационных технологий ЗИМИТ КНИТУ-КАИ акцентировали внимание на выпускной квалификационной работе студента Максима Прозорова - наладчика производства одного из структурных подразделений предприятия. Отметив, что его выпускная работа "Разработка технологического процесса изготовления детали "Вал" на роботизированном технологическом комплексе" выполнена на высоком профессиональном уровне с использованием современных средств цифровизации в области технических средств производства.

"Нашему заводу и машиностроительной отрасли в целом требуются перспективные и инициативные молодые специалисты, от которых зависит конкурентоспособность и будущее предприятия. Успех студентов, проходивших у нас производственную и преддипломную практики, при написании выпускных работ свидетельствует, что мы должны и дальше помогать молодому поколению раскрывать свой потенциал, оказывать им содействие в выборе правильного жизненного пути и поиска места в жизни. Когда студенты в рамках образовательного процесса тесно связаны с реальным производством, высококвалифицированных специалистов становится больше", - отметил заведующий кафедрой ИЦМП ЗИМИТ КНИТУ-КАИ, к.э.н., председатель Татарстанского регионального отделения Союза машиностроителей России, генеральный директор АО "ПОЗИС" Радик Хасанов.

В завершении заседания старший методист ЦПК АО "ПОЗИС", к.э.н., доцент кафедры естественнонаучных, гуманитарных и экономических дисциплин ЗИМИТ КНИТУ-КАИ Максим Стяжкин проинформировал о совместной публикационной активности базовой кафедры и ЗИМИТ КНИТУ-КАИ. Так, в 2021-2022 учебном году было подготовлено три научно-практических статьи, которые опубликованы в ведущих российских научных изданиях: журнале "Современные наукоемкие технологии" и "Альманахе "Управление производством".

Сотрудничество POZIS и КНИТУ-КАИ в вопросах подготовки кадров имеет многолетний опыт. В 2000 году предприятие выступило инициатором открытия в Зеленодольске филиала КАИ, получившего в 2009 году статус Института машиностроения и информационных техно-

логий. Многие выпускники сегодня успешно работают инженерами-конструкторами, технологами, руководят ключевыми проектами и подразделениями на АО "ПОЗИС".

Госкорпорация Ростех - крупнейшая промышленная компания России. В 2022 году отмечает 15 лет со дня основания. Объединяет порядка 800 научных и производственных организаций в 60 регионах страны. Ключевые направления

деятельности - авиастроение, радиоэлектроника, медицинские технологии, инновационные материалы и др. Продукция корпорации поставляется более чем в 100 стран мира. Почти треть выручки компании обеспечивает экспорт высокотехнологичной продукции.

ИА Татар-информ (tatar-inform.ru), Казань, 25 июля 2022

<https://www.tatar-inform.ru/news/pozis-podvel-itogi-raboty-bazovoi-kafedry-knitu-kai-im-an-tupoleva-5873908>

[к содержанию →](#)

■ Вдогонку за «цифрой»

Авторы: Сапожков Олег, Петров Венера
Кремль требует от правительства повторения успехов цифровизации - но уже в области технологического развития

Кремль требует от Белого дома успехов в новых технологиях

Кремль требует от правительства повторения успехов цифровизации - но уже в области технологического развития. Вчера на заседании Совета по стратегическому развитию и нацпроектам президент Владимир Путин признал, что пока оно не особенно успешно, и поручил пересмотреть планы внедрения "сквозных" технологий. Правительство готово удвоить бюджетные ассигнования на эти цели, обсудить с регионами налоговые льготы, назначить в каждом министерстве "технологического" замминистра по аналогии с "цифровым" и принять концепцию технологического развития РФ до 2030 года. Банк России, в свою очередь, намерен разработать правила определения "технокомпаний" для упрощения их работы на финансовом рынке и уточнения условий доступа к целевой господдержке.

Вчера на заседании Совета по стратегическому развитию и нацпроектам Владимир Путин поручил перезапустить работу по развитию в РФ "сквозных" технологий (искусственный интеллект, большие данные, интернет вещей, квантовые технологии и др.). Пока ее нельзя признать особенно успешной, посетовал он, раскритиковав "Ростех" за "скромные результаты" в области 5G и "интернета вещей" - но отметив прогресс Сбербанка в области искусственного интеллекта, РЖД в квантовых коммуникациях и "Росатома" - в композиционных материалах.

Ответственность за высокие технологии и теперь может быть распределена между вице-премьерами (уже курируют нацпроекты и федеральные округа), а "особый контроль" темы поручен премьер-министру Михаилу Мишустину. Правительству необходимо будет актуализировать и стратегии цифровой трансформации, при этом на заседании совета прямо говорилось - речь идет о пересмотре стратегических документов, одобренных президиумом правительственной комиссии по цифровому развитию всего год назад: в них придется учесть условия санкционных ограничений.

Этот пересмотр потребует увеличения бюджетных ассигнований на обеспечение "технологического суверенитета": первый вице-премьер Андрей Белоусов вчера признал, что "результат прямо зависит от того объема ресурсов, которые компания-лидер инвестирует в развитие технологий". По его оценке, необходимое бюджетное финансирование "дорожных карт" внедрения сквозных технологий в 2023-2025 годах составляет не менее 100 млрд руб., сейчас на них предусмотрено чуть менее 55 млрд руб., а по паспортам должно быть выделено 195 млрд руб. Условием расширения госфинансирования чиновник назвал частные инвестиции компаний-лидеров в объеме не менее бюджетного. По его словам, вопрос уже проговаривался с главой Минфина Антоном Силуановым и возражений не возникло: "часть из этих средств предусмотрена в бюджете, по другим направлениям требуется перераспределение". Вопрос же налоговых льгот для высокотехнологичных частных компаний еще потребует консультации с субъектами РФ, сказал первый вице-премьер. Говоря о "сквозных проектах" (совместного финансирования разработки и внедрения технологических решений государством и крупными компаниями), господин Белоусов также сообщил о планах по их переструктурированию - пересмотру соглашений с компаниями-лидерами ради возможности конкурентного присоединения новых участников - консорциумов и отдельных компаний. Свести все эти планы господин Белоусов предложил в верхнеуровневом стратегическом документе - концепции технологического развития до 2030 года. Для координации этой работы в министерствах по аналогии с "цифровыми" замминистра могут появиться заместители "по научно-технологической трансформации".

По словам главы Банка России Эльвиры Набиуллиной, ЦБ также готов поддержать сектор - упростив доступ некрупных технологичных компаний к площадке "сектор роста" на Мосбирже для привлечения инвестиций и разработав по аналогии с ESG таксономию, облегчающую работу с сектором банков и инвесторов и его "целевую" господдержку.

Коммерсантъ, Москва, 19 июля 2022

[к содержанию →](#)

■ Президент России Владимир Путин назвал результаты «Ростеха» скромными

Автор: Амбарцумян Маргарита

Президент России Владимир Путин 18 июля оценил работу проектов по развитию сквозных цифровых технологий, которые курирует госкорпорация "Ростех". По его словам, они показали скромные результаты.

"Я знаю, там сейчас коллеги будут говорить, финансирования не хватает, еще что-то. Но я просто констатирую сам факт того, что происходит", - подчеркнул он.

Российский лидер также уточнил, что неудовлетворительные результаты показали проекты по созданию сетей 5G, развитию производства оборудования для интернет-вещания.

Путин напомнил, что одной из важнейших задач, которой нужно уделять приоритетное внимание, является дальнейшее развитие сквозных технологий.

Ранее, 30 июня, сообщалось, что российские ученые разработали стандарты для сетей 5G OpenRAN, которые совместимы с международными аналогами и отвечают европейским требованиям.

До этого, 27 июня, спецпредставитель президента РФ по цифровизации Дмитрий Песков заявил, что Россия может выполнить задачу создания технологического суверенитета за 10-20 лет с помощью так называемого Алмазного фонда технологий. По его словам, это возможно при создании 30-50 собственных линий передовых разработок.

На XXV Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) 17 июня президент России Владимир Путин отметил важность для страны создания собственных конкурентных технологий, товаров и сервисов, которые способны стать новыми мировыми стандартами. Он подчеркнул, что Россия рискует оказаться в позиции догоняющих, идя лишь по пути импортозамещения, поскольку будет пытаться заменить чужие товары.

Известия (iz.ru), Москва, 19 июля 2022

<https://iz.ru/1366785/2022-07-19/prezident-rossii-vladimir-putin-nazval-rezultaty-rostekha-skromnymi>

[к содержанию →](#)

3.5. ESG

■ В Ростехе создали систему управляемого взрыва для сверхточных горных работ

Москва, 25 июля 2022, 11:13 - REGNUM Систему электронного инициирования "Нефрит" для сверхточных взрывных работ на открытых горных выработках создали в государственной корпорации "Ростех". Об этом 22 июля сообщила пресс-служба госкорпорации. Уточняется, что, новая система может объединить до 10 тысяч детонаторов, причем каждый из них можно запрограммировать на определенный временной интервал с точностью до 1 миллисекунды.

Кроме того, указывается, что в результате этого может быть снижено сейсмическое

воздействие, а также будет более качественно дробиться горная порода и более рационально использоваться промышленные взрывчатые вещества.

Как сообщало ИА REGNUM, ранее стало известно, что технологию получения фурфурола и его компонентов путем переработки аграрных отходов создал российский научный центр "Прикладная химия (ГИПХ)" государственной корпорации "Ростех".

Взрыв

ИА Regnum, Москва, 25 июля 2022

<https://regnum.ru/news/3651598.html>

[к содержанию →](#)

■ Ростех создал технологию получения сырья для производства топлива из аграрных отходов

Технология позволяет получать фурфурол в количестве 75-100 кг на одну тонну сухих аграрных отходов, сообщили в госкорпорации. Российский научный центр "Прикладная химия (ГИПХ)" госкорпорации "Ростех" представил технологию получения сырья для производства топлива, основанную на переработке аграрных отходов. Об этом сообщила пресс-служба Ростеха.

"Российский научный центр "Прикладная химия (ГИПХ)" госкорпорации "Ростех" представил технологию получения фурфурола и его компонентов с помощью переработки аграрных отходов. Это сырье востребовано в производстве топлива и других продуктов нефтехимической отрасли", - говорится в сообщении.

Фурфурол используется в качестве присадок к бензину, для производства смазочных материалов, смолы, обесцвечивающих веществ и в других целях. Технология позволяет получать компонент в количестве 75-100 кг на одну тонну сухих аграрных отходов, пояснили в госкорпорации.

"В России отходы зернового и масличного производства составляют до 80 млн тонн в год. При этом только 17% используются повторно, остальной объем отправляется на свалку. Рециклинг 1 тонны по нашей технологии дает до 100 кг фурфурола. В результате это позволяет уменьшить вред экологии, повысить экономическую эффективность производств и обеспечить нефтехимическую отрасль дополнительным сырьем", - цитирует пресс-служба слова директора Проектного института РНЦ "Прикладная химия" Дмитрия Докторова.

Специалисты центра также работают над другими рециклинговыми технологиями, с помощью которых можно извлекать сырье из отходов производства минеральных удобрений, хлорорганических продуктов, гальванических и кожевенных производств.

Первый канал (1tv.ru), Москва, 21 июля 2022

<https://tass.ru/ekonomika/15272411>

<https://www.1tv.ru/publikacii/obzor-smi/rostehteh-sozdat-tehnologiyu-polucheniya-syrya-dlya-proizvodstva-topliva-iz-agrarnyh-othodov>

[к содержанию →](#)

■ Минэкологии: модернизация предприятий в Королеве позволит существенно снизить выбросы в атмосферу

Экология

Программу модернизации промышленных предприятий городского округа Королев утвердили в ведомстве, передает пресс-служба Министерства экологии и природопользования Московской области.

Напоминаем, что по инициативе ведомства в каждом городском округе определены предприятия, оказывающие наиболее негативное воздействие на окружающую среду, и подготовлены дорожные карты по их модернизации.

"В Королеве программа коснется трех предприятий. Наиболее серьезные планы у коммунальщиков АО "Теплосеть", которые намерены модернизировать три своих объекта: котельные "Самаровка", "Новые Подлипки" и котельную № 3, общий объем инвестиций составляет более 460 миллионов рублей. Ожидается, что после модернизации объем выбросов в атмосферу от этих котельных снизится на 20 тонн в год", - сообщил глава ведомства Тихон Фирсов.

Свои планы представило также ПАО "Ракетно-космическая корпорация "Энергия", которое намерено до конца года вывести из эксплуатации устаревшее оборудование. На АО "Тактическое ракетное вооружение" внедрят новую технологию очистки воздуха без выбросов в атмосферу.

Ранее сообщалось, что Минэкологии одобрило планы модернизации предприятий в городском округе Солнечногорск. В список модернизации вошли производитель стекла "Солстек", ПЭТ-упаковки - "Европласт", а также АО "Транснефть - Верхняя Волга", СП "Витраж", производящее пластиковые изделия и НПО "Стеклопластик" с аналогичным производством.

Подмосковье сегодня (mosregtoday.ru), Химки, 19 июля 2022

<https://mosregtoday.ru/eco/minekologii-modernizaciya-predpriyatij-v-koroleve-pozvolit-sushestvenno-snizit-vybrosy-v-atmosferu/>

[к содержанию →](#)

3. НОВОСТИ КРУПНЕЙШИХ ЗАРУБЕЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК

■ **Контракты на F-35 принесли Lockheed 27% прибыли**

Автор: Домущий Сергей

Компания Lockheed Martin недавно выиграла множество контрактов на реактивные истребители, в том числе с Германией, Финляндией и Швейцарией. Недавно власти Чешской Республики объявили о решении купить истребители F-35, Греция тоже проявляет интерес к этим машинам.

Одним из главных факторов растущего спроса на истребители-невидимки стал российско-украинский конфликт. Соседи России в Европе видят в передовом истребителе средство обеспечения своей безопасности.

18 июля Министерство обороны США (МО) заключило соглашение с Lockheed Martin Corp о постройке 375 истребителей F-35 в течение трех лет. Ценник в 30 миллиардов долларов является лишь отправной точкой. Цена F-35A в момент его запуска в производство в 2007 году составляла 221 миллион долларов за самолет. С тех пор благодаря объемам, технологическим усовершенствованиям и тому, что к программе присоединились другие страны, стоимость истребителя пятого поколения снизилась до 79 миллионов.

В результате на программу F-35 приходится около 27% выручки Lockheed, которая будет расти, учитывая текущие и потенциальные продажи, вызванные конфликтом на Украине. Хотя F-35, несомненно, является краеугольным камнем растущей прибыли американского оборонного гиганта, другие ее продукты тоже внесли значительный вклад.

Истребители F-16

Около 26,7 миллиарда долларов принесла продукция Lockheed Martin в области авиации, включая тактические и транспортные самолеты. Самолет, который на протяжении нескольких лет остается постоянным источником дохода для Lockheed, - истребитель F-16.

F-16 считается самым боеспособным многоцелевым истребителем четвертого поколения. Он обладает высокой маневренностью и хорошо зарекомендовал себя в воздушном бою и атаке "воздух - поверхность". Эта машина представляет собой относительно недорогую, высокоэффективную систему вооружения для Соединенных Штатов и союзных стран.

Предполагается, что F-16 может быть наиболее вероятным вариантом помощи, которую

окажет Запад в восстановлении ВВС Украины. Всего выпущено 4588 истребителей F-16, в настоящее время в эксплуатации находятся около 3000 этих машин в 25 странах. В 2021 году Тайвань закупил более 60 истребителей F-16 Viper. В феврале 2022 года была одобрена продажа самолета Иордании. Еще одна потенциальная продажа была одобрена для Болгарии в апреле.

В настоящее время F-16 являются предметом торга между Турцией, США и НАТО благодаря уступке со стороны Турции в приеме новых членов в альянс.

Кроме того, истребитель остается горячим фаворитом среди стран, чьи потребности в области безопасности не требуют истребителя пятого поколения.

Высокомобильная ракетная артиллерийская система (HIMARS)

В этом году прибыль от подразделения управляемых ракет компании, которая выпускает высокомобильную артиллерийскую ракетную систему (HIMARS), составила 418 миллионов долларов. Это на 4% больше, чем ранее. В 2019 году Lockheed Martin получила контракт на 492 миллиона долларов на высокомобильные артиллерийские ракетные системы.

Высокомобильная артиллерийская ракетная система M142 (HIMARS) - это система точного ударного оружия на колесном шасси. Она может перевозиться на самолете C-130. HIMARS поддерживает экспедиционные и тактически адаптируемые силы и может использоваться в любых погодных условиях, интегрируясь с системами разведки и наведения. Это главная причина, по которой она стала весьма эффективна, в том числе и на Украине. Система состоит на вооружении в США, Румынии, Сингапуре, Польше, Иордании, ОАЭ и на Украине.

Системы ПВО THAAD и Patriot

Lockheed Martin заработала около 11,7 миллиарда долларов в 2021 году на продаже ракет и систем управления огнем, включая систему защиты терминальной высотной зоны (Terminal High Altitude Area Defense, THAAD) и ракеты PAC-3 для систем Patriot. Финансовый директор Lockheed Martin Джей Малаве заявил в июне, что ведущий оборонный подрядчик США ожидает роста спроса на свои противоракетные системы, включая Patriot и THAAD.

"PAC-3 [The Patriot Advanced Capability-3], THAAD, мы ожидаем некоторого интереса, но, опять же, это просто очень ранние стадии. Знаете, PAC-3 уже есть в Европе. Мы экспортируем PAC-3 в 14 стран. Пять из них сегодня находятся в Европе", - сказал Малаве во время 38-й ежегодной конференции по стратегическим решениям.

Patriot - это система обороны дальнего радиуса действия для противодействия баллистическим и крылатым ракетам и передовым самолетам. Германия, Греция, Израиль, Япония, Кувейт, Нидерланды, Саудовская Аравия, Польша, Швеция, Катар, Объединенные Арабские Эмираты, Румыния, Испания и Тайвань уже развернули комплексы этой системы.

Система THAAD способна перехватывать и сбивать баллистические ракеты малой и средней дальности. Ее комплексы развернуты в Южной Корее, Израиле, Румынии и Объединенных Арабских Эмиратах.

Кроме того, в апреле Lockheed Martin получила продление контракта на модификацию на сумму 1,4 миллиарда долларов США для строительства большего количества ракет-перехватчиков THAAD для США и Саудовской Аравии.

Вертолеты Black Hawk

Lockheed Martin заработала 16,8 миллиарда долларов в 2021 году на продаже вертолетов, включая вертолеты Sikorsky. Одним из самых знаковых и широко производимых и используемых вертолетов Sikorsky является Black Hawk и его модифицированные варианты.

Дочерняя компания Lockheed Martin - Sikorsky Aircraft производит Sikorsky UH-60 Black Hawk, четырехлопастной двухмоторный военный вертолет средней грузоподъемности. Он эксплуатируется более чем в десяти странах за пределами США.

В июне Lockheed Martin Corp выиграла тендер на 2,3 миллиарда долларов на строительство как минимум 120 H-60M Black Hawk.

Армия и другие агентства и союзники США получают возможность купить 135 машин через опционные положения пятилетнего контракта, что может привести к тому, что общая потенциальная стоимость контракта составит 4,4 миллиарда долларов с опционами.

ПТРК Javelin

Lockheed Martin описывает Javelin как лучшую переносную противотанковую систему в мире. Javelin работает по принципу "выстрелил - забыл", позволяя расчету покинуть стартовую позицию или перезарядить пусковое устройство, не дожидаясь поражения цели и ответного огня.

Именно применению Javelin многие эксперты и авторы в СМИ приписывают успех украинских вооруженных сил на ранней стадии конфликта и особенно в отражении атаки на Киев.

В мае 2022 года армия США предоставила совместному предприятию Raytheon и Lockheed Martin по выпуску Javelin два производственных контракта на общую сумму 309 миллионов долларов США на ракеты, связанное с ними оборудование и сервис.

Закон о дополнительных ассигнованиях для Украины профинансировал покупку более 1300 ракетных Javelin для многих иностранных клиентов, включая Норвегию, Албанию, Латвию и Таиланд. Кроме того, генеральный директор Lockheed Martin Джеймс Тайкле объявил в мае 2022 года, что компания будет производить 4000 противотанковых ракет Javelin в год, что примерно вдвое больше нынешнего объема производства.

Описанные виды вооружений лишь верхушка айсберга и составляют только часть общего объема продукции Lockheed Martin. Можно ожидать, что выручка этой компании вырастет в несколько раз, поскольку российско-украинский конфликт и воинственное поведение коммунистического Китая побуждает страны увеличивать военные расходы и закупать передовые системы вооружений.

Ридус (ridus.ru), Москва, 28 июля 2022

<https://www.ridus.ru/news/385765>

[к содержанию →](#)

■ China's factory activity shrinks amid Covid disruption

Автор: Graeme Wearden

Photograph: AFP/Getty Images

China's factory activity unexpectedly shrank in July as sporadic Covid outbreaks disrupted the sector and the slowing global economy weighed on demand.

The official manufacturing purchasing managers' index (PMI) fell to 49.0 in July from 50.2 in June, China's National Bureau of Statistics said on Sunday. That was weaker than forecast, below the 50-point mark separating expansion from contraction.

Indexes tracking output and new orders fell during July, with the sharpest contraction in activity coming in energy-intensive industries, such as petrol, coking coal and ferrous metals.

Related: China property sales could plunge by one-third, analysts say, as crisis deepens

"The level of economic prosperity in China has fallen; the foundation for recovery still needs consolidation," the NBS senior statistician Zhao Qinghe said.

China has been hit by fresh Covid-19 outbreaks since lifting a two-month lockdown in Shanghai at the start of June. It imposed a lockdown in the city of Xi'an at the start of July, after cases of the Omicron subvariant, known as BA.5, were detected.

Shenzhen, home to many tech companies, has vowed to "mobilise all resources" to curb a slowly spreading Covid outbreak, including strict

implementation of testing and temperature checks, and lockdowns for Covid-hit buildings.

The port city of Tianjin, which includes factories linked to Boeing and Volkswagen, has also been fighting clusters of Covid-19, and shut some entertainment venues and kindergartens and tutoring agencies in July.

Weak demand has also constrained China's recovery, with supply chain disruption and high energy prices weighing on the global economy.

Bruce Pang, the chief economist and head of research at Jones Lang LaSalle, said the fall in China's manufacturing PMI showed that its economic recovery was fragile, after GDP fell in the second quarter of the year.

"The challenges to China's GDP growth in the third quarter could be bigger than expected earlier," Pang said.

China's non-manufacturing PMI, which tracks the construction and services sectors, decreased to 53.8 from 54.7 the previous month, showing slower growth in those parts of the economy.

China's ruling Communist party effectively acknowledged last week that the economy will not hit its official 5.5 % growth target this year. After a high-level leaders' meeting, state media reported that China will try hard to achieve the best possible results for the economy this year.

Yahoo Finance (uk.finance.yahoo.com), Лондон, 31 июля 2022

<https://uk.finance.yahoo.com/news/china-factory-activity-shrinks-amid-164049018.html>

[к содержанию →](#)

■ From Boeing Starliner to Goodyear Tesla tire, 3-D printing is becoming manufacturing reality

Автор: Rebecca Fannin

In this article

A picture shows a non-pneumatic tire (NPT), an airless tires, during the presentation of the NPT tire of Goodyear in Colmar-Berg, Luxembourg, on May 17, 2022, where the tire manufacturer has a new plant where it is experimenting with 3-D printing.

Francois Walschaerts | Afp | Getty Images

Additive manufacturing is on the cusp of being adopted more widely by industry, as large corporates and as well as small innovative start-ups prove it can work well at scale in manufacturing. In May, Goodyear opened a \$77 million plant in Luxembourg that centers on 3-D printing and can make tires four times faster in small batches than with conventional production. Goodyear also is testing its new and Starship Technologies' autonomous delivery robots. It has been working for the past several years on improved manufacturing techniques at an R&D center near Columbus, Ohio.

By 2030, Goodyear aims to bring maintenance-free and airless tires to market, and 3-D printing is part of that effort for the Akron-based tire-making leader founded in 1898 and named after innovator Charles Goodyear. Currently, about 2% of its production is through additive manufacturing and more integration into the mix is in sight.

"Like with any innovation, targeting the right use case is key. 3-D printing is not for every job. We're using additive manufacturing for higher-end, ultra-high performance tires that require much more complexity, and in smaller lot sizes," said Chris Helsel, senior vice president, global operations and CTO at Goodyear. "There is still a benefit of making large runs of tires efficiently through a normal assembly line."

Leveraging the new technology takes patience. "You can't bring it in, turn it on. It is not a short journey. We have been on this route for 10-12 years," Helsel said. In an initial commercialization of its 3-D printed airless tires in 2017, Goodyear started equipping premium lawnmower models made by Bad Boy Mowers.

Recent history and future growth of 3-D printing
The technology of printing objects layer by layer from computerized designs traces back to the early 1980s. Now it's transforming factories and is no longer considered a novelty, though it was popularized over a decade ago by desktop 3-D

printing firm MakerBot in the consumer hobbyist market. Today, a range of products from airplane parts to teeth aligners and car seats are being made additively.

This newish technology is being eyed as a competitive advantage, and a way of enhancing the U.S. manufacturing base and supply chain. But it may not revolutionize industrial production overall.

"Additive manufacturing is still a very small, specialized technology," said Jörg Bromberger, director of strategy and operations at McKinsey in Berlin, and lead author of the consulting firm's recent report on the industrial technology. "Heavily investing in additive manufacturing can bring some effect but it is still pretty limited," he said.

Primarily useful for making specialized high-value parts and smaller production volumes, Bromberger pegged additive manufacturing at 2-3% of the \$12 trillion production market.

3-D printing industry consultant Wohlers Associates expects additive manufacturing to grow at a relatively strong pace and predicts the market worldwide will reach \$85.3 billion in 2031 from \$15.2 billion in 2021. The leading industrial sector using the technology is aerospace, followed by medical/dental and automotive, while the most common applications for 3-D printing are for making end-use parts and functional prototypes, according to the firm's Wohlers Report 2022.

The main advantages of the technology include design flexibility in various 3-D shapes that can perform better or cost less, and customized production of parts. Other advantages are cutting out time-consuming, pre-production processes and making products on-demand from digital files.

A chief barrier to adoption is investment costs. Prices for industrial 3-D printing machines can vary from \$25,000 to \$500,000 and up to \$1 million for huge systems. Further limitations are a lack of engineering talent to implement the technology, a knowledge gap among businesses about why and how to use it, cultural resistance on the shop floor to change, and too few end-to-end 3-D printing systems.

Consolidation of suppliers underway in the industrial market could provide more full service and one-stop purchasing for manufacturers. For instance, Burlington, Mass.-based acquired

The ExOne Company in North Huntingdon, Pa. in a November 2021 deal that brought multiple additive manufacturing solutions under one roof. But stock market reception of 3-D printing as a pure-play investment theme has not been good in recent years. Desktop Metal has lost almost 80% of its value since going public in 2021, and the performance of other 3-D printing sector plays even as the technology advances.

VIDEO 3:47 03:47

Desktop Metal CEO on why the company chose to go public through a SPAC

In another notable partnership, some of the nation's largest industrials are working with a family-owned Rust Belt firm to 3-D print components.

Humtown Products, a 63-year-old, family-owned foundry near Youngstown, Ohio, adopted 3-D printing in 2014 as an efficient way to make industrial cores and molds. Its early adoption helped the company stay in business after struggling through the 2009 recession and as the U.S. foundry business moved offshore or died out in the face of cheaper overseas competition. Humtown Products was able to retain large corporate customers including GE, Caterpillar and.

Today, its additive manufacturing division accounts for 55% of overall revenue and is growing by 50% annually. Pivoting to 3-D printing was the company's "Kodak moment," said owner and president Mark Lamoncha. "If you are not in the next space, you are out of business," Lamoncha said. "This industry is at a tipping point to commercialization and in many disciplines it is the equivalent of driving a race car," he said.

Truck engine builder Cummins is using Humtown as a supplier that can improve its accuracy in making 3-D printed castings, and has streamlined production by printing large parts in a single piece rather than composites. "We've had good success with it. The volumes are starting to ramp up, and while the prices are still a bit higher than conventional processes, it is a lot more accurate, and we've able to triple our process capability, or output," said Cummins technical advisor Larry Lee.

Humtown Products, a 63-year-old, family-owned foundry near Youngstown, Ohio, first adopted 3-D printing in 2014 to make industrial cores and molds for clients including GE, Cummins and Caterpillar.

Humtown Products

Humtown Products was able to tap into the

technology through a cluster of 3-D printing resources in Youngstown that business, government and academia have supported to help revive the local economy of the former steel town. This tech hub encompasses several entities that position northeast Ohio at the forefront of the 3-D printing industrial revolution: government-supported industry accelerator America Makes, the Youngstown Business Incubator that houses 12 additive startups, such as industrial machine builder and designer JuggerBot3d, and Youngstown State University's Center for Innovation in Additive Manufacturing and new \$12 million Excellence Training Center.

"Regions are seeing the opportunity to build the workforce around this technology, but there is still a knowledge gap about lessons learned and success stories," said John Wilczynski, executive director of America Makes. "We are aiming to fill that gap."

Aerospace company is hard at work refining its own approach to additive manufacturing. Boeing's Additive Manufacturing Fabrication Center in Auburn, Washington, is designed to research the use of the cutting-edge technology.

"For industry, it's most definitely a competitive advantage because you can design in ways that you can't with traditional production," said Melissa Orme, who has been vice president of additive manufacturing since 2019, a role that cuts across the company's three business units making commercial airplanes, satellites and defense systems. She works with a team of 100 engineers, researchers and other specialists in advancing the technology's development.

Orme cited advantages in reduced lead times for production by a factor of ten, streamlined design into one large piece for assembly, and increased durability.

"Right now, we're super mature in using 3-D printing for satellites, she said. "It could become standard to have 3-D printed parts on every satellite."

For Boeing's Millennium Space Systems subsidiary, acquired in 2018 as a maker of small satellites for the national security space, 100% 3-D printed satellites have been made this year with 30% less cost and a five-month reduction in production lead time. A regular user of the technology for several years, Boeing also has 3-D printed parts for helicopters and seats for the Starliner spacecraft, as well as components for the Boeing 787, and tooling for 787 aircraft wings. Even so, challenges remain in adopting the new

technology. "It requires a cultural shift to embrace it," Ormesaid. "Engineers are taught to design with reduced risk, and that leads them to traditional manufacturing. We need more production data to get to a level of comfort in design for additive,"

she said, equivalent to seven decades of data on traditional manufacturing. "Once we do that, we can eliminate or reduce the risk of this evolving technology," she said.

CNBC (cnbc.com), Нью-Джерси, 31 июля 2022

<https://www.cnbc.com/2022/07/31/for-boeing-starliner-and-goodyear-tesla-tire-3-d-printing-is-reality.html>

[к содержанию →](#)

■ Ex-Home Depot CEO disputes book's characterization of Jack Welch

Автор: Dylan Croll

The late Jack Welch led the transformation of General Electric into a multinational corporation that, at one point, became the world's most valuable company - earning him a reputation as "manager of the century."

But a recent book raises questions about that legacy. In "The Man Who Broke Capitalism," reporter David Gelles argues that Welch popularized an approach to business that focused on shareholder value at the expense of workers.

One of Welch's former mentees disagrees with that characterization.

"I have only the highest regard for Jack Welch," said former Home Depot CEO Bob Nardelli in a recent interview with Yahoo Finance's editor-in-chief for "Influencers with Andy Serwer."

Nardelli began his career as an entry-level manufacturing engineer at General Electric in 1971. He worked his way up the ranks, eventually becoming president and CEO of GE Power Systems in 1995. Along the way, he got to know Welch, who became his mentor and role model. In fact, Nardelli soon became known as "Little Jack."

He still remembers how Welch pushed him to be his best.

"He was the individual that could be very stern and give constructive feedback. But he would still put his arm around you and, you know, make you feel extremely important," says Nardelli, who also served as CEO of Chrysler. "He had the magic of being able to, you know, challenge you... And at the same time, make sure that you were highly regarded and respected."

Jack Welch speaks at a press conference in New York in this October 23, 2000 file photo where he discussed General Electric's proposed acquisition of Honeywell for \$45 billion in stock. Image: Reuters

Welch served as chairman and CEO of GE for roughly two decades. During that time, he massively grew and diversified the company. He expanded it into businesses including computers, credit card processing, and internet servicing, among many other areas.

He even ventured into entertainment. In 1986, GE acquired RCA (Radio Corporation of America), which owned NBC.

"He was a real special breed that could run a conglomerate," Nardelli said. "Many people can't do that."

As GE grew, Welch adopted a management style that emphasized a hands-on approach to

business as well as radical accountability. For instance, he famously identified and fired the bottom 10% of GE's workforce annually to keep the company competitive.

Story continues

"He set expectations that encouraged you to reach and stretch to reach goals you otherwise may not have achieved, and hold you accountable," said Nardelli.

Under Welch's leadership, GE enjoyed striking success. The company's market value leaped from \$14 billion in 1981 to \$410 billion in 2001. Fortune magazine heralded Welch as the "Manager of the Century," in 1999 and other executives began emulating his approach to business.

"It's heartbreaking to see what happened to GE" But Welch's critics contend that his approach to management, though profitable in the short-term, was ultimately unsustainable.

Since Welch retired in 2001, GE has experienced a precipitous decline, especially during the 2008 financial crisis. GE also made several ill-fated acquisitions. For example, in 2015, it took over French company Alstom SA's gas turbine operations only for gas turbine demand to collapse. The failed deal resulted in a \$23 billion write-down.

In an article for Fortune, Yale School of Management Professor Jeffrey Sonnenfeld attributed many of GE's failings to Welch's mistaken belief that he could succeed across industries with his management philosophy rather than with industry-specific knowledge.

Baden, Switzerland. November 2, 2015: Lighting tests during the installation of the new General Electric logo at the former Alstom thermal power headquarters.

"That notion of interchangeable management expertise, like interchangeable parts in an assembly line, contributed to massive strategic stumbles under Welch," Sonnenfeld said.

The company was dropped from the Dow in 2018, and three years later, the once-dominant conglomerate revealed that it planned to split its businesses into three public companies focused on aviation, energy, and health care. Its market cap is now \$81 billion - roughly 20% of what it was under Welch's leadership.

"It's heartbreaking to see what happened to GE. I put 30 plus years of my life in it," Nardelli said. "To have some something that was at the top, the highest performer highest market capitalization, to now see that it's barely a fraction of what it was, is, heartbreaking."

In "The Man Who Broke Capitalism," David Gelles argues that the spread of Welch's management philosophy had a corrosive effect on society. He even draws a connection between Welch's influence and two Boeing airplane crashes that occurred in 2018 and 2019. He explains three successive Boeing CEOs had previously worked at GE under Welch and internalized his focus on financial success. Consequently, they prioritized high shareholder value over strong aeronautical engineering as they led Boeing, according to Gelles.

"If you look at the history of Boeing over the past 25 years, you see very clearly the imprint of his leadership, his priorities as delivered through his disciples," Gelles said in a recent interview with Yahoo Finance. "There was a bigger cultural problem inside Boeing. And that cultural problem ultimately leads back to Jack Welch."

Though he said he respected Gelles' right to an opinion, Bob Nardelli remains steadfast in defending his former mentor, who died in 2020 at the age of 84.

"I don't think it's appropriate to go after someone that's passed away, that doesn't have the ability to defend themselves," Nardelli said. "So that's just my point of view. I mean, I know some people have applauded that book. I'm not one of them."

Dylan Croll is a reporter and researcher at Yahoo Finance. Follow him on Twitter at @CrollonPatrol. Click here for the latest stock market news and in-depth analysis, including events that move stocks

Read the latest financial and business news from Yahoo Finance

Yahoo Finance (sg.finance.yahoo.com), Сингапур, 31 июля 2022

<https://sg.finance.yahoo.com/news/ex-home-depot-ceo-disputes-books-characterization-of-jack-welch-122023479.html>

[к содержанию →](#)

■ Etihad Airways chief: «Another 18 months of travel chaos is just totally unacceptable»

Автор: Oliver Gill

Tony Douglas

Tony Douglas knew the flight was not going well when the cabin began filling up with smoke shortly after taking off from Tampa Bay, Florida.

As panic set in among passengers on board the British Airways MD-11 aircraft, "the jockey [pilot] performed a minor ecological disaster over the Gulf of Mexico by dumping the fuel".

"We landed back at Tampa with a hysterical complement of passengers 40 minutes later at 11.30 at night - only to find that the airport's immigration staff had finished their shift and all had left the airport. It was the worst flight in my life. An absolute shocker."

The incident was almost 20 years ago, when Douglas was an executive at BAA, the British airport operator privatised under Margaret Thatcher.

After overseeing the building of Heathrow's Terminal 5, he was made chief executive of the London airport before departing a year later after BAA was taken private by Spanish firm Ferrovial in 2007.

Stints followed leading building contractor Laing O'Rourke prior to the London Olympics, and heading up Abu Dhabi ports, before Douglas returned to the UK to be head of Defence Equipment & Support, the branch of the UK's Ministry of Defence in charge of all military procurement contracts.

For the last five years, however, he has been "back home" in Abu Dhabi as chief executive of Etihad Airways.

Douglas is one part of a British aviation executive triumvirate in the Gulf states, which also includes Sir Tim Clark, boss of Emirates, and Paul Griffiths, chief executive of Dubai Airports. Griffiths was head of Gatwick airport when Douglas ran Heathrow.

Originally from Ormskirk, a market town 13 miles north of Liverpool, "I've not been back, regrettably, for a long time," the 59-year-old says. "But I'm still very proud of being a simple, country, Lancashire lad."

While he may live thousands of miles away, state-owned Etihad has connections not too far from Douglas's hometown. Its name has become synonymous with the success of Manchester City in recent years, with members of the Abu Dhabi royal family bankrolling the football club to four Premier League titles in the last five seasons.

Story continues

City's ground is known simply as "The Etihad" with the carrier's name emblazoned across the team's jersey. As a die-hard Everton fan "through thick and thin", Douglas says he regularly finds himself biting his tongue.

Speaking from Etihad's head office, the chief executive says Abu Dhabi has been treated to an unusual downpour in recent days. But while there are plenty of dark clouds and industry headwinds overhead, Etihad's finances are looking anything but gloomy.

Last week, the airline returned to the black after a painful turnaround five years in the making. Restructuring the business has not been without its difficulties.

"We've had [to perform] open-heart surgery on the balance sheet," Douglas explains.

"We've had to reduce our employees from 29,000 down to 8,500 today. We've reduced the number of different aircraft types in our fleet from a massive, diverse fleet down to what I would describe as a two-horse stable with the 787 Dreamliner and the [Airbus] A350-1000.

"We're an 18-year-old company. And we've made some pretty fundamental mistakes, you know, earlier on in our teenage years.

"And that's why, for the last five years, we've had to go through the real challenge of a transformation that's now delivered the results in a market that's recovering."

Only the recent travel chaos in Europe is taking the shine off Etihad's results.

"The service that is on the ground in many of the European airports that our guests, the Etihad ticket-paying guest, experience is simply unacceptable," he says.

"Queues that are hours long, lost baggage etc. It's not what we want to be associated with. Because at the end of the day, you know, the guest buys the ticket with Etihad. They spend the money with us.

"At our hub in Abu Dhabi, we've not had these problems. So we've been able to maintain, you know, the service performance.

"We've been resourcing up steadily over the last six months as Etihad. We've hired over 1,000 people in the last three months in anticipation that the market was recovering along the lines of what we've actually seen."

Queues at Heathrow Airport amid the travel chaos - Rasid Necati Aslim/Anadolu Agency via Getty Images

In recent weeks, Douglas's former employer

Heathrow has been in the spotlight. Etihad was one of a number of carriers that shrugged off the threat of legal action by the airport as it refuses to cut its schedule despite demands to the contrary. It joined Emirates, which launched a scathing attack on Heathrow and its boss John Holland-Kaye for failing to prepare for a glut of summer bookings.

Whether Heathrow is the worst culprit - as British Airways has suggested - is "almost an impossible question to answer", Douglas says.

It isn't alone: Frankfurt is also having big problems. A couple of weeks ago, Amsterdam was facing chaos. Manchester's had a really tough time, as has Paris's Charles de Gaulle.

"I can remember back in my days - which are now a long time ago at Heathrow - learning absolutely the hard way that everything is great when it's in control," says Douglas.

"But the minute it slips out of control at Heathrow, because of the complexity, it takes an awful lot longer to recover it. I know in terms of recruitment, it's going to take them time, as it will do in many other places as well."

Holland-Kaye last week warned plans to restrict passenger numbers to 100,000 a day may need to be imposed next summer, too. The under-fire airport executive has warned it will take 18 months to recover from a chronic shortage of staff.

"I don't know whether 18 months is reasonable. Because it's an awful long time to put up with a substandard experience, that's for sure. Maybe he knows something that we don't in terms of security clearance. [But] I wouldn't be happy accepting that. In terms of what that would mean to our guests, for sure," says Douglas.

"What I'm saying is I wouldn't challenge what might sit behind John's comments other than to say: 18 months is just totally unacceptable."

Meanwhile, like many other airlines, Etihad has been left in limbo by the travails of planemaker Boeing. It has 11 of the American company's 787 Dreamliner aircraft on order.

Following the fatal crashes of two of Boeing's short-haul 737 Max planes, scrutiny has intensified across the board, including over the Dreamliner, whose production has been halted as regulators conduct their inquiries.

But unlike his counterparts, Douglas is not prepared to stick the boot in.

"It's been a real challenge, you know, my heart goes out to Boeing. This is a complex problem of grand proportion," he says, adding it is "easy" to critique Boeing's struggle to the Max "get back into smooth production".

"There is probably no supply chain in the world that's more complicated. And that's where my heart goes out to them. And many of the people involved in the original problem are no longer there. The people who are probably taking the beating of all beatings every day and are trying their best to solve the problem."

Douglas's approach towards Boeing contrasts sharply with that towards Heathrow. It's as if he knows the Seattle company is trying its best - while the same may not be said about Heathrow. While Douglas might call Abu Dhabi "home" these days, this "Lancastrian lad" does not hold a grudge for too long.

"I'm a bit old school," he says. "Once the blame games are done, it's probably better to get on with life."

Yahoo Finance (uk.finance.yahoo.com), Лондон, 31 июля 2022

<https://uk.finance.yahoo.com/news/etihad-airways-chief-another-18-120110584.html>

[к содержанию →](#)

■ Chrysler CEO Feuell Is Inspired By Past, Excited By Future Of The Brand

Автор: Dale Buss

Chrysler CEO Christine Feuell.

Christine Feuell was out of the auto industry just long enough to miss the slow, painful decline in sales of minivans made by Chrysler and everyone else. And sure enough, as the new CEO of Stellantis's Chrysler brand over the last year or so, Feuell has been presiding over a surprising revival of fortune for Pacifica, the company's minivan model.

In fact, this success has helped encourage Chrysler parent Stellantis to think in blue-sky terms about the Chrysler brand for the first time in more than a decade. Feuell and her boss, Stellantis CEO Carlos Tavares, want to add a few more models to the Chrysler lineup, put it in the vanguard of the automaker's electrification effort, and flesh out its product range to an extent not seen since before the Great Recession.

"The brand is down to two nameplates, Pacifica and the 300" sedan, Feuell acknowledged in an interview with me, referring to the five-year-old reinvented form of Chrysler's 40-year-old minivan franchise and Chrysler's very-long-in-the-tooth remaining sedan.

"But we've talked about our brand-revitalization strategy. We're going 100% battery-electric vehicle by 2028. Chrysler will be the sustainability pillar for Stellantis in North America. We're transforming the brand to become more contemporary and modern, and incorporate the latest technology, but positioned for the mainstream market."

To help out her vision board, however, one thing Feuell did is find out more about the brand's roots, and there she discovered that her plans for Chrysler fall very much in line with the original aspirations of founder Walter P. Chrysler.

"I took a look at some of the presentations and quotes from Walter P. Chrysler at the very beginning, and one of my favorites is that "we will deliver quality, beauty, speed, comfort, style and power all at a low price." That was very representative of what Chrysler was: an innovative company that created breakthrough solutions and features but for the mainstream market." She added, "The Chrysler brand has always been

aspirational but accessible. I think it's important for us to maintain that positioning strategy, but we definitely need to modernize the brand, bring to market more contemporary offerings."

Thus, Feuell said, Chrysler will bring to market "at least three new products over the course of the next few years, including a couple of sport-utility vehicles. "We haven't been in the SUV segment in almost eight years," she said, since the Chrysler Aspen.

Even more important, Feuell said, Chrysler will emerge as the bell cow in the U.S. for Stellantis's tardy but accelerating electrification efforts. Pacifica already beat minivan competitors to the punch in offering a hybrid version. Now, at a time when not only the auto industry but many others are electrifying with speed in various ways, Feuell likes the fact that her brand is leading the way for the entire company.

Feuell is a former automotive hand, at Ford, and came back to the industry from stints at Johnson Controls and at Honeywell, with progressively greater responsibilities in sales, marketing, product management and P&L leadership. She established what Tavares called "a strong track record of delivering profitable growth through integrated products, software and services."

In returning to the auto industry to helm Chrysler, of course Feuell was well aware of the brand's history, which included not just its founder but another legendary figure: Lee Iacocca. The inimitable marketer famously said in Chrysler advertising in the 1980s, "If you can find a better car, buy it" - even though at the time the original member of Detroit's Big Three triumvirate basically was wheezing along on plain-vanilla models known as "K cars." Iacocca's bluster basically kept the company alive.

Now, it's Feuell's turn to apply her own brand of leadership to revive the Chrysler brand legacy.

"I showed I would bring a different kind of thinking to the business and the brand," Feuell told me. "I'm excited to be part of the revitalization of such an iconic brand, which I think we can grow and continue to differentiate."

Forbes (forbes.com), Нью-Йорк, 31 июля 2022

<https://www.forbes.com/sites/dalebuss/2022/07/30/chrysler-ceo-feuell-is-inspired-by-past-excited-by-future-of-the-brand/>

[к содержанию →](#)

■ USS Fort Lauderdale (LPD 28) Commissions

The U.S. Navy commissioned its newest Amphibious Transport Dock ship USS Fort Lauderdale (LPD 28) July 30, 2022, in Fort Lauderdale, Florida.

"To the Sailors and Marines who will serve aboard USS Fort Lauderdale, thank you and your families in advance for the service you will fulfill and sacrifices you may endure," Secretary of the Navy Carlos Del Toro, who spoke at the event, said. "The moment you bring this Amphibious Transport Dock to life, you will strengthen the integrated deterrence capability of our entire Joint Force."

Guest speakers for the event also included President of Ingalls Shipbuilding Kari Wilkinson; Assistant Commandant of the Marine Corps Gen. Eric Smith; Fort Lauderdale Mayor Dean Trantlis; and principal speaker, U.S. Rep. Debbie Wasserman Schultz of Florida's 23rd District.

"It is such an honor to be involved in the commissioning of the USS Ft. Lauderdale. It's another chapter to the momentous history, friendship, and respect that the city has with the U.S. Navy," said U.S. Rep. Debbie Wasserman Schultz. "As Chair of the Military Construction and Veterans Affairs Appropriations Subcommittee, my support for our military is unwavering. I will always stand by our service members and veterans, and honor those who continue to serve." Ship sponsor Meredith A. Berger gave the first order to "man our ship and bring her to life."

"The Navy names ships for people, places, and ideas that are special. The Navy certainly picked a special place when naming the USS Fort Lauderdale," she said. "I am honored to be the sponsor for this incredible ship."

Built by the Huntington Ingalls Industries in Pascagoula, Mississippi, Fort Lauderdale was

launched March 28, 2020 and christened Aug. 21, 2021. The ship was delivered to U.S. Navy Nov. 30, 2021.

"Finally, if there is one thing that history has shown us from the days of antiquity it is that the stakes of the competition for control of the seas are high and for our part, USS Fort Lauderdale stands ready to deliver on any day, and at any time," said Capt. James Quaresimo, the ship's commanding officer. "And those that may wish to challenge us - they should pause. For we are equipped with America's unstoppable secret weapon that our enemies will never be able to duplicate and that is the fierce, dedicated and unstoppable, men and women of the United States Navy and Marine Corps!"

The ceremony marks the official transition of the USS Fort Lauderdale into the fleet and caps a weeklong series of events celebrating the ship and its namesake city.

Amphibious transport dock ships are warships that embark, transport and land elements of a landing force for a variety of expeditionary warfare mission

LPDs are used to transport and land Marines, their equipment, and supplies by embarked Landing Craft Air Cushion (LCAC) or conventional landing craft and amphibious assault vehicles (AAV) augmented by helicopters or vertical take-off and landing aircraft (MV 22). These ships support amphibious assault, special operations, or expeditionary warfare missions and serve as secondary aviation platforms for amphibious operations.

USS Fort Lauderdale will be homeported at Naval Station Norfolk, Virginia.

ASDNews (asdnews.com), Амстердам, 31 июля 2022

<https://www.asdnews.com/news/defense/2022/07/30/uss-fort-lauderdale-lpd-28-commissions>

[к содержанию →](#)

■ Boeing defense workers to vote on revised contract offer, cancel planned strike

FILE PHOTO - European Business Aviation Convention & Exhibition (EBACE) in Geneva

WASHINGTON (Reuters) - A union representing nearly 2,500 employees at three Boeing Co defense locations in the St. Louis area said on Saturday they will vote on the company's revised contract offer, canceling a strike that was set to start Monday.

The International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM) said an overnight bargaining session had led to the new Boeing offer and workers will vote Wednesday on

whether to accept it. Details of the new offer were not immediately known.

Boeing said in a statement Saturday "this new offer builds on our previous strong, highly competitive one and directly addresses the issues raised by our employees. We are hopeful they will vote yes on Wednesday."

(Reporting by David Shepardson; Editing by Aurora Ellis)

Yahoo Finance (finance.yahoo.com), Лос-Анджелес, 30 июля 2022

<https://finance.yahoo.com/news/boeing-defense-workers-vote-revised-190732314.html>

[к содержанию →](#)

■ 5 Management Lessons From An Apollo 13 Astronaut, Part 4: An Idea Is Not A Plan

Автор: Elizabeth Howell

NASA astronaut Fred Haise (in spacesuit) during flight preparations for Apollo 13.

One of the most iconic vehicles of the early space age was the lunar module, the Grumman (today's Northrop Grumman) spacecraft that safely put six crews on the moon between 1969 and 1972.

On Apollo 13, the lunar module Aquarius played an even more crucial function; the spacecraft, unharmed by a life-threatening problem that affected the main command module Odyssey, served as a lifeboat for the three astronauts suddenly redirected from their moon mission in 1970. Aquarius got the group, including astronaut Fred Haise, back to Earth orbit for a re-entry in Odyssey.

Haise continued with the agency as one of the pilots during space shuttle testing. After he left NASA, Haise was president of Grumman Technical Services, a subsidiary of Grumman. Their duties included a launch processing system to support launches for the new space shuttle program, along with supplying instruments for ground systems, among other things. In this role, he found himself embedded in one of the big programs by NASA of the 1980s: space station Freedom.

The occasion of Haise's interview was the publication of his memoir, *Never Panic Early*, written with Bill Moore and available now from Penguin Random House. In the coming days, we'll share five lessons that he learned from that mission. The third lesson, how large teams solve critical problems, is available at this link.

Artist's conception of one of the designs of space station Freedom.

Space station Freedom is a complex story of project management that didn't in the end, produce a working space station. As whole books have been written about why, we'll look at the topic just from a high level here. The station as most people recognize it arose from plans under the Reagan administration, and was named Freedom in an announcement in July 1988. The United States, Japan, Canada and nine European member states signed an intergovernmental agreement that September to build and use it for

microgravity research.

One of the many reasons the station never made it was its ballooning cost relative to the available budget, despite numerous redesigns. (Another was the fall of the Soviet Union, which eventually led to the International Space Station as Russia was brought into a reconfigured space partnership.) In his book, Haise describes the station as "my next adventure", as Grumman was responsible for project management.

Haise points to numerous problems that he encountered while working on Freedom, including "contentious" funding discussions in Congress, a hostile media, restructuring Grumman three times to deal with reduced funding, and changes in NASA management as high as the administrator (which saw three different individuals in quick succession, during Haise's tenure.) Internal management shifts at Grumman eventually moved Haise off the Freedom project, to his utter relief.

The International Space Station, which arose after Freedom was canceled.

There are numerous lessons that Freedom can show us, but for Haise one of the big ones was a lack of understanding of project management by some of the principal players.

"When they said they have a plan, they really didn't have an idea; it already failed," he told Forbes. A successful project, by contrast, "will have a work scope and requirements laid out to the scope of budgets, financial schedules. Sometimes you'll even try to push it down to levels of work scope."

As for cost, Haise said that while space projects can be complex and are known for going over budget, one of the responsibilities of the project manager is to estimate the finances within a "rough order of magnitude." Then as hiccups arise, as they inevitably will, you are able to use software programs to help manage the schedules, critical path and other elements for project success.

For Part 5 of this series, we'll cover the concept of growth and dealing with the unexpected.

Forbes (forbes.com), Нью-Йорк, 30 июля 2022

<https://www.forbes.com/sites/elizabethhowell/2022/07/30/5-management-lessons-from-an-apollo-13-astronaut-part-4-an-idea-is-not-a-plan/>

[к содержанию →](#)

■ Boeing Secures FAA Clearance to Resume 787 Dreamliner Deliveries

In this article:

Boeing has faced production issues with the 787 for more than two years. Peter Cziborra / REUTERS The U.S. Federal Aviation Administration (FAA) on Friday approved Boeing's inspection and modification plan to resume deliveries of 787 Dreamliners, two people briefed on the matter told Reuters.

The FAA approved Boeing's proposal that requires specific inspections to verify the condition of the airplane meets requirements and that all work has been completed, a move that should allow Boeing to resume deliveries in August after it halted them in May 2021, the sources said.

On July 17, Boeing told reporters it was "very close" to restarting 787 deliveries.

The FAA referred questions about the approval to Boeing. "We don't comment on ongoing certifications," the agency said.

Boeing did not confirm the approval Friday but said it "will continue to work transparently with the FAA and our customers towards resuming 787 deliveries."

Boeing has faced production issues with the 787 for more than two years. In September 2020, the FAA said it was "investigating manufacturing flaws" in some 787 jetliners.

In the aftermath of two fatal 737 MAX crashes in 2018 and 2019, the FAA pledged to more closely scrutinize Boeing and delegate fewer responsibilities to Boeing for aircraft certification. Boeing suspended deliveries of the 787 after the FAA raised concerns about its proposed inspection method. The FAA had previously issued two airworthiness directives to address production issues for in-service airplanes and identified a new issue in July 2021.

Boeing Chief Financial Officer Brian West said this week on an investor call that it had 120 of the 787s in inventory and was "making progress completing the necessary rework to prepare them for delivery." Boeing is "producing at very low rates and we'll continue to do so until deliveries resume, gradually returning to 5 airplanes per month over time."

The planemaker had only resumed deliveries in March 2021 after a five-month hiatus before halting them again. Friday's approval came after lengthy discussions with the FAA.

Story continues

The regulator had said it wanted Boeing to ensure it "has a robust plan for the re-work that it must perform on a large volume of new 787s in storage" and that "Boeing's delivery processes are stable."

The FAA said in February it would retain the authority to issue airworthiness certificates until it is confident "Boeing's quality control and manufacturing processes consistently produce 787s that meet FAA design standards."

The agency's then-administrator, Steve Dickson, told Reuters in February the FAA needed from Boeing "a systemic fix to their production processes."

A plane built for American Airlines is likely to be the first 787 airplane delivered by Boeing since May 2021, sources said. That could come as soon as next month. American Airlines said last week on an earnings call it expects to receive nine 787s this year, including two in early August.

Boeing in January disclosed a \$3.5 billion charge due to 787 delivery delays and customer concessions, and another \$1 billion in abnormal production costs stemming from production flaws and related repairs and inspections.

(Reporting by David Shepardson; Editing by Sandra Maler; Editing by William Mallard)

Copyright (2022) Thomson Reuters. Click for restrictions

This article was written by David Shepardson from Reuters and was legally licensed through the Industry Dive Content Marketplace. Please direct all licensing questions to legal@industrydive.com. Subscribe to Skift newsletters for essential news about the business of travel.

Yahoo Finance (finance.yahoo.com), Лос-Анджелес, 30 июля 2022

<https://finance.yahoo.com/news/boeing-secures-faa-clearance-resume-110527195.html>

[к содержанию →](#)

■ Defence head admits «teething problems» in £26-billion Australia warship project

Автор: Alana Calvert

Britain's head of the armed forces has assured Australia that a troubled British-designed frigate project is on track despite "teething problems".

The £26-billion-pound project which the British company BAE Systems won the Australian contract for four years ago was under renewed focus during Chief of Defence Staff Admiral Sir Tony Radakin's visit Down Under.

In an interview with the news service of the Australian Broadcasting Corporation (ABC), Sir Tony conceded that the UK's parent programme was experiencing "teething problems" but insisted the joint project was on track.

Sir Tony Radakin said issues with the project are "being resolved" (Ministry of Defence Crown/PA)

"The overall programme is in a good shape, but what you inevitably see with a first-of-class, with these high-end designs... are teething problems with the first ship," he said.

"Those are being resolved and that's all going ahead very, very well."

BAE Systems, the UK's largest defence contractor, won the project to produce nine high-tech, anti-submarine frigates in 2018 after besting rival Spanish and Italian designs in a fierce competition.

The fleet of "Hunter class" global combat ships are based on the new British Type 26 warship. Production on the ships began in Adelaide

in 2020 and, at the time of BAE winning the contract, were expected to enter service before 2030.

The Chief of the Defence Staff said more British nuclear-powered submarines would be visiting Australia as work continues on Aukus (Jane Barlow/PA)

However, according to ABC News, concerns are growing over delays and technical problems with the project.

Sir Tony, who is currently in Australia for the Indo-Pacific Chiefs of Defence (CHODs) Conference in Sydney, said more visits to Australia from Royal Navy nuclear-powered submarines were likely as work continues on the Aukus project.

In November BAE Systems denied "supply chain pressures" from the pandemic had had any impact on performance or operations for 2021.

The defence giant said it had a "strong" pipeline of opportunities and stressed that there is "continued demand" for its capabilities, with defence largely resilient to the impact of the pandemic.

At the time, the contractor said it was particularly well positioned to be boosted by increased defence spending in the Asia Pacific region.

Yahoo Finance (uk.finance.yahoo.com), Лондон, 30 июля 2022

<https://uk.finance.yahoo.com/news/defence-head-admits-teething-problems-052301608.html>

[к содержанию →](#)

■ U.S. approves Boeing inspection, rework plan to resume 787 deliveries

An American Airlines Boeing 787-9 Dreamliner approaches for a landing at the Miami International Airport on December 10, 2021 in Miami, Florida.

Joe Raedle | Getty Images

The U.S. Federal Aviation Administration (FAA) on Friday approved inspection and modification plan to resume deliveries of 787 Dreamliners, two people briefed on the matter told Reuters.

The FAA approved Boeing's proposal that requires specific inspections to verify the condition of the airplane meets requirements and that all work has been completed, a move that should allow Boeing to resume deliveries in August after it halted them in May 2021, the sources said.

On July 17, Boeing told reporters it was "very close" to restarting 787 deliveries.

The FAA referred questions about the approval to Boeing. "We don't comment on ongoing certifications," the agency said.

Boeing did not confirm the approval Friday but said it "will continue to work transparently with the FAA and our customers towards resuming 787 deliveries."

Boeing has faced production issues with the 787 for more than two years. In September 2020, the FAA said it was "investigating manufacturing flaws" in some 787 jetliners.

In the aftermath of two fatal 737 MAX crashes in 2018 and 2019, the FAA pledged to more closely scrutinize Boeing and delegate fewer responsibilities to Boeing for aircraft certification. Boeing suspended deliveries of the 787 after the FAA raised concerns about its proposed inspection method. The FAA had previously issued two airworthiness directives to address production issues for in-service airplanes and identified a new issue in July 2021.

Boeing Chief Financial Officer Brian West said this week on an investor call that it had 120 of the 787s in inventory and was "making progress completing the necessary rework to prepare them for delivery." Boeing is "producing at very low rates and we'll continue to do so until deliveries resume, gradually returning to 5 airplanes per month over time."

The planemaker had only resumed deliveries in March 2021 after a five-month hiatus before halting them again. Friday's approval came after lengthy discussions with the FAA.

The regulator had said it wanted Boeing to ensure it "has a robust plan for the re-work that it must perform on a large volume of new 787s in storage" and that "Boeing's delivery processes are stable."

The FAA said in February it would retain the authority to issue airworthiness certificates until it is confident "Boeing's quality control and manufacturing processes consistently produce 787s that meet FAA design standards."

The agency's then-administrator, Steve Dickson, told Reuters in February the FAA needed from Boeing "a systemic fix to their production processes."

A plane built for American Airlines is likely to be the first 787 airplane delivered by Boeing since May 2021, sources said. That could come as soon as next month. American Airlines said last week on an earnings call it expects to receive nine 787s this year, including two in early August.

Boeing in January disclosed a \$3.5 billion charge due to 787 delivery delays and customer concessions, and another \$1 billion in abnormal production costs stemming from production flaws and related repairs and inspections.

CNBC (cnbc.com), Нью-Джерси, 30 июля 2022

<https://www.cnbc.com/2022/07/30/us-approves-boeing-inspection-rework-plan-to-resume-787-deliveries.html>

[к содержанию →](#)

■ Diehl and Elbit Continue Successful Cooperation for DIRCM Protection System

During ILA Berlin International Air Show, Diehl Defence and Elbit Systems signed a cooperation agreement on the equipment of German Armed Forces aircraft with a protection system on June 23, 2022.

The agreement is the continuation of the successful cooperation on the Directed Infrared Counter Measure System, in short DIRCM, that has been existing since 2014. In this context, Diehl Defence combines three J-MUSICTM (Multi-Spectral Infrared Countermeasure) devices of the Israeli manufacturer to constitute one DIRCM system securing 360° protection of the aircraft. DIRCM is currently being installed in the A400M and certified.

The DIRCM system serves the protection of large military and civilian aircraft against attacks from infrared-guided missiles. The protection system is designed in such a way that it is connected with the guided missile warning system and the

Defensive Aid System via interfaces. It can be operated in all flight phases without endangering urban or forested areas. Diehl Defence also provides the Integrated Logistic Support (ILS) for the DIRCM system, as well as customer services in the field of repair, service and maintenance.

Beyond that, both companies intend to cooperate on the smaller version of DIRCM, namely the MDS (mini DIRCM system). The MDS is especially suitable for helicopters, but also for smaller aircraft.

The DIRCM system complements the Diehl Defence product portfolio in the field of protection systems consisting of the segments aircraft protection, vehicle protection and HPEM effector systems.

ASDNews (asdnews.com), Амстердам, 30 июля 2022

<https://www.asdnews.com/news/defense/2022/07/29/diehl-elbit-continue-successful-cooperation-dircm-protection-system>

[к содержанию →](#)

■ US Navy Conducts Unmanned Logistics Prototype Trials Aboard USNS Apalachicola

The future USNS Apalachicola (EPF 13) is performing a series of planned test events assessing autonomous capabilities integrated into the shipboard configuration, demonstrating that a large ship can become a self-driving platform.

Known as Unmanned Logistics Prototype trials, each test event increases the perception capabilities and complexity of behaviors demonstrated by the autonomous systems. Test evolutions to date include point-to-point autonomous navigation, vessel handling and transfer of vessel control between manned to unmanned modes.

"The autonomous capabilities being demonstrated by this prototype system represent a major technological advancement for the EPF platform, the Navy at large and our industry partners. EPF 13 will be the first fully operational U.S. naval ship to possess autonomous capability including the ability to operate autonomously in a commercial vessel traffic lane," said Tim Roberts, Strategic and Theater Sealift program manager, Program Executive Office (PEO) Ships. "This testing is a game changer and highlights that there is potential to expand unmanned concepts into existing fleet assets."

Collaboration for the test events include team members from PEO Ships, PEO Unmanned and Small Combatants, Naval Systems Engineering and Logistics Directorate - Surface Ship

Design and System Engineering, Supervisor of Shipbuilding - Gulf Coast, Naval Surface Warfare Center support from Carderock, Combatant Craft Division, Dahlgren and Philadelphia and the Navy's shipbuilding and industry partners, Austal USA, L3 Harris and General Dynamics.

Future test events will add levels of difficulty and include night navigation, and differing weather and sea states. These trials will set crucial groundwork for autonomous vessel operations, to include vessel encounter and avoidance maneuvering and compliance with International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

EPFs are shallow draft, commercial-based, catamaran designed for rapid, intra-theater transport of personnel and equipment. The EPF's high speed, shallow draft, and ability to load/unload in austere ports enables maneuver force agility in achieving positional advantage over intermediate distances without reliance on shore-based infrastructure.

EPF 13 is scheduled to deliver to the Navy later this year.

As one of the Defense Department's largest acquisition organizations, PEO Ships is responsible for executing the development and procurement of all destroyers, amphibious ships, special mission and support ships, boats and craft.

ASDNews (asdnews.com), Амстердам, 30 июля 2022

<https://www.asdnews.com/news/defense/2022/07/29/us-navy-conducts-unmanned-logistics-prototype-trials-aboard-usns-apalachicola>

[к содержанию →](#)

■ U.S. watchdog finds «weaknesses» in FAA oversight of Boeing airplane flight manuals

FILE PHOTO: A Boeing 737 Max aircraft during a display at the Farnborough International Airshow, in Farnborough

By David Shepardson

WASHINGTON (Reuters) -A government watchdog said Friday it found "weaknesses" in the Federal Aviation Administration's oversight of Boeing airplane flight manuals.

In a report, the Transportation Department's Office of Inspector General report said the FAA agreed with the report's recommendations and will begin assessing existing Boeing airplane flight manuals this year.

Two Boeing 737 MAX crashes in 2018 in Indonesia and in 2019 in Ethiopia killed 346 people raised questions about pilot-training standards and the FAA's oversight of flight manuals.

The report said the FAA should "evaluate existing Boeing airplane flight manuals to determine whether they contain required normal, nonnormal and emergency procedures that are necessary for the safe operation of the aircraft."

Boeing declined comment.

An FAA-commissioned review after the two fatal crashes found Boeing's 737 MAX flight manual did not include all the

operating procedures required by regulations. Some were instead in the Flightcrew Operating Manual (FCOM), which allowed Boeing to make changes to operating procedures without FAA approval, the report said.

The FAA said it is requiring more expansive flight manuals for the 737 MAX 10 and 777-9 airplanes awaiting certification that include material from the FCOM, the report said

The FAA is working with international partners to strengthen worldwide standards "regarding pilots' manual flying skills and reliance on automation systems," the report said, as well as doing more to ensure standardized pilot training.

The FAA said Friday that "harmonizing pilot training standards worldwide is among the FAA's top safety priorities."

The United Nations' International Civil Aviation Organization (ICAO) established a panel assessing pilot overreliance on automation led by the FAA, which anticipates completing research by March. (Reporting by David Shepardson; Editing by Cynthia Osterman)

Yahoo Finance (finance.yahoo.com), Лос-Анджелес, 29 июля 2022

<https://finance.yahoo.com/news/watchdog-finds-weaknesses-faa-oversight-152831065.html>

[к содержанию →](#)

■ Most US F-35s temporarily grounded as ejection seat issue threatens jets worldwide

Автор: Rachel Cohen

Air Combat Command aims to finish checking its F-35As for faulty ejection seats by mid-October.

Editor's note: This story was updated at 8:52 p.m. on July 29, 2022, with more information from the ejection seat manufacturer and the U.S. military.

The U.S. military discovered a problem with the ejection seats used across its F-35 Joint Strike Fighter fleet in April, but waited three months to ground those aircraft flown by the Air Force, Navy and Marine Corps to fully investigate the issue, multiple sources told Air Force Times Friday.

Officials initially saw the problem as a potentially isolated incident. But an ongoing investigation sourced the issue to the production line, prompting waves of temporary stand-downs this week.

"During a routine maintenance inspection at Hill [Air Force Base, Utah,] in April '22, an anomaly was discovered with one of the seat cartridge actuated devices in the F-35 seat," Steve Roberts, a spokesperson for seat manufacturer Martin-Baker, said Friday. "This was quickly traced back to a gap in the manufacturing process, which was addressed and changed."

Cartridges are the ejection seat component that explode to propel an aviator out of the cockpit and prompts their parachute to open. The defective part was loose and missing the magnesium powder used to ignite the propellant that shoots someone to safety, Roberts said.

A maintainer inspecting an F-35 found that an ejection cartridge felt suspiciously light, according to an unconfirmed summary of a briefing within the Air Force's Air Education and Training Command obtained by Air Force Times. After a closer look, the cartridge turned out to be missing its explosive charge that would lift someone to safety.

The military tested 2,700 F-35 ejection seat cartridges and discovered three failures as of Wednesday, the briefing summary said. Service officials declined to confirm or deny the summary's narrative of events.

Roberts said the problem was unique to a particular cartridge number and to the F-35, but did not answer how many defective parts have turned up so far. The U.S.-led Joint Strike Fighter program conducted a "short inspection" and determined that the jets could return to flight, he said.

"Martin-Baker has been providing the [prime aircraft contractors like Lockheed Martin] and multiple [government] agencies with supporting data to prove that all other aircraft may be excluded," Roberts said. "Outside the F-35, not a single anomaly has been discovered worldwide as a result of the forensic investigation which

continues at pace."

A majority of the Air Force's F-35A Lightning II fleet on Friday became the latest to stand down amid concerns about Martin-Baker ejections seats on a wide range of military aircraft at home and abroad. Air Combat Command spokesperson Alexi Worley confirmed that the first faulty cartridge was found during a routine inspection in April. The military immediately inspected additional aircraft, she said, and halted its investigation when Martin-Baker discovered a quality-assurance failure on its production line.

The F-35 Joint Program Office then issued a "routine" directive, known as a time compliance technical order, that mandated inspection of all ejection seat cartridges within 90 days starting July 19. Ten days later, Air Combat Command grounded its F-35s to speed up those checks, Worley said.

ACC aims to finish looking at the seats within 90 days, or by mid-October, Worley said in a statement first reported by Breaking Defense on Friday. Each plane can return to regular flights once it passes inspection.

"The stand-down of aircraft will continue through the weekend, and a determination to safely resume normal operations is expected to be made early next week, pending analysis of the inspection data," Worley told Air Force Times.

Though ACC owns most of the Air Force's more than 300 F-35As, some are managed by other major commands like U.S. Air Forces in Europe and Pacific Air Forces. Command spokespeople did not respond to emailed queries Friday.

Air Education and Training Command also paused its F-35 operations on Friday "to allow our logistics team to further analyze the issue and expedite the inspection process," spokesperson Capt. Lauren Woods told Breaking Defense. AETC oversees F-35 training units at Luke Air Force Base, Arizona, and Eglin AFB, Florida.

"Based on the results of these inspections and in conjunction with ACC, the lead command for F-35, AETC will make a decision regarding continued operations," Woods said.

The Navy and Marine Corps have also stopped flying F-35B and F-35C jets while investigations are ongoing. Each aircraft will be inspected before its next flight rather than in batches over three months.

"All inspections are being conducted in an expedited manner with a high priority," F-35 Joint Program Office spokesperson Chief Petty Officer Matthew Olay said Friday.

Naval Air Systems Command has declined to say how many aircraft are affected, citing operational

security concerns. It began shipping replacement parts to its own maintenance centers with planes affected by the problem on July 24.

The issue "only affects aircraft equipped with [cartridge actuated devices] within a limited range of lot numbers," the service said in a statement.

Military and company officials declined to say how many cartridges were produced as part of the defective lots. The Navy said no one has died or been injured because of the defect; the Air Force has stressed its groundings are a precaution to get ahead of any fatalities.

On Wednesday, the Air Force temporarily stood down its T-38 Talon and T-6 Texan II training aircraft due to the same ejection seat worries. Most were slated to return to service on Friday, but nearly 300 aircraft that may be affected by faulty cartridges will remain on the ground. That comprises about 40% of the T-38 fleet and 15% of the T-6 fleet, including planes at each undergraduate pilot training base and Naval Air Station Pensacola, Florida.

The T-38 is a supersonic jet used to prepare pilots to fly fighter and bomber aircraft, and the T-6 is the service's turboprop plane used to teach basic flight skills. Each aircraft contains multiple explosive cartridges so pilots have backup options if one charge fails.

It's unclear how taking a significant portion of Air Force trainers out of commission will affect the service's ability to graduate new pilots amid an enduring shortage of about 1,600 airmen, particularly in the fighter community. The Air Force produces about 1,300 new pilots a year.

"Our primary concern is the safety of our airmen and it is imperative that they have confidence in our equipment," Nineteenth Air Force boss Maj. Gen. Craig Wills, who runs an organization responsible for the service's training enterprise, told Air Force Times in an emailed statement. "Our actions ... were taken out of an abundance of caution in order to ensure the safety of our pilots and aircrew."

Several aircraft fleets across the Defense Department that use Martin-Baker ejection seats - from the T-38s and T-6s to the Navy's F/A-18B/C/D Hornet and F/A-18E/F Super Hornet fighter jets, E/A-18G Growler electronic attack plane, and T-45 Goshawk and F-5 Tiger II trainers - are on hold while

the military digs into the problem. The issue may also affect European airframes like the Eurofighter Typhoon and Dassault Rafale and aircraft flown by Turkey and South Korea.

The U.K. Royal Air Force also stopped "non-essential" flights for its Red Arrows jets and Typhoon warplanes over safety concerns with its ejection seats, the Daily Mail reported. NATO's Allied Air Command did not respond to queries emailed Friday about the potential impact on the international fighter enterprise.

F-35 Joint Strike Fighters are the Pentagon's premier fighter jet flown by the Air Force, Navy and Marine Corps, plus more than a dozen foreign countries that have ordered or received them. In April, the Government Accountability Office reported it will cost more than \$1.7 trillion for the Pentagon to buy, operate and maintain the jets in the U.S.

Lockheed Martin plans to build more than 3,000 F-35s for militaries around the globe. More than 800 planes have been delivered so far over the past 15 years, over half of which belong to the U.S.

Joint Strike Fighters were last publicly grounded in South Korea in January after one of the country's jets malfunctioned and landed on its belly. Before that, the U.S. grounded all of its F-35s worldwide over fuel tube problems, among a slew of other software and hardware hurdles to the fleet's rollout. The same day as the military began probing its ejection seats in earnest, Bloomberg reported some F-35s could be grounded for a separate problem: an enduring shortage of working engines.

Nine percent of F-35s weren't operational in mid-2020, GAO said in a July 19 report.

"DOD's strategy allows 6% of F-35s to be unavailable for missions at any given time due to engine issues," the federal watchdog wrote. "But the number of F-35s that this leaves available for operations isn't what the military services consider to be sufficient ... in part because its strategy doesn't ensure enough spare engine parts are available."

About Rachel S. Cohen

Rachel Cohen joined Air Force Times as senior reporter in March 2021. Her work has appeared in Air Force Magazine, Inside Defense, Inside Health Policy, the Frederick News-Post (Md.), the Washington Post, and others.

Defense News (defensenews.com), Вашингтон, 29 июля 2022

<https://www.defensenews.com/news/your-air-force/2022/07/29/air-force-grounds-f-35s-as-ejection-seat-issue-threatens-fighter-jets-worldwide/>

[к содержанию →](#)

■ Boeing Has Bottomed. It Could Recover Quickly.

Автор: Loren Thompson

The Boeing BA Company's second-quarter results were a mixed bag. Year-over-year, revenues were flat, earnings were weaker, cash flow was stronger. A casual observer could easily conclude that the nation's biggest aerospace enterprise has spent the last year moving sideways, despite CEO David Calhoun's assertion that "We made important progress across key programs in the second quarter and are building momentum in our turnaround."

Much of the investment community responded with characteristic impatience, but that's what you expect when you are in a long-cycle business dealing with people who live and die based on the latest quarter.

A look behind the numbers suggests that Calhoun is right, and that Boeing's road back from one of the toughest periods in its 106-year history may not take as long as some analysts expect.

Boeing's 787 Dreamliner is the most technologically advanced widebody currently available. The... [+] company has 120 already built and waiting to be delivered.

It's not as though setbacks are anything new for the company. When World War Two ended, Boeing's vast defense workforce shrunk by 90%. A generation later, its commercial workforce shrunk by 75% due to a Nixon-era recession.

Thus when Boeing observes on its website that the aerospace industry is resilient, it knows of whence it speaks. The company is a longtime contributor to my think tank, so this isn't the first rough patch I have watched it overcome.

Nobody ever claimed that recovery from twin crashes and grounding of its most important product would be linear. Nor was it likely that the aerospace sector would simply bounce back to normalcy from a global pandemic. Competitor Airbus is learning the same lessons about the fragility of supply chains that Boeing is.

But the ValueLine investment survey estimates that Boeing will be back to \$100 billion in annual revenues by mid-decade, a number the company has only managed to top once in its history - 2018, the year the first 737 Max crashed in Indonesia.

That tragedy, compounded by the pandemic, has made the company's recent problems seem like they might be a chronic feature of the aerospace landscape.

But look closer, beginning with Boeing Commercial Airplanes, the part of the company that builds jetliners and in a normal year generates

two-thirds of sales.

The 737, Boeing's only single-aisle jetliner and still the most widely used in the world, has returned to service and seen 189 deliveries so far in 2022. The company figures it will deliver 400 this year, maybe more if China lifts restrictions. Half of the nearly 300 finished but undelivered 737s in inventory were originally destined for China.

Any residual doubts in the marketplace about Max, the only version of 737 still in production, seem to be receding fast. Delta announced an order for 100 Max at the Farnborough Air Show, Vietjet recommitted to 200 Max, Norwegian recommitted to 50, and half a dozen other carriers formalized orders.

Boeing said in its earnings call that it expected FAA certification of two additional variants of 737, the Max 7 and Max 10, later this year. So, the company's most important commercial product will likely be generating steady cashflow for the rest of the decade.

With regard to widebodies, CEO Calhoun signaled that production problems with the highly profitable 787 Dreamliner have been resolved, and the highly profitable twinjet will likely resume deliveries in the third quarter. With 120 finished aircraft in inventory, Adam Levine-Weinberg of The Motley Fool figures Dreamliner could generate up to \$10 billion in cash over the next two years.

The 777X, destined to be Boeing's biggest widebody once production of the 747 ends, has seen its initial deliveries pushed back to 2025 (the original plan was for 2020). However, its operating economies will make it a formidable competitor in the widebody segment of the market at a time when international travel is expected to be fully recovered from the pandemic.

So, Boeing's commercial aircraft business is poised to come roaring back as the remainder of the decade unfolds. The company may not be able to match Airbus sales of narrowbody jetliners, but its lucrative widebody franchises are likely to best the offerings of the European plane maker.

Boeing Global Services, which leverages its sales largely off the company's installed base of commercial airliners, performed well in the second quarter, growing its revenues year-over-year by 6% (to \$4.3 billion) and its earnings by 37%. The company's footprint in services remains relatively small compared with its share of the global commercial fleet, which implies opportunities for further growth in the years ahead.

Operating margin at Global Services, which stood at nearly 17% in the second quarter, is more robust than the margins in Boeing's manufacturing businesses. That vindicates the decision to make services a separate profit center with its own cost structure.

But then there is Boeing Defense & Space, which has been a chronic under-performer in recent years. The business unit has lost key competitions while failing to execute on the new business that it won. Earnings declined 93% year-over-year in the second quarter, due in no small part to charges taken against several military programs.

Most of these programs, including a new tanker and trainer for the Air Force, look secure going forward. Whether they generate reasonable rates of return is another matter. Defense operations are likely to be more of a drag on results than commercial ops by mid-decade, despite robust levels of domestic military spending.

However, there is little sign that Boeing corporate

is planning to jettison its defense business. As results have demonstrated since 2018, it is helpful to have a business unit not dependent on the commercial business cycle to smooth out revenues and returns during the lean years. The question is whether Boeing Defense & Space can perform up to its potential going forward.

The company has recently installed Ted Colbert, the head of Global Services, atop the defense business in a bid to put it back on an even keel. Boeing insiders say if Colbert can accomplish at Defense & Space what he did at Global Services, he would be a candidate to lead the whole company in the future. At the very least, he brings a fresh perspective to a key component of the company's business mix.

As noted above, Boeing contributes to my think tank.

<https://www.forbes.com/sites/lorenthompson/2022/07/29/boeing-has-bottomed-it-could-recover-quickly/>

[к содержанию →](#)

■ Council Post: The Five Pillars Of EV Charging Station Maintenance And Management

Global CTO of Techniche, overseeing R&D and the technology strategy for the global software business

With the rapid explosion of EV drivers and, thus, chargers across the world, the industry is shifting from a growth business strategy of "land and expand" to one in which the quality of the charging experience matters. In this initial emerging EV charger business model, EV charge point operators (CPOs) raised investments and debt. They chased government grants to fund the rapid expansion and footprint of EV chargers.

The more chargers they deployed, the greater their company valuation became. The faster smart (level 3 and level 4) chargers deployed are equivalent to an intelligent Internet of Things (IoT) device connected to a network and backend cloud. These chargers are more complex and require a greater focus on preventative maintenance and remote monitoring.

While the EV charger market is in its infancy, it is rapidly growing, and governments are now demanding at least 97% availability and uptime before they hand over grant money. Beyond uptime requirements, governments are also proposing rules for certification standards for workers installing, operating and maintaining EV chargers. Quality is beginning to matter in business models over the quantity of deployed chargers.

Quality relates to brand recognition, which still means something in a world where consumers demand value. They want the same experience they are used to enjoying in the fuel retail (gas station) experience. The fuel industry has worked hard on quality of experience to enable some of the top trusted brands in the world, such as British Petroleum, Shell and Chevron. However, the safety and regulatory requirements for fuel tanks and forecourts limit fueling to a retail fuel site.

With EV, chargers can be installed almost anywhere. This freedom in location opens up the entire retail market to offer EV charging services. The "electrical fueling via EV charger" transformation changes the game and business model. Instead of "land and expand," there is a focus on EV driver dwell time in retail and business properties.

The Consolidated Analysis Center, Incorporated, known as CACI, provides business market analysis for retailers. According to a recent CACI U.K. survey, "68% of people who intend to own an electric

vehicle (EV) will visit retailers and businesses more frequently if they provide the right charging facilities, highlighting that shoppers expect retail locations to meet their electrification needs."

CACI's survey also found that 33% of participants had charged their EV at a supermarket, and the report cited research from Savills showing that retailers that provided EV charging stations saw a 50% increase in dwell time and average spend that ranged from £36 to £80 (about \$43 to \$96) per visit.

As more EV drivers get on the roads, there will be a priority focus on the charging experience and EV charging station reliability. Reliability and customer service are already becoming a top concern for EV drivers. Many EV drivers are complaining about how they arrive at what is reported as an available charging station, only to find it doesn't work. The EV "range anxiety" then kicks in when they worry they won't have enough battery to drive to another available charging station.

This range anxiety can also manifest itself on longer trips when they are concerned with the availability of working chargers along the way. Many EV drivers will top off the charge of their EV vehicles along the way to de-risk their trip, causing more stops than if they had a fuel-powered car. These problems can manifest in drivers feeling they have made a mistake in switching to an EV and telling their close network of friends and colleagues about these issues.

Besides the government requirement for uptime for EV chargers, ease of use, cleanliness and safety are all significant concerns that affect the EV charging experience. The EV charging station is not only affected by the EV charger itself but also by the uptime and maintenance of other related EV assets: the electrical feed from the grid, additional solar panels, batteries, signage, lighting and parking spaces. These EV charging station assets are business-critical to operating a charging network and therefore need optimum upkeep and maintenance. A speedy repair is required to minimize downtime if they do break down.

In summary, the process of maintaining and managing operations of an EV charging station requires five key pillars:

1. Manage on-site repairs to minimize downtime and optimize on-site repair costs. Runaway repair costs can easily ruin the ROI on an EV charger investment.

2. Manage scheduled preventative maintenance tasks and track the fail/pass of various types of inspections. If inspections are not carried out, exception handling needs to ensure compliance with operational, electrical and potential government uptime regulations.

3. Ensure visibility and control for tracking uptime and performance by site and by asset.

4. Track SLA performance of regional suppliers that install, maintain and repair chargers.

5. Provide business intelligence reporting. Good, clean operations data can produce accurate business insights, which drive sound business decisions.

A more advanced maturity model for EV charger operations can ease the headaches for other areas, such as tracking repairs tied to insurance claims (yes, someone will run into a charger with their car), dealing with supply chain issues, avoiding

excessive downtime on EV chargers by knowing where spares exist and being aware of the lifespan of charging station assets to have long-range visibility in budget planning replacements.

This operational maturity model will require a maintenance and management system, the kind found in facility operations. Big oil retailers are transforming into big energy service providers in their retail and non-retail locations. They will continue to demand observability and control in managing the uptime and quality of service for EV charging. Their brand is everything to them, which requires high availability, reliability and an excellent EV charging experience.

Forbes Technology Council is an invitation-only community for world-class CIOs, CTOs and technology executives. Do I qualify?

Forbes (forbes.com), Нью-Йорк, 29 июля 2022

<https://www.forbes.com/sites/forbestechcouncil/2022/07/29/the-five-pillars-of-ev-charging-station-maintenance-and-management/>

[к содержанию →](#)

Подробности мероприятий

ВЫПУСК №4

Июль, 2022

5. КЛЮЧЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ОТРАСЛИ

**13-15 сентября 2022 года, Пермь****Форум «ИТ на службе оборонно-промышленного комплекса» (ИТОПК-2022)**

Одиннадцатый форум по цифровизации оборонно-промышленного комплекса – «ИТОПК-2022» – состоится 13–15 сентября 2022 г. на территории Пермского края. Мероприятие проводится Издательским домом «Коннект» при поддержке коллегии Военно-промышленной комиссии Российской Федерации, Минпромторга России, Минцифры России, ФСТЭК России, Росстандарта и правительства Пермского края.

По традиции конференция откроется пленарным заседанием, на котором планируется обсудить актуальные темы цифровизации оборонно-промышленного комплекса России в условиях санкционного давления. В частности, речь пойдет о цифровой трансформации, задачах достижения технологической независимости в новых экономических условиях, направлениях госрегулирования и мерах господдержки ОПК.

Предметное обсуждение вопросов импортозамещения и модернизации производства, разработки и проектирования аппаратных и программных продуктов, подготовки кадров, кибербезопасности состоится в рамках тематических секций: «Цифровая трансформация предприятия ОПК», «Сквозные технологии цифрового проектирования и производства в ОПК», «Информационная безопасность и цифровая трансформация», «Цифровая инфраструктура предприятия ОПК», «Стандарты для цифровой трансформации», «Вычислительная инфраструктура и компьютерное моделирование в ОПК», «Цифровые двойники на предприятиях ОПК», «Искусственный интеллект на предприятиях ОПК», «Кадры и культура цифровой трансформации».

Аудитория форума «ИТОПК-2022» – представители предприятий оборонно-промышленного комплекса, высшей школы и отраслевой науки, ИТ-компаний. Должностной состав участников – руководители и ведущие специалисты в сфере ИТ, цифровизации, модернизации производства и цифровой трансформации, информационной безопасности.

[Подробнее](#)[к содержанию →](#)

**13-16 сентября 2022 года, Санкт-Петербург**

Международная выставка-конференция по судостроению и разработке высокотехнологичного оборудования для освоения континентального шельфа OMR.

В Санкт-Петербурге один раз в два года проходит Международная выставка-конференция по судостроению и разработке высокотехнологичного оборудования для освоения континентального шельфа OMR. Форум призван показать, что российская Арктика открывает уникальные перспективы совершенствования отечественной научно-технической базы и создания прорывных технологий для безопасного и бережного освоения природных богатств. OMR 2022 проводится в рамках Петербургского международного газового форума.

OMR проводится в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 марта 2014 г. №294-р и согласно Поручению заместителя Председателя Правительства Александра Новака №АН-П51-6930 от 26 апреля 2022 г., при координирующей роли Минэнерго России, Российской академии наук и активном участии ведущих российских компаний, задействованных в освоении континентального шельфа и реализации крупных нефтегазовых проектов.

OMR является единственной в России гибридной бизнес-платформой, которая фокусируется на обсуждении вопросов обеспечения морской добычи нефти и газа, судоходства, навигации и связи в северных акваториях, промышленной и экологической безопасности в Арктике.

[Подробнее](#)

**24-27 октября 2022 года, Москва**

ТЕХНОФОРУМ-2022

Выставка «Технофорум» проводится в рамках проекта «НТИ Экспо» и организована АО «Экспоцентр», при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ, Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по науке и высшему образованию, под патронатом Торгово-промышленной палаты РФ.

Это главное ежегодное отраслевое событие осени. На выставочной площадке собираются разработчики и потребители промышленного оборудования из разных стран и регионов России и успешно демонстрируют лучшие образцы своей новой продукции.

Уникальность выставки заключается в отражении всех производственных процессов, охватывающих цикл от исследований до опытного и серийного производства готовой продукции. Представители различных отраслей промышленности знакомятся с инновационными технологиями и выбирают необходимый инструмент и оборудование для решения конкретных производственных задач.

Каждый год выставка радует новыми форматами, разделами, которые находят применение в различных областях экономики. Разделы «Технофорума» раскрывают ключевые тенденции в технологиях металлообработки. В экспозиции представлены комплексные системы высокотехнологичного оборудования для основных перерабатывающих отраслей промышленности, станочные системы для обработки металла, дерева, камня, композиционных и полимерных материалов, робототехника и автоматизация производства, аддитивные технологии, сварочные технологии и многое другое.

[Подробнее](#)

[к содержанию →](#)

2022 г.

Strategy Partners

ВЕДУЩИЙ РОССИЙСКИЙ
СТРАТЕГИЧЕСКИЙ
КОНСУЛЬТАНТ



strategy.ru