

ДАЙДЖЕСТ ОПК



Strategy Partners

Китайский опыт долгосрочного
планирования в сфере ОПК

ВЫПУСК №3

2022



Уважаемые коллеги!

Представляем вашему вниманию третий 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 обзор лучших мировых практик в сфере ОПК от экспертов Strategy Partners.

В этом выпуске дайджеста мы акцентируем внимание на материалах по развитию отечественной науки и промышленности для обеспечения технологического суверенитета страны, чему посвящено сотрудничество между российскими и белорусскими научными организациями и предприятиями, а также планируемое создание в 15 субъектах России 30 передовых инженерных школ. Обращаем ваше внимание на серьезные изменения, которые произошли в крупнейших отечественных корпорациях (строительство в ОСК гражданских и военных кораблей и развитие сети собственных сервисных подразделений по ремонту судов, спуск на воду скоростного пассажирского судна «Метеор-2020», который провела «Ак Барс», и пр.) Также в этом дайджесте мы представим полный анализ китайского опыта долгосрочного планирования в сфере обороны от экспертов Strategy Partners.

Надеемся, что информация, представленная в выпусках дайджеста, будет вам полезна!

От лица команды практики ОПК и машиностроения Strategy Partners будем рады получить от вас обратную связь. Мы готовы рассматривать интересные для сектора материалы с целью дальнейшей публикации в данном проекте.

[Написать нам](#)



№1 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

- КИТАЙСКИЙ ОПЫТ ДОЛГО-СРОЧНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ОПК



16

- НОВОСТИ КРУПНЕЙШИХ ЗАРУБЕЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК



21

- ПРИЛОЖЕНИЯ
- Полные тексты новостей
- Подробнее о мероприятиях

14

- ОТРАСЛЕВЫЕ НОВОСТИ И СОБЫТИЯ В ОПК РФ
- Официальные пресс-релизы



18

- КЛЮЧЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ОТРАСЛИ



ARMY 2022

ТЕХНОПРОМ

ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ОПК

ИТОПК
ПЕРМЬ
2022



14

- НОВОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК РФ
- Назначения
- Интервью с высшим руководством компании
- Сделки
- Операционная деятельность
- Импортозамещение
- ESG



19

- КОНТАКТЫ

1. КИТАЙСКИЙ ОПЫТ ДОЛГОСРОЧНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ОПК

В предыдущих выпусках дайджеста были рассмотрены американские и европейские практики стратегического планирования в сфере обороны. В июньском выпуске вашему вниманию представлен анализ китайского опыта долгосрочного планирования в сфере ОПК.

Китай обладает одной из самых сильных армий в мире: страна располагает ядерным оружием; по численности военнослужащих, несущих службу, Народно-освободительная армия Китая (НОАК) превышает 2 млн человек и является крупнейшей в мире; Китай занимает второе место в мире после США по военным расходам. По данным SIPRI, в 2021 году Китай выделил на свои вооруженные силы около 293 миллиардов долларов, что на 4,7% больше, чем в 2020 году. Военные расходы Китая растут 27 лет подряд. За последние несколько лет Китай продемонстрировал широкий спектр военного потенциала и инфраструктуры, включая противоспутниковое (ASAT) вооружение, разделяющиеся головные части с блоками индивидуального наведения (MIRV), беспилотные летательные и подводные аппараты (БПЛА и БПА), расширенные шахты межконтинентальных баллистических ракет (МБР) и совсем недавно — испытание гиперзвукового оружия (HGV) в сочетании с системой частично-орбитального бомбометания (FOBS).

КЛЮЧЕВЫЕ УЧАСТНИКИ СИСТЕМЫ ВОЕННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В КИТАЕ:

- Председатель Китайской Народной Республики;
- Министерство национальной обороны Китайской Народной Республики;
- Центральный комитет Коммунистической партии Китая;
- Центральный военный совет Китайской Народной Республики.

В СИСТЕМЕ ОПК КИТАЯ МОЖНО ВЫДЕЛИТЬ 4 ГОРИЗОНТА ПЛАНИРОВАНИЯ:



ОСНОВНАЯ ЦЕЛЬ РАЗВИТИЯ КИТАЯ ДО СЕРЕДИНЫ ТЕКУЩЕГО СТОЛЕТИЯ — СТРОИТЬ СОЦИАЛИЗМ С КИТАЙСКОЙ СПЕЦИФИКОЙ В СООТВЕТСТВИИ С ВОЗМОЖНОСТЯМИ И ВЫЗОВАМИ НОВОЙ ЭПОХИ

- Укрепление мощи Китая: экономической, производственной, интеллектуальной;
- «всеобщее процветание» (минимизировать разрыв в региональном развитии, неравенство между городом и деревней, сбалансировать уровень жизни населения);
- возрождение китайской нации (к 2050 году Китай должен стать социалистической культурной державой, китайская цивилизация будет крепнуть, а влияние ее мягкой силы — расти);
- Китай призван играть ведущую роль на мировой арене и вносить весомый вклад в процветание всего человечества.

¹Anti-satellite

²Multiple independently-targetable reentry vehicle / РГЧ ИН

³Hypersonic glide vehicle

⁴Fractional orbital bombardment system

ВОЕННУЮ ДОКТРИНУ КИТАЯ НА ДАННЫЙ МОМЕНТ СОСТАВЛЯЕТ СОВОКУПНОСТЬ СТРАТЕГИЧЕСКИХ И НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ РАЗЛИЧНОГО УРОВНЯ

- 1 Выступление на XIX съезде Центрального комитета Китайской Народной Республики, 2017 г. (Председатель Китайской Народной Республики).
- 2 «Национальная оборона Китая в новую эпоху» (отсутствует в открытом доступе) и открытая часть документа — «Белая книга» (доступна на английском языке), 2019 г. (Министерство национальной обороны Китайской Народной Республики).
- 3 Заключение о комплексном развитии экономического строительства и строительства национальной обороны, 2016 г. (Центральный комитет Коммунистической Партии Китая).
- 4 Набор документов по реформированию Народно-освободительной армии Китая (Центральный военный совет Китайской Народной Республики).

ТЕКУЩАЯ ВЕРСИЯ ВОЕННОЙ ДОКТРИНЫ КИТАЯ — СТРАТЕГИЯ АКТИВНОЙ ОБОРОНЫ, КОТОРАЯ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ НЕСКОЛЬКО СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ

- Комплексно продвигать модернизацию военной теории, организационной структуры, военнослужащих, вооружения и техники одновременно с модернизацией страны и в основном завершить модернизацию национальной обороны и вооруженных сил к 2035 году;
- полностью превратить народные вооруженные силы в силы мирового класса к середине XXI века.

ОСНОВНОЙ ФОКУС ВОЕННОЙ ДОКТРИНЫ КИТАЯ НА ГОРИЗОНТЕ ДО 2050 ГОДА — ЗАЩИТА СУВЕРЕНИТЕТА, БЕЗОПАСНОСТИ И ИНТЕРЕСОВ РАЗВИТИЯ КИТАЯ. КИТАЙ БУДЕТ ПРОДВИГАТЬ «СОЗДАНИЕ СООБЩЕСТВА С ОБЩИМ БУДУЩЕМ ДЛЯ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА» И ДЕКЛАРИРУЕТ ПРИВЕРЖЕННОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВУ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ НА ОСНОВЕ ПЯТИ ПРИНЦИПОВ МИРНОГО СОСУЩЕСТВОВАНИЯ

- Взаимное уважение суверенитета и территориальной целостности,
- взаимное ненападение,
- взаимное невмешательство во внутренние дела друг друга,
- равенство и взаимная выгода,
- мирное сосуществование.

ОСНОВНОЙ ДОКУМЕНТ ВОЕННОЙ ДОКТРИНЫ КИТАЯ, «БЕЛАЯ КНИГА ПО НАЦИОНАЛЬНОЙ ОБОРОНЕ КИТАЯ В НОВУЮ ЭПОХУ», СОСТОИТ ИЗ ШЕСТИ РАЗДЕЛОВ (СМ. ТАБЛИЦУ 1)

№	Раздел	
1.	Ситуация в области международной безопасности	- Глобальная военная конкуренция, - вызовы безопасности Китая, - ситуация в области безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе, - меняющийся международный стратегический ландшафт
2.	Оборонительная политика Китая в области национальной обороны в новую эпоху	- Решительная защита суверенитета, безопасности и интересов Китая в области развития, - отсутствие интересов к гегемонии или экспансии, - военно-стратегические ориентиры для новой эпохи, - укрепление вооруженных сил «по-китайски», - участие в построении сообщества с общим будущим человечества
3.	Выполнение миссий и задач вооруженных сил Китая в новую эпоху	- Защита национального территориального суверенитета и морских прав и интересов, - поддержание боевой готовности, - военная подготовка в реальных боевых условиях, - защита интересов Китая в основных областях безопасности, - борьба с терроризмом, - защита зарубежных интересов Китая, - участие в гуманитарной помощи
4.	Реформа национальной обороны и вооруженных сил Китая	- Реформирование системы лидерства и управления, - оптимизация размеров, структуры и состава вооруженных сил, - реформирование военных политик и институтов, - перестановки в войсках НОАК и Народной вооруженной милиции Китая, - содействие обороне и военному развитию во всех отношениях
5.	Разумные и адекватные расходы на оборону	- Расходы Китая на оборону, - сравнение расходов на оборону в международном контексте
6.	Активный вклад в построение сообщества с общим будущим человечества	- Решительное отстаивание целей и принципов Устава ООН, - построение партнерства в области безопасности по новой модели, основанной на равенстве, взаимном доверии и взаимовыгодном сотрудничестве, - создание архитектуры сотрудничества в области региональной безопасности, - надлежащее разрешение споров о территориальной и морской демаркации, - активная поставка товаров международной общественной безопасности

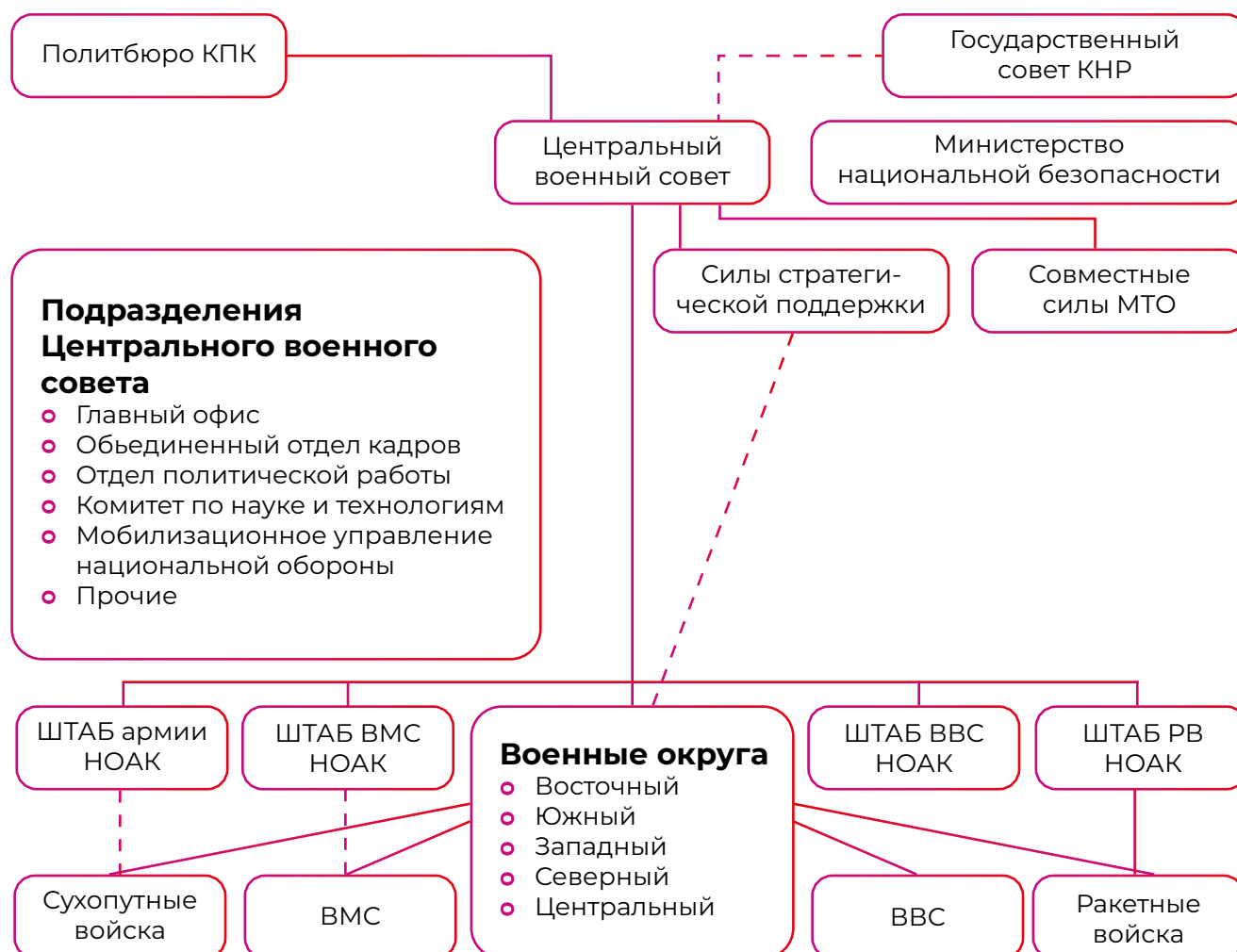
ОДНИМ ИЗ РУКОВОДЯЩИХ ПРИНЦИПОВ, ЛЕЖАЩИХ В ОСНОВЕ СТРАТЕГИИ НОАК, ЯВЛЯЕТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬ ПРЕВОСХОДСТВА В ТРЕХ ОСНОВНЫХ ОБЛАСТЯХ:

ИНФОРМАЦИОННАЯ
(имеет первостепенное значение)

ВОЗДУШНАЯ

МОРСКАЯ

Реализация стратегии поддерживается реформами НОАК, в том числе в части создания новых родов войск: сил стратегической поддержки и совместных сил материально-технического обеспечения (см. рис. 1). Силы стратегической поддержки (с 2015 года) созданы для централизации миссий и возможностей НОАК в области космоса, кибернетической, электронной и психологической войны. Департамент сетевых систем данных сил отвечает за кибервойну, техническую разведку, радиоэлектронную борьбу и психологическую войну.



ОСНОВА БИЗНЕС-МОДЕЛИ ОПК В КИТАЕ

Основа бизнес-модели ОПК в Китае — **программа военно-гражданского синтеза**, определяющая усилия по объединению стратегий экономического и социального развития со стратегиями безопасности. Министерства, управляющие НИОКР для НОАК, трансформированы в крупные отраслевые холдинги, разделенные на пары конкурирующих корпораций. Принимаются меры по интеграции военных и гражданских научно-технических ресурсов страны и усилению военно-гражданского скоординированного инновационного потенциала.

ПРОГРАММА ВОЕННО-ГРАЖДАНСКОГО СИНТЕЗА ПРЕДПОЛАГАЕТ:

- Интеграцию предприятий ОПК и гражданских технологических компаний, в т. ч. создание и развитие компаний для адаптации гражданской продукции в военную отрасль;
- создание объединений предприятий военной промышленности, ориентированных на гражданский сектор;
- встраивание военных требований в гражданскую инфраструктуру и использование гражданского строительства в военных целях.

ПРОГРАММА ВОЕННО-ГРАЖДАНСКОГО СИНТЕЗА ВЫДЕЛЯЕТ СЛЕДУЮЩИЕ КЛЮЧЕВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ К РАЗВИТИЮ:

1 КВАНТОВЫЕ
ВЫЧИСЛЕНИЯ

2 БОЛЬШИЕ
ДАННЫЕ

3 ПОЛУПРОВО-
ДНИКИ

4 ТЕХНОЛОГИИ
5G

5 ПЕРЕДОВЫЕ
ЯДЕРНЫЕ
ТЕХНОЛОГИИ

6 АЭРОКОСМИЧЕСКИЕ
ТЕХНОЛОГИИ

7 ИСКУССТВЕННЫЙ
ИНТЕЛЛЕКТ

Для реализации военной доктрины и развития военно-гражданского синтеза создаются специальные инструменты: советы, комитеты и администрации (см. таблицу 2).

Инструмент	Описание основных функций	Отчетность	Результаты / примеры активности
Центральный совет по развитию военно-гражданского синтеза	○ Интеграция гражданских технологических решений в создание новых видов вооружения для НОАК. ○ Укрепление правовой базы военно-гражданского синтеза	Политбюро КПК	Указывает на стратегические крупные исследовательские и инженерные проекты как на эффективное средство продвижения технологических инноваций. Призывает к прорыву в ключевых технологиях и решению наиболее сложных вопросов
Государственное управление оборонной науки, техники и промышленности	○ Координация работы промышленности и научных центров по выполнению поступающих от Главного управления вооружений и военной техники НОАК заказов на проведение НИОКР и выпуск продукции военного назначения	Министерство промышленности и информатизации КНР	Проект по усилению развития отрасли оборонных технологий на массовом уровне: руководство по фундаментальным исследованиям и проектам в области новейших технологий
Государственная администрация по регулированию рынка	○ Всестороннее регулирование рынка. ○ Внедрение стратегий качества электроэнергии, стратегии безопасности пищевых продуктов и стратегии стандартизации	Государственный совет Китайской Народной Республики	Разработка China Standards 2035, плана по установлению стандартов для продвижения целей китайской промышленности и создания совместимых гражданских и военных стандартов, поднимающих вопросы о двойном использовании китайской зарубежной инфраструктуры
Руководящий комитет по военно-научным исследованиям	○ Создано по образцу DARPA (США) для формирования новой «архитектуры верхнего уровня» — инновационной системы военных технологий Китая	Центральный военный совет	Публичная информация отсутствует

ПРОИЛЛЮСТРИРУЕМ ПОДХОД К РАЗВИТИЮ ТЕХНОЛОГИЙ И ПРОИЗВОДСТВ НА ДВУХ ПРИМЕРАХ

Пример №1

Первый пример — развитие беспилотной авиационной техники. Программа развития БПЛА была принята и начала реализовываться в начале 90-х гг. прошлого века. Сегодня результатом является доминирование китайских компаний на мировом рынке гражданских беспилотников с долей более 60%. Всем известна компания DJI.

Также в КНР беспилотники встроены в хабовую систему крупнейших логистических операторов.

Пример №2

Второй пример — это развитие судостроения. С начала XXI века была принята специальная программа с инструментами государственной поддержки, результатом программы стал ввод в строй новых судоверфей (рис. 2). На сегодня КНР является крупнейшим игроком на рынке (рис. 3).

Ввод в строй новых судоверфей, ед.

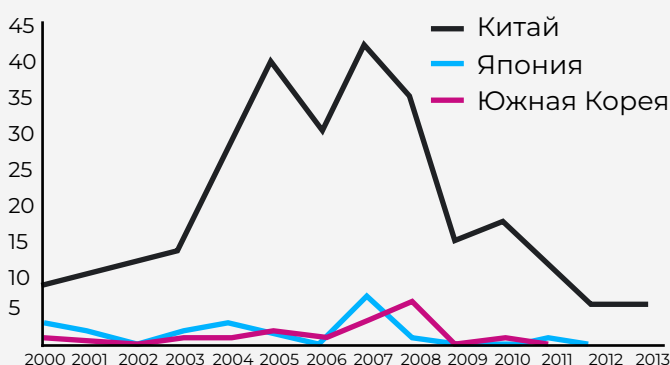


Рис. 2

Доля портфеля заказов по дедвейту за 2019 г., %

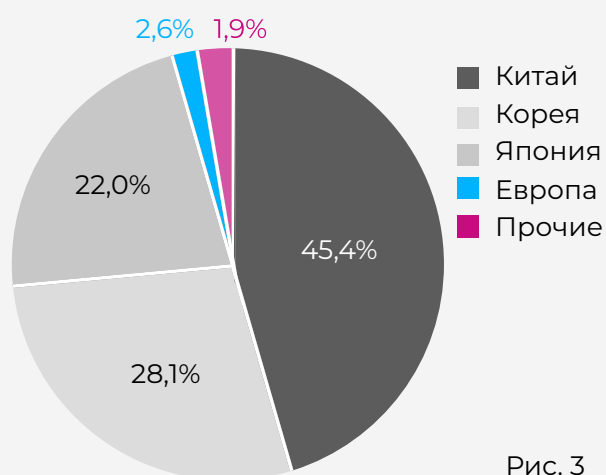


Рис. 3

Особенность китайской системы поддержки трансфера технологий в разрозненности независимых локальных центров и в их направленности на продвижение и поиск технологий, а не на софинансирование.

Китайская система институтов поддержки трансфера технологий состоит из большого количества независимых центров:

- Первые институты, занимающиеся трансфером технологий, появились в 1980-х годах при поддержке Министерства по науке и технологиям КНР, которое является основным национальным ведомством, курирующим центры по трансферу технологий и сегодня.
- Сейчас система поддержки трансфера технологий поддержки включает в себя более 400 институций.
- Локальные компании составляют большую часть покупателей и поставщиков технологий.
- Финансирование системы поддержки трансфера технологий является смешанным: центры при научных институтах и университетах финансируются на государственные гранты, государственные центры финансируются из местных и региональных бюджетов, большое количество центров имеет частное финансирование.

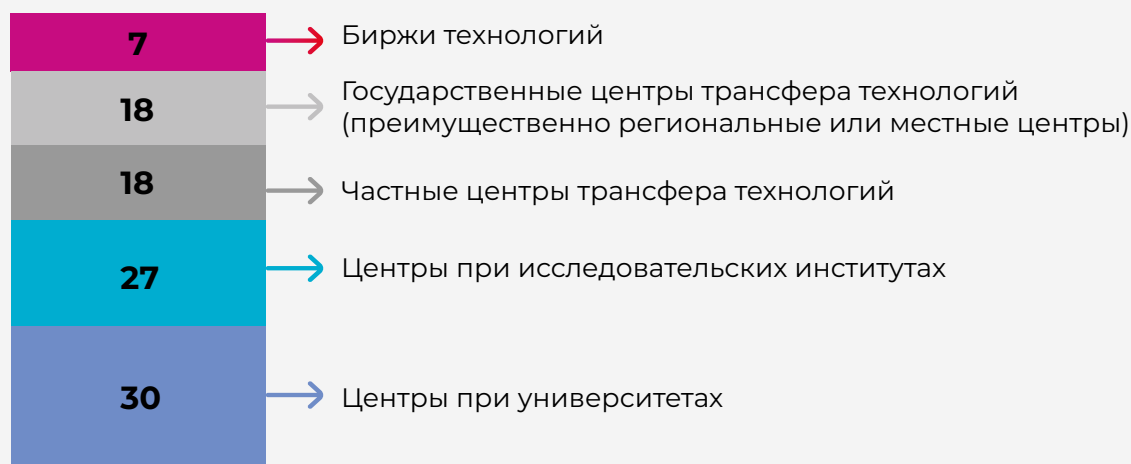
Структура (%) системы институтов поддержки трансфера

Рис. 4

***Китайский оборонно-промышленный комплекс существенно сократил отрыв от США и России***

Потребности и повестка военно-гражданского синтеза существенным образом влияют на общую стратегию развития образования в части формирования требований к набору необходимых компетенций и навыков для развития (начиная со школьного уровня) в КНР. Активно используется привлечение специалистов из других стран (как через создание совместных предприятий и R&D-центров, так и путем прямого выкупа активов и ключевых сотрудников).

Таким образом, Китай, реализуя стратегию активной обороны, делает акцент на защите суверенитета, безопасности и собственных интересов развития. При этом политическое и военное руководство делает ставку на развитие технологий за счет военно-гражданского синтеза. Выбранная стратегия уже приносит свои плоды: в последние годы китайский оборонно-промышленный комплекс существенно сократил отрыв от США и России.

ВЫВОДЫ

- 1 **Горизонт стратегического планирования развития ОПК рассчитан до середины XXI века, включая промежуточные 15-летние, 5-летние и годовые.**
- 2 **Основные участники формирования развития ОПК:**
 - Председатель КНР,
 - ЦК компартии Китая,
 - Министерство национальной обороны,
 - Центральный военный совет КНР.
- 3 **Основа бизнес-модели ОПК в Китае — программа военно-гражданского синтеза, определяющая усилия по объединению стратегий экономического и социального развития со стратегиями безопасности.**
Основные органы управления и координации:
 - Центральный совет по развитию военно-гражданского синтеза (CCMCFD),
 - Государственное управление оборонной науки, техники и промышленности (SASTIND),
 - Государственная администрация по регулированию рынка (SAMR),
 - Руководящий комитет по военно-научным исследованиям (SRSC).
- 4 **Критичными технологиями в КНР признаны:**
 - авиа- и судовые двигатели,
 - ПРО/ПКО,
 - гиперзвук,
 - БПЛА/БВС,
 - истребители 5-го поколения,
 - кибернетическая сфера.
- 5 **КНР активно развивает как собственные кадры, так и использует компетенции персонала из других стран:**
 - Интенсивное привлечение специалистов из других стран (как через создание совместных предприятий и R&D-центров, так и путем прямого выкупа активов и ключевых сотрудников).
 - Программа «Тысяча талантов» нацелена на вовлечение в работу над критическими технологиями и проектами граждан КНР, получивших элитное зарубежное образование и добившихся определенных успехов в своих областях специализации, а также (в меньшей степени) экспертов без корней в КНР, обладающих существенным экспертным опытом в критических областях развития.

2. ОТРАСЛЕВЫЕ НОВОСТИ И СОБЫТИЯ В ОПК РФ

Развитие отечественной науки и промышленности для обеспечения технологического суверенитета страны — одна из ключевых задач, стоящих сегодня перед государством. В июне мы могли наблюдать следующие шаги: налаживается сотрудничество между российскими и белорусскими научными организациями и предприятиями, планируется создание в 15 субъектах России 30 передовых инженерных школ, в научно-деловой программе форума «Армия-2022» запланировано более 320 мероприятий по наиболее актуальным вопросам развития Вооруженных сил, оборонно-промышленного комплекса России и международного военно-технического сотрудничества.

2.1. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ПРЕСС-РЕЛИЗЫ

- В 15 субъектах России будут созданы передовые инженерные школы.
- Инженерная аэрокосмическая школа будет создана в Самарском университете имени Королева.
- В рамках IX Форума регионов Беларуси и России обсудили вопросы эффективного импортозамещения в Союзном государстве.
- Михаил Мишустин посетил промышленные предприятия Владимирской области.
- Предприятия малого и среднего бизнеса активно становятся резидентами технопарка во Владимирской области.
- Поставки оборудования и техники, подготовка кадров и локализация производств в Самарской области: Дмитрий Азаров провел переговоры с руководителями белорусских компаний.
- В КВЦ «Патриот» для иностранных военных атташе состоялся брифинг, посвященный форуму «Армия-2022».
- На форуме «Армия-2022» будет проведено свыше 320 научно-деловых мероприятий.

3. НОВОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК РФ

В ОСК одновременно строятся 54 гражданских и военных корабля. В этом году, согласно плану, включая ремонтируемые, будут сданы 19 судов и девять кораблей, а также несколько подводных лодок, планируется развитие сети собственных сервисных подразделений по ремонту судов. Судостроительная корпорация «Ак Барс» провела торжественную церемонию спуска на воду скоростного пассажирского судна «Метеор-2020».

Ситуация в автомобильном секторе достаточно тяжелая, большая часть автозаводов остановлена, Владимир Путин поручил Минпромторгу до 1 сентября представить стратегию развития автопрома.

→ 3.1. НАЗНАЧЕНИЯ

- Предприятие по разработке кораблей океанской зоны впервые возглавила женщина.
- На производящем спутники «Глонасс» предприятии сменился гендиректор.
- На восстановление 11 Ту-204, Ил-96 и Ан-124 предложено выделить 15,4 млрд руб.
- Советник Когогина возглавит инженерную школу при КФУ.
- Экс-замглавы Минпромторга Александра Морозова назначили первым замгендиректора ТМХ.

→ 3.2. ИНТЕРВЬЮ С ВЫСШИМ РУКОВОДСТВОМ КОМПАНИЙ

- Орбита общих интересов.
- Фанил Зиятдинов: «Я абсолютно уверен, что наши планы будут успешно реализованы».
- Гендиректор РЭО: серьезного роста тарифов не предвидится — интервью ТАСС.
- Олег Мансуров: технологический суверенитет недостижим без тысяч спутников.
- «Мы не пойдем по пути Ирана». Куда движется российский автопром?
- Глава ОСК Алексей Рахманов: 28 судов и кораблей будут сданы в 2022 году.

→ 3.3. СДЕЛКИ

- Еще несколько зарубежных компаний объявили о сворачивании работы в России.
- «Перспектив у УАЗа — ровно ноль». Что будет с заводом после продажи
- Ставка на слияние

→ 3.4. ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- Инвестиции ОДК-Климов — новости машиностроения.
- Банки подставили плечо промышленности.
- Ренат Мистахов: «Мы не повторяем «Метеоры» предыдущих лет — мы шагнули дальше».
- ОСК планирует создать собственные сервисные подразделения для судоремонта в России.
- ВМФ России получит две подлодки в 2022 году.
- В Самарской области сообщили о планах работы АвтоВАЗа в новых условиях.
- КамАЗ нагрузился санкциями.
- На Алтае производство инновационных топливных систем планируют увеличить в восемь раз.
- КамАЗ показал секретный карьерный самосвал-беспилотник без кабины.

- «АвтоВАЗ» планирует выпустить полмиллиона автомобилей в 2023 году.
- «Упрощенная» Lada Granta получит кондиционер.
- «Ростех» разработал дистанционную систему доступа по биометрии со смартфона.
- В Самарской области сообщили о планах работы АвтоВАЗа в новых условиях.
- Автозавод «Москвич» сможет выпускать до 300 тысяч машин в год.

3.5. ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

- Правительство РФ поставило амбициозную задачу выпустить более тысячи коммерческих самолетов до 2030 года.
- Эксперты рассказали о перспективах российского автопрома, о возможности выпускать на АВТОВАЗе автомобили Renault и о влиянии китайских марок.
- Минниханов: Татарстан готов наращивать поставки товаров в Кузбасс.
- Самарский «Авиакор» ищет замену украинскому Ан-140.
- Ростех и «Аэрофлот» создают новые цифровые решения для авиаотрасли России.

3.6. ESG

- «КАМАЗ» обновил Кодекс корпоративной этики.
- Новикомбанк профинансирует инфраструктурные проекты «Росэлектроники».
- ESG-принципы: что это такое и зачем компаниям их соблюдать.

4. НОВОСТИ КРУПНЕЙШИХ ЗАРУБЕЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК

- Для компаний, занимающихся 3-D печатью, выход на фондовый рынок оказался нелегким делом
- Активная старость на Аппалачской тропе
- Греция направила письмо-запрос на поставку F-35
- ВМС США просят Raytheon обновить пакет данных и программное обеспечение в интеллектуальных боеприпасах JSOW для вооруженных сил союзников
- Artemis Aerospace рассказывает о том, как самолеты выдерживают сложные погодные условия
- Boeing поставит процессоры для компьютерной сети обработки сигналов и целеуказания 6U VPX для боевых самолетов
- Компания Triumph получила контракт от Mammoth Freighters

- Компания Elbit получила контракт стоимостью около \$220 млн на поставку высокоточных боеприпасов воздушного базирования в одну из стран Азиатско-Тихоокеанского региона
- Boeing публикует отчет об устойчивом развитии за 2022 год, в котором отмечается прогресс в области устойчивого развития аэрокосмической отрасли
- Миссия NASA по запуску стратосферных воздушных шаров получит телескоп с гигантским зеркалом
- Raytheon Technologies получила награду за следующий этап программы TITAN для армии США
- UPDATE 1США проведут аудит надзора FAA за производством самолетов Boeing 787, 737
- Lockheed Martin и BMC США стремятся разработать принципы функционирования корабельного лазера
- CDLS выиграла конкурс армии США на разработку мобильных защищенных огневых машин
- Lilium привлекает Astronics для создания системы распределения питания Lilium Jet
- Суперкомпьютеры GDI, входящие в число 50 самых быстрых компьютеров в мире, начинают работу над моделями оперативных прогнозов NOAA
- GD NASSCO получила \$600 млн долларов на строительство трех кораблей BMC США
- Смотрите запуск спутников Space Force компанией Virgin Orbit «Straight Up» в прямом эфире сегодня вечером
- Gulfstream G800 выполняет первый полет
- Южная Корея поддерживает предложение о приобретении дополнительных самолетов F-35
- Aeronaves TSM выбирает универсальную модернизацию авионики для грузового парка MD-80 и DC-9
- Изучение скачков роста галактик в ранней Вселенной с помощью аппарата NASA Роман
- Армия просит компанию Sikorsky построить 120 военных вертолетов UH-60M Black Hawk и авионику в рамках контракта стоимостью \$2,3 млрд
- Lockheed Martin создаст системы радиоэлектронной борьбы (РЭБ) для защиты надводных военных кораблей от противокорабельных ракет
- Поглощение Meggitt может получить зеленый свет, а Kwarteng «намерен согласиться»
- Шокирующий Airbus A380: Lufthansa возвращает «окончательно выведенный из эксплуатации» самолет
- Raytheon Intelligence & Space демонстрирует критически важную совместную всеохватывающую командно-контрольную способность для вооруженных сил США
- HPE оснащен сервером HPE ProLiant RL300 Gen11 на основе амперметра и готов к работе с предприятиями и поставщиками услуг

КЛЮЧЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ОТРАСЛИ



**15–21 августа 2022 г.,
Московская область,
г. Кубинка**

**Международный
военно-технический
форум «Армия»**

[Подробнее](#)



**18 августа 2022 г.,
КВЦ «ПАТРИОТ»,
Московская область,
г. Кубинка**

**Конгресс
«Диверсификация ОПК.
Трансформация
производственной базы»**

[Подробнее](#)



**23–25 августа 2022 г.,
Новосибирск**

**IX международный
форум технологи-
ческого развития
«Технопром»**

[Подробнее](#)



**1 сентября 2022 г.,
Геленджик
ГИДРОАВИАСАЛОН**

[Подробнее](#)



13–15 сентября 2022 г., Пермь

**Форум «ИТ НА СЛУЖБЕ
ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННОГО
КОМПЛЕКСА» (ИТОПК-2022)**

2022 г.

Дайджест ОПК

Выпуск №3

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****1.1. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ПРЕСС-РЕЛИЗЫ****■ В 15 субъектах России будут созданы передовые инженерные школы**

30 передовых инженерных школ появятся в 15 субъектах России. О подведении итогов конкурсного отбора заявил председатель Правительства России Михаил Мишустин.

В этом году грантовая поддержка вузов-победителей со стороны государства составит 2,5 млрд рублей. Еще около 4 млрд рублей будет направлено технологическими партнерами.

Как подчеркнул Президент на пленарной сессии ПМЭФ, нам необходимо выдержать ориентир на обеспечение технологического суверенитета страны. И ключевые, критически важные вещи, такие как инженерные разработки, должны быть российскими. Этого невозможно достичь без подготовки квалифицированных кадров на местах. Вузы, победившие в конкурсе, расположены в 15 субъектах России, которые формируют научно-промышленный каркас страны. Отобранные 30 передовых инженерных школ выпустят первые 2,5 тысячи специалистов в 2024 году,

- отметил заместитель председателя Правительства России Дмитрий Чернышенко.

Наибольшее число университетов представляют Приволжский (9 вузов), Центральный (8 вузов) и Северо-Западный федеральный округ (5 вузов). На четвертом месте Сибирский федеральный округ (4 вуза), на пятом - Южный федеральный округ (2 вуза). В Дальневосточном и Уральском федеральных округах отобрано по 1 вузу.

Дмитрий Чернышенко добавил, что в рамках реализации федпроекта "Передовые инженерные школы" к 2024 году 28 тысяч преподавателей повысят квалификацию и пройдут стажировки в высокотехнологичных компаниях, будет выделено свыше тысячи грантов на прохождение практик, а также более 500 новых программ опережающей подготовки инженерных кадров, разработанных совместно с технологическими партнерами.

Все университеты, прошедшие отбор, поддержали крупные технологичные предприятия, рассказал Министр науки и высшего образования РФ Валерий Фальков.

На данный момент участие в проекте

принимают более 40 индустриальных партнеров, которые специализируются на биотехнологиях в сельском хозяйстве, машиностроении, химической промышленности, авиационной и ракетно-космической технике, ядерной энергетике, медицинском приборостроении, информационных технологиях. Инженерные школы сократят путь молодого специалиста от получения теоретических знаний к практике. Проект вызвал огромный интерес, как у вузов, так и у высокотехнологичных компаний по всей России. Уже сейчас понятно, насколько востребована эта работа и мы уже вышли с инициативой в Правительство РФ о проведении второго этапа конкурса осенью текущего года,

- подчеркнул Валерий Фальков.

Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров отметил:

Федеральный проект "Передовые инженерные школы" стартует в этом году, и в первую очередь он направлен на подготовку квалифицированных инженерных кадров для высокотехнологичных отраслей экономики. На данном этапе планируется создание 30 передовых инженерных школ. Ключевым является партнерство с высокотехнологичными компаниями - это позволит обеспечить новый уровень инженерной подготовки, что в итоге скажется на создании прорывных разработок. Еще одним плюсом станет трудоустройство подготовленных кадров. Минпромторг России принимал активное участие в проведении конкурса и оценке заявок на создание передовых инженерных школ. Важными критериями для победы были амбициозность программы развития, соответствие национальным целям и стратегиям социально-экономического развития субъектов РФ. При подготовке программ мы делали акцент на формировании компетенций, необходимых для развития технологического суверенитета. Особое внимание уделено опыту заявителей по созданию инфраструктуры инжиниринговых центров и центров инженерных разработок, а также значимости инженерных школ

для освоения производства критических комплектующих.

Среди промышленных партнеров вузов - ПАО "Камаз", Роскосмос, Алмаз-Антей, Сибур, Газпром нефть, Татнефть, Норильск телеком, Объединенная двигательная корпорация, Завод электротехнического оборудования, Объединенная приборостроительная корпорация и так далее.

Конкурсный отбор провел Совет по грантам на оказание государственной поддержки создания и развития передовых инженерных школ. В его состав вошли представители Минобрнауки и Минпромторга России, руководители технологических компаний, эксперты в сфере науки и образования, технологий и бизнеса.

В проект "Передовые инженерные школы" попали 25 вузов, подведомственных Минобрнауки России, 3 вуза - Министерству здравоохранения, 1 - Министерству сельского хозяйства и 1 - Министерству цифрового развития, связи и массовых коммуникаций.

Федеральный проект "Передовые инженерные школы" был разработан на основе одной из 42 стратегических инициатив, утвержденных председателем Правительства Михаилом Мишустиним, и стал частью государственной программы "Научно-технологическое развитие Российской Федерации". Проект направлен на подготовку квалифицированных инженерных кадров для высокотехнологичных отраслей экономики.

- Вузы-победители отбора федерального проекта "Передовые инженерные школы" и направления их деятельности:
- Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина (направления: Искусственный интеллект и цифровые технологии, передовые производственные технологии);
- Российский химико-технологический университет имени Д.И. Менделеева (направление: Химическое машиностроение и технологии);
- Новгородский государственный университет имени Ярослава Мудрого (направление: Искусственный интеллект и цифровые технологии);
- Московский физико-технический институт (национальный исследовательский университет) (направление: Искусственный интеллект и цифровые технологии);
- Томский государственный университет систем управления и радиоэлектроники

(направления: Электроника, радиотехника и системы связи);

- Национальный исследовательский Томский политехнический университет (направления: Ядерная энергетика и технологии, искусственный интеллект и цифровые технологии);
- Московский авиационный институт (направления: Авиационная и ракетно-космическая техника, двигателестроение);
- Университет Иннополис (направление: Программа инженерия);
- Южный федеральный университет (направление: Искусственный интеллект и цифровые технологии);
- Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева (направление: Атомное машиностроение);
- Псковский государственный университет (направление: Тяжелое машиностроение);
- Национальный исследовательский Томский государственный университет (направления: Пищевая промышленность, Искусственный интеллект и цифровые технологии);
- Новосибирский национальный исследовательский государственный университет (направления: Авиационная и ракетно-космическая техника, искусственный интеллект и цифровые технологии);
- Санкт-Петербургский государственный морской технический университет (Искусственный интеллект и цифровые технологии);
- Пермский национальный исследовательский политехнический университет (направления: Двигателестроение, искусственный интеллект и цифровые технологии);
- Уфимский государственный авиационный технический университет (направление: Двигателестроение);
- Дальневосточный федеральный университет (направление: Биотехнологии)
- Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского (направление: Авиационная и ракетно-космическая техника);
- Московский государственный технический университет имени Н.Э. Баумана (направление: Авиационная и ракетно-космическая техника);

- Воронежский государственный аграрный университет имени императора Петра I (направление: Биотехнологии в сельском хозяйстве);
- Казанский (Приволжский) федеральный университет (направление: Машиностроение);
- Донской государственный технический университет (направление: Сельскохозяйственное машиностроение);
- Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (направления: Искусственный интеллект и цифровые технологии, передовые производственные технологии);
- Национальный исследовательский технологический университет "МИСиС" (направление: Искусственный интеллект и цифровые технологии);
- Первый Московский государственный медицинский университет имени И.М. Сеченова Министерства здравоохранения Российской Федерации (Сеченовский Университет) (направление: Медицинское приборостроение);
- Национальный исследовательский университет ИТМО (направление: Биотехнологии);
- Российский национальный исследовательский медицинский университет имени Н.И. Пирогова (направление: Медицинское приборостроение);
- Казанский национальный исследовательский технологический университет (направление: Химическая промышленность);
- Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева (направление: Авиационная и ракетно-космическая техника);
- Самарский государственный медицинский университет (направление: Медицинское приборостроение).

Официальный сайт Министерства промышленности и торговли Российской Федерации (minpromtorg.gov.ru), Москва, 30 июня 2022

https://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!v_15_subektah_rossii_budut_sozdany_peredovye_inzhenernye_shkoly

[к содержанию →](#)

■ Инженерная аэрокосмическая школа будет создана в Самарском университете имени Королева

Партнерами проекта стали Ракетно-космический центр "Прогресс", входящий в структуру Роскосмоса, и "ОДК-Кузнецов"

САМАРА, 30 июня. /ТАСС/. Самарский национальный исследовательский университет имени академика С. П. Королева победил в конкурсе Минобрнауки РФ по созданию передовой инженерной школы с проектом в аэрокосмическом направлении, сообщили в пресс-службе вуза. Партнерами проекта стали Ракетно-космический центр "Прогресс", входящий в структуру Роскосмоса, и "ОДК-Кузнецов" Объединенной двигателестроительной корпорации.

"Победа в конкурсе имеет для нас важное значение. Это результат огромной работы коллектива университета и наших промышленных партнеров, результат, который позволит нам реализовать задуманное - создать в Самарской области условия для подготовки инженеров будущего, опытные цифровые производства, новую инфраструктуру для науки и образования на основе киберфизических элементов", - заявил ректор вуза Владимир Богатырев.

В рамках передовой инженерной аэрокосмической школы (ПИАШ) будет разрабатываться комплекс технологий, критически важных для современного и будущего производства аэрокосмической техники, отметили в пресс-службе вуза. Они сформируют ядро этой школы, среди них - аддитивные технологии, новые виды сварки, механической обработки и сборки. Они будут сочетаться с "поддерживающими" технологиями - автоматизацией и цифровизацией процессов производства, созданием адаптивных интеллектуальных систем управления качеством и другими.

Главное отличие от традиционной подготовки инженеров новой формации будет заключаться в формировании междисци-

плинарных команд специалистов, которые будут обладать меткомпетенциями. В составе такой команды планируется выделение нескольких ролей, включая дизайнера производственных систем, технолога, специалиста по управлению качеством продукции и производства, инженера-кибернетика, сообщили в пресс-службе вуза. Самарский университет планирует формировать такие команды в интересах промышленных партнеров и других предприятий аэрокосмической отрасли.

Индустриальные партнеры ПИАШ - РКЦ "Прогресс" и "ОДК-Кузнецов" - обеспечат школу необходимым оборудованием, базами практик, а также заказами на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР). Они вместе с другими предприятиями отрасли также станут основными потребителями результатов деятельности ПИАШ - кадров, технологий и результатов интеллектуальной деятельности.

В Самарском университете отметили, что до 2030 года предполагается создать 15 новых образовательных программ, подготовить более 1,5 тыс. выпускников такой школы, которые будут трудоустроены на предприятия аэрокосмической отрасли. Также в рамках ПИАШ планируется создать 15 новых, современных образовательных пространств и два опытно-экспериментальных производства.

Министерство науки и высшего образования РФ в четверг объявило результаты грантового конкурса, защита проектов которого состоялась 18 июня. Всего в РФ будет создано 30 передовых инженерных школ.

ТАСС, Москва, 30 июня 2022

<https://tass.ru/kosmos/15092159>

[к содержанию →](#)

■ В рамках IX Форума регионов Беларуси и России обсудили вопросы эффективного импортозамещения в Союзном государстве

На IX Форуме регионов Беларуси и России в городе Гродно состоялось заседание секции "Эффективное импортозамещение в Союзном государстве: проекты, стимулы, координация". Сопредседатели мероприятия - председатель Постоянной комиссии Совета Республики Беларусь по экономике, бюджету и финансам Татьяна Рунец и заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике Иван Абрамов.

Татьяна Рунец отметила, что в обсуждении участвуют представители министерств и ведомств регионов двух стран, крупнейших промышленных предприятий, науки и бизнеса. Иван Абрамов подчеркнул, что Форум уже девятый год подряд собирает мощный экономический потенциал регионов России и Беларуси, научных и деловых кругов, органов государственной власти. "Сегодняшнее заседание – это важный этап в развитии отношений наших стран".

Сенатор отметил, что Россия стала мировым лидером по количеству введенных против нее санкций. "Основная цель их введения - очевидное и неприкрытое стремление нанести чувствительный ущерб стране, ее экономике, дестабилизировать ситуацию, лишить Россию перспектив социального и экономического развития, оказать влияние на принятие политических и экономических решений".

Российский парламентарий указал, что начало недружественными государствами санкционной экономической войны против России потребовало адаптации планов по импортозамещению к меняющейся реальности. "Сейчас основное внимание уделяется организации производства отсутствующих в России сырья и комплектующих. Во взаимодействии с крупнейшими госкомпаниями был проведен анализ рисков и потенциального спроса на сырье, материалы, комплектующие и на средства производства. В результате подготовлены предложения по организации производства импортозамещающей продукции не менее чем на 210 различных площадках. В среднесрочной перспективе данная работа будет производиться Минпромторгом России и АНО "Агентство по технологическому развитию".

Иван Абрамов напомнил, что Беларусь уже многие годы находится под действием жестких санкций со стороны коллективного Запада,

что вынуждает ее активно работать в сфере импортозамещения. "В настоящее время идет работа по перезагрузке кооперации России и Беларуси с целью использования потенциала белорусской экономики для импортозамещения необходимых российской экономике товаров и услуг. Одним из наиболее перспективных направлений являются информационные технологии. Кроме того, создано семь отраслевых подгрупп для обеспечения импортозамещения в сфере станкостроения, легкой и химической промышленности, электроники и других направлений. Идет работа по созданию электронной площадки, где предприятия смогут подбирать партнеров друг другу".

По словам сенатора, для того чтобы помочь бизнесу адаптироваться к новым условиям, требуется создание комплекса мер по его поддержке со стороны государства. "Между Россией и Республикой Беларусь налажено продуктивное сотрудничество. На сегодняшний день устойчивые торгово-экономические связи с Республикой Беларусь поддерживают практически все субъекты Российской Федерации. Мы вышли на качественно новый уровень межрегиональной кооперации в промышленности и сельском хозяйстве".

Иван Абрамов отметил, что в настоящее время Правительством РФ пересмотрен ряд ранее действующих мер, а также выбраны наиболее эффективные, которые хорошо зарекомендовали себя во время ограничений, вызванных распространением коронавирусной инфекции. "Утвержден План первоочередных действий по обеспечению развития российской экономики в условиях внешнего санкционного давления, который на регулярной основе дополняется новыми мероприятиями в зависимости от выявляемых рисков и потребностей. Его основной задачей является облегчение и ускорение адаптации экономики к новым условиям".

Законодатель проинформировал, что в РФ приняты решения по либерализации внутренней хозяйственной деятельности, сняты многие барьеры на пути. "Благодаря указанным мерам удалось сохранить устойчивость финансового и валютного рынков, стабилизировать ситуацию в экономике".

Иван Абрамов напомнил, что Совет Федерации по итогам правительственного часа на тему "О мерах Правительства Российской Федерации

по обеспечению устойчивости экономики" рекомендовал Правительству РФ продолжить решение ключевых краткосрочных задач по обеспечению реализации отраслевых мер поддержки, особенно в промышленности, делая акцент на импортозамещении.

Парламентарий подчеркнул, что российско-белорусское межрегиональное сотрудничество продолжает оставаться одним из ключевых направлений двустороннего взаимодействия и эффективным механизмом решения широкого спектра задач в торгово-экономической и гуманитарной областях. "Дальнейшее развитие в духе союзничества, несомненно, отвечает коренным интересам наших братских народов".

Первый заместитель Министра экономики Республики Беларусь Юрий Чеботарь рассказал о системной координации работы в сфере импортозамещения в рамках Союзного государства.

Заместитель Министра экономического развития РФ Дмитрий Вольвач проинформировал о формировании системы поддержки проектных инициатив компаний и регионов Российской Федерации и Республики Беларусь.

Заместитель Государственного секретаря Союзного государства - член постоянного комитета Владимир Амарин затронул проблемные вопросы, пути их решения и роль интеграционных структур в реализации согласованной политики импортозамещения Беларуси и России.

Заместитель Министра промышленности Республики Беларусь Дмитрий Харитончик и заместитель Министра промышленности и торговли РФ Алексей Ученев подняли тему формирования согласованной промышленной политики Беларуси и России в контексте импортозамещения.

По итогам заседания подписан ряд документов. Это соглашение о сотрудничестве в области социально-экономического, культурного взаимодействия между городами Новополоцк Витебской области и Остров Псковской области, меморандум о сотрудничестве между Белорусской ассоциацией предприятий легкой промышленности и Ассоциацией предпринимателей текстильной и швейной промышленности Ивановской области РФ, соглашение о сотрудничестве между Администрацией Краснодарского края и ОАО "Минский тракторный завод", соглашения об установлении партнерских (побратимских) отношений между Данконским районом Липецкой области и Малоритским районом Брестской области, между Грязинским районом Липецкой области и Кричевским районом Могилевской области.

Приняты Планы мероприятий на 2022-2023 годы по реализации Соглашения о сотрудничестве между администрацией города Вологды и Могилевским городским исполнительным Комитетом, а также между администрацией города Вологды и Гродненским городским исполнительным Комитетом.

Совет Федерации (council.gov.ru), Москва, 30 июня 2022

<http://council.gov.ru/events/committees/137062/>

[к содержанию →](#)

■ Михаил Мишустин посетил промышленные предприятия Владимирской области

Владимирская область, 29 июня. - Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин совершил рабочую поездку во Владимирскую область, где посетил промышленный технопарк "ИКСЭЛ", осмотрел производственные площадки Ижевского завода тепловой техники, выставку продукции предприятий технопарка, побеседовал с резидентами, а также ознакомился с проектом создания особой экономической зоны на территории технопарка. В рабочей поездке Премьер-министра принял участие Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

Технопарк "Русклимат ИКСЭЛ" в городе Киржаче Владимирской области создан торгово-производственным холдингом "Русклимат" в 2014 году. Сегодня это девять предприятий, где трудятся около 2,5 тысячи человек. Резиденты технопарка производят климатическое оборудование и комплектующие к нему, тепловую и вентиляционную технику. По ряду наименований товаров, которые выпускаются на территории "Русклимат ИКСЭЛ", локализация производства достигает 99%.

В настоящее время на территории технопарка реализуется проект по строительству нового производственного корпуса, в котором планируется разместить завод по производству промышленного вентиляционного оборудования.

Михаил Мишустин осмотрел участок роботизированной штамповки, автоматическую линию порошковой покраски, сборочные линии тепловой техники, участок роботизированной сварки.

В ходе посещения технопарка Председатель Правительства рассказал о мерах стимулирования развития промышленных кластеров. Среди них - особый режим налогового

администрирования, льготные кредиты на 10 лет по ставке не выше 7% годовых, наделение участников кластеров статусом единственного поставщика - для поддержки производства на ранних этапах. Эти меры планируется реализовать в рамках нового режима, который по поручению Президента будет установлен для промышленных кластеров с 2023 года. Также, по словам главы Правительства, промкластерам поможет в развитии механизм промышленной ипотеки, который будет запущен не позднее осени текущего года.

Новая ипотечная программа позволит поддержать промышленную кооперацию, в том числе в рамках технопарков, где, находясь на одном пространстве, компании делят производственные процессы, - сказал Михаил Мишустин.

Также в ходе рабочей поездки Михаил Мишустин посетил научно-производственную компанию "Генериум", осмотрел лаборатории и производственный комплекс компании и ознакомился с выставкой готовой продукции. АО "Генериум" - российская инновационная биотехнологическая научно-производственная компания полного цикла, лидер в орфанном сегменте российского фармацевтического рынка. Компания располагает собственным научно-исследовательским и техническим потенциалом и способна осуществить разработку любого биотехнологического препарата от создания молекулы до начала промышленного выпуска в соответствии с международными стандартами GLP и GCP.

Официальный сайт Министерства промышленности и торговли Российской Федерации (minpromtorg.gov.ru), Москва, 29 июня 2022

https://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!/mihail_mishustin_posetil_promyshlennye_predpriyatiya_vladimirskoy_oblasti

[к содержанию →](#)

■ **Предприятия малого и среднего бизнеса активно становятся резидентами технопарка во Владимирской области**

В рамках визита Председателя Правительства Российской Федерации Михаила Мишустина во Владимирскую область глава Минэкономразвития Максим Решетников отметил активную роль предприятий малого и среднего бизнеса в развитии технопарка "ИКСЭл". 5 из 9 базирующихся там компаний являются субъектами МСП.

Технопарк входит в структуру промышленного кластера инженерных, климатических систем и электроники, что определяет основные направления деятельности работающих в нем предприятий. "Проект развития технопарка реализуется в рамках нацпроекта "МСП" с 2021 года. Общая стоимость проекта превысила 680 млн рублей, из них более 459 млн рублей - средства федерального бюджета", - рассказал Максим Решетников.

Как пояснил Министр, средства были направлены на реконструкцию производственного здания, модернизацию котельной, приобретение высокотехнологичного оборудования, создание испытательной лаборатории, строительство объектов транспортной и инженерной инфраструктуры. Общая площадь введенного в эксплуатацию в 2021 году производственно-сервисного центра - 18 тыс. кв. м. На созданных площадях уже работают резиденты-субъекты МСП. Предприятие "ТермоКомпонент" выпускает комплектующие для радиаторов отопления, используя собственную технологию повышения герметичности и надеж-

ности сварных швов. Завод "Шафт технолоджи" производит полиуретановые плиты для каркасно-панельных вентиляционных установок. Компания "Движимая недвижимость" изготавливает строительные материалы и планирует производство быстровозводимых модульных домов, не имеющих аналогов в России. Предприятие "Р-Принт" занимается в промышленном технопарке полиграфической деятельностью, а "ПСЦ Техформ" исполняет роль производственно-сервисного оператора - осуществляет упаковку, хранение и доставку производимых товаров, что снижает издержки резидентов на складирование и логистику до 15%.

На данный момент наполненность полезных площадей технопарка составляет 97,3%. По итогам 2021 года объем налоговых отчислений предприятий-резидентов, являющихся субъектами МСП, составил 219,89 млн. рублей. Внебюджетные инвестиции в основной капитал этих компаний в прошлом году превысили 383 млн рублей, что в 3,6 раза больше плановых показателей.

Национальный проект "Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы", курируемый Первым заместителем Председателя Правительства РФ Андреем Белоусовым, нацелен на поддержание бизнеса на всех этапах его развития.

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

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

[к содержанию →](#)

■ **Поставки оборудования и техники, подготовка кадров и локализация производств в Самарской области: Дмитрий Азаров провел переговоры с руководителями белорусских компаний**

Поставки оборудования и техники, подготовка кадров и локализация производств в Самарской области: Дмитрий Азаров провел переговоры с руководителями белорусских компаний

Автор: Турагов

Делегация Самарской области, которую возглавил Губернатор Дмитрий Азаров, в эти дни работает в Белоруссии, чтобы укрепить партнерство и наладить новое сотрудничество с регионами Республики в различных отраслях экономики. В состав делегации вошли руководители министерств и ведомств, парламентарии, главы муниципальных районов, руководство торгово-промышленной палаты, представители промышленных предприятий губернии.

Напомним, в понедельник, 27 июня, Губернатор обсудил с Президентом Белоруссии Александром Лукашенко вопросы расширения социально-экономического партнерства регионов двух стран. Более предметно аспекты взаимодействия по конкретным направлениям обсуждались на встрече делегации Самарской области с кабинетом министров Республики, который возглавляет Премьер-министр Роман Головченко. В ходе продолжительной встречи участники подробно разобрали целый ряд вопросов, которые могут стать точками роста для экономик Самарской области и регионов Беларуси.

Губернатор Дмитрий Азаров отметил, что визиту делегации Самарской области в Республику Беларусь предшествовала большая предварительная работа с тем, чтобы уже на первых рабочих встречах принимались четкие решения. "Мы приехали с конкретными намерениями. Надеюсь, что тот потенциал, который мы уже создали по нашему сотрудничеству, о котором говорил и Президент Республики Беларусь Александр Григорьевич Лукашенко, мы вместе сможем реализовать", - акцентировал внимание собравшихся Глава Самарского региона.

"Самое главное - это предметно рассмотреть резервы для наращивания нашего взаимодействия, те ниши, которые необходимо "раскачать", чтобы полностью задействовать все резервы. Самарская область - один из самых промышленно развитых регионов в

России. Кооперация, взаимные поставки, замещение продукции недружественных бывших партнеров - все это требует скорости в принятии решений и отзывчивости", - подчеркнул во время обсуждения Роман Головченко.

Беларусь является важнейшим торгово-экономическим партнером Самарской области, и занимает одно из ведущих мест по объему внешнеторгового оборота среди стран-партнеров. Вместе с тем, между самарскими и белорусскими предприятиями есть огромный потенциал сотрудничества. Сегодняшнее время требует особого внимания к повышению интенсивности взаимодействия, поиску дополнительных возможностей кооперации и взаимовыгодного сотрудничества.

Премьер-министр отметил, что Республика Беларусь заинтересована в расширении взаимодействия, в том числе в сфере машиностроения, строительства, а также в транспортной сфере, науке и образовании, сельском хозяйстве. Стороны обсудили возможные поставки из Союзного государства лифтового оборудования, обширная программа замены которого сегодня действует в Самарской области. Кроме того, будет рассмотрен вопрос возобновления прямого авиасообщения между Самарой и Минском.

Стороны договорились, что в ближайшее время будет организован визит правительственной белорусской делегации в Самарскую область, чтобы проработать возможности приземления ряда проектов на территории нашего региона.

Предметная работа по направлениям сотрудничества продолжилась на промышленных предприятиях Беларуси, производственные площадки которых осмотрела делегация во главе с Губернатором.

Одним из надежных партнеров региона является ОАО "Минский тракторный завод" - его машины очень востребованы в сельском хозяйстве. Свыше 4700 единиц техники - это более половины от общего количества - сегодня работают на полях губернии.

"Мы заинтересованы в том, чтобы наше сотрудничество продолжалось. Нам важно понимать направления развития сельского хозяйства Самарской области, чтобы делать технику под конкретные задачи", - рассказал Губернатору

генеральный директор предприятия Виталий Вовк. Он добавил, что МТЗ предлагает заказчикам более ста моделей тракторов, более чем в двухстах сборочных вариантах для всех климатических и эксплуатационных условий. Дмитрий Азаров и члены делегации осмотрели производственные мощности завода и новую технику, готовую к продаже, а также обсудили перспективы расширения сотрудничества на совещании.

Министр сельского хозяйства и продовольствия Самарской области Николай Абашин озвучил ряд вопросов, которые требуют решения. В частности, он обратил внимание на длительные сроки поставки техники МТЗ, которые доходят до 120 дней, хотя раньше составляли не более месяца. Из-за этого некоторые сельхозпредприятия региона закупили для работы и оперативной замены тракторы китайских производителей.

Руководитель предприятия пояснил это отсутствием готовых тракторов, поскольку спрос на них за последний год вырос в разы, а количество запчастей, в том числе, производимых в других странах, не хватало. "Но ситуация налаживается. Уже сегодня на складе есть готовые машины, налажены дилерские поставки запчастей, поэтому мы готовы выдерживать сроки поставки", - добавил Виталий Вовк.

Самарская сторона также подняла вопрос расширения возможностей работы сервисных центров. На сегодняшний день обслуживанием машин занимается Торговый дом "ПодшипникМаш Самара". Но их возможности ограничены - на обслуживание они могут брать не больше двухсот машин, хотя потребность в замене запчастей гораздо выше - в связи с их износом. Гендиректор компании взял вопрос в проработку.

Виталий Вовк подчеркнул также, что в ближайшее время завод перейдет на новую модель работы, когда на время ремонта трактора аграриям будет выдаваться подменная техника. "Так аграрии смогут комфортно работать, не теряя сроков посевных или уборочных компаний. В нашей Республике такой подход уже опробован. Будем выходить с таким сервисным предложением на российский рынок", - отметил руководитель МТЗ.

Также был рассмотрен вопрос по проведению капитального ремонта техники МТЗ. Кроме того, руководство завода обратилось к Губернатору с вопросом организации на предприятии

практики студентов из Самарской области, которые получают возможность познакомиться с производством машин сельхозназначения и повысить уровень своих знаний и компетенций, в том числе в сфере капитального ремонта техники. Это позволит и восстановить утраченные компетенции. Дмитрий Азаров инициативу поддержал. Также стороны обсудили возможность создания в учебных учреждениях специальности "капитальный ремонт сельхозтехники".

Встреча с руководством МТЗ была важна для глав муниципальных районов области. "У нас в районе 80 тракторов МТЗ. Поэтому важно наладить сотрудничество с этим заводом, - отметила Глава Елховского района Наталья Павлова. - Считаю, что дружеские отношения с Республикой Беларусь приведут к подъему наших экономик".

"Перед поездкой в Беларусь провел встречи с сельхозпроизводителями нашего района. Вопросы, которые они поставили, удалось задать коллегам в братской Республике. На Минском тракторном заводе говорил о возможности увеличения производства прицепного инвентаря для садовых работ. Получен ответ, что такая возможность есть. Также обсуждали вопросы мелиорации. Здесь точки соприкосновения тоже есть", - отметил Глава Приволжского района Евгений Богомолов.

Делегация Самарской области также побывала на промплощадке международного многопрофильного холдинга "АМКОДОР", выпускающего сельскохозяйственную, лесную, дорожную, коммунальную и другую специальную технику, в том числе бытовую.

В настоящее время сельскохозяйственные товаропроизводители региона активно проводят курс на обновление машинно-тракторного парка, приобретая фронтальные погрузчики, техника для введения сельхозоборот ранее неиспользуемых земель. За последние пять лет аграриями Самарской области было приобретено около 50 машин производства "АМКОДОР".

Во время встречи с руководством холдинга Дмитрий Азаров предложил рассмотреть возможность локализации производства техники на территории Самарской области, учитывая емкость рынка, выгодное географическое расположение региона и наличие преференций для инвесторов, которые существуют, например, на территории Особой экономической зоны "Тольятти".

Также в рамках рабочей поездки в Респу-

блику Дмитрий Азаров и члены делегации осмотрели производственные площадки ОАО "Управляющая компания холдинга "Белкоммунмаш", которая разрабатывает, производит и обслуживает электрический пассажирский транспорт: троллейбусы, трамваи и электробусы. Опытный образец электробуса уже опробован на дорогах областной столицы. Генеральный директор Олег Быцко познакомил участников делегации с новой техникой и отметил, что при закупке троллейбусов "Белкоммунмаша" Самарской областью компания готова рассмотреть возможность организации производственно-сервисного центра в регионе.

"Технику вашу знаю, мое отношение к ней хорошее. Уверен, что у нас есть направления для более тесного сотрудничества, в том числе по обновлению пассажирского транспорта", - отметил Дмитрий Азаров и поручил профильным министерствам подготовить предложения по возможностям перспективного сотрудничества с компанией.

Полномочное представительство Губернатора Самарской области при Президенте РФ и Правительстве РФ (pred.samregion.ru), Москва, 29 июня 2022

<https://pred.samregion.ru/2022/06/29/postavki-oborudovaniya-i-tehniki-podgotovka-kadrov-i-lokalizacziya-proizvodstv-v-samarskoj-oblasti-dmitrij-azarov-provel-peregovory-s-rukovoditelyami-belorusskih-kompanij/>

[к содержанию →](#)

■ В КВЦ «Патриот» для иностранных военных атташе состоялся брифинг, посвященный форуму «АРМИЯ-2022»

Сегодня на базе Конгрессно-выставочного центра "Патриот" состоялся брифинг для представителей военно-дипломатического корпуса иностранных государств, посвященный проведению Международного военно-технического форума "АРМИЯ-2022".

Брифинг для военных атташе иностранных государств, аккредитованных в Российской Федерации, проводился в этом году впервые. Основные цели мероприятия - привлечение к участию в форуме "АРМИЯ-2022" делегаций и предприятий иностранных государств, а также информирование зарубежных партнеров о мероприятиях форума.

В брифинге приняли участие свыше 70 аккредитованных в Российской Федерации военных дипломатов из 40 стран.

В ходе брифинга начальник Главного управления инновационного развития Минобороны России генерал-майор Александр Осадчук довел информацию об особенностях предстоящего форума и ответил на вопросы, интересующие иностранных гостей.

Выступление начальника Главного управления инновационного развития Минобороны России генерал-майора Александра Осадчука. Также для представителей военно-дипломатического корпуса была организована культурно-экскурсионная программа на территории Военно-патриотического парка культуры и отдыха Вооруженных Сил Российской Федерации. В частности, иностранные гости посетили музейные экспозиции технического центра парка "Патриот", который уже пользуется популярностью не только у любителей, но и у признанных экспертов в области танкостроения и развития бронетанковых войск.

В этом году на форум приглашены официальные делегации и предприятия промышленности 129 иностранных государств.

По состоянию на 29 июля 2022 г., 42 государства подтвердили участие в форуме своих делегаций. Семь государств выразили свое намерение сформировать национальные экспозиции.

Форум является площадкой мирового уровня для проведения переговоров, встреч глав оборонных ведомств иностранных государств с руководством Минобороны России, представителями федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации и отечественного оборонно-промышленного комплекса.

Зарубежные партнеры активно участвуют в статической, динамической и научно-деловой программах форума.

Международный военно-технический форум "АРМИЯ-2022" пройдет

с 15 по 21 августа, в одно время с Армейскими международными играми-2022 и 10-й Московской конференцией по международной безопасности, что позволит гостям и участникам максимально эффективно организовать свою работу.

Мероприятия форума пройдут в Конгрессно-выставочном центре "Патриот", аэродроме Кубинка, полигоне Алабино, а также во всех военных округах и на Северном флоте.

Представителем организатора форума является Главное управление инновационного развития Министерства обороны Российской Федерации.

Департамент информации и массовых коммуникаций Министерства обороны Российской Федерации

Министерство обороны Российской Федерации (mil.ru),
Москва, 29 июня 2022

https://function.mil.ru/news_page/country/more.htm?id=12427273@egNews

[к содержанию →](#)

■ На форуме «Армия-2022» будет проведено свыше 320 научно-деловых мероприятий

Научно-деловая программа Международного военно-технического форума "Армия-2022" будет включать в себя более 320 мероприятий. Об этом сообщил начальник Главного управления инновационного развития Минобороны России генерал-майор Александр Осадчук на брифинге для военно-дипломатического корпуса иностранных государств.

"Научно-деловая программа предусматривает проведение более 320 мероприятий по наиболее актуальным вопросам развития Вооруженных Сил, оборонно-промышленного комплекса России и международного военно-технического сотрудничества с учетом современных условий", - сказал Александр Осадчук.

По его словам, знаковыми мероприятиями научно-деловой программы станут пленарное заседание с участием руководящего состава органов государственной власти, ведущих предприятий ОПК России и глав делегаций иностранных государств, конгресс "Стратегическое лидерство и технологии искусственного интеллекта", конгресс, посвященный вопросам диверсификации ОПК России; международный антифашистский конгресс, направ-

ленный на противодействие фальсификации истории и III Международный пожарно-спасательный конгресс, организуемый МЧС России. Он также сообщил, что в рамках форума планируется подписание МО РФ государственных контрактов с предприятиями промышленности и заключение "Рособоронэкспортом" (входит в Ростех) контрактов на поставку вооружения и военной техники нашим иностранным партнерам.

"Безусловно, участие в форуме специалистов иностранных государств способствует укреплению военного и военно-технического сотрудничества между нашими странами. Хочется подчеркнуть высокую ценность сложившихся деловых отношений с зарубежными партнерами", - добавил генерал-майор Александр Осадчук.

Департамент информации и массовых коммуникаций Министерства обороны Российской Федерации

Министерство обороны Российской Федерации (mil.ru), Москва, 29 июня 2022

https://function.mil.ru/news_page/country/more.htm?id=12427261@egNews

[к содержанию →](#)

3. НОВОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК РФ

3.1. НАЗНАЧЕНИЯ

■ Предприятие по разработке кораблей океанской зоны впервые возглавила женщина

В Санкт-Петербурге Ольга Остапко назначена на должность временно исполняющего обязанности генерального директора Северного проектно-конструкторского бюро (ПКБ, в составе Объединенной судостроительной корпорации). Об этом пишет ТАСС со ссылкой на источник.

Ранее Остапко занимала пост главного инженера предприятия. Как уточнил источник, впервые в истории Северного ПКБ такой пост заняла женщина. Ранее гендиректором был Андрей Дьячков. Он занимал это кресло с 2017 года.

Северное ПКБ специализируется на разработке кораблей океанской зоны. Оно также работает для гособоронзаказа ВМВ РФ. В частности, предприятие модернизирует тяжелый атомный ракетный крейсер проекта 11442М "Адмирал Нахимов", строятся корабли проекта 22350.

В 2021 году Северное ПКБ отмечало 75 лет со дня основания предприятия.

Ранее сообщалось, что новейший атомный авианосец ВМС США "Джеральд Форд" вновь отправлен на ремонт. Это уже четвертая доработка за год. Однако американцы могут себе это позволить - у них 11 авианосцев. Российский же единственный авианесущий крейсер "Адмирал Кузнецов" ремонтируется четвертый год. "Газета.Ru" разбиралась, почему в России не строят новые авианосцы.

Газета.Ru, Москва, 30 июня 2022

<https://www.gazeta.ru/business/news/2022/06/30/18034442.shtml>

[к содержанию →](#)

■ На производящем спутники «Глонасс» предприятии сменился гендиректор

Генеральный директор Роскосмоса официально представит нового руководителя 5 июля МОСКВА, 28 июня. /ТАСС/. АО "Информационные спутниковые системы им. академика М. Ф. Решетнева" (ИСС Решетнева, входит в Роскосмос) возглавит Евгений Нестеров, который ранее работал в холдинге "Российские космические системы" (РКС, также входит в госкорпорацию). Об этом сообщил ТАСС источник в ракетно-космической отрасли.

"У Николая Алексеевича Тестоедова, который ранее возглавлял ИСС Решетнева, 27 июня истек срок контракта. Новым гендиректором назначен Евгений Александрович Нестеров", - отметил собеседник агентства во вторник.

По словам источника, генеральный директор Роскосмоса Дмитрий Rogozin официально представит нового руководителя 5 июля. Тестоедов останется генконструктором

и научным руководителем предприятия, уточнил собеседник агентства.

Нестерову 41 год. Ранее он был заместителем генерального директора РКС по стратегическому развитию и инновациям. Тестоедов возглавлял АО "ИСС" с 2006 года сначала как и. о. генерального конструктора и генерального директора, затем был утвержден в должности. АО "Информационные спутниковые системы" им. академика М. Ф. Решетнева является производителем навигационных спутников "Глонасс", спутников связи "Гонец", спутников-ретрансляторов "Луч". С 2020 года предприятию переданы работы по созданию и запуску космического аппарата "Ангосат-2" для Анголы на замену вышедшему из строя аппарату "Ангосат-1".

ТАСС, Москва, 28 июня 2022

<https://tass.ru/ekonomika/15054711>

[к содержанию →](#)

■ На восстановление 11 Ту-204, Ил-96 и Ан-124 предложено выделить 15,4 млрд руб.

Москва. 23 июня. INTERFAX.RU - Минпромторг РФ предложил выделить 15,4 млрд рублей на восстановление летной годности 11 самолетов Ту-204/214, Ил-96 и Ан-124, принадлежащих "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК, входит в "Ростех")

Субсидии предложено учесть в очередном пакете мер по обеспечению развития российской экономики в условиях санкций, сообщил "Интерфаксу" источник, знакомый с ходом обсуждений.

Реализация меры, как ожидается, позволит поставить "на крыло" восемь Ту-204/214, два Ил-96 и один Ан-124. Часть средств предусмотрена для "модернизации систем и агрегатов Ту-214 с последующим получением одобрения главного изменения к сертификату типа на самолет", сказал собеседник агентства. Проект предложено профинансировать за счет перераспределения средств федерального бюджета, уточнил он.

Инициатива поддержана президентом, работа по выделению бюджетных средств ведется заинтересованными ведомствами "в порядке, установленном бюджетным законодательством", сообщили агентству в пресс-службе Минпромторга.

Проект постановления правительства о выделении субсидий на эти цели ранее был опубликован на портале regulation.gov.ru. Деньги планируется предоставить в виде имущественного взноса в "Ростех" для последнего взноса в капитал ОАК, говорилось в нем. Объем средств при этом не уточнялся.

Ту-204 – среднемагистральный самолет вместимостью до 215 пассажиров. С 1990 года производился на заводе "Авиастар-СП" в Ульяновске, с 1996 года - начал ограниченно выпускаться на "КАПО имени Горбунова" в Казани (модификация Ту-214).

Ил-96 – дальнемагистральный самолет, рассчитанный на перевозку до 435 пассажиров. Спроектирован "КБ Ильюшина" в конце 1980-х годов. Выпускается в ограниченной серии в Воронеже с 1993 года.

Ан-124 – тяжелый дальний транспортный самолет, производился с 1984 года до начала "нулевых".

В условиях санкций РФ хочет поэтапно выйти на производство десяти Ту-214 в год, также рассматривается серийный выпуск Ил-96, сообщал ранее вице-премьер Юрий Борисов.

Интерфакс (Interfax), Москва, 23 июня 2022

<https://www.interfax.ru/russia/847610>

[к содержанию →](#)

Советник Когогина возглавит инженерную школу при КФУ

Советник гендиректора ПАО "КАМАЗ" Сергея Когогина, доктор технических наук Равиль Хисамутдинов возглавит передовую инженерную школу "Кибер Авто Тех" на базе набережночелнинского института КФУ. Проект инициирован министерством образования и науки РФ.

Главным стратегическим партнером проекта выступает ПАО "КАМАЗ". В планах школы разработка электромобилей, беспилотных грузовиков и водородного транспорта.

"Последовательно расширяя сеть партнерств и консорциумов с ключевыми российскими центрами автомобилестроения и фокусируясь на озвученных задачах и направлениях, мы собираемся к 2025 году отработать и запустить в серию технологию производства электрических грузовых автомобилей с отечественными аккумуляторами, - цитирует его пресс-служба вуза. - Также школа представит тиражируемое решение в сфере организации цифровых производств. К 2026-му совместно с индустриальными партнерами планируется наладить выпуск беспилотных грузовиков и продемонстрировать первые промышленные решения по водородным топливным элементам. К 2030 году школа предложит оригинальную отечественную технологию изготовления и эксплуатации водородных двигателей и батарей".

По его словам, для этих целей в КФУ разработали собственную модель инженерного образования с учетом пожелания работода-

телей. Планируется, что особое внимание будет уделяться подготовке естественно-научным, математическим, техническим дисциплинам, сформированным с учетом новых требований. Фото: "БИЗНЕС Online"

Напомним, о перспективах создания в Челнах одной из первых инженерных школ по федеральному проекту ранее заявляла депутат Госдумы Альфия Когогина: "Мы с Наилем Гамбаровичем Магдеевым изначально говорили о том, что мы бы хотели и делаем все для того, чтобы первые школы появились у нас, на нашей территории, в городе Набережные Челны".

Впервые о программе "Передовые инженерные школы" заговорили еще в апреле 2021 года. Тогда глава минобрнауки Валерий Фальков рассказал, что программа создания таких школ позволит подготовить около 40 тыс. специалистов.

На ближайшие годы в федеральном бюджете предусмотрено 40 млрд рублей на модернизацию и формирование 30 передовых высших инженерных школ в партнерстве с высокотехнологичными компаниями. Отмечалось, что проект поможет решить проблему дефицита современных профессиональных навыков у выпускников вузов.

Бизнес Online (business-gazeta.ru), Казань, 22 июня 2022

<https://www.business-gazeta.ru/news/554446>

[к содержанию →](#)

■ Экс-замглавы Минпромторга Александра Морозова назначили первым замгендиректора ТМХ

Глава ведомства Денис Мантуров ранее сообщил, что Александра Морозова рассматривали на должность президента "Автоваза", но он ушел работать на одно из промышленных предприятий МОСКВА, 21 июня. /ТАСС/. Бывший замглавы Минпромторга РФ Александр Морозов, освобожденный от должности в конце мая, был назначен первым заместителем генерального директора "Трансмашхолдинга" (ТМХ). Это следует из программы "Иннопрома" в Екатеринбурге, где он заявлен одним из спикеров. В пресс-службе ТМХ подтвердили информацию о назначении Морозова на этот пост.

Как ранее сообщал глава Минпромторга РФ Денис Мантуров, Морозов рассматривался на должность президента "Автоваза", но бывший заместитель главы Минпромторга ушел работать на одно из промышленных предприятий.

Морозов был назначен на пост заместителя министра в 2015 году, до этого работал в Роснано, ГТЛК, "УАЗе", "Северстали".

В новость внесена правка (22 июня 09:54 мск) - передается с уточнением в заголовке и первом абзаце, правильно - Александр Морозов

ТАСС, Москва, 21 июня 2022

<https://tass.ru/ekonomika/14990263>

[к содержанию →](#)

3.2. ИНТЕРВЬЮ С ВЫСШИМ РУКОВОДСТВОМ КОМПАНИЙ

■ Орбита общих интересов

Пресс-служба Госкорпорации "Роскосмос" публикует 30 июня 2022 года новый выпуск журнала "Русский космос".

В апреле 2022 года на космодроме Восточный президенты России и Беларуси приняли ряд решений по укреплению сотрудничества в области космонавтики. О совместных проектах прошлого и будущего журналу "Русский космос" рассказал директор департамента стратегического планирования Госкорпорации "Роскосмос" Юрий Макаров.

Юрий Николаевич Макаров родился 4 июня 1961 г. в г. Белая Калитва Ростовской области. После окончания Военного инженерного Краснознаменного института имени А. Ф. Можайского служил на космодроме Байконур, где участвовал в испытаниях и пуске сверхтяжелой ракеты-носителя "Энергия" и многоразовой транспортной космической системы "Энергия - Буран". Продолжил службу в 50-м ЦНИИ Минобороны СССР и в Центральном аппарате Военно-космических сил Минобороны России.

С 1998 г. работал в Администрации Президента РФ. В 2005 г. по окончании Российской академии госслужбы при Президенте РФ пришел в Роскосмос на должность заместителя начальника Сводного управления организации космической деятельности. Позднее стал начальником этого управления. С 2016 г. - директор Департамента стратегического планирования Роскосмоса.

Ю. Н. Макаров - государственный советник РФ 1-го класса, канд. техн. наук, д-р эконом. наук, академик Российской академии космонавтики имени К. Э. Циолковского и Международной академии астронавтики. Полковник запаса.

- Юрий Николаевич, что можно считать точкой отсчета в истории сотрудничества России и Беларуси в космосе?

- Еще на заре космической эры, в 50-х годах прошлого столетия, некоторые организации Белорусской ССР вошли в кооперацию предприятий СССР, занимавшихся ракетно-космической техникой. В 1990-х, несмотря на распад страны и экономический кризис, связи между Российским космическим агентством и Национальной академией наук Беларуси не были утрачены, а в 1995 г. началась их активизация. С тех пор наше сотрудничество только наращивается.

- Какой проект стал первым?

- Первым важным практическим шагом стало принятие в 1999 г. программы Союзного государства "Космос-БР". Она предусматривала совместную разработку и использование космических средств и технологий получения, обработки и отображения космической информации. К 2002 г. под эту программу была сформирована устойчивая кооперация российских и белорусских предприятий, созданы и отработаны несколько макетов и стендовых образцов космической техники. Например, стала работать станция приема космической информации в Минске.

Был создан и мобильный комплекс, способный перемещаться по обеим странам и оперативно передавать космическую информацию по современным каналам связи. Кроме того, были отработаны элементы российского и белорусского сегментов совместной информационно-навигационной системы для контроля и управления движением транспорта на трассе Москва - Минск, а также многое другое.

Благодаря программе "Космос-РБ" установились прочные связи между российскими и белорусскими организациями, а полученный результат подтвердил плюсы интеграции космических потенциалов двух стран.

- После завершения программы "Космос-БР" прошло двадцать лет. Что реализовано за эти годы?

- Последовали новые программы, направленные на разработку космических технологий и образцов аппаратуры спутников. Эти работы реализованы в рамках шести различных по наполнению и интенсивности научно-технических программ: "Космос-СГ" (2004-2007 гг.), "Космос-НТ" (2008-2011 гг.), "Нанотехнология-СГ" (2009-2012 гг.), "Стандартизация-СГ" (2011-2014 гг.), "Мониторинг-СГ" (2013-2017 гг.), "Технология-СГ" (2016-2020 гг.).

В результате существенно укрепилась кооперация. Если в выполнении первой программы участвовали 14 российских и 12 белорусских предприятий, то сейчас их количество возросло до 80. Отрадно, что прирост в значительной степени произошел за счет высших учебных заведений и академических институтов.

- Расскажите подробнее об итогах этих программ.

- Если говорить о результатах, то в первую очередь надо отметить разработку малога-

баритных бортовых научных приборов радиотомографии ионосферы, портативных спектрометров, датчиков потока космической плазмы, образцов экспериментальной аппаратуры для оценки качества материалов космической съемки. Были созданы мобильные комплексы и станции приема данных от перспективных микроспутников, а также технологии получения легких наноструктурных материалов с заданными свойствами для космической техники нового поколения.

Испытана новая датчиковая и преобразующая аппаратура для систем измерения, контроля и диагностики ракетно-космической техники в весовой размерности 100-200 граммов, функциональные наноструктурные сенсоры различного назначения, наноструктурные покрытия и углеродные материалы с повышенным ресурсом эксплуатации и многое другое.

Еще один важный результат: разработана интегрированная система стандартизации космической техники, создаваемой в рамках программ и проектов Союзного государства. Кроме того, были разработаны и внедрены космические и наземные средства обеспечения потребителей России и Беларуси информацией дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ).

- На каком этапе сотрудничество находится сейчас?

- Сейчас реализуется программа "Интеграция-СГ", рассчитанная на 2019-2023 гг., по разработке нормативного, методического и программного обеспечения совместного применения космических систем ДЗЗ. Отмечу, что спрос на данные дистанционного зондирования Земли и продукты их обработки быстро растет, причем не только за рубежом. В России и Беларуси заинтересованность потребителей увеличивается примерно на 30-40 % ежегодно. Поэтому ДЗЗ становится важным элементом социально-экономического развития Союзного государства.

- Каковы дальнейшие перспективы?

- Уже сейчас мы формируем и согласовываем три программы, рассчитанные на реализацию до 2027 г.: "Комплекс-СГ", "Космодозор-СГ" и "Ресурс-СГ".

Перспективные космические программы на 2024-2027 годы

Комплекс-СГ

Разработка базовых элементов орбитальных и наземных средств для создания многоспутниковых группировок малоразмерных космических аппаратов ДЗЗ и околоземного космического пространства.

Космодозор-СГ

Разработка базовых элементов систем прогнозирования возникновения лесных пожаров, идентификации их очагов, определения тенденций распространения, оценок ущерба на основе данных лесоустройства и космического мониторинга с использованием перспективной целевой аппаратуры космических аппаратов ДЗЗ.

Ресурс-СГ

Разработка элементов бортовых систем и аппаратуры, композиционных материалов и конструкций в интересах повышения ресурса эксплуатации и конструктивного совершенства перспективных космических аппаратов.

- Как осуществляется контроль за выполнением программ со стороны Союзного государства или правительств России и Белоруссии?

- Эти вопросы регулярно рассматриваются на заседаниях комиссий Парламентского Собрания Союза Беларуси и России и направляются в контрольные органы (Счетная палата РФ и Комитет госконтроля РБ). Текущий контроль за выполнением научно-технических программ осуществляет Постоянный комитет Союзного государства.

Необходимо отметить, что государственный секретарь Союзного государства Дмитрий Мезенцев уделяет пристальное внимание космическим программам, а его заместитель и наш куратор А. А. Кубрин неформально, что называется "с головой", погружен в тематику.

- Складывается впечатление, что сотрудничество успешно развивается. Наверное, встречаются и трудности?

- Конечно, проблемы возникают - это неизбежно в любом творческом коллективе. Обычно они касаются оформления совместных результатов деятельности, вопросов собственности, практического и своевременного внедрения полученных продуктов, сервисов и услуг.

Все проблемы решаются в рабочем порядке российско-белорусской рабочей группой. С белорусской стороны ее возглавляет начальник Управления аэрокосмической деятельности, академик П. А. Витязь, в высшей степени грамотный и авторитетный специалист, с российской - ваш покорный слуга.

- В 2012 г. с космодрома Байконур были запущены спутники ДЗЗ: российский "Канопус" и белорусский БКА. Этот запуск был в рамках одной из программ?

- Не совсем так. В 2009 г. Роскосмос и Национальная академия наук Беларуси подписали отдельное соглашение о порядке, условиях

использования и управления совместной орбитальной группировкой. Речь шла о двух идентичных спутниках - российском "Канопусе-В" и Белорусском космическом аппарате (БКА). В июле 2012 г. они были успешно выведены на заданные орбиты одной ракетой-носителем.

В дальнейшем в рамках Федеральной космической программы были осуществлены запуски одного аппарата "Канопус-В-ИК" и четырех "Канопусов-В". Тем самым совместная с Беларусью орбитальная группировка ДЗЗ была доведена до семи спутников.

В среднем за месяц группировкой аппаратов типа "Канопус-В" снимается площадь размером 73.6 млн км²; средний объем полученной информации составляет 11.5 Тб.

- Будут ли еще запуски спутников, созданных в России и Беларуси?

- Безусловно. В 2020 г. между Роскосмосом и Национальной академией наук Беларуси было подписано Соглашение о расширении действующей орбитальной группировки "Канопус-В" - БКА путем запуска нового спутника. Российско-белорусский космический аппарат (РБКА) станет одним из наиболее перспективных спутников высокодетальной съемки с оптико-электронной полезной нагрузкой. На нем планируется установить фотоаппаратуру для съемки Земли в панхроматическом канале со "сверхвысоким разрешением" (в белорусских СМИ проходила информация, что российско-белорусский космический аппарат получит пространственное разрешение 0.35 метра. - Ред.), в мультиспектральном канале с "очень высоким пространственным разрешением", а также видеосъемки "сверхвысокого пространственного разрешения". Кроме того, на нем будет мультиспектральный зондировщик атмосферы с высоким пространственным разрешением.

Ожидается, что данными, получаемыми с РБКА, можно будет воспользоваться для предоставления услуг спутникового мониторинга по всему миру на новом качественном

уровне, а также задействовать их в качестве высокоточной геопространственной основы при решении разноплановых задач.

Запуск российско-белорусского космического аппарата (РБКА) планируется ракетой-носителем "Союз-2.1а" с разгонным блоком "Фрегат" с космодрома Восточный.

Как договорились

По итогам визита 12 апреля этого года на космодром Восточный президентов России и Беларуси Владимира Путина и Александра Лукашенко были достигнуты следующие договоренности по проектам в космической сфере:

допуск белорусских компаний к строительным работам на космодроме Восточный;

создание российско-белорусской орбитальной группировки спутников высокодетального наблюдения;

запуск на орбиту белорусского космонавта в составе российского экипажа.

- Какой статус у проекта по запуску на орбиту белорусского космонавта?

- Действительно, Госкорпорацией "Роскосмос" и Национальной академией наук Беларуси прорабатывается вопрос о подготовке и осуществлению космического полета с участием гражданина Республики Беларусь. Белорусская сторона приступила к формированию научной программы полета космонавта. С российской стороны рассматривается возможность реализации этого проекта в рамках Федеральной космической программы на 2016-2025 годы.

В рамках договоренностей уже проведен предварительный отбор претендентов и их медицинское освидетельствование (14 июня Национальная академия наук Беларуси направила в Роскосмос список из 29 кандидатов. - Ред.). В результате окончательного отбора уже в России на базе ЦПК будут определены два кандидата (основной и дублер).

Игорь Маринин, Русский космос

РОСКОСМОС (roscosmos.ru),
Москва, 30 июня 2022

<https://www.roscosmos.ru/37839/>

[к содержанию →](#)

■ Фанил Зиятдинов: «Я абсолютно уверен, что наши планы будут успешно реализованы»

Автор: Коротченко Игорь

Накануне юбилея "ИЭМЗ "Купол" (входит в Концерн ВКО "Алмаз - Антей") генеральный директор Ижевского электромеханического завода "Купол" Фанил ЗИЯТДИНОВ рассказал журналу "Национальная оборона" о сегодняшних достижениях предприятия и планах на будущее.

- Фанил Газисович, каковы наиболее яркие достижения завода "Купол" за прошедшие с предыдущего юбилея пять лет?

- Главным результатом этого периода является успешное завершение нашего участия в реализации Государственной программы вооружения на 2011-2020 годы, в рамках которой "Купол" отгрузил в войска рекордное за последние тридцать лет количество изделий, перешел на выпуск модернизированного ЗРК "Тор-М2" и поставил заказчику усовершенствованные боевые машины. Они по-прежнему лучшие в мире в своем классе. Мы заключили и исполняем новые государственные контракты с Министерством обороны РФ на 2019-2027 годы - в рамках ГПВ-2027. Контракты на столь длительный срок с оборонным предприятием заключены впервые.

Из года в год "Купол" наращивает выпуск всех видов продукции по объему и номенклатуре. За пятилетний цикл мы освоили целый ряд новых, не имеющих аналогов в мире изделий военного и двойного назначения: арктический "Тор-М2ДТ", УМТК "Адъютант", БМ "Тайфун-ПВО", приборы на основе твердотельного волнового гироскопа. Инновационный подход в полной мере распространяется на продукцию гражданского назначения. Мы создаем изделия в интересах стратегически значимых отраслей народного хозяйства: для атомной энергетики, судостроения, автомобилестроения, нефтяной промышленности, строительства, здравоохранения, микроэлектроники и приборостроения.

Активная производственная деятельность отражена в финансовых показателях. С 2017 по 2021 гг. суммарный объем производства ИЭМЗ "Купол" достиг 100 млрд рублей, чистая прибыль превысила 11 млрд рублей.

- Результаты деятельности предприятия впечатляют. На какие цели расходуются заработанные средства?

- Устойчивое экономическое положение и прибыльная работа позволяют нам направлять средства на развитие предприятия, а также

проводить ответственную социальную политику. На обеспечение программ для работников "Купол" инвестирует в год более полумиллиарда рублей. Участвует во многих социальных мероприятиях Ижевска, Удмуртии и России. Общий объем налогов и сборов нашего предприятия в бюджеты всех уровней за пять лет превысил 22 млрд рублей.

Отчисления в консолидированный бюджет Удмуртии достигают 2,5 млрд рублей в год - это сопоставимо с годовым бюджетом таких городов, как Глазов или Воткинск. Тем самым завод способствует позитивным изменениям, оказывает влияние на повышение качества жизни в регионе, участвует в реализации культурных и образовательных инициатив, а также проектов городского благоустройства.

- Каковы дальнейшие планы предприятия?

- Достиженные результаты являются стартовой позицией для будущих дел. Концепция развития завода "Купол" имеет горизонт планирования до 2030 г. включительно и охватывает все направления деятельности. Главная задача на перспективу - дальнейшее наращивание объемов производства и реализации продукции военного, двойного и гражданского назначения, обеспечение ее конкурентоспособности. Обязательные условия для этого - продолжение глубокой модернизации серийно выпускаемых изделий и создание новых образцов продукции.

Мы продолжаем совершенствовать серийные ЗРК "Тор", УМТК "Адъютант" - начали разработку мишенных средств с различными летно-техническими характеристиками, подошли к производству турбореактивных двигателей для воздушных мишеней и малой беспилотной авиации. Участвуем в техническом усовершенствовании серийных зенитных управляемых ракет 9М338. Создаем принципиально новые изделия, такие как ЗУР сверхмалой дальности нового типа, унифицированный ЗРК для эксплуатации в морских условиях и перспективная зенитная ракетная система малой дальности.

Мы реализуем прорывные проекты при создании продукции гражданского назначения. На базе направления "Модернизация и ремонт технологического оборудования" подходим к разработке российских станков с ЧПУ на отечественном программном обеспечении, а также беремся за производство самих систем ЧПУ - это имеет огромное значение

в условиях санкций. Глубокие ОКР ведутся по направлению теплотехники и промышленного холодильного оборудования, изделий для АЭС, оборудования дляковки изделий из титана, по проектам "Нанотехнологии" и "Разработка технологии утилизации промышленных отходов".

Совершенствование изделий по всему модельному ряду ведем, опираясь на фундаментальные или прикладные научные исследования (собственные и в рамках партнерских проектов), отдаем приоритет энергоэффективным и экологически чистым технологиям, импортозамещающим решениям.

На основании заключенных долгосрочных контрактов на закупку серийной продукции и реестра перспективных проектов строим стратегические планы роста объемов производства, технологического перевооружения, внедрения новейших технологий, в том числе роботизированных, освобождающих работников от рутинного труда, повышающих отдачу и производительность.

Выполняя эти планы, создавая и реализуя научно-технические заделы, мы уже сегодня вплотную подошли к созданию на базе ИЭМЗ "Купол" многопрофильного научно-производственного объединения. Довести эти преобразования до логического результата, получить заслуженный статус НПО - одна из задач на предстоящее пятилетие.

- Планы весьма масштабны, даже по меркам успешного предприятия. Насколько вероятно их выполнение в сложных экономических условиях?

- У меня нет сомнений в том, что наши планы будут реализованы. Потому что у нас есть для этого главное - создан высокопрофессиональный коллектив. Я чувствую его особый

настрой: то, что вчера казалось выходящим за пределы наших возможностей, сегодня всеми воспринимается как норма. А значит, мы можем больше.

Нашу уверенность в достижении запланированных результатов подкрепляет и надежная работа наших партнеров. На ИЭМЗ "Купол" замкнутый цикл производства и очень высокий уровень локализации, но результат такой масштабной работы, как наша, во многом зависит и от работы смежников, научных и образовательных организаций, властей всех уровней.

Важным фактором эффективности предприятия является вертикальная интеграция во взаимодействии с руководством Концерна ВКО "Алмаз - Антей" и входящих в его состав предприятий. Это тоже элемент управления: обеспечить преемственность планов, ценностей, векторов развития с крупнейшим российским оборонным холдингом, организовать и синхронизировать движение сотен организаций. Совместно мы делаем общее дело - успешно реализуем прорывные проекты в интересах безопасности России и качества жизни наших соотечественников. Чем прочнее та ступень, на которой мы стоим сегодня, тем легче сделать следующий шаг. Опираясь на 65-летний опыт безупречного служения Отечеству, закалившись в трудностях переходных периодов, научившись гибкости и открытости новому за минувшую стремительную "пятилетку", "Купол" движется дальше - к 70-летию, с абсолютной уверенностью в своих силах.

Национальная оборона, Москва, 30 июня 2022

[к содержанию →](#)

■ Гендиректор РЭО: серьезного роста тарифов не предвидится — Интервью ТАСС

- Денис Петрович, мусорная реформа длится уже три года. Что изменилось за это время в жизни граждан нашей страны?

- Я буду говорить о том, какую реакцию мы получаем от граждан и где мы видим в этом отношении проблемы и где мы видим улучшения. Я считаю, что мы смогли построить устойчивую систему работы региональных операторов, и это в первую очередь сказывается на охвате и качестве услуги, которую оказывают операторы. Это касается ритмичности вывоза отходов, количества контейнерных площадок. То, что граждане не видят, но то, что является, наверное, одним из наиболее важных элементов реформы, - это объемы тех отходов, которые начали сортироваться. В настоящий момент это 42%. Этот показатель на сегодня значительно выше, чем тот, на который мы рассчитывали при формировании целевых показателей.

У нас, как я уже говорил, пока отстают уровни утилизации. Он полностью соответствует целевым показателям, но, если взять опережающие темпы, которыми мы движемся в сортировке, по утилизации они не такие смелые. Объясняется это опять же тем, что у нас, к сожалению, в утилизации пока система расширенной ответственности производителей (РОП) полноценно не заработала.

Приятное открытие для всех нас заключается в том, что готовность и желание граждан сортировать отходы оказались значительно выше, чем мы рассчитывали. И в этом отношении наша задача сейчас более интенсивными темпами создавать инфраструктуру. Это в том числе и баки по раздельному сбору, и увеличение количества мусоровозов, которые ездят, потому что то, что мы забираем из раздельных баков, не должно смешиваться в мусоровозе.

- Чем больше люди сортируют отходов, тем меньше растут свалки. Таким образом, получается, что люди получают чистый воздух и благоприятную окружающую среду.

- Вы совершенно справедливо отметили прямую зависимость между уровнем и глубиной сортировки и эффективностью переработки. Возможность эффективно переработать пластик, попадающий в сухой контейнер, - 90 с лишним процентов, а пластик, который попадет в бак со смешанными отходами, переработают с вероятностью 30-35%. Поэтому каждый раз, когда каждый

из нас делает выбор, выбросить ли мусор в отдельный бак либо, как говорят, не заморачиваться, то мы делаем выбор либо в пользу роста полигонов, либо в пользу создания отрасли по переработке отходов.

- Раньше горящие свалки были обычным делом, к сожалению. Теперь такого нет, а на месте свалок все больше возникает предприятий по переработке отходов.

- Мы создали инфраструктуру, позволяющую нам сортировать сегодня практически каждый третий килограмм мусора. В большинстве регионов эти инфраструктурные объекты часто взаимосвязаны между собой, зачастую располагаются вместе и называются комплексами по переработке отходов. Где мы с вами получаем и обработку, и утилизацию, и размещение отходов. Также мы отказываемся полностью от необорудованных мест. Сегодня ведется планомерная работа по рекультивации этих незаконных свалок. Если говорить про полигоны, то исключение вывоза туда органических отходов, которые уходят на компостирование, ведет к прекращению гниения, дающего высокую температуру, из-за чего сильно горели полигоны. Дополнительно к этому у нас полигоны перешли на регламентное технологическое обслуживание путем пересыпки накапливающихся слоев, разделение на карты, создание новых фильтрационных, газоотводящих систем. Но расслабляться рано. К сожалению, старых мест размещения отходов у нас еще остается достаточно много.

О плате за вывоз отходов

- Когда ожидается рост тарифов на обращение с отходами и сколько он составит?

- Рост тарифов всегда связан только с объективными причинами, и за ростом внимательно следят аж несколько федеральных органов: Федеральная антимонопольная служба, региональные службы по тарифам, Минэкономразвития и Минприроды. Тариф, который в настоящий момент существует, в себя включает несколько серьезных элементов производственного цикла - это вывоз и сортировка.

Мы видим, что сегодня в части того же самого вывоза существует серьезное удорожание запасных частей. Но тем не менее при этом мы видим, что тот запас, который есть у тарифа, в настоящий момент позволяет региональным

операторам осуществлять свою деятельность. Поэтому, по нашим оценкам, в пределах текущего года точно не должно произойти так называемой пробивки предельных индексов тарифообразования на уровне 5%.

- Повышение будет с июля?

- Оно может в некоторых регионах произойти, может в некоторых регионах не произойти. Но главное, что в любом случае оно не может быть больше этой величины. Это плановая величина, которая у нас присутствует каждый год. За прошлый год я, между прочим, могу сказать, что тариф не просто не вырос, а в некоторых случаях даже упал. У нас в среднем по стране снижение тарифа на небольшую величину - до 1%, но тем не менее произошло.

- В этом году можно ли ожидать подобного хотя бы в части регионов?

- У нас есть некоторые негативные предпосылки, поэтому сказать точно, что мы останемся на тарифе предыдущих периодов, мне сейчас сложно. Но я со своей стороны утверждаю, что никаких оснований и видимых причин для серьезного роста тарифа мы не видим, поэтому в этом отношении все сохранится в рамках обычной деятельности.

О мусоре на курортах

- У нас наступил курортный сезон, многие поехали в Краснодарский край отдыхать. Проблема с отходами там застарелая, очень много жалоб. Как вы думаете, когда в регионе будет создана новая система обращения с отходами?

- Мы по поручению правительства совместно с компанией "РТ-Инвест" разработали концепцию строительства инфраструктуры, которая позволит полностью обеспечить соответствующими предприятиями по обработке и утилизации все Черноморское побережье Краснодарского края. Проект большой, интересный. Концепцию утвердили. В настоящий момент нам необходимо подтверждение со стороны региона, ожидаем его получить в самое ближайшее время. И после этого будем готовы приступить к реализации проекта. Суть его заключается в том, что мы совместно с "РТ-Инвестом" готовы будем обеспечить полное финансирование, строительство и эксплуатацию объектов, которые позволят достигнуть показателей не только 2024-го, но и 2030 года, в результате чего регион и жители почувствуют качественное улучшение, в том числе отсутствие роста объемов отходов на полигонах.

- Как я понимаю, там предполагается в том числе строительство мусоросжигающего завода?

- Мы говорим о нескольких этапах реализации проекта. На первом этапе это строительство общей инфраструктуры без энергетической утилизации. На следующих этапах мы рассматриваем возможность энергетической утилизации, но говорить об этом пока рано. Концепция, которую мы сейчас предложили, включает в себя только первый этап.

- Как в Крыму идет мусорная реформа?

- А там уже все на куда более продвинутой стадии. По поручению президента и правительства мы занимаемся программой, которую назвали "Крым без мусора". Это подразумевает, что все, что мы там будем собирать, будем обрабатывать, сортировать, утилизировать, а хвосты будем вывозить из Крыма. Чтобы он у нас оставался предельно экологически чистым. В настоящий момент мы уже проектируем три больших комплексных объекта, на которых будут и обработка-сортировка, и утилизация отходов в объемах целевых показателей 2030 года. Проектирование должно быть завершено в начале осени текущего года, а потом произойдет контрактование, и мы сможем обеспечить финансированием регион уже в текущем году на достаточно существенную цифру. Таким образом, к 2024 году эти объекты уже будут созданы.

- Вывозить вы будете опять же в Краснодарский край, получается?

- Нет, там будет более сложная система. В первую очередь мы ориентируемся на то, что сможем максимально увеличить объем утилизации. И в том числе разместить заводы, которые смогут переработанные виды отходов использовать для производства новых видов продукции. Обсуждаются в том числе проекты по строительству заводов упаковки из стекла, которые могут быть использованы для розлива крымской продукции, в частности вина.

- То есть можно сказать, что Крым станет испытательной площадкой для федерального проекта "Экономика замкнутого цикла".

- Одной из испытательных площадок, совершенно верно.

Замкнутая экономика

- Расскажите про этот федпроект. Что он изменит в жизни людей?

- Это логическое продолжение того федерального проекта, с которого мы начали в 2019 году строить инфраструктуру обращения с твердыми коммунальными отходами (ТКО). Понятно, что ТКО - это только часть отходов, которые образуются в нашей стране. Их ежегодно образуется около 58,5 млн тонн. А если мы говорим про промышленные,

строительные и сельскохозяйственные виды отходов, то у нас их несколько миллиардов тонн. Исходя из этого, проект "Экономика замкнутого цикла" заключается в вовлечении в переработку промышленных и иных видов отходов, получении из них вторсырья, которое мы можем использовать при производстве новых видов продукции. Таким образом, мы в промышленности должны достигнуть около 20% вовлечения вторсырья, в сельском хозяйстве этот показатель немного выше, в строительстве - 20%. И в рамках этого федерального проекта мы строим экотехнопарки, где будет создана инфраструктура по обработке, которая позволит наиболее эффективно привлекать компании по глубокой переработке отходов. Такие экотехнопарки появятся в каждом федеральном округе. В настоящее время мы ведем проектирование площадок, в 2023 году приступим к строительству, а в 2024 году там появятся первые результаты.

- Как я понимаю, эта система экотехнопарков невозможна без новой системы РОП, которая поднимет до 100% норматив утилизации на упаковку с 2025 года. За эти два с половиной года предстоит создать предпосылки для запуска системы. Что будет сделано?

- Эти два года не пройдут просто так. Мы занимаемся созданием реестра утилизаторов, реестра производителей упаковки и реестра производителей товаров. Для чего это нужно? Нам важно создать прозрачность отрасли, чтобы мы понимали, сколько продуктов образовывается, сколько утилизируется, насколько справедливые, с одной стороны, объемы экоплатежей, которые совершаются теми, кто должен платить экосбор, а с другой стороны, правильно ли их получают те утилизаторы, которые перерабатывают те или иные виды отходов. Это также связано с тем, что мы в настоящий момент сталкиваемся с большим количеством фейковых актов по утилизации отходов.

- Появится ли у нас система залоговой стоимости на тару? Чтобы можно было прямо в магазине сдать бутылки, купленные там же.

- Залоговая стоимость тары - это, собственно говоря, дополнительный платеж, который будет заложен в стоимость товара, реализуемого в соответствующих формах упаковки. Он возвращается потом в отрасль, собственно говоря, через компенсацию и стоимости тары, расходов, связанных со сбором и переработкой. В настоящий момент мы считаем, что

целесообразнее усилия сконцентрировать на введении системы расширенной ответственности производителя. Вполне возможно, через какое-то время в качестве второго шага можно будет рассматривать и залоговую стоимость.

- То есть уже после 2025 года?

- Мы считаем, что лучше говорить о времени после 2025 года. Вполне возможно, что с отдельными регионами мы обсудим возможность запуска пилотных проектов. Но в общем мы не видим сейчас целесообразности параллельно процессу введения измененных условий функционирования РОПа и залоговой стоимости.

О батарейках

- У нас создан "Федеральный экологический оператор", он занимается отходами I и II классов опасности, в том числе батарейками. Оператор недавно запустил инфосистему ФГИС ОПВК по управлению опасными отходами, и контейнеры для сбора батареек во многих магазинах исчезли, потому что их нужно регистрировать в этой системе. Соответственно, скорее всего, люди будут выбрасывать эти батарейки в мусорные ведра. Понятно, что сбор батареек не является ответственностью регоператоров, но могут ли они как-то при сортировке эти батарейки изымать и на переработку отправлять?

- Практически в любом процессе, когда меняются правила игры, существует так называемый адаптационный период, когда необходимо перестроить функционирование отрасли под новые, в том числе нормативные, требования. Издешьмы невидим ничего нового, требуется какое-то время для перенастройки. Позиция "Федерального экологического оператора" достаточно открыта. Вы можете зарегистрироваться, условия регистрации достаточно прозрачные, и получить таким образом статус лица, которое осуществляет сбор соответствующего вида отходов. И таким лицом может быть региональный оператор. Поэтому мы с региональными операторами обсуждаем возможность и необходимость расширения их зоны деятельности, но это, правда, уже должен быть отдельный вид деятельности по сбору отходов I и II классов. На нее необходимо получение отдельной разрешительной документации. И это дело добровольное, как и любого хозяйствующего субъекта.

- Вы ведь рейтингуете регоператоров. Может быть, ставить им плюсики, если они берут на себя дополнительную ответственность...

- Мы с прошлого года по поручению правительства, под руководством Виктории Валерьевны Абрамченко (зампредседателя правительства - прим. ТАСС), как раз разрабатывали методику оценки региональных операторов. По результатам в конце года наградили лучших. В этой методике у нас указано осуществление деятельности регоператором не только по своему прямому функционалу, но и направленной на снижение воздействия человека на окружающую среду, к этой деятельности целиком и полностью относится возможность осуществлять сбор и утилизацию отходов I и II классов.

Инфосистемы управления отходами

- "Российский экологический оператор" похож на "Федерального экологического оператора" не только своим названием. У вас разрабатывается подобная инфосистема ФГИС ОО по управлению отходами III- V классов опасности. Расскажите, пожалуйста, какой она будет?

- У нас намечено поступательное движение к этой большой цели. Система должна обеспечить прозрачность движения всех видов отходов. А начинаем мы, естественно, с того, что должны обеспечить прозрачность для населения коммунальных отходов, это система ГИС УТКО, потом мы должны обеспечить прозрачность функционирования утилизаторов и тех, кто производит товары, подлежащие экосбору. Это система ГИС УИТ. Ее мы забираем у Росприроднадзора и будем осуществлять функции оператора этой системы. А потом мы должны эти две системы объединить, функционал добавить по прослеживаемости иных видов отходов, таким образом, прийти к большой системе ФГИС ОО. Эта концепция, утвержденная Минприроды и Минцифры, существует в настоящий момент в качестве нашей целевой задачи.

- Когда вы заберете у Росприроднадзора ГИС УИТ?

- Система в процессе передачи нам буквально в текущие недели. Мы по ГИС УТКО уже занимаемся совместно с Минприроды ее построением. Основа функционала будет на базе электронной федеральной схемы обращения оо отходов, которую мы делали самостоятельно. Там мы обеспечим прослеживаемость отходов с момента их образования на контейнерных площадках до момента утилизации. По ФГИС УИТ мы также уже составили реестр утилизаторов с Росприроднадзором, сейчас занимаемся составлением реестра производителей: как упаковки, так и товаров.

- ФГИС ОО когда будет запущена?

- Если я не ошибаюсь, у нас там стоят сроки на 2027-2028 годы. Она будет похожа на нашу федеральную электронную модель, которая в настоящий момент существует. Там помечены места образования отходов. Сейчас это только отходы твердые коммунальные, а во ФГИС ОО там будут все виды отходов: места их сортировки, обработки, утилизации.

- Это будет рыночная площадка?

- Нет, электронная биржа как часть общей системы будет создана уже в текущем году в рамках проекта "Экономика замкнутого цикла". Это действительно интересная площадка, она уже подготовлена. Мы сейчас завершаем юридические процедуры оформления. Она создана по принципу полноценной биржи. Любой желающий может продать любое количество своего вторсырья переработчику. А переработчик, наоборот, может выставить лот, под который найти соответствующего поставщика. И на этой же бирже вы можете осуществить платеж, заключить электронный контракт, осуществить платеж за поставку. В этом случае биржа еще и проконтролирует корректность исполнения сторонами своих обязательств, застрахует сделку и обеспечит логистику в рамках сделки. Очень удобный инструмент. Мы сможем пользоваться им, надеемся, с июля месяца текущего года.

- Как я понимаю, все виды отходов уже охвачены либо вами, либо Росатомом. Только медицинские, мне кажется, неохваченными остались.

- Да, это отдельный вид отходов. По нему есть законопроект, инициированный Москвой и Московской областью, его рассмотрение в настоящий момент проходит в правительстве России. Комментировать его я, наверное, сейчас не смогу.

Российские мусорные роботы

- Расскажите, пожалуйста, о хороших примерах импортозамещения, когда в России вы нашли лучших производителей оборудования, чем за рубежом?

- Вы знаете, у нас производители оборудования для обработки импортозаместились на 80 с лишним процентов. А то, что мы не заместили, то сделаем до конца года в плановом режиме с нашими производителями. С утилизацией, переработкой ситуация немножко сложнее, мы на уровне 60% примерно импортозаместились. Но плюсом является то, что технологии являются доступными для многих производителей в разных странах. И мы в настоящий момент уже подобрали аналоги

тем технологиям, которые использовали ранее из недружественных стран. Сейчас у нас есть возможность либо из нейтральных, либо из дружественных стран поставлять аналогичные, а в некоторых случаях более высокопроизводительные виды оборудования.

- Как я понимаю, основные проблемы с самым тонким оборудованием, с роботизированным, с датчиками.

- У нас робот в виде руки, который работает на конвейере, собран уже самими. У нас была задача сделать так называемый глаз, то есть датчик объема. И по контуру он уже сделан, его нужно просто программно прокатать. Это будет до конца года сделано. У нас были некоторые проблемы, связанные с разрывателями пакетов, не из-за того, что мы не могли локализовать это достаточно простое технологическое оборудование, а в целом не видели в этом необходимости. Но сейчас время пришло, локализуем, процесс простой и в течение двух месяцев будет завершен. Есть задачи по локализации АСУшек, автоматизированных систем управления. Там мы действительно с определенных производителей перейдем в

пользу дружественных.

- Кто делает глаз робота?

- У нас достаточно большое количество, пять производителей, которые делают комплексные объекты, и большое количество разных производителей по отдельным элементам. Самые известные находятся у нас в Твери, Московской области, Казани.

- Даже есть конкуренция.

- Хорошая конкуренция. Они постоянно совершенствуют свои виды продукции. Мы недавно открывали комплекс переработки отходов "Нева" в Московской области, и уровень российского оборудования, которое там установлено, превышает многие зарубежные виды, в том числе из Западной Европы. Если сравнить с тем, что мы получаем из-за рубежа, тверское оборудование намного функциональнее и надежнее.

Беседовал Игорь Ермаченков

ТАСС, Москва, 17 июня 2022

<https://tass.ru/interviews/14945593>

[к содержанию →](#)

■ Олег Мансуров: технологический суверенитет недостижим без тысяч спутников

Технологический суверенитет России, о котором так много говорили на юбилейном Петербургском международном экономическом форуме, прошедшем на прошлой неделе, недостижим без резкого развития спутниковых группировок. Генеральный директор компании Success Rockets (SR Space) Олег Мансуров рассказал в интервью корреспонденту РИА Новости Денису Кайырану о том, что могут сделать для этого частные космические компании.

- Когда будет запущен ваш первый спутник?

- Конечно, первые наши спутники будут запускаться на ракетах "Роскосмоса", скорее всего, с космодрома Восточный или космодрома Байконур. Речь идет о пусках уже в следующем году. Это будут и экспериментальные небольшие кубсаты, и, скорее всего, прототип космического аппарата с целевой нагрузкой, предназначенной для измерения парниковых газов, в частности, CO² и метана.

Мы будем первые годы явно зависеть от ракет-носителей, которые производит "Роскосмос", потому что наша собственная ракета будет готова к коммерческой эксплуатации только в 2025 году.

Мы рассматриваем пуск на двух ракетах. Но это зависит и от готовности самих аппаратов, и от наличия мест, и от осуществления самих пусков, будут ли они переноситься. Частные компании в этом хороши тем, что они очень гибкие, у нас нет каких-то сжатых или четких сроков, которые прописаны бюджетом или какими-то обязательствами перед государством.

- Ваши спутники полетят в качестве попутной нагрузки с более крупным аппаратом?

- Те пуски, на которые мы сейчас ориентируемся, и под которые мы бронируем места, это кластерные запуски. Но далее уже при наличии собственной ракеты-носителя легкого и сверхлегкого классов мы сможем осуществлять собственные пуски с нашими аппаратами.

- Это будет пуск на одной из трех ракет, которые освободились после разрыва сотрудничества "Роскосмоса" и OneWeb?

- В марте этого года прошла встреча представителей частных компаний с гендиректором "Роскосмоса" Дмитрием Рогозиным. Там озвучивалось, что госкорпорация предоставит возможности пусков по себестоимости или

чуть ли не бесплатно. У нас собрали информацию о том, какие мы делаем аппараты, какие у нас потребности.

Возможно, будет оформлена некая программа поддержки со стороны государства, и мы в ней, конечно, поучаствуем. Возможно, наши первые спутники в 2023 году в рамках этой программы и будут запущены. Возможность запуска по низкой стоимости значительно улучшит нашу конкурентоспособность на мировом рынке.

- Какие другие спутники вы разрабатываете?

- В планах реализация четырех проектов спутниковых группировок: климатической мониторинговой системы (SR CMS), системы оптического зондирования Земли (SR OKO), радиолокационного мониторинга (SR SAR) и группировка связи (SR NET).

Если говорить про сроки, то речь идет о запуске демонстраторов в течение 2023-2025 годов в зависимости от группировки, а полное развертывание при наличии достаточного финансирования предполагается до 2030 года.

Точное количество аппаратов мы будем знать после запуска демонстраторов. Также мы смотрим на спрос, он меняется, растет, что может повлиять на увеличение количества космических аппаратов.

Если взять группировку радиолокационного мониторинга, сейчас мы понимаем, что есть четкий запрос на мониторинг Северного морского пути. Но, кроме этого, мы видим множество других способов применения, и если они будут востребованы, и будут партнеры, клиенты, которые будут готовы за это платить, то, конечно, мы будем увеличивать количество аппаратов, чтобы мониторить не только северные, но и экваториальные широты или, например, юг нашей страны.

Вся эта система вкупе с легкими ракетами и анализом данных создается для генерации, передачи и обработки данных. Цифровая трансформация невозможна без космической инфраструктуры, и то, что мы делаем, это критическая информационная инфраструктура. Это то, что ранее заимствовалось, покупалось, арендовалось за рубежом, и инвесторы не сильно были настроены на то, чтобы развивать подобную инфраструктуру у нас в стране.

Мы часто до недавнего времени слышали: "Зачем вы это делаете? Это можно купить за рубежом". Как оказалось, не все можно купить, некоторая инфраструктура может быть

отключена. Поэтому здесь с точки зрения и национальной безопасности, суверенитета, нам необходимо иметь свои спутниковые группировки и в большом количестве. Потому что на данный момент летает порядка 160 российских космических аппаратов, этого явно недостаточно, чтобы обеспечить суверенитет в космической сфере. Это должны быть тысячи или даже десятки тысяч аппаратов в течение ближайших 10 лет.

- При создании своих группировок вы ориентируетесь на эти цифры?

- Да, на сотни. Может, несколько тысяч. Есть ключевые базовые потребности, которые закрывает космическая отрасль. Они могут быть закрыты нашей компанией, "Роскосмосом", другими частными компаниями. Но точно для Российской Федерации важно наличие спутников, которые генерировали бы постоянный поток качественных надежных данных. Это позволяет решать многие вопросы в сфере экономики, в сфере безопасности, и в том числе является определенной аргументацией или доказательной базой на международной арене.

- Известны ли точные даты тестовых пусков ракет Nebo-50 и Nebo-100?

- К сожалению, пока точные даты мы сказать не можем, они зависят от нескольких факторов, в частности, от готовности инфраструктуры. Точные даты мы будем знать, вероятнее всего, к концу лета. Запускать мы будем, скорее всего, с полигонов Минобороны, это или Капустин Яр, или Ясный.

Но вообще мы ракеты проектируем под старты с Восточного. Но для этого нам нужно проделать еще огромный путь, нам нужно получить лицензию, спроектировать стартовый стол, пройти различные сертификационные мероприятия. Но сейчас, на этапе проектирования, мы закладываем возможность пусков с космодрома Восточный. То есть использование тех трасс, полей падения, которые на сегодняшний день уже существуют, это значительно сэкономит нам и время, и деньги. К тому же так больше шансов на успех, потому что нам не нужно будет повторять, тот путь, который уже проделан.

- За какое время может быть проведена эта юридическая работа и построен стартовый стол на Восточном?

- Учитывая, что мы говорим о легких и сверхлегких ракетах, само строительство такого рода объекта может занять от нескольких месяцев до года. То есть это не сопоставимо с тем, что необходимо, например, для "Ангары",

и даже для "Союза". Мы здесь не конкурируем с "Роскосмосом", а скорее параллельно развиваемся в разных нишах. То есть мы как раз в той, в которой на данный момент нет гражданских ракет-носителей.

- Как идет работа над ракетой Stalker?

- Она идет активно. Мы на этапе эскизного проектирования. Параллельно идет работа над тремя носителями, это ракета Nebo и ее модификации, ракета Cosmos, которая является промежуточным звеном между Nebo и Stalker. Ну и сам Stalker, как основная коммерческая ракета, на которую мы делаем ставку.

Оценив потребности рынка по производству космических аппаратов, мы поняли, что те характеристики, которые мы заявляем - 700 килограммов на 700 километров, это наиболее оптимальные для рынка параметры.

- То есть когда она будет готова, новыми ракетами вы заниматься не будете?

- Это зависит от спроса. Не стоит забывать, что мы все-таки бизнес. Можно посмотреть на историю SpaceX, там тоже коллеги сначала работали над легким носителем Falcon 1, но когда у них получилось, к ним пришло НАСА и другие федеральные ведомства США и предложили заняться тяжелой ракетой. Так появился Falcon 9, который на сегодняшний день является основной рабочей лошадкой американской космонавтики.

- В прошлом году вы говорили, что привлекли 300 миллионов рублей инвестиций. Эта цифра возросла за прошедшее время?

- Мы сейчас в процессе, ведем переговоры. Они затянулись в связи с неопределенностью в экономике, но не остановились. Возможно, мы к осени уже сможем закрыть сделку. Так как космическая сфера обладает высокой капиталоемкостью, и это длинные деньги, переговоры и подготовка крупной сделки занимают много времени. Это не история про, например, IT-стартапы, где можно за месяц-два договориться обо всем. Мы довольно-таки долго проходили проверку наших технологий и финансов. Аналитики смотрели бизнес-модели, изучали рынок, и все занимает большое количество времени. После того, как мы получили одобрение инвестиционного фонда, началась подготовка документов по самой сделке, ее структурированию, это тоже процесс небыстрый.

Кроме того, мы говорим о больших и высоко-рискованных деньгах, это тоже накладывает определенные бюрократические издержки.

- Сколько в итоге дополнительных инвестиций вы получите?

- Я пока не готов назвать цифру, но это будет кратное увеличение. Чтобы что-то сделать в космической отрасли, нам нужны сотни миллионов, а порой и миллиарды рублей.

- Удалось ли договориться с "Роскосмосом" об ускоренном порядке получения лицензии на космическую деятельность?

- Наша просьба была услышана, и сейчас в рамках той цифровой трансформации, которая проводится в рамках "Роскосмоса", это происходит. В целом получение лицензии будет как электронная госуслуга, и это значительно упростит и сделает ее получение прозрачным. Это благоприятно повлияет на развитие частной космонавтики в целом.

- Скоро проведете ребрендинг?

- Мы столкнулись с тем, что наша деятельность выходит далеко за рамки ракет, хотя ракеты, наверное, - ведущее для нас и наиболее интересное направление, получающее основные инвестиции. Но, конечно, для того, чтобы стать успешной глобальной компанией, войти в тройку крупнейших космических компаний мира, нам необходимо сфокусироваться на более широком спектре продуктов и услуг.

Мы сильно выросли, и Success Rockets на сегодняшний момент превращается в холдинговую структуру, группу компаний, и мы меняем наше название. Головная компания будет носить название SR Space. В нее войдут дочерние компании SR Rockets, SR Data и SR Satellites.

Что немаловажно, это помогает сделать каждое направление сильнее. Я часто слышу от людей непосвященных или неразбирающихся в отрасли, что это некая расфокусировка. Но на самом деле для того, чтобы произвести хороший космический аппарат, необходимо обладать компетенциями в анализе данных. Потому что те, кто делает сервис на основе данных, являются заказчиками, они задают параметры космическим аппаратам. А уже производя космические аппараты, вы четко можете задать требования к носителям. Если бы у нас не было специалистов по полезным нагрузкам, нам бы было сложнее сделать хорошие востребованные ракеты.

- С кем из зарубежных заказчиков сотрудничаете?

- Изначально, когда мы начинали свою деятельность, мы фокусировались на странах Ближнего Востока, начали сотрудничество с Катаром, ОАЭ. Есть спрос со стороны стран Магриба, в частности Египта, Алжира, Марокко.

Страны центральной Африки сейчас активно заходят в космическую сферу, потому что зачастую создание космических аппаратов дешевле, чем наземной инфраструктуры. Рынки Латинской Америки, Юго-Восточной Азии тоже для нас интересны. Скоро полетим на переговоры с потенциальными заказчиками в Индию.

Многие компании сейчас ограничены в связи с санкциями и эмбарго, у нас появляется возможность стать неким мостиком в международных связях, потому что мы являемся абсолютно частным бизнесом, который более гибкий и не подвержен большинству ограничений.

- Как работаете с другими российскими частниками?

- С ними у нас тоже идет работа. Мы сейчас договорились с "КосмоЛабом" о совместной разработке систем отделения для наших ракет-носителей и систем крепления и размещения полезной нагрузки под головным обтекателем ракеты. Также сейчас прорабатываем вопрос с "Орбитальным экспрессом" использования их наработок и технологий для разгонных блоков и систем доведения космических аппаратов до тех орбит, которых мы не можем достичь нашими ракетами-носителями.

- В чем заключалась ваша работа на ПМЭФ?

- Форум показал, что, в отличие от предыдущего года, стал больше фокус на технологический суверенитет. Конечно, для таких компаний, как мы, открываются новые возможности. Значительно вырос внутренний спрос, с другой стороны ряд зарубежных компаний уходят и освобождают рынок, который нужно будет занять.

У нас есть уникальная возможность стать лидерами рынка за короткий промежуток времени просто потому, что наши основные конкуренты все зарубежные, они или уже покинули Россию или скоро уйдут из страны. Последний раз такие возможности были в девяностых.

Если еще полгода назад мы слышали много скепсиса по поводу частной космонавтики, то сейчас довольно-таки много запросов поступает. До "железных" контрактов мы пока не дошли, но тенденция положительная.

Более 80% снимков Земли из космоса закупалось за рубежом. Сейчас многие наши компании не имеют доступа к этим данным, встал вопрос о том, что российской экономике необходимо осуществлять зондирование

Земли. Также стало понятно, что нам нужна российская группировка связи наподобие Starlink или OneWeb, это вопрос не только престижа, это экономическая необходимость. Широкое использование беспилотников, дронов невозможно без широкополосного

доступа в интернет, это как раз то, что мы планируем решить.

Гендиректор компании Success Rockets (SR Space) Олег Мансуров - РИА Новости, 1920, 21.06.2022

РИА Новости, Москва, 21 июня 2022

<https://ria.ru/20220621/mansurov-1796975353.html>

[к содержанию →](#)

■ «Мы не пойдем по пути Ирана». Куда движется российский автопром?

Автор: Гаврилов Владимир

Трудная ситуация в автомобильной промышленности требует изменения сложившихся производственных коопераций и логистических цепочек. За предыдущие годы многие отечественные заводы шли по пути технологической кооперации с европейскими и американскими фирмами. Отечественным разработкам уделялось мало внимания. Научно-исследовательские и конструкторские работы велись недостаточными темпами, и некоторые производители даже объявляли об отказе от собственных ключевых разработок. В итоге тесное сотрудничество обернулось зависимостью от западных партнеров в технологической области. В условиях санкционного давления заводы встали и выпуск легковых автомобилей прекратился. Насколько правильной была такая производственная политика и как будет развиваться отечественная автомобильная промышленность, рассказал министр промышленности и торговли Денис Мантуров.

Развитие технологий

"Я считаю, что стратегия в 2007 году была абсолютно правильная. В качестве альтернативы можно, конечно, было изначально пойти по сценарию Ирана, у которого всего один или два производителя в стране, которые базируются на технологиях конца 1980-х - начала 1990-х годов. Зато они производят больше миллиона автомобилей со стопроцентной локализацией.

Мы пойдем по другому пути, потому что у нас сегодня технологии и компетенции 2022 года. Российские в том числе", - заявил министр промышленности и торговли Денис Мантуров в интервью газете "Коммерсант".

Технологическая изоляция никогда не идет на пользу. Годы совместной работы с западными компаниями имели как отрицательный, так положительный результат. Отечественный менеджмент набрался опыта и знаний о специфике взаимодействия с западными поставщиками. Работа с канадской Magna и инжиниринговыми центрами Renault позволила довести платформу "Lada B" до международных стандартов и начать выпуск отечественной модели Vesta, права на которую принадлежат только АвтоВАЗу. Полученный

опыт позволит найти новых поставщиков и развивать отечественные разработки уже самостоятельно.

"У нас только производителей грузовых автомобилей на сегодняшний день три. Это КамАЗ, ГАЗ, "Урал". Легких коммерческих автомобилей - ГАЗ, КамАЗ и "Соллерс".

Легковых автомобилей - АвтоВАЗ как основной, "Соллерс", Haval и теперь уже завод "Москвич", который сейчас завершает свою работу по концепции развития и до конца года выпустит первый автомобиль в кооперации.

Далее - липецкий "Моторинвест", который подписал СПИК (специальный инвестиционный контракт), и их планы не поменялись, а наоборот, теперь существенно выросли, потому что изначально они рассчитывали войти в тесный рынок, а сегодня есть возможность выходить на освободившийся рынок", - рассказал Денис Мантуров.

Какие планы у автопроизводителей?

Первым среди иностранных компаний запустил производство российский завод "Хавейл Мотор Мануфэкчуринг Рус", принадлежащий китайской компании Haval. Завод построен в Тульской области и получает комплектующие из Китая. Как сообщила пресс-служба Haval, на мощностях предприятия производятся кроссовер F7 и его купеобразный вариант F7x, рамный внедорожник H9 и паркетник Jolion. В начале апреля на конвейер завода встала еще одна модель - кроссовер Haval Dargo. Правда, все эти автомобили слишком дороги и не могут быть массовыми. По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), за январь-апрель Haval продал в России 9123 автомобиля, что только на пять процентов меньше, чем за тот же период прошлого года.

Что касается планов "Моторинвеста", то, по сообщениям ТАСС, компания вложит 13 млрд рублей за 11 лет в организацию производства электромобилей под брендом Evolute в Липецкой области. За это время планируется произвести более 242 тыс. электромобилей пяти моделей глубокой степени локализации. Как ожидается, пробег на одном заряде батареи у производимых электромобилей составит от 200 до 700 км.

Самым же важным начинанием будет разработка новой платформы для АвтоВАЗа.

По словам главы АвтоВАЗа Максима Соколова, при разработке новой архитектуры планируется использовать "определенные наработки, базирующиеся на платформе LADA Vesta. Всего на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в этом году планируется направить 1 млрд рублей. Помощь

АвтоВАЗу окажут Министерство и российский научно-исследовательский институт автомобилестроения ФГУП "НАМИ", ставший акционером АвтоВАЗа.

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

<https://www.kommersant.ru/doc/5413480>

[к содержанию →](#)

■ Глава ОСК Алексей Рахманов: 28 судов и кораблей будут сданы в 2022 году

29 июня отмечают День кораблестроителя. В честь этой даты генеральный директор АО "Объединенная судостроительная корпорация" Алексей Рахманов принял участие в круглом столе, который прошел в Петропавловской крепости в Санкт-Петербурге.

"Я абсолютно убежден в том, что флот в истории России был и остается одной из решающих сил, которая позволяла побеждать и доказывать то, что многим казалось ненужным. Поэтому праздник сам по себе - не только дань чести и почета всем тем, кто корабли строит, потому что мы действительно работаем в очень странной профессии. Тратим наши силы для того, чтобы построить суда и корабли, а потом, как только на них поднимается государственный торговый или военно-морской флаг, они становятся уже частью большого семейства торгового и военного флота", - подчеркнул Алексей Рахманов в своем вступительном слове в рамках круглого стола, посвященного 355-летию российского государственного судостроения и 15-летию ОСК.

На мероприятии собрались руководители корпораций, эксперты и историки. Работу музейных комплексов Рахманов отметил отдельно. В этом году их количество выросло, и гендиректор ОСК подчеркнул необходимость в дополнительном финансировании заводских музеев.

"История кораблестроения - это история цивилизации. Как только поплыли корабли, не важно, по морям или по рекам, мир стал сразу другим, потому что люди узнали, что у них есть соседи", - отметила писательница Татьяна Устинова в рамках круглого стола, посвященного 355-летию российского государственного судостроения и 15-летию ОСК.

Алексей Рахманов поделился планами судостроительства на ближайшее время. Он

отметил, что их "громадь", а, чтобы это понять, достаточно всего лишь пройти по Неве в сторону Адмиралтейских верфей и Балтийского завода.

"Там вы увидите и наш ледокол "Урал", который готовится к сдаче в конце года, и станцию "Северный полюс", которая уйдет с первой экспедицией тогда же, и подводные лодки, и гражданские суда, и рыболовецкие суда, часть которых через какое-то время будет принята в эксплуатацию заказчиками", - перечислил Рахманов.

Он также отметил, что сейчас в корпорации одновременно строятся 54 гражданских и военных корабля. В этом году, согласно плану, включая ремонтируемые, будут сданы 19 судов и девять кораблей, а также несколько подводных лодок. Алексей Рахманов подчеркнул, что вскоре во всех морских и океанских акваториях России появятся собственные сервисные подразделения по ремонту судов.

"Принято внутреннее решение о том, что мы формируем наши собственные сервисные подразделения для выполнения сервиса и ремонта на судах и кораблях, которые мы производим. Это будет централизованная организация, которая будет держать склад запасных частей и работать с нашими ключевыми поставщиками", - поделился планами Рахманов.

После круглого стола Алексей Рахманов произвел полуденный выстрел с Нарышкина бастиона Петропавловской крепости. Гендиректор ОСК признался, что с удовольствием бы повторил это действие.

РИА ФАН (riafan.ru), Москва, 29 июня 2022

https://riafan.ru/23511805-glava_osk_aleksei_rahmanov_28_sudov_i_korablei_budut_sdani_v_2022_godu

[к содержанию →](#)

■ Трансфер технологий из «оборонки» в «гражданку» — три главных вопроса

Часть технологий пришла в гражданскую сферу именно из "оборонки": трудно представить нашу жизнь без, например, GPS или сенсоров. Рассказываем, что нужно оборонно-промышленному комплексу, и что поможет диверсификации

Идея перевода продукции оборонно-промышленного комплекса (ОПК) на "мирные рельсы" не нова. Впервые о ней заговорили еще в 1950-х годах. Тогда этот процесс назывался несколько иначе - конверсией. Это полная или частичная переориентация высвобождаемых производственных мощностей. Советский Союз закончил Великую отечественную войну с промышленностью, практически полностью мобилизованной для нужд обороны. Военная мощь в таком объеме была уже не столь необходима, гораздо важнее было удовлетворить спрос населения на потребительские товары. В 1960-х доля гражданской продукции в производстве оборонных заводов составляла около 40%, причем это были товары самой широкой номенклатуры. Однако выправить производственный дисбаланс и полностью удовлетворить спрос населения не удавалось. В первой половине 1970-х происходит резкое увеличение доли гражданской продукции в выпуске ОПК - производственных и потребительских товаров длительного пользования. В 1991 году доля "гражданки" в ОПК составляла 57%, а несколькими годами позже эта цифра достигла отметки в 80%. Но такие цифры были достигнуты большой ценой - произошло падение в ОПК. Поэтому от конверсии решено было отказаться, а на ее место спустя годы пришло другое решение - диверсификация оборонной промышленности. Она предполагает расширение ассортимента выпускаемой продукции и переориентацию рынков сбыта. В нынешних реалиях этот тренд имеет ключевое значение для ОПК и всей промышленности в целом.

Какие есть примеры успешной диверсификации

О трансфере технологий из военной сферы в гражданскую в части диверсификации заговорили в 2016 году. Президент России Владимир Путин поставил задачу довести к 2025 году долю гражданской продукции не менее чем до 30% от общего объема производства российского ОПК, а к 2030 году - до 50%. И примеров успешного трансфера уже много, рассказал РБК Трендам генеральный

директор Объединенной приборостроительной корпорации (управляющей организации холдинга "Росэлектроника") Сергей Сахненко:

"Из последних технологий, которые мы в "Росэлектронике" вывели на рынок, - тропосферная связь. Технология 50-х годов прошлого века, активно используемая в "оборонке", получила новую жизнь на гражданском рынке. Созданные на нашем красноярском предприятии станции тропосферной связи "Гроза" позволяют организовать мобильную связь и доступ в Интернет со скоростью до 25 Мбит/с на расстоянии до 210 км. Причем даже в труднодоступных или северных регионах. Там покрытие спутниковой связи значительно меньше, размещение радиорелейной связи или оптического волокна достаточно затруднительно и дорого. Поэтому применение тропосферной связи становится единственной возможностью.

Кроме того, тропосферная связь имеет высокую экономическую эффективность по сравнению со спутниковой связью за счет отсутствия расходов на абонентскую плату за аренду спутникового ресурса. Станция тропосферной связи будет стоить дороже, чем терминал спутниковой связи, однако за 1-2 года эксплуатации инвестиции в приобретение аппаратуры окупятся, поскольку пользователь не платит за аренду спутникового канала и не несет никаких других дополнительных расходов.

На сегодняшний день нашими специалистами были развернуты пилотные зоны, а также успешно проведены испытания в Красноярском крае, в Республике Алтай, с АО "Ямалтелеком" в Ямало-Ненецком автономном округе, а также в Республике Бурятия", - пояснил спикер.

Также Сахненко привел еще один пример - цифровые гражданские DMR-радиостанции. Их разработали специалисты воронежского Концерна "Созвездие". Оборудование уже прошло функциональное тестирование, апробацию и опытно-промышленные испытания. Концерн поставляет DMR-радиостанции МЧС России в рамках заключенного контракта. Устройства полностью совместимы с используемым в ведомстве радиооборудованием.

Не отстает от процесса и судостроительная сфера.

"Есть крупное судостроительное предприятие, которое было диверсифицировано практически на 100% и в настоящее время успешно производит гражданскую продукцию. Это нижегородский завод "Красное Сормово", который под руководством Героя труда Российской Федерации директора Николая Жаркова смог перейти от выпуска военной продукции (подводных лодок) к выпуску серийной гражданской продукции (сухогрузы и танкеры), а также освоил выпуск более полувека не выпускавшихся в России пассажирских круизных судов и современных краболовов", - объяснил президент Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов.

Другим примером предприятия ОСК, прошедшего диверсификацию, является Балтийский завод. В настоящее время он выпускает исключительно гражданскую продукцию: атомные и дизельные ледоколы.

Какие драйверы нужны трансферу технологий? У любого процесса есть обратная сторона, которая влияет на скорость переориентации рынков сбыта. Поэтому необходимо решить ряд задач, стоящих перед отраслью в процессах диверсификации.

Квази-венчурное финансирование

Чтобы совершить промышленный рывок и стимулировать инвестиции в проекты импортозамещения, нужны механизмы квази-венчурного финансирования.

Председатель ПСБ Петр Фрадков: "В условиях беспрецедентного санкционного давления импортозамещение становится тем глобальным проектом, на который необходимы большие инвестиции. Есть предприятия, которые требуют поддержки, но находятся в меньшем фокусе внимания общественности, власти, банков в отличие от системообразующих или градо- и республикообразующих компаний. И таких предприятий - сотни. У них большой потенциал для развития проектов импортозамещения, но для инвестиций в такие проекты очевидно нужны механизмы квази-венчурного финансирования".

Расходы на НИОКР и заказчики

Несмотря на государственную поддержку, финансирование проектов на ранней стадии осложняется имеющимися регуляторными барьерами, невозможностью спрогнозировать конкурентоспособность, а также во многих случаях отсутствием заказчика разрабатываемых продуктов и реальной возможности заключения долгосрочных контрактов. Нужно стимулировать инвестиции в создание новой

конкурентоспособной продукции и нужны заказчики.

По словам первого заместителя генерального директора компании "Иннопрактика" Натальи Поповой, в России соотношение государственного и частного финансирования в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) составляет 70% к 30%.

Наталья Попова: "При этом во всех инновационно-развитых юрисдикциях соответствующая пропорция полностью противоположна. Дело в том, что бизнесу в "разговоре" с наукой крайне важно посмотреть на опытный образец и понять, как он работает. Для покрытия своих издержек ему нужно как можно скорее понять перспективы такого образца, а затем уже внедрить в промышленное производство и вывести на рынок. Ожидать "доращивания" существующей технологии означает упустить рынок в условиях конкуренции с зарубежными аналогами. Особенно это проблематично для сегмента малого и среднего предпринимательства. Именно поэтому многие перспективные разработки так и остаются на полке".

Отдельные предприятия столкнулись с неготовностью заказчиков работать с отечественными проектами и оборудованием.

Алексей Рахманов: "Основные трудности с выпуском гражданской продукции на предприятиях Объединенной судостроительной корпорации связаны с тем, что заказчики при формировании заказов до самого последнего времени зачастую ориентировались на зарубежные проекты и, соответственно, на мейкерс-листы, в которых преобладали зарубежные компании. Неготовность заказчиков работать с отечественными проектами и отечественным оборудованием приводила к тому, что российские машиностроительные предприятия, способные производить аналогичное оборудование (в том числе предприятия ВПК), не имели заказов на их серийное производство, что неблагоприятно сказывалось на цене отдельного изделия и ослабляло их конкурентные позиции. В условиях санкций и недоступности импортного оборудования ситуация должна измениться, особенно это касается государственных заказчиков".

Мейкерс-лист - перечень изготовителей основного оборудования и материалов, примененного проектантом при разработке конструкторской документации.

Как наладить партнерство

У компаний частного технологического сектора

и предприятий ОПК есть своя специфика. Например, частный технологический бизнес более гибок в части адаптации к изменениям. Такие предприятия не только имеют большую "толерантность" к рискам в бизнесе, сфере исследований и разработок, но и успешно работают с кадрами и собирают высококвалифицированных специалистов. В то же время, у предприятий ОПК зачастую имеется развитая производственная инфраструктура, опыт исследований и разработок в определенных научно-технологических нишах, гарантированный спрос и доступ к определенным

рынкам сбыта, в том числе в рамках крупных холдинговых структур, участниками которых они являются. В текущих условиях за ними закрепляются стратегически важные задачи для развития целых отраслей и направлений. Это значит, что частные технологические компании и предприятия ОПК - взаимодополняющие друг друга сегменты бизнеса. И для развития кооперации очень важно равноправное партнерство.
Обновлено 29.06.2022

РБК (rbc.ru), Москва, 29 июня 2022

<https://trends.rbc.ru/trends/innovation/62bc654a9a79472a6a3bdf70>

[к содержанию →](#)

3.3. СДЕЛКИ

■ Еще несколько зарубежных компаний объявили о сворачивании работы в России

Автор: Любовецкий Алексей

Ряд компаний 28 июня объявили о решении покинуть российский рынок. Среди них финский производитель лифтов Kone, шинная компания Michelin и американская Whirlpool. Kone передаст свое подразделение в России локальному менеджменту. Владельцами новой компании станут гендиректор АО "Коне Лифтс" Алексей Самкович, финансовый директор Вероника Меркулова и глава юридического департамента Елена Эпп. Стоимость сделки не разглашается.

Ту же схему передачи активов решили использовать в Michelin. Новая организация не будет связана со структурой и маркой компании. Завершение процедуры запланировано на конец года. Шинный гигант приостановил деятельность в РФ еще в марте. В структуре всего концерна российское производство Michelin занимает 1%, доля продаж составляет 2% от общего объема. По предварительным оценкам, решение может обойтись концерну в 250 млн евро. Во вторник об уходе объявил и финский производитель шин Nokian Tyres. Общая стоимость активов компании в РФ и Беларуси составляла примерно 400 млн евро. Американский производитель бытовой техники Whirlpool, который, в частности, выпускал в России холодильники под брендами KitchenAid, Bauknecht, Hotpoint и Indesit, продает бизнес турецкой Arcelik. Активы включают два завода в Липецке, позволяющие производить 2,8 млн холодильников

и стиральных машин в год. На них трудятся около 2500 сотрудников. Сумма сделки оценивается в пределах 220 млн евро.

Наконец, по данным источника РИА Новости, прекратил отгрузку и продажу продукции в России крупнейший мировой производитель алкоголя Diageo, который владеет такими брендами, как Smirnoff, Black Label, Johnnie Walker, Guinness, Baileys и Captain Morgan. Продукция компании ранее поставлялась более чем в 70 тысяч магазинов и 19 тысяч баров и ресторанов в России, следует из данных на ее сайте. Diageo на российском рынке в последнее время оставляла приоритетным продвижение алкогольных напитков премиум-класса.

Тем временем

Госдума приняла в третьем чтении закон, который дает право российским торговым центрам требовать с магазинов и ресторанов брендов, ушедших из России, прежние суммы арендной платы или расторгнуть с ними договор аренды в одностороннем порядке и без штрафов.

Такая норма понадобилась для того, чтобы минимизировать убытки владельцев торговых центров. Они связаны с тем, что у большинства магазинов арендная ставка имеет лишь небольшую фиксированную часть и переменную, которая рассчитывается как процент от выручки.

Российская газета (rg.ru), Москва, 28 июня 2022

<https://rg.ru/2022/06/28/den-uhoda-den-prihoda.html>

[к содержанию →](#)

«Перспектив у УАЗа — ровно ноль». Что будет с заводом после продажи

Автор: Кожухов Сергей

Автоэксперт Бургазалиев: Швецов мог отказаться от УАЗа из-за возможных санкций Бизнесмен Вадим Швецов продал российскую группу Sollers топ-менеджменту компании. Из-за санкций и нехватки комплектующих простаивают сборка автомобилей Mazda во Владивостоке и Ford в Елабуге, а единственный рабочий актив группы - УАЗ - вынужден перейти на производство упрощенных машин. Если ситуация не изменится, у УАЗа нет шансов на будущее, полагают опрошенные "Газетой.Ru" эксперты.

Группой Sollers (ранее - "Северсталь Авто") Вадим Швецов владел с 2007 года, выкупив ее как непрофильный автомобильный актив у миллиардера Алексея Мордашова. В понедельник 27 июня газета "Коммерсантъ" сообщила о продаже мажоритарной доли Швецова (76,7% акций) компании "Альтер Инвест". Последней владеет нынешнее руководство Sollers: Адиль Ширинов (39,5%), Николай Соболев (35,5%), Зоя Каика (20%) и Виктор Хвесеня (5%).

По данным издания, договор продажи был оформлен 24 июня, актив был оценен по рыночной стоимости. Данные о продаже компания официально не подтвердила и не опровергла.

Биржевая стоимость Sollers на Мосбирже на данный момент составляет около 6 млрд рублей - таким образом, сумма сделки могла быть около 4,5 млрд рублей.

По данным "СПАРК-Интерфакс", чистая прибыль группы Sollers в прошлом году составила 4,5 млрд рублей, в 2020 году компания принесла владельцу 1,7 млрд рублей убытка. До введения санкций против России у группы Sollers успешно функционировало совместное предприятие с компаниями Ford и Mazda - в татарстанской Елабуге выпускались легкие коммерческие автомобили американской марки, во Владивостоке собиралась крупноузловым методом вся российская модельная линейка японского бренда.

При этом основным активом группы Sollers оставался УАЗ.

Ранее "Газета.Ru" писала, что на фоне санкций и дефицита комплектующих ульяновский завод был вынужден с июля перейти на сборку разукomплектованных (без подушек безопасности, ABS, системы курсовой стабилизации) моделей с пониженным экологическим

классом.

О том, что финансовое положение дел на УАЗе обстоит особенно драматично, стало известно в ноябре 2021 года. Гендиректор УАЗа Адиль Ширинов в ходе конференции с читателями издания "Бизнес-Online" сообщил, что компания отказалась от инвестиций в развитие предприятия и закрыла проект единственной перспективной модели, так называемого "Русского Prado".

"УАЗ не может создавать новый продукт. Во-первых, это огромные инвестиции, экспертиза и так далее.

Создавать продукт - какой? Нужно идти в ногу со временем. Новый продукт создадут те, кто может это делать.

У УАЗа есть собственная ниша, свой сегмент внедорожников. Вот это сегодня и нужно отрабатывать - до того, как найдется более грамотное решение, которое мы тоже ищем", - говорил Ширинов.

В начале февраля этого года китайская Chery и УАЗ заключили договор о намерении совместно производить автомобили из КНР на ульяновских мощностях. Позже собеседники "Газеты.Ru" в компании Chery сообщили, что какое-либо сотрудничество двух компаний на повестке пока не стоит.

Если это и произойдет, то не в ближайшей перспективе, отмечал источник.

Отказ Швецова от Ульяновского автомобильного завода, продукция которого поставляется в Минобороны РФ и сейчас задействована в боевых действиях на Украине, может быть связан с опасением бизнесмена навлечь на себя санкции Запада, полагает независимый консультант по автопрому Сергей Бургазалиев.

"Первая версия - все-таки УАЗ - поставщик Минобороны РФ, возможно, это такая техническая история (со стороны Швецова - "Газета.Ru"), чтобы не попасть в немилость каких-то западных стран. Возможно, это такая формальная дистанция от автобизнеса, а по факту он так и останется в реальном управлении всего этого актива", - поделился мнением в беседе с "Газетой.Ru" Бургазалиев.

В свою очередь, источник "Ъ", близкий к Sollers, не стал связывать сделку с возможными санкциями в отношении Швецова.

По мнению Сергея Бургазалиева, еще одной причиной выхода Швецова из владения Sollers могло быть желание сконцентрироваться на других своих более прибыльных бизнесах. По

информации Бургазлиева, ранее бизнесмен рассматривал возможность продажи Sollers "КамАЗу".

Ситуация, в которой сейчас оказался УАЗ, довольно тяжелая, констатирует эксперт, с уходом Швецова завод рискует потерять существенную часть госзаказов.

"О том, что лоббистские возможности у Швецова были выдающиеся, можно судить, хотя бы потому, что не совсем подходящие для этих целей автомобили УАЗа активно закупались государством для школ и медучреждений, служб МЧС, МВД, Росгвардии и прочих ведомств.

Если сейчас все это отвалится, то непонятно, что с заводом будет делать менеджмент. На что они рассчитывают?",

- говорит Бургазлиев.

С ним частично согласен основатель Telegram-канала "Русский автомобиль" Сергей Цыганов - он также говорит о разочаровании Швецова в автомобильном бизнесе. Цыганов отмечает, что владелец группы предлагал завод фактически за один рубль администрации Ульяновской области, а неформальные социальные ограни-

чения, которые накладывались на этот завод, мешали его трансформации.

"Я склоняюсь к усталости Швецова и пониманию об отсутствии перспектив.

Он, очевидно, всегда держал в уме эту пресловутую социальную ответственность, - что нельзя людей увольнять, нельзя перестать выпускать автомобили, которые нужны народному хозяйству. Если бы не эти ограничения, я думаю, Швецов давно какую-нибудь реконструкцию затеял бы", - говорит Цыганов.

Перспектив у завода в нынешнем состоянии - "ровно ноль", считает собеседник. Устаревшая модельная линейка требует замены, а для появления новых машин нужны большие инвестиции в модернизацию завода, заметил Цыганов. Спасением для УАЗа могла бы стать консолидация активов с "КамАЗом" или приход китайского инвестора, заключает собеседник.

Газета.Ru, Москва, 27 июня 2022

https://www.gazeta.ru/auto/2022/06/27_a_15044594.shtml

[к содержанию →](#)

■ Ставка на слияние

Автор: Загайнов Михаил

Как российские предприятия покупают активы уходящих из страны компаний

Десятки иностранных компаний за последние месяцы объявили о продаже бизнеса в России, несколько масштабных сделок произошло и на внутреннем рынке. Покупка крупных активов, как правило, требует согласования с Федеральной антимонопольной службой (ФАС). Ряд прошедших сделок ведомство согласовало без предписаний, рассказал "Российской газете" руководитель ФАС России Максим Шаскольский. Он также назвал компании, которым отказали в слиянии, и указал на плюсы параллельного импорта.

Какие последние крупные сделки по продаже бизнеса иностранными компаниями согласовало ваше ведомство? Выдвигаете ли вы в подобных случаях дополнительные условия?

МАКСИМ ШАСКОЛЬСКИЙ: Мы согласовали без выдачи предписаний ряд сделок, связанных с уходом иностранных компаний с российского рынка. В их числе сделки по приобретению АО "АвтоВАЗ" и ЗАО "Рено Россия", продажа российского бизнеса американской корпорации "Макдоналдс" и финской компании Fazer.

Покупка "Лукойлом" сети АЗС Shell была согласована, но ФАС выдала компании предписание, направленное на развитие конкуренции на рынках нефтепродуктов. Среди требований предписания - регулярная реализация нефтепродуктов на бирже, кроме того, "Лукойл" не должен покупать нефтепродукты на бирже в основную сессию торгов. Также на рассмотрении находится ходатайство о приобретении сети магазинов OBI. Мы считаем, что эти сделки позволят сохранить рабочие места и обеспечить дальнейшую работу крупных организаций в России.

Часто отказываете в согласовании?

МАКСИМ ШАСКОЛЬСКИЙ: Мы работаем над снижением административных барьеров и бюрократических издержек для предпринимателей. Например, в 2021 году поступило 1172 ходатайства, мы отказали лишь в 25 случаях, когда сделки оказывали серьезное негативное влияние на конкуренцию на рынке и могли навредить интересам потребителей.

К примеру, мы отказали в согласовании объединения сервисов "Авито" и "Циан" - сделка привела бы к появлению на рынке игрока с долей более 50%.

Еще одна крупная сделка, в согласовании

которой мы отказали, - приобретение компаниями АО "Актуальные инвестиции" и ОАО "Новоросцемент" их конкурента, ООО "Атакайцемент". В случае совершения сделки совокупная доля компаний на рынке цемента в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах превысила бы 50%.

Еще 43 сделки мы согласовали с предписаниями о совершении действий, направленных на защиту конкуренции. Пример - сделка между АО "Тандер" (торговая сеть "Магнит") и АО "Дикси Групп". Согласно предписанию, слияние торговых сетей прошло только в тех муниципальных образованиях, где доля "Магнита" не превышает 25%. Кроме того, торговая сеть взяла на себя дополнительные обязательства по установлению нулевых торговых наценок на отдельные виды социально значимых товаров (молоко, хлеб, мясо кур), а также распространила действие программы лояльности "Магнит" для пенсионеров на магазины "Дикси" и "Мегамарт", участвующие в сделке.

Отмечу, что практика установления нулевых торговых наценок впервые была применена при выдаче предписания по сделке между "Магнитом" и "Дикси". Позднее и другие торговые сети, в том числе 77 региональных, приняли решение добровольно ограничить наценки на ряд социально значимых товаров. Порядок подобных сделок будет упрощен - сумма сделки, не требующая согласования с ФАС, будет повышена до 2 млрд рублей. Не приведет ли это к монополизации целых отраслей экономики?

МАКСИМ ШАСКОЛЬСКИЙ: Да, действительно, ФАС предложила временно, до конца 2022 года, упростить процедуру согласования сделок. На наш взгляд, это поможет повысить устойчивость экономики и минимизировать административную нагрузку на хозяйствующие субъекты.

Упрощенный порядок будет распространяться на сделки при приобретении акций (долей), имущества и прав в отношении коммерческих организаций, суммарная стоимость активов которых составляет от 800 млн рублей до 2 млрд рублей, а также финансовых организаций. При таких сделках будет применяться уведомительный характер.

При этом новый механизм не означает полное исключение антимонопольного контроля. Если сделка повлечет за собой ограничение конкуренции, ФАС сможет выдать предписание,

которое компании должны будут исполнить. ФАС переходит, скорее, к превентивным мерам антимонопольного реагирования? Как часто приходится судиться с компаниями-нарушителями?

МАКСИМ ШАСКОЛЬСКИЙ: По сравнению с 2020 годом количество выданных предупреждений незначительно, но увеличилось. Так, в 2021 году было выдано на 4,4% больше предупреждений, чем в позапрошлом году, что подтверждает эффективность превентивных механизмов, включенных в свое время в антимонопольное законодательство.

Если говорить о судебной статистике, то я бы выделил споры с цифровыми гигантами. Несмотря на то что цифровые рынки в определенной степени являются новыми для судебной практики, суды, например, активно поддерживают подходы ФАС к анализу таких рынков. Примеры - дела в отношении ООО "Хэдхантер", Booking.com B.V., Apple, Google LLC, ООО "Яндекс".

С недавних пор в России легализован параллельный импорт. Не приведут ли сложные схемы поставок к росту цен для потребителей?

МАКСИМ ШАСКОЛЬСКИЙ: В текущей ситуации, когда нарушены привычные логистические цепочки, изменилась ситуация с ценами и доступностью импортных товаров, легализация параллельного импорта, который действовал в России до 2002 года и действует сейчас во многих странах мира, позволяет

обеспечить потребность в товарах импортного производства.

Ввоз товара для всех поставщиков сейчас действительно осложнился из-за недоступности привычных логистических схем, платежных инструментов, а также изменений валютных курсов, что может влиять на ценообразование. Однако ранее политика официальных дилеров также не всегда была направлена на обеспечение максимальной ценовой доступности продукции для российского покупателя, так как только правообладатель или уполномоченный им дистрибьютор имел право поставлять товар на территорию нашей страны и именно он диктовал цены и ассортимент. Расширение перечня лиц и организаций, которые могут поставлять товары в Россию, будет способствовать развитию конкуренции, что, в свою очередь, может привести к снижению цен.

АКЦЕНТ

Сделки по покупке активов до 2 млрд рублей будут проходить в уведомительном порядке, но это не означает исключение антимонопольного контроля

Максим Шаскольский: Мы работаем над снижением административных барьеров и бюрократических издержек для предпринимателей.

Российская газета, Москва, 20 июня 2022

[к содержанию →](#)

3.4. ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

■ Инвестиции ОДК-Климов — Новости машиностроения

АО "ОДК-Климов" (входит в ОДК Ростеха) будет вести технико-внедренческую деятельность в Особой экономической зоне (ОЭЗ). ОДК-Климов становится резидентом ОЭЗ на основании решения экспертного совета, принятого 9 июня.

В рамках трехстороннего соглашения между городом, ОЭЗ и АО "ОДК-Климов" будет реализован проект по разработке, производству и модификации авиационных газотурбинных двигателей, электронных систем автоматического управления двигателями (САУ).

"Необходимость в новых разработках и наращивании темпов выпуска двигателей требует дополнительных инвестиций в реконструкцию производственных площадей, выделение новых участков, привлечение новых сотрудников. По сути, нужно форсировать проекты по новым двигателям и значительно увеличить производство выпускаемой номенклатуры. Для ОДК-Климов важно сосредоточиться на выполнении этих задач, опираясь на существенную поддержку корпорации, города и ОЭЗ", - отмечает исполнительный директор АО "ОДК-Климов" Александр Ватагин.

На территории площадью 4,9 га площадки ОЭЗ "Новоорловская" к 2026 году будет построен современный производственно-конструкторский корпус, корпус разработки и производства систем автоматического управления, корпус обеспечения производства, а также административно-бытовой корпус. Инвестиции в строительство и НИОКР оцениваются в 37,7 млрд рублей.

"В текущей ситуации, когда государством поставлена задача импортозамещения не только продукции, но и технологий в ряде стратегических отраслей в кратчайшие сроки, площадки ОЭЗ становятся приоритетными и наиболее перспективными с точки зрения реализации инвестиционных проектов. Управляющая компания ОЭЗ приветствует новых инвесторов и готова оказать максимальную поддержку в создании современных высокотехнологичных производств для покрытия потребностей российского рынка", - сказала генеральный директор АО "Особая экономическая зона "Санкт-Петербург" Тамара Рондалева.

Свидетельство, удостоверяющее регистрацию АО "ОДК-Климов" в качестве резидента ОЭЗ, предприятию вручил статс-секретарь

- заместитель министра экономического развития РФ Алексей Херсонцев на площадке Петербургского международного экономического форума.

"Особые экономические зоны создаются в том числе для развития высокотехнологичных отраслей экономики, разработки технологий и производства новых видов продукции. Это особенно актуально в текущих условиях, когда нам необходимо импортозаместить как отдельные товары, так и технологии. Различные льготы, преференции, административные привилегии в ОЭЗ позволяют повысить операционную устойчивость бизнеса и сократить сроки его окупаемости. В свою очередь мы постоянно совершенствуем механизм ОЭЗ, чтобы сделать его еще более комфортным и привлекательным для инвесторов", - сообщил Алексей Херсонцев.

Перед АО "ОДК-Климов" стоит задача увеличить выпуск газотурбинных двигателей ТВ3-117 и ВК-2500 и САУ для российских вертолетов, в кратчайшие сроки создать новые двигатели на замену импортным для вертолетов "Ансат", Ка-226, Ка-62. АО "Особая экономическая зона "Санкт-Петербург" обеспечит создание и предоставление объектов инфраструктуры ОЭЗ, отвечающих потребностям резидента.

АО "ОДК-Климов" - предприятие двигателестроительной отрасли, занимается разработкой, производством газотурбинных двигателей и систем автоматического управления для самолетов и вертолетов. Включает в себя конструкторское бюро серийного сопровождения, современную производственную, высокотехнологичную испытательно-исследовательскую базу, сервисные центры. АО "ОДК-Климов" входит в состав АО "Объединенная двигателестроительная корпорация". АО "Объединенная двигателестроительная корпорация" (входит в Госкорпорацию Ростех) - интегрированная структура, специализирующаяся на разработке, серийном изготовлении и сервисном обслуживании двигателей для военной и гражданской авиации, космических программ и военно-морского флота, а также нефтегазовой промышленности и энергетики. Госкорпорация Ростех - одна из крупнейших промышленных компаний России. Объединяет более 800 научных и производственных организаций в 60 регионах страны. Ключевые

направления деятельности - авиастроение, радиоэлектроника, медицинские технологии, инновационные материалы и др. В портфель корпорации входят такие известные бренды, как АВТОВАЗ, КАМАЗ, ОАК, "Вертолеты России", ОДК, Уралвагонзавод, "Швабе", Концерн Калашников и др. Ростех активно участвует в реализации всех 12 национальных проектов. Компания является ключевым поставщиком технологий "Умного города", занимается цифровизацией государственного управления, промышленности, социальных

отраслей, разрабатывает планы развития технологий беспроводной связи 5G, промышленного интернета вещей, больших данных и блокчейн-систем.

Ростех выступает партнером ведущих мировых производителей, таких как Boeing, Airbus, Daimler, Pirelli, Renault и др. Продукция корпорации поставляется более чем в 100 стран мира. Почти треть выручки компании обеспечивает экспорт высокотехнологичной продукции.

Infomach (infomach.ru), Москва, 29 июня 2022

<https://infomach.ru/investiczii-odk-klimov/>

[к содержанию →](#)

■ Банки подставили плечо промышленности

Автор: Матвеева Ольга

Российская промышленность на фоне западных санкций и ограничений, а также необходимости оперативного импортозамещения остро нуждается в помощи государства. Тема поддержки правительства стала одной из основных на прошедшем 15-18 июня Санкт-Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ). По его итогам стала очевидна потребность предприятий практически во всех отраслях национальной экономики в дополнительном финансировании, налоговых и административных послаблениях, стабильных и предсказуемых условиях работы. В Кремле и правительстве не раз заявляли, что хорошо понимают основные проблемы бизнеса и уже делают первые шаги для их решения. Недостаток денежных средств на обеспечение оперативной деятельности действительно может приводить к простоям на производствах, признают в Минпромторге. По мнению министерства, ключевые факторы, влияющие на это: высокая волатильность валютного курса при закупках зарубежных сырья, материалов и комплектующих, перестройка логистических цепочек и освоение новых рынков. "В первом случае нужны дополнительные объемы денежных средств, во втором - необходимо дополнительное время, что снова требует финансовых затрат. Нормальное функционирование организации - это ритмичное исполнение ею своих финансовых обязательств: и перед государством по страховым взносам и налогам, и перед своими сотрудниками по выплате зарплаты и пр. Естественно, в таких случаях организации нуждаются в государственной поддержке, и задача государства ее оказать", - сообщили "Ъ" в Минпромторге. В то же время, как предупреждал ранее глава "Ростеха" Сергей Чемезов, для эффективного импортозамещения на ближайшую перспективу необходим поэтапный план действий, который должен базироваться на ответах на вопросы, какие конкретно товары и технологии сегодня определяют зависимость от импорта, есть ли пути параллельного импорта или альтернативные поставщики и сколько времени требуется, чтобы сделать их в России. По его словам, в сфере критически важных технологий, влияющих на нацбезопасность, необходимость технологического суверенитета очевидна. Самыми перспективными направлениями для импортозамещения он назвал гражданское авиастроение, энергетическое и

тяжелое машиностроение, нефтегазовое оборудование, а также приборостроение. "Развитие этих отраслей имеет огромный мультипликативный эффект. Именно на них надо максимально концентрировать организационные и финансовые усилия промышленности и государства", - считает глава "Ростеха". Финансовая подушка При этом во многом в государственную помощь бизнесу встроено участие российских банков. Так, например, как поясняют в Минпромторге, одна из мер поддержки - льготный кредит на пополнение оборотных средств системообразующих организаций промышленности и торговли - появилась в том числе благодаря активному сотрудничеству министерства и крупнейших банков страны. Механизм работает следующим образом: часть процентной ставки субсидирует Минпромторг, а банки, в свою очередь, предоставляют льготные условия кредитования. Мера пользуется большой популярностью у системообразующих организаций, отмечают в министерстве. Всем предприятиям в высокой зоне риска оказывается поддержка в приоритетном порядке - как в части предоставления льготных кредитов на пополнение оборотного капитала, так и по поиску альтернативных поставщиков и рынков сбыта. "Кредиты на оборотный капитал получили уже более 450 наших системообразующих предприятий, а в целом льготное финансирование одобрено более 700 компаниям почти на 1,2 трлн руб. Это весомая поддержка", - отметили в Минпромторге. О важной роли банков в дальнейшем развитии российской промышленности говорят и в Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Там "Ъ" пояснили, что для судостроительной отрасли, как и для всей российской промышленности, также актуальны меры государственной поддержки. Среди ключевых инструментов, необходимых для стабильной работы и развития верфей, можно отметить льготный лизинг, докапитализацию предприятий и доступное кредитование, говорят в компании. "Однако далеко не все меры поддержки, о которых говорят в отрасли, профильном министерстве и федеральных органах законодательной власти, находят поддержку в финансово-экономическом блоке правительства. В этой ситуации поддержка отрасли со стороны банковского сектора крайне важна", - подчеркивают в ОСК. В компании напоминают, что несколько десятилетий судостроение существовало без существенных инвестиций,

так что у многих предприятий группы накопилась серьезная кредитная нагрузка. Кроме этого, верфи нуждаются в техническом перевооружении и модернизации производства, без которых говорить о реальной конкурентоспособности просто невозможно, говорят в компании. Все это, отмечают там, вынуждает предприятия искать источники финансирования - как долго-, так и краткосрочные. Одним из ключевых финансовых партнеров ОСК является Новикомбанк. За это время благодаря сложившемуся сотрудничеству финансирование получили проекты по строительству ледоколов, гражданских судов специального назначения, морской техники для освоения шельфа, отмечают в ОСК. Помимо прямого финансирования банк предоставляет отраслевым компаниям банковские гарантии для обеспечения обязательств контрагентов. "Введенные в 2014 году санкции ограничили доступ предприятиям корпорации к коротким деньгам, предоставляемым зарубежными банками, и мы благодарны Новикомбанку, который подставил плечо корабелам", - заявили в корпорации. Очередное кредитное соглашение на 5 млрд руб. для исполнения текущих контрактов ОСК стороны заключили в рамках ПМЭФ. В рамках документа Новикомбанк выступит "генеральным конструктором" комплексного предложения, предоставляя на каждом этапе свою экспертизу и сопровождение, уделяя особое внимание интеграции в проекты доступных мер господдержки. Данный алгоритм помогает собрать все механизмы и средства институтов развития, инструменты финансового рынка в единую слаженную систему, поясняют в банке. Залог развития в целом, как пояснила председатель правления Новикомбанка, куратор воронежского регионального отделения Союза машиностроителей России Елена Георгиева, вся стратегия развития банка ориентирована на финансовую поддержку высокотехнологичной отечественной промышленности. Корпоративные клиенты организации - это системообразующие предприятия, составляющие основу экономики и демонстрирующие устойчивость к ее шоковым явлениям, которые пользуются мерами государственной поддержки и программами институтов развития (ВЭБ, ФРП, Корпорация МСП). Новикомбанк со своей стороны обеспечивает предприятия доступным финансированием, позволяющим им эффективно воспользоваться окном возможностей, поясняла топ-менеджер. Следуя этой стратегии, Новикомбанк заключил в рамках ПМЭФ целый ряд согла-

шений по поддержке российских промышленных предприятий на общую сумму 30 млрд руб. Каждое из них отвечает актуальной экономической повестке и достигнуто в наиболее перспективных сферах. Подписанные документы соответствуют текущим запросам со стороны промышленности и призваны решить особенно острые вопросы, стоящие перед участниками рынка. Так, например, соглашение с Объединенной двигателестроительной корпорацией (ОДК) предполагает предоставление компании 12 млрд руб. по программе льготного кредитования проектов, основанных на отечественных разработках, по одному из самых востребованных сейчас направлений - цифровизации. Процентная ставка для потребителей IT-продукции составляет от 1% до 5%. Елена Георгиева подчеркивает, что решение задачи по IT-импортозамещению в промышленности приобрело особое значение в новых экономических условиях. И в этой ситуации Новикомбанк не просто кредитор, а экспертный финансовый институт, который хорошо понимает потребности своих клиентов, помогая с применением мер господдержки максимально снизить стоимость кредитования. В свою очередь, в ОДК отмечают, что корпорация планирует значительно укрепить базу цифровизации своих предприятий, модернизируя и расширяя IT-инфраструктуру с использованием российского программного обеспечения. Также в рамках проекта предусмотрено внедрение отечественных программных решений для конструкторско-технологической подготовки производства и управления нормативно-справочной информацией в системах, отметили в компании. Помимо этого 3 млрд руб. Новикомбанк предоставит структуре ОДК - ведущему российскому разработчику и производителю газотурбинных двигателей "ОДК-Климов". Льготная процентная ставка будет предоставлена в рамках программы Минпромторга по поддержке системообразующих предприятий. Исполнительный директор "ОДК-Климов" Александр Ватагин пояснил, что полученные средства будут направлены на обеспечение выпуска серийных двигателей. В ближайшее время компания планирует увеличить объем их производства в связи с увеличением спроса как со стороны государственного заказчика, так и со стороны коммерческих пользователей. В рамках ПМЭФ Новикомбанк договорился о расширении партнерства с холдингом "Росэлектроника". Банк предоставит компании

5 млрд руб. на проекты по внедрению новых инженерных решений для повышения экологической эффективности производств, а также на инициативы в сфере медицины. Их реализация будет идти с учетом принципов устойчивого развития. Директор управляющей организации "Росэлектроники" Объединенной приборостроительной корпорации Сергей Сахненко, в свою очередь, отметил, что для промышленности необходимо улучшать свою экологическую эффективность в первую очередь связана с технологической трансформацией, а внедрение "зеленых" инноваций требует времени и финансовых вложений. Как, в свою очередь, пояснила глава правления Новикомбанка, использование "зеленых"

параметров расширяет возможности организаций по привлечению финансирования благодаря как соответствующим мерам господдержки, так и специальным предложениям финансовых институтов. В целом, по мнению Елены Георгиевой, именно грамотное применение всех финансовых возможностей является одним из ключевых условий опережающего развития российской промышленности в дальнейшем. Ольга Матвеева

Коммерсантъ. Партнерский материал, Москва, 28 июня 2022

https://im.kommersant.ru/issues.photo/ТЕМА/2022/113/КМО_188471_00066_1_t218_115429.

[к содержанию →](#)

■ Ренат Мистахов: «Мы не повторяем «Метеоры» предыдущих лет — мы шагнули дальше»

Автор: Саримова Лина

Сегодня пройдет торжественная церемония спуска на воду скоростного пассажирского судна "Метеор-2020". В интервью "Татар-информу" гендиректор АО "Объединенная промышленная корпорация "Ак Барс" Ренат Мистахов рассказал о "Метеорах" нового поколения, а также спрогнозировал судьбу судостроения в России в условиях санкций.

"На первом плане, конечно, безопасность"

- Ренат Искандерович, сегодня новый "Метеор" будет спущен на воду. Расскажите, пожалуйста, о проекте в преддверии этого события.

- Сегодня мы выходим на рынок с инновационным проектом. Мы не повторяем "Метеоры" предыдущих лет - мы шагнули дальше, отошли от традиционных судов, которые в свое время нами же и были построены.

На первом плане, конечно, безопасность: в новом поколении сделан упор на большую устойчивость судна - оно шире, а общий салон позволяет пассажирам удобно перемещаться. Мы значительно снизили шум до предельного значения 45 дБ. Сделана отдельная зона для экипажа, где можно оставаться и отдыхать, если возникнет такая необходимость. На полметра уменьшена осадка, что дает более комфортный проход по рекам.

Помимо этого, в новом судне мы выходим на две лыжи одновременно, а не на носовую/кормовую. Это существенно влияет на расход топлива и дает заметную экономию.

- Какова его стоимость?

- Стоимость проекта - 450 млн рублей. Отмечу, что это цена 2020 года.

"Я приехал в Якутию не для того, чтобы просто продать корабли"

- Несколько дней назад в Якутии вы подписали соглашение о сотрудничестве с АО "Жатайская судостроительная верфь" и даже посетили саму верфь. Не могли бы вы поделиться подробностями?

- Верфь интересна тем, что ее хотят сделать цифровой, модернизированной. К слову, у нас уже есть подобный опыт: мы проходили крупную модернизацию нескольких предприятий и в целом сейчас находимся на этапе активной цифровизации. Мне было интересно посмотреть, что есть у них, сравнить с тем, что есть у нас, и предложить что-то.

Во-вторых, мы все-таки не верфь, а завод. У нас есть машиностроительная, литейная продукция, мы проектируем, проводим

электромонтаж, занимаемся приборостроением. Так что если коллеги говорят, что им надо помочь, мы садимся, разговариваем и переходим на договорные отношения.

То есть я приехал в Якутию не для того, чтобы просто продать корабли. Мне бы хотелось смотреть дальше, на перспективу. У коллег тоже есть большой встречный интерес, поскольку в свое время там было большое количество судоремонтных, судостроительных заводов, но так получилось, что остались только судоремонтные предприятия.

Мы бы хотели взаимодействовать во многих направлениях: обучение, технология, кооперация - и, конечно, если получится, в каких-то определенных судах, которые их заинтересуют.

- А что такое цифровая верфь?

- Технологические процессы на такой верфи выверены в цифре. Это напрямую влияет на качество продукции, сроки исполнения, своевременную организацию закупки оборудования, материалов и так далее.

В нашей сфере довольно длительный цикл строительства - от 12 до 38 месяцев и больше. В такой ситуации очень сложно учесть все механизмы вручную. Когда вы строите один пароход, это, конечно, легко, но у нас на сегодняшний день одновременно строится порядка 40 кораблей.

Также отмечу, что в России появилось специальное постановление, позволяющее субсидировать цифровизацию, и мы с удовольствием влились в это направление. Наши коллеги тоже вливаются. Цифровизация для нас - основа развития предприятия.

"Нам не нужны иностранцы - зависимости от них у нас нет"

- Не помешают ли санкции?

- Нет, это все российские разработчики. Нам не нужны иностранцы - зависимости от них у нас нет.

- А в комплектующих, двигателях?

- У нас используются двигатели совместного производства КАМАЗа с китайским концерном. Двигатели неплохие - высокооборотистые, мощные.

Помимо этого, есть два российских производителя: "Коломна" со среднеоборотистыми двигателями и "Звезда" - высокооборотистые двигатели. Мы работаем, в том числе с ними, но если у них что-то не получается, берем зарубежные китайские двигатели.

- Российские производители планировали заменить газотурбины, которые производились на Украине... сегодня предлагаются. Если в будущем, например, будут проекты с турбинами, то альтернатива у нас уже есть.
- В этом направлении уже есть движение. Есть газомоторный завод компании "ОДК" - они разработали ряд проектов турбин, которые

ИА Татар-информ (tatar-inform.ru), Казань, 29 июня 2022

<https://www.tatar-inform.ru/news/renat-mistaxov-my-ne-povtoryaem-meteory-predydushhix-let-my-sagnuli-dalse-5870934>

[к содержанию →](#)

■ ОСК планирует создать собственные сервисные подразделения для судоремонта в России

Глава корпорации Алексей Рахманов отметил, что ОСК уже обладает базой для судоремонта на Дальнем Востоке, однако имеющейся инфраструктуры не хватает для разворачивания полномасштабного судоремонтного производства

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 29 июня. /ТАСС/. Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) планирует создать централизованную организацию по выполнению сервиса и ремонта судов, произведенных на верфях ОСК. Об этом сообщил журналистам гендиректор компании Алексей Рахманов.

"Вы знаете, у нас вообще как бы принято внутреннее решение о том, что мы формируем наши собственные сервисные подразделения для выполнения сервиса и ремонта на судах и кораблях, которые мы производим. То есть, в этом смысле это будет централизованная организация, которая будет держать и склад запасных частей, и работать с нашими ключевыми поставщиками", - сказал он.

Рахманов подчеркнул, что такие сервисные подразделения планируется создать на всех морских и океанских акваториях России.

Также глава ОСК отметил, что корпорация уже обладает базой для судоремонта на Дальнем Востоке, однако имеющейся инфраструктуры не хватает для разворачивания полномасштабного судоремонтного производства.

Как сообщалось ранее, правительство Камчатского края прорабатывает возможность создания индустриального судостроительного кластера. Минпромторг РФ поддержал создание такого проекта.

ТАСС, Москва, 29 июня 2022

<https://tass.ru/ekonomika/15070255>

[к содержанию →](#)

■ ВМФ России получит две подлодки в 2022 году

Автор: Иринин Даниил

Глава ОСК Рахманов сообщил, что ВМФ России получит две подводные лодки в 2022 году. Военно-морской флот (ВМФ) России получит две подводные лодки в 2022 году. Об этом сообщил глава Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов, пишет ТАСС.

"Значит, у нас по плану, во-первых, одна подводная лодка уже передана досрочно. Еще, рассчитываем, две войдут в строй", - сказал он. Глава корпорации не уточнил, какие подлодки ОСК передаст ВМФ.

В середине июня стало известно, что на "Адмиралтейских верфях" построят серию из

шести дизель-электрических подводных лодок проекта 636.3 "Варшавянка" для Северного флота.

В том же месяце начальник отдела информационного обеспечения пресс-службы Восточного военного округа по Тихоокеанскому флоту (ТОФ) капитан 3-го ранга Илья Колесников сообщил, что в 2022 году ТОФ получит три подводные лодки.

В мае Рахманов подтвердил закладку двух дизель-электрических подводных лодок проекта 677 "Лада" в 2022 году.

Синдром отмены: Россия

Lenta.Ru, Москва, 29 июня 2022

<https://lenta.ru/news/2022/06/29/submarine/>

[к содержанию →](#)

■ В Самарской области сообщили о планах работы АвтоВАЗа в новых условиях

Самара, 23 июня 2022, 12:40 - REGNUM. При разработке нового модельного ряда автомобилей приоритетом станет технологический суверенитет компании АвтоВАЗ и отрасли в целом, коллектив этого предприятия будет опираться на собственные платформы, локализованные решения и компоненты. Об этом заявил глава АвтоВАЗа Максим Соколов на конференции поставщиков этого предприятия, сообщает пресс-служба департамента информационной политики Самарской области.

Следите за развитием событий в трансляции: "Ответ России на санкции и переустройство мирового рынка - все новости"

Сообщается, что 23 июня на конференции поставщиков автокомпонентов АвтоВАЗа рассматривали вопросы работы в новых условиях.

Отмечается, что перед предприятием стоят задачи обеспечить непрерывность производства, расширить выпуск модификаций текущего модельного ряда. Так, 8 июня был запущен конвейер, специалисты начали производство с выпуска модели "Лада Гранта". В июле на предприятии планируют возобновить производство автомобилей "Нива". Планируется перезапуск производства моделей "Лада Веста" и "Ларгус". При этом одной из важнейших задач является сохранение трудовых коллективов.

Глава АвтоВАЗа сообщил, что при разработке нового модельного ряда приоритетом станет технологический суверенитет компании и отрасли в целом, коллектив будет опираться на собственные платформы, локализованные решения и компоненты.

"Мы предпримем все усилия, чтобы АвтоВАЗ, вся автомобильная отрасль нашей страны восстановилась в короткие сроки, и мы продолжили быть одним из столпов нашей экономики", - приводит пресс-служба его слова.

Глава Самарской области Дмитрий Азаров подчеркнул, что в настоящее время нужно объединить усилия всех, кто занят в производстве автокомпонентов и автомобилей, поскольку это необходимо для преодоления сложностей, с которыми столкнулась отрасль из-за введения санкций со стороны недружественных государств.

АвтоВАЗ

ИА Regnum, Москва, 23 июня 2022

<https://regnum.ru/news/3627198.html>

[к содержанию →](#)

■ КамАЗ нагрузился санкциями

Автор: Никитина Ольга

Крупнейший производитель грузовиков в РФ попал в SDN-list

Минфин США ввел блокирующие санкции против крупнейшего российского производителя грузовиков КамАЗ, включив его и ряд дочерних структур SDN-list. Эти ограничения могут затруднить КамАЗу доступ к импортным компонентам даже от оставшихся китайских партнеров, считают юристы. Кроме того, концерн, у которого около 10% выручки приходится на экспорт, вряд ли удастся сохранить его в прежнем объеме.

КамАЗ попал под санкции США - 28 июня OFAC включил концерн, его главу Сергея Когогина, а также дочерние одноименную лизинговую компанию, НЕФАЗ (50,01%) и Тутаевский моторный завод (ТМЗ; 64,43%) в SDN-list. При этом Минфин США разрешил проведение сделок с НЕФАЗ и ТМЗ по сельскохозяйственному оборудованию до 22 декабря.

SDN запрещает любые сделки американским лицам. Ими считаются не только компании, зарегистрированные в США, но и зарегистрированные в соответствии с законодательством США, а также американские физлица и банки, которые используют доллары как валюту платежа, говорит руководитель юридической практики Grace Consulting Ltd Екатерина Орлова.

Из пресс-релиза OFAC следует, что КамАЗ включен в список из-за того, что его техника была замечена при передвижении российских военных по территории Украины, а грузовики марки, предположительно, принадлежащие российским военным, были замечены в Белоруссии с ракетами комплексов "Искандер". Сергей Когогин еще 27 января не видел рисков попадания компании под санкции США.

"Мы еще в 2014 году сделали все, чтобы КамАЗ не находился в "красной зоне". Задача была уменьшить долю "Ростеха" - мы уменьшили. Задача была отказаться от производства военной техники - мы это предприятие вывели за пределы КамАЗа вообще, перестали производить чисто военную технику. Мы были уверены, что у нас признаков попадания в SDN-list нет", - говорил он в интервью Тине Канделаки на RTVi (также попала в SDN-list 28 июня).

В КамАЗе традиционно в ответ на вопросы о влиянии новых санкций сказали, что "компания продолжит работу в обычном режиме". Концерн - лидер по объему санкционных ограничений в российском автопроме

- уже под санкциями Австралии, Канады, ЕС, Новой Зеландии, Швейцарии и Великобритании. В SDN-list из отрасли до этого была включена только группа ГАЗ Олега Дерипаски. В отличие от санкций ЕС, ограничения США имеют экстерриториальное применение.

Также в SDN-list 28 июня вошла госкорпорация "Ростех", у которой 47,1% в КамАЗе (еще 23,54% у ООО "Автоинвест", 15% у немецкой Daimler AG). В апреле глава "Ростеха" Сергей Чемезов утверждал, что госкорпорация ведет переговоры с Daimler о покупке ее доли в КамАЗе, однако позднее Daimler Truck опровергла это. США дали разрешение на взаимодействие с "Ростехом" до 11 августа. Екатерина Орлова обращает внимание, что предоставленная "Ростеху" лицензия не позволяет извлекать выгоду из сделки.

Помимо доли в КамАЗе, сотрудничество Daimler с концерном включало паритетное СП "Даймлер Камаз Рус". Однако уже 28 февраля Daimler Truck сообщила о приостановке всех операций в РФ. Это отразилось на возможностях выпуска новой линейки КамАЗа K4 и K5, которые использовали кабины Mercedes. У КамАЗа есть еще несколько СП с иностранцами, в том числе по выпуску двигателей с китайской Weichai. Эта компания также работает с МАЗом в Белоруссии, хотя в отношении МАЗа действуют санкции ЕС. В РФ действовало СП "ЦФ Кама" по коробкам передач, где 51% у немецкой ZF (16 марта объявила, что прекратила все поставки в Россию), и паритетное СП "Камминз Кама" по выпуску дизельных двигателей с американской Cummins (компания 17 марта объявила о приостановке работы в РФ). КамАЗ до включения в SDN успел консолидировать бывшее СП с немецкой Knorr-Bremse по выпуску тормозных систем, о чем стало известно 28 июня.

Кроме того, КамАЗ в прошлом году вышел на рынок легких коммерческих автомобилей, чтобы конкурировать в том числе с ГАЗом.

Концерн по лицензии собирает под своей маркой LCV китайской JAC - в РФ модель "Компас". JAC также называлась среди возможных "доноров" для "Москвича" (бывший завод Renault в Москве), производственным партнером проекта должен был стать КамАЗ. Собеседники "Ъ" среди аналитиков говорят, что судьба сборки даже "Компаса" теперь под вопросом.

Под вопросом также судьба экспорта самого КамАЗа. Компания в 2021 году экспортировала 5,8 тыс. грузовых автомобилей, сборочных

комплектов и комплектующих (рост на 33,6%) более чем в 50 стран СНГ, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока, Африки, Восточной Европы и Латинской Америки. На экспорт приходится 25,9 млрд руб., или 9,6% от всей выручки компании.

В конце июня Сергей Когогин говорил, что компания не потеряла клиентскую базу, но уже столкнулась с проблемами с проведением платежей за экспорт. Дмитрий Бабанский из SBS Consulting говорит, что включение в SDN, скорее всего, усложнит работу КамАЗа на внешних рынках, а также "нужно будет снова решать вопросы с компонентами для выпуска в РФ".

Причины введения санкций, которые указал Минфин США, полагает Екатерина Орлова, станут дополнительной трудностью для

экспорта из-за репутационных издержек. Она добавляет, что китайские компании очень осторожны в том, что касается создания СП с санкционными лицами, поскольку в связи с активным давлением США китайские банки стараются не проводить платежи для структур, которые потенциально могут стать объектами вторичных санкций, чтобы самим не попасть под них.

Оказавшись в "черном списке", КамАЗ теперь будет вынужден рассчитывать только на собственные силы и внутренний рынок.

Коммерсантъ, Москва, 29 июня 2022

[к содержанию →](#)

■ На Алтае производство инновационных топливных систем планируют увеличить в восемь раз

По мнению зампреда правления АЗПИ Анны Осинцевой, при господдержке таких показателей можно достигнуть в течение трех-пяти лет

ПОС.ПРУТСКОЙ. /АЛТАЙСКИЙ КРАЙ/, 30 июня. /ТАСС/. Единственный в России завод, изготавливающий инновационные топливные системы для дизельных двигателей - Алтайский завод прецизионных изделий (АЗПИ) - планирует увеличить производство в восемь раз. При господдержке на эти показатели предприятие сможет выйти в течение трех-пяти лет, сообщила ТАСС в четверг в рамках агрофорума "День сибирского поля" зампреда правления завода Анна Осинцева.

Инновационные топливные системы Altay Common Rail System для двигателей рассчитаны под стандарт ЕВРО-5. Их производят на АЗПИ с 2018 года.

"В настоящее время наш завод единственный в стране, где производят систему Common Rail, более того мы входим в пятерку мировых производителей. Перед нами сейчас поставлены задачи только для группы "Камаз" и "ГАЗ" увеличить объемы производства в восемь раз. В прошлом году за год мы поставили 10 тыс. систем только на "Камаз". В этом году нам нужно 20 тыс. сделать только на "Камаз", но это уже предел по производственным мощностям. Всего для них нам поставили задачу изготавливать 60-80 тыс. систем. Если сейчас решить вопрос доступа к инвестициям и технологиям, то через три-пять лет мы выйдем на эти объемы", - сказала Осинцева.

Она пояснила, что для увеличения мощности завода нужно масштабное расширение производства. По словам зампреда правления предприятия, все финишные операции по изготовлению системы выполняются на оборудовании из Европы и Японии, которое сейчас недоступно для приобретения. Изготовление только одного шлифовального станка для производства занимает до 16 месяцев.

"Спрос на нашу продукцию крайне вырос. Он сейчас уже на внутреннем рынке такой, что нам не до экспорта, нам лишь бы обеспечить собственных потребителей. До ситуации с санкциями нами была покрыта даже Африка, а сейчас иностранные потребители не могут вести с нами расчеты, логистика меняется", - объяснила Осинцева.

В свою очередь министр промышленности и энергетики Алтайского края Вячеслав Химочка подтвердил ТАСС задачи увеличения производства на предприятии в восемь раз. Он уточнил, что заводу для выполнения задачи необходимо техническое перевооружение стоимостью несколько миллиардов рублей.

О заводе

АЗПИ запустил программу импортозамещения 15 лет назад. До разработки алтайских топливных систем "Камаз" приобретал их у немецкой компании Bosch. Проект изготовления инновационных топливных систем был запущен в Алтайском крае в 2017 году с помощью средств Фонда развития промышленности: было создано производство на 12 тыс. комплектов топливных систем ежегодно. В дальнейшие годы за счет собственных средств завод расширял производственные мощности. После ухода Bosch с российского рынка алтайский завод остался единственным изготовителем таких топливных систем.

АЗПИ - единственное предприятие в Восточной и Западной Сибири, выпускающее форсунки и распылители. На предприятии производят порядка 200 модификаций этих изделий, применяемых практически на всех отечественных и зарубежных дизельных двигателях. В 2015 году АЗПИ получил сертификат соответствия международному автомобильному стандарту и тем самым возможность поставлять в Германию топливоподающие системы высокого давления.

ТАСС, Москва, 30 июня 2022

<https://tass.ru/ekonomika/15079703>

[к содержанию →](#)

■ КамАЗ показал секретный карьерный самосвал-беспилотник без кабины

В ходе выездного заседания совета директоров ПАО "КамАЗ" была продемонстрирована новейшая разработка компании - карьерный самосвал "Юпитер". Официальной презентации автомобиля широкой публике не было, а его характеристики были раскрыты в видеорепортаже с места событий.

"Юпитер-30" (КамАЗ-6559) - беспилотный карьерный самосвал (землевоз) грузоподъемностью 30 тонн и полной массой 50 тонн. Ширина автомобиля составляет 3657 мм, высота - 3500 мм.

На презентации новинки совету директоров было отмечено, что автомобиль изначально разрабатывался как беспилотник, поэтому ему не требуется кабина, а управление ведется оператором дистанционно. Примечательно,

что у "Юпитера" нет как таковых передней и задней частей - с обеих сторон "робот" оснащен одинаковым комплектом светотехники.

Известно, что в движение карьерный самосвал-беспилотник приводится в движение гибридной силовой установкой во главе с 450-сильным двигателем. Тип привода - 4x4.

"Юпитер-30" - родоначальник семейства карьерных самосвалов, самый большой представитель которого сможет перевозить до 220 тонн.

Российская газета (rg.ru), Москва, 27 июня 2022

<https://rg.ru/2022/06/27/kamaz-pokazal-sekretnyj-karernyj-samosval-bespilotnik-bez-kabiny.html>

[к содержанию →](#)

■ «АвтоВАЗ» планирует выпустить полмиллиона автомобилей в 2023 году

"АвтоВАЗ" планирует нарастить производство автомобилей до 500 тыс. в год. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на председателя правительства Ульяновской области Владимира Разумкова.

"Мы услышали достаточно четкий сигнал о том, что 2023 год - это производство 500 тысяч автомобилей. Поэтому те наши производители, которые работают с "АвтоВАЗом", получили четкий сигнал, соответственно, на сегодняшний день начинают также производство и поставку компонентов на предприятие", - сказал Владимир Разумков по итогам конференции "АвтоВАЗа" с поставщиками.

Ранее генеральный директор "АвтоВАЗа" Максим Соколов заявил, что в 2021 году завод выпустил 430 тыс. машин. При этом он добавил, что в перспективе компания планирует увеличить выпуск автомобилей до 800 тыс. в год.

В ближайшие годы "АвтоВАЗ" планирует разработать новую модель электромобиля. Но отказываться от выпуска машин с традиционными двигателями внутреннего сгорания предприятие пока не собирается.

Газета.Ru, Москва, 24 июня 2022

<https://www.gazeta.ru/auto/news/2022/06/24/17998580.shtml>

[к содержанию →](#)

■ «Упрощенная» Lada Granta получит кондиционер

Автор: Александров Дмитрий

Ожидается, что "упрощенная" Granta с кондиционером поступит в продажу в августе

Компания АвтоВАЗ решила дополнить список оборудования "упрощенной" Lada Granta кондиционером. На данный момент это устройство у модели отсутствует. Об этом сообщает паблик "Нетипичный АвтоВАЗ" в социальной сети "ВКонтакте", который регулярно выкладывает инсайдерскую информацию с АвтоВАЗа и "шпионские" фотографии новых моделей Lada. Официального подтверждения этой информации пока нет.

Ожидается, что "упрощенная" Granta с кондиционером поступит в продажу в августе нынешнего года. Повлияет ли на стоимость модели новая опция пока неизвестно.

Ранее компания АвтоВАЗ начала продажи Lada Granta Classic 2022 модельного года. Так называемая упрощенная версия автомобиля стоит минимум 658 300 руб. У машины установлен руль от Lada Priora, а также отсутствуют подушки безопасности. Также, по инсайдерской информации Autonews.ru, машина лишилась ABS.

При этом машину оснастили электроусилителем руля, электростеклоподъемниками передних дверей, креплением для детских

сидений ISOFIX, бортовым компьютером и аудиоподготовкой с четырьмя динамиками. Кроме этого, в список стандартного оборудования Lada Granta Classic добавили окрашенные молдинги дверей, обогрев и электропривод зеркал, а в качестве опции предусмотрены 15-дюймовые легкосплавные диски.

По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), в мае АвтоВАЗ реализовал 6012 новых машин. Эта цифра на 84% меньше показателей за аналогичный период прошлого года. По итогам пяти месяцев компания смогла продать на нашем рынке 67 230 машин, что на 58% меньше, чем в 2021 году. Самой популярной моделью АвтоВАЗа в мае стала Granta, которая разошлась тиражом 2305 таких автомобилей. К примеру, год назад на нашем рынке было продано 12 829 Lada Granta. На втором месте - Lada Vesta. В прошлом месяце свой выбор на этом авто остановили 1538 россиян.

- "Упрощенная" Granta. Первое живое знакомство с автомобилем

- АвтоВАЗ планирует запустить производство двух моделей Lada в июле

Autonews.ru, Москва, 24 июня 2022

<https://www.autonews.ru/news/62b565289a79477ab84417f2>

[к содержанию →](#)

■ «Ростех» разработал дистанционную систему доступа по биометрии со смартфона

"Росэлектроника" разработала дистанционную систему доступа по биометрии со смартфона

МОСКВА, 23 июн - РИА Новости. Холдинг "Росэлектроника" (входит в "Ростех") разработал дистанционную систему доступа по биометрическим параметрам человека, позволяющую использовать смартфон как электронный ключ и управлять любыми электромеханическими и электромоторными замками, говорится в сообщении госкорпорации.

"Ростех" разработал дистанционную биометрическую систему доступа... Система позволяет использовать смартфон как электронный ключ и дистанционно управлять любыми электромеханическими и электромоторными замками, шлагбаумами, а также комплексными системами безопасности", - отмечается в сообщении.

Комплект оборудования состоит из электронного блока управления, интернет-шлюза и замка. Пользователь открывает доступ через приложение в смартфоне. Микроконтроллер замка принимает сигнал через защищенный канал связи LoRaWAN (Long Range Wide Area Network). Эта технология позволяет создавать энергоэффективные сети интернета вещей дальнего радиуса действия. В отличие от датчиков для сетей Wi-Fi и 4G, устройства LoRaWAN менее энергозатратны, пояснили в госкорпорации.

"Новая разработка обладает большим потенциалом для использования в инфраструк-

турных проектах. Система устойчива к атакам и несанкционированному подключению. Для идентификации личности мы применили технологию считывания радужной оболочки глаза. Открытие замков возможно и через функцию доступа по отпечатку пальца. Решение способно одновременно обслуживать более 250 подключенных замков, шлагбаумов и других комплексных систем контроля пропуски на расстоянии до 500 м", - подчеркнули в "Ростехе".

Проект реализует новосибирский завод радиодеталей "Оксид", входящий в состав "Росэлектроники" "Ростеха".

"Разработанное решение на базе собственного программного обеспечения и российского микроконтроллера позволяет обеспечить надежное управление безопасностью любых объектов. Использование отечественных решений гарантирует информационную безопасность системы. Серийное производство оборудования планируется начать в конце 2022 года. Стоимость комплекта составит от 25 тысяч рублей", - добавил замгендиректора по технологическому развитию Объединенной приборостроительной корпорации (управляющей организации холдинга "Росэлектроника") Андрей Чендаров.

РИА Новости, Москва, 23 июня 2022

<https://ria.ru/20220623/biometriya-1797553360.html>

[к содержанию →](#)

■ В Самарской области сообщили о планах работы АвтоВАЗа в новых условиях

Самара, 23 июня 2022, 12:40 - REGNUM При разработке нового модельного ряда автомобилей приоритетом станет технологический суверенитет компании АвтоВАЗ и отрасли в целом, коллектив этого предприятия будет опираться на собственные платформы, локализованные решения и компоненты. Об этом заявил глава АвтоВАЗа Максим Соколов на конференции поставщиков этого предприятия, сообщает пресс-служба департамента информационной политики Самарской области.

Следите за развитием событий в трансляции: "Ответ России на санкции и переустройство мирового рынка - все новости"

Сообщается, что 23 июня на конференции поставщиков автокомпонентов АвтоВАЗа рассматривали вопросы работы в новых условиях.

Отмечается, что перед предприятием стоят задачи обеспечить непрерывность производства, расширить выпуск модификаций текущего модельного ряда. Так, 8 июня был запущен конвейер, специалисты начали производство с выпуска модели "Лада Гранта". В июле на предприятии планируют возобновить производство автомобилей "Нива". Планируется перезапуск производства моделей "Лада Веста" и "Ларгус". При этом

одной из важнейших задач является сохранение трудовых коллективов.

Глава АвтоВАЗа сообщил, что при разработке нового модельного ряда приоритетом станет технологический суверенитет компании и отрасли в целом, коллектив будет опираться на собственные платформы, локализованные решения и компоненты.

"Мы предпримем все усилия, чтобы АвтоВАЗ, вся автомобильная отрасль нашей страны восстановилась в короткие сроки, и мы продолжили быть одним из столпов нашей экономики", - приводит пресс-служба его слова.

Глава Самарской области Дмитрий Азаров подчеркнул, что в настоящее время нужно объединить усилия всех, кто занят в производстве автокомпонентов и автомобилей, поскольку это необходимо для преодоления сложностей, с которыми столкнулась отрасль из-за введения санкций со стороны недружественных государств.

АвтоВАЗ

ИА Regnum, Москва, 23 июня 2022

<https://regnum.ru/news/3627198.html>

[к содержанию →](#)

■ Автозавод «Москвич» сможет выпускать до 300 тысяч машин в год

Автор: Зубко Юрий

Глава КамАЗа Сергей Когогин заявил, что производственная мощность завода "Москвич" (бывшего "Рено Россия") может достигнуть 300 тысяч автомобилей ежегодно.

Уже сейчас КамАЗ принимает активное участие в поиске иностранных партнеров, которые помогут наладить выпуск машин на "Москвиче". При этом Когогин уточнил, что компания не планирует самостоятельно производить легковые автомобили, кроме электромобилей.

"Мы, используя наш международный опыт и готовые контакты, если условия бизнеса по легковым автомобилям не будут меняться, готовы подобрать партнера и наладить производство до 300 тысяч автомобилей в год на сегодняшних мощностях, которые есть в Москве", - цитирует Когогина агентство ТАСС. Ранее глава Минпромторга Денис Мантуров заявлял, что производство автомобилей

"Москвич" в столице стартует до конца года.

Сообщалось, что к выпуску машин в столице могут привлечь китайские компании. Кандидатуры пока не раскрываются, но, по словам главы Минпромторга, "есть два варианта".

Renault Group приняла решение свернуть бизнес в России, об уходе компании и реструктуризации деятельности официально заявили 16 мая 2022 года. Завод "Москвич" компания выкупить не сможет уже никогда, опцион по выкупу акций АвтоВАЗа (французская компания владела почти 68% бумаг) предусмотрен.

Кстати

Согласно результатам недавнего опроса, 28% респондентов готовы рассмотреть такой автомобиль к покупке. Больше всего заинтересованы в новой модели молодые люди до 24 лет.

Российская газета (rg.ru), Москва, 22 июня 2022

<https://rg.ru/2022/06/22/avtozavod-moskvich-smozhet-vypuskat-do-300-tysiach-mashin-v-god.html>

[к содержанию →](#)

3.5. ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

■ Правительство РФ поставило амбициозную задачу выпустить более тысячи коммерческих самолетов до 2030 года

АТО.ru - Правительство РФ утвердило амбициозную комплексную программу развития авиатранспортной отрасли, которая призвана перевести значительную часть российской коммерческой авиации на отечественную авиатехнику до 2030 года. Таким образом предполагается снять зависимость российского воздушного транспорта от западных производителей в условиях санкций. Залогом реализации программы должно послужить очень щедрое финансирование, однако, к сожалению, далеко не все инженерные и технологические проблемы можно решить деньгами. Программа, принятая 25 июня, призывает производителей обеспечить авиакомпаниям техникой в количестве 1036 коммерческих пассажирских самолетов и 764 вертолетов в срок до 2030 года. Соответствующее распоряжение подписал председатель правительства Михаил Мишустин. В настоящее время совокупный парк российских перевозчиков насчитывает 1287 ВС, из которых только 470 - российского или советского производства. По расчету правительства, интенсификация деятельности отечественной авиапромышленности позволит покрыть потребности российских авиакомпаний в новых самолетах: доля ВС западного производства должна сократиться с 81% до 32% к 2030 году. Ускоренный переход на российскую технику является стратегической задачей, говорится в программе. Согласно документу, план предполагает выпуск 270 перспективных среднемагистральных узкофюзеляжных самолетов MC - 21 - 310, 142 модифицированных региональных SSJ-NEW, по 70 среднемагистральных Ту - 214 и турбовинтовых Ил - 114-300 и 12 широкофюзеляжных Ил - 96. Всю линейку самолетов крупным производят предприятия, входящие в Объединенную Авиастроительную Корпорацию (ОАК) Ростеха. В настоящее время проводятся работы по импортозамещению в рамках ведущих активных программ - MC - 21 и Superjet 100 с целью замены максимального количества комплектующих западного производства российскими аналогами. Первые поставки доработанного MC - 21-310 запланированы на 2024 год. Ожидается, что темпы его производства вырастут с шести единиц в год запуска до 72 в 2029 году. Поставка первых импортозамещенных Superjet (SSJ-NEW) запланирована на 2023 год (2 единицы). График

производства предусматривает выпуск до 20 единиц в год с 2024 года, что соответствует проектной мощности выпускающего Superjet Комсомольского-на-Амуре авиационного завода (КНААЗ). Серийное производство турбовинтовых Ил - 114-300 должно начаться в 2024 году, и в 2026 выйти на сборку 12 единиц в год. Разработанные более 30 лет назад Ту - 214, и Ил - 96 были выведены из коммерческой эксплуатации в начале 2010-х годов. До настоящего момента самолеты этих типов собирались по 1-2 единицы в год в интересах государственных заказчиков. Рассматривается возможность возобновить серийное производство до 10 "тушек" ежегодно. В частности, о желании восстановить производство на самарском заводе "Авиакор" заявил на Петербургском международном экономическом форуме губернатор Самарской области Дмитрий Азаров. Однако заказчиков со стороны авиакомпаний на Ту - 214 пока нет. Аналогичная ситуация по Ил - 96: пока широкофюзеляжные дальнемагистральные самолеты собираются по два в год, и коммерческим заказчикам возможность их получения представится не ранее 2025 года. Комплексная программа не обошла стороной и производство малых самолетов. На их создание и производство претендует частный Уральский завод гражданской авиации (УЗГА), в том числе на 178 турбовинтовых 19-местных L - 410, ранее производившихся по лицензии чешской Aircraft Industries. УЗГА также разрабатывает две новые программы: 44-местного ТВРС - 44 "Ладога" (ввод в эксплуатацию в 2025 году) и девятиместного ЛМС - 901 "Байкал" (в 2024 году). До 2030 года УЗГА обещает построить 140 ТВРС - 44 и 154 ЛМС - 901. В вертолетном сегменте сделать акцент предполагается на наиболее востребованных моделях "Ансат" и различных модификациях Ми - 8. Также в рамках программы предусмотрен выпуск почти 5 тыс. двигателей для самолетов и вертолетов. Амбициозная задача, поставленная правительством, является вызовом для российского авиапрома, который в прошлом году выпустил 32 самолета и 51 вертолет (включая экспорт). Тем не менее, на ее выполнение правительство выделяет 770 млрд руб., по различным направлениям субсидирования как производителей, так и авиакомпаний. В качестве обоснования программы ее авторы

ссылаются на проведенный опрос авиакомпаний о потребностях в провозных мощностях. Постепенная замена западного парка должна обеспечить перевозчиков возможностью поддерживать ежегодный пассажиропоток на уровне 100-110 млн пассажиров в год в период до 2030 года. Курировать выполнение программы будет первый заместитель предсе-

дателя правительства РФ Андрей Белоусов, в части авиастроения - заместитель председателя правительства РФ Юрий Борисов. Текст программы опубликован на сайте Росавиации. - ATO.ru

Aeroo.ru, Москва, 29 июня 2022

<https://aeroo.ru/34318-Pravitel-stvo-RF-postavilo-ambicioznuyu-zadachu-vypustit-bolee-tysyachi-kommercheskih-samoletov-do-2030-goda.html>

[к содержанию →](#)

■ Эксперты рассказали о перспективах российского автопрома, о возможности выпускать на АВТОВАЗе автомобили Renault и о влиянии китайских марок

Автор: Краснов Артем

Власти полны оптимизма, но каковы реальные перспективы местных автозаводов?

Чиновники наперебой рассказывают о волнующих перспективах российского автопрома после разрыва отношений с Западом, ведь мы (наконец-то!) возвращаемся к технологической суверенности. Нам обещают возрождение родных брендов, новые платформы, сохранение производства Renault... Первые миллиарды на поддержку отрасли уже согласованы, а президент РФ Владимир Путин распорядился сделать так, чтобы стало хорошо. Мы решили посмотреть на ситуацию без прикрас: на что в реальности способен оставшийся в России автопром? Спасут ли нас китайцы? На каких машинах мы будем ездить в перспективе 2-3 лет и не пора ли отменять пошлины?

Что происходит в автопроме сейчас

Большая часть российских автозаводов остановлены, но относительно мая наметилось оживление. Месяц назад на плаву были только УАЗ и тульский Haval, в течение июня к ним присоединился АВТОВАЗ и (может быть) "Автотор".

В Тольятти выпуск машин идет в усеченном объеме: с 8 июня заработала одна ветка конвейера, где собирают упрощенные версии Lada Granta без подушек безопасности, АБС и еще ряда электронных устройств, например, иммобилайзера. Стоимость новой версии Classic'22 уменьшилась на 80 тысяч рублей, и теперь базовая Granta стоит от 678 тысяч. Прежняя начальная комплектация Standard упразднена (она стоила от 728 тысяч и была проще, чем Classic).

Руководство завода "Автотор" в Калининградской области (собирал BMW, Kia и Hyundai) сообщило о доставке на предприятие партии деталей, но хватит их лишь на пару месяцев, да и то при частичной занятости персонала.

Остальные заводы находятся в глубокой летаргии. Петербургский кластер (Hyundai, Nissan, Toyota) пока не обозначил сроки возобновления работы, а Nissan заморозил деятельность в России до весны 2023 года. Сложное положение у концерна Volkswagen: санкции против группы ГАЗ лишили марку возможности собирать в Нижнем Новгороде автомобили Skoda и Volkswagen. Неясна и судьба завода под Калугой, равно как и соседствующего с

ним предприятия Stellantis (выпускал Peugeot, Citroen, Opel, Mitsubishi).

Но самым болезненным ударом стал полный уход марки Renault, что остановило как производственные линии АВТОВАЗа (здесь собирали Logan и Sandero, а также близкие им Lada Largus и XRAY), а также московского автозавода компании. В подвешенном состоянии оказались владельцы автомобилей Renault, и бремя по их гарантийному обслуживанию переложили на АВТОВАЗ.

Что обещают власти

Владимир Путин велел профильным ведомствам (в первую очередь - Минпромторгу) до 1 сентября представить стратегию развития автопрома, так что держим кулачки и предвкушаем. Главными задачами президент обозначил сохранение работы предприятий и коллективов, а также насыщение рынка автомобилями - в принципе, именно этим АВТОВАЗ и занимался с начала 1990-х и до момента, когда его начала выкупать Renault, так что задача-минимум выглядит посильной. Особое внимание президент уделил критическим технологиям и предложил делать ставку на науку и инженерные центры.

Не скупилась на обещания и функционеры. Новый глава АВТОВАЗа Максим Соколов пообещал в течение 3-4 лет создать новую платформу для машин, которая позволит выпускать модификации в том числе с автоматическими коробками передач. На эти цели планируют направить миллиард рублей, что, кстати, выглядит незначительной суммой по меркам большого автопрома. Сам Максим Соколов не скрывает, что речь идет о некоем апгрейде платформы Lada Vesta, а главной задачей, видимо, станет ее отвязка от западных технологий.

Что касается производства моделей Renault под брендом Lada, о чем заявляли чиновники Минпромторга, руководство АВТОВАЗа оценивает перспективу крайне осторожно. Максим Соколов, в частности, отметил большое количество иностранных комплектующих из "недружественных стран", что осложняет стабильный выпуск машин.

- В связи с этим мы сейчас оцениваем эти риски, оцениваем наши возможности и ресурсы, которые требуются для запуска этих моделей, и самое главное - нацеленность Renault и других поставщиков продолжать

отношения с АВТОВАЗом. Если мы в этом не будем уверены, то смысла запускать производства этих автомобилей, наверное, нет, - сказал Максим Соколов.

В самой компании Renault ранее сказали, что не знакомы с планами выпуска кроссовера Duster под брендом Lada.

Из ближайших планов АВТОВАЗа - перезапуск производства Lada Niva в упрощенном варианте, без АБС и подушек. Возобновление сборки рестайлинговой Lada Vesta перенесено на 2023 год. Не исключено, что до этого времени завод в Ижевске будет стоять.

На бывшем московском заводе Renault, который передан столичным властям, планируют выпускать автомобили "Москвич", но что это за машины - ясности нет. Чиновники сразу открестились от планов возрождать советские "Москвичи" и заявили, что речь о современных моделях, в том числе для каршеринга и такси. Техническим партнером проекта должен стать КАМАЗ, а сами автомобили, не исключено, будут построены на базе китайских (или являться их копиями).

Что касается поддержки автопрома, правительство прибегло к старым рецептам: в Минпромторге заявили о выделении более чем 20 миллиардов рублей, из которых половина уйдет на льготные автокредиты, четверть - на льготный лизинг, остальное - на скидки при покупке экологичного транспорта (электромобили, газомоторные машины). Последние пункты звучат особенно комично в свете возврата автопрома России к нулевому экологическому классу.

Откатится ли АВТОВАЗ к уровню 90-х?

Такой риск существует, и это касается как ассортимента и качества автомобилей, так и манеры завода выпрашивать преференции у государства, чем АВТОВАЗ славился до перехода под контроль Renault.

Уход французской компании ломает логику развития завода, который в ближайшие годы должен был перейти на выпуск автомобилей на иностранной платформе CMF-B и стать кровным братом румынской Dacia (автора моделей Logan, Duster и так далее). Первенцем на новой платформе был автомобиль В-класса, идущий на смену Lada Granta, опытное производство которого стартовало накануне спецоперации. За ней шла Lada Niva III, унифицированная с новым Duster, а потом и модель С-класса, которую прочили в наследницы Lada Vesta - и тоже на платформе CMF-B.

Реализация прежних замыслов выглядит маловероятной: у Renault остается опцион на обратный выкуп АВТОВАЗа в течение 6 лет,

но в ближайшей перспективе заводу остается уповать на уже существующие модели. В этом есть и повод для патриотической радости, ведь планы Renault фактически ставили крест на исконно российском автопроме.

Теперь национальные модели возвращаются на авансцену, но и назвать это достижением сложно. Так, Lada Niva отметила 45-летний юбилей, а корни Lada Granta уходят к ВАЗ-2108 конца 1980-х. Из более-менее современных моделей АВТОВАЗ располагает разве что Lada Vesta, но она дебютировала в 2015 году и тоже начинает морально устаревать.

С производственной точки зрения проблемой для АВТОВАЗа являются в основном электронные компоненты, и, по последним данным, их планируют заменить продукцией китайских поставщиков (об аналогичном подходе заявил и УАЗ). С точки зрения дальнейшей стратегии ситуация еще сложнее, потому что для полноценного развития нужны не только государственные вливания.

- Перспектив у АВТОВАЗа в автономном режиме не так уж много, - считает вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин. - Чтобы производить автомобиль, нужны платформа, запчасти, нужны кадры, технологии, производственные линии. Из перечисленного есть только производственная линия, и то не настроенная на производство каких-либо автомобилей, кроме тех, что собирали при предыдущем владельце, компании Renault. Необходимо будет несколько лет разрабатывать платформу, это будет стоить больших денег, и я не уверен, что у АВТОВАЗа есть инженерные компетенции, чтобы такую платформу разработать.

Заместитель главного редактора журнала "За рулем" Никита Гудков отмечает, что наследие Renault имеет две стороны:

- С одной стороны, за 15 лет сотрудничества АВТОВАЗ перенял у Renault колоссальный опыт конструирования современных автомобилей - и Lada Vesta подтверждает, что отчасти это получилось, - объясняет он. - Но инженерно-конструкторская школа АвтоВАЗа за эти годы перестала быть самостоятельной и самодостаточной, и это совершенно нормально, когда предприятие является частью огромной транснациональной корпорации. Сможет ли АВТОВАЗ возродиться в отрыве от международного инженерного опыта? Ответа у меня сейчас нет: предлагаю дожидаться первых результатов крупных работ, а это год-два минимум.

Он подчеркивает, что разработка новой платформы - процесс не только долгий,

но и дорогостоящий: 5-6 лет и миллиарды долларов (АВТОВАЗ, напомним, пока выделил 1 миллиард, но рублей). Никита Гудков считает, что для начала рациональнее усовершенствовать самую современную вазовскую платформу "Весты", добившись ее максимальной локализации.

"АВТОВАЗ сможет производить лишь рабочие места"

Современный автопром глобализован и все национальные производители давно канули в лету. Полностью самодостаточные автозаводы могут существовать в условиях полностью закрытой экономики, когда отсутствие внешних конкурентов позволяет выпускать достаточно примитивные модели, лишенные сложных узлов: мудреной электроники, автоматических коробок передач, современных моторов.

При этом даже в лучшие годы авторынок России был слишком мал, чтобы местное производство сложных узлов оказалось рентабельным - например, по этой причине не удалось наладить выпуск современных "автоматов" (роботизированные коробки АВТОВАЗа не в счет - это компромиссная технология). Из-за недостаточных объемов буксовала и локализация иностранных моделей, которая даже через 20 лет после начала эры промышленной сборки находилась на сравнительно низком уровне. За эти годы был достигнут ощутимый прогресс в отношении "железа": многие кузова штамповали из российского проката, локализовано производство моторов (Ford, Volkswagen, в планах - Hyundai), включая литье сложных деталей. Однако специфические компоненты, вроде электронных блоков, турбокомпрессоров, форсунок, нейтрализаторов, муфт полного привода, ввозились из-за границы в готовом виде. И на фоне падающего рынка инвестиции в развитие местного производства тех же "автоматов" выглядят авантюрами.

- Я боюсь, в ближайшие годы АВТОВАЗ сможет производить только рабочие места и генерировать зарплату для своих сотрудников, - считает Антон Шапарин. - И колоссальный дефицит бюджета для самого предприятия будет закрываться из государственных средств: не самый приятный процесс.

Не самый приятный, но до боли знакомый. Отмотаем лет на 15 назад: АВТОВАЗ выпускает устаревшие модели нестабильного качества, которые в народе называют "тазами", и постоянно угрожает правительству социальным взрывом, ведь он - градообразующее предприятие для Тольятти. На поддержку АВТОВАЗа непрерывно тратятся

бюджетные деньги, меняется руководство, год от года слышатся обещания о скором запуске новых моделей, собственных "автоматов", свежей "Нивы"...

Но, может быть, завод способен выехать на запасе "реношных" времен, тем более, по словам Максима Соколова, предприятие имеет лицензию на выпуск ряда моделей? Заместитель главного редактора издания "За рулем" Никита Гудков считает, что технически это возможно, но шансы невелики.

- У АВТОВАЗа остались права на использование некоторых платформ и решений Renault, но проблема здесь прежде всего в обеспечении комплектующими. Причем я говорю в первую очередь о собственных моделях под брендом Lada - Largus, XRAY, - основанных на платформах Renault. Их пока не выпускают, и это явно дело не ближайшего месяца-двух: слишком многое для них привозилось из-за границы. А "московские" кроссоверы в случае перевода под марку Lada еще нужно переделать собственно в "Ладу" - для этого нужно время, деньги и, не исключая, согласие Renault. Но поскольку точные условия "развода" французов с АВТОВАЗом пока не опубликованы, приходится только гадать.

При этом эксперт отмечает и другой аспект - растущий дефицит автомобилей, который пока не очень ощущается благодаря интенсивному обновлению парка в последние годы и запасу моделей на складах. Но, по оценкам Антона Шапарина, на конец 2022 года дефицит достигнет 800 тысяч единиц, и спрос на автомобили нужно будет тем или иным способом удовлетворять.

- Производить какие-то машины все равно нужно, это объективно, из чего угодно. Но мы докатились даже до того, что начали делать автомобили с экологическим классом Евро-2, это такой огромный откат. Мы начали выпускать машины без подушек, без АБС, и они будут уносить жизни и жизни, - полагает Антон Шапарин.

Положение АВТОВАЗа можно оценить двояко. С количественной точки зрения перспективы даже неплохие: дефицит автомобилей, падение реальных доходов, снижение конкуренции - все это обеспечит спрос на уже существующие бюджетные модели и продлит им жизнь. Умение продавать машину почти полвека - один из немногих талантов исконного АВТОВАЗа. Но с точки зрения качества и уровня моделей перспективы сумрачны. Под патронажем Renault завод стал крайне зависим от глобального автопрома, и это касается не только компонентов, но

также инженерного потенциала, технологий, культуры производства, управленческих компетенций. Создание самодостаточного предприятия - процесс крайне затратный, долгий и не всегда целесообразный. При этом есть и альтернатива, этакий путь наименьшего сопротивления: продавать что есть, а любые недостатки компенсировать за счет прямой или косвенной помощи государства. Остается дожидаться, какую именно линию выберет АВТОВАЗ. Ваши ставки?

Ли и Чанг спешат на помощь

Россия не планирует уходить в экономическую изоляцию, по крайней мере от стран азиатского региона. При этом дружественный Китай является одним из крупнейших производителей автомобилей как под собственными брендами, так и в рамках совместных производств. Качество чайнакаров за последние годы выросло настолько, что даже до всех событий доля китайских марок на нашем рынке увеличивалась впечатляющими темпами. Три наиболее значимых для нас бренда из Поднебесной - Haval, Chery и Geely. По словам дилеров, среди всех производителей именно у китайских марок еще сохраняются поставки, причем как из самого Китая, так и с заводов на территории Таможенного союза - речь про тульский Haval, белорусский Geely и казахский JAC. Могут ли "китайцы" компенсировать дефицит европейских, корейских, японских и американских машин?

Антон Шапарин считает, что пока это не выглядит спасительным сценарием:

- "Китайцы" не смогут занять значительную часть рынка, потому что в мае в совокупности всех китайских автомобилей было продано всего 2000 штук, это ничто, - говорит он. - Цены российского потребителя не устраивают: за стоимость китайского кроссовера в Германии можно купить BMW X5. Конечно никто не будет такие деньги тратить на подобные машины. С другой стороны, дефицит на рынке огромный, и он нарастает, потому что мы уже который месяц продаем старые запасы, так что какие-то перспективы для роста у китайских марок, конечно, есть.

Близкого мнения придерживается Никита Гудков:

- Чем хуже ситуация на рынке - тем больше доля "китайцев". Поэтому пока перспективы у них хорошие. По данным "Автостата", в мае доля продаж китайских марок выросла до 17% - это на 10% больше, чем годом ранее. Поставок автомобилей из других стран нет или они ограничены, производство в России в основном стоит, поэтому "китайцы"

будут все популярнее. Правда, откровенной экспансии от марок из КНР ждать не стоит - весь российский рынок в 15 раз меньше, чем китайский. Для них мы - капля в море.

К тому же китайские бренды пытаются обернуть ситуацию в свою пользу, поднимая цены. В этом смысле показателен рынок Казахстана: уровень цен здесь исторически сопоставим с российским, но сейчас именно китайские модели получились дешевле на треть. При этом китайские марки уже давно не возят в Россию недорогие модели, сосредоточившись на кроссоверах, поэтому у них нет предложений ниже 1,5 миллиона рублей, а для большинства россиян это - красная зона.

Отменить пошлины?

В последние годы российский автопром обеспечивал примерно 80% внутреннего спроса на машины, а если брать непремимальные сегменты - то без малого 100%. Но сейчас местное производство стагнирует, на рынке дефицит доступных моделей. Так не пора ли отменить пошлины? Ведь их вводили, чтобы защищать местный автопром, а он стремительно усыхает по совсем иным причинам?

Национальный автомобильный союз предлагает правительству отменить ввозные пошлины и разрешить параллельный импорт (сейчас есть послабления для отдельных позиций). Также в повестке: отмена обязательного оснащения системой ЭРА-ГЛОНАСС для подержанных машин, тем более сами производители получили "антикризисную отсрочку".

- Отмена пошлин нужна и важна, и это единственный путь насытить наш дефицитный рынок и снизить цены, - убежден вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин. - Без этого шага мы рискуем превратиться в автомобильную Кубу, где одни автомобили разбирают, чтобы другие ездили. Из-за техрегламента ввозить запчасти тоже нельзя: сертификат на них не получишь без подтверждения покупки на заводе, а если ты покупаешь товар в дубайской фризоне, такую бумажку тебе никто не даст.

Он добавляет, что предпосылки к уходу других автомобильных концернов (помимо Renault и GM) есть, равно как и риски массовых увольнений на предприятиях, поэтому на ситуацию нужно смотреть трезво: импорт необходим.

- Когда будут распроданы склады автомобилей, дефицит будет усугубляться, - убежден Никита Гудков. - Даже если обстановка станет благоприятной, на перезапуск вставших заводов уйдут месяцы. Перспектив радикального

улучшения поставок из-за рубежа тоже не видно, и к концу года нас, скорее всего, ждет самое глубокое место "ямы". А что дальше - зависит от нас. Новые автомобили - отдельная тема, но нужно и радикально открывать рынок для ввоза подержанных машин из-за рубежа: отменять пошлины, установку ЭРЫ-ГЛОНАСС, всяческие сертификаты и так далее. Иначе ездить будет просто не на чем.

При этом открытие границ для новых или подержанных иномарок - шаг, на который правительство РФ идет неохотно, поскольку наплыв недорогой техники ставит крест на возрождении местной сборки. Кроме того,

выгоды от импорта зависят от соотношений курсов валют: сейчас ситуация складывается в пользу рубля, но отчасти именно потому, что импорт в страну ограничен (то есть невысок спрос на валюты).

Укрепление рубля повысило интерес россиян к покупке автомобиля в Казахстане и Арабских Эмиратах. При этом будьте аккуратны с объявлениями в сети, которые сулят низкие цены на новые машины: речь может идти о "

74.ru, Челябинск, 21 июня 2022

<https://74.ru/text/auto/2022/06/21/71423525/>

[к содержанию →](#)

■ Минниханов: Татарстан готов наращивать поставки товаров в Кузбасс

Татарстан готов наращивать поставки продукции нефтехимических и машиностроительных предприятий, товаров народного потребления и бытовой химии в Кузбасс. Об этом заявил президент РТ Рустам Минниханов на встрече с губернатором Кемеровской области - Кузбасса Сергеем Цивилевым.

Фото: пресс-служба президента РТ

Как передает пресс-служба президента РТ, республика уже сегодня готова наращивать поставки продукции нефтехимических и машиностроительных предприятий, товаров народного потребления и бытовой химии. Кроме того, Татарстан готов тесно взаимодействовать в вопросах цифровизации различных отраслей экономики и решении задач по импортозамещению.

"ВРТ есть хорошие технологии по капитальному ремонту грузового автотранспорта, переводу автотехники на газомоторное топливо. Наши предприятия готовы укреплять кооперацию по развитию инфраструктуры хранения нефти и нефтепродуктов. Предлагаем рассмотреть возможность использования автомобильной техники КАМАЗа на строительстве промышленных и логистических объектов Кузбасса", - сказал президент РТ.

Он добавил, что Татарстан целенаправленно формирует инновационную и производственную инфраструктуру различных экономических зон, промышленных и технопарков, инженеринговых центров.

Фото: пресс-служба президента РТ

"Мы всегда готовы к обмену опытом в сферах поддержки предпринимательства и подготовки кадров для производства на базе

отраслевых ресурсных центров. Будем рады взаимодействовать в сфере образования. Сегодня в татарстанских вузах обучаются 114 студентов из Кузбасса", - кратко перечислил сферы развития сотрудничества Минниханов. Представители казанского Кремля отметили, что сейчас объем межрегионального товарооборота между Татарстаном и Кузбассом, по примерным оценкам, составляет более 2,3 млрд рублей в год.

Уточняется, что РТ активно поставляет в Кузбасс грузовые автомобили и автобусы, шины, дизельное топливо и бензин, продукты питания, моющие средства и продукцию легкой промышленности, медицинские инструменты и оборудование, узлы учета воды и многие другие товары. В основе ввоза из Кемеровской области поставки проката металлов, а также в Татарстан поступают уголь и кокс, медицинское оборудование и техника для коммунальных служб.

Фото: пресс-служба президента РТ

В рамках встречи Минниханов и Цивилев подписали план мероприятий по реализации соглашения между коллегией администрации Кемеровской области и правительством Республики Татарстан о сотрудничестве в торгово-экономической, научно-технической, социальной, культурной и иных сферах на 2022-2024 годы. Предыдущий план мероприятий уже был реализован и завершен в 2021-м, заключили представители казанского Кремля.

Бизнес Online (business-gazeta.ru), Казань, 26 июня 2022

<https://www.business-gazeta.ru/news/554894>

[к содержанию →](#)

■ Самарский «Авиакор» ищет замену украинскому Ан-140

Авиазаовод Дерипаски хочет снова производить самолеты, но для этого потребуются многомиллиардные инвестиции

В Самарской области на заводе "Авиакор" может быть возобновлено производство самолетов. Во всяком случае, о том, что сейчас идут переговоры о возрождении завода в этом качестве на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) рассказал губернатор региона Дмитрий Азаров.

"Я хочу, чтобы предприятие вновь выпускало самолеты. Мы понимаем, какие самолеты, но говорить об этом рано... Это процесс не быстрый. Я надеюсь, что нам многое удастся сделать для возрождения в полной мере выпуска самолетов на самарской земле", - заявил Азаров агентству РИА Новости.

В последние годы "Авиакор" занимался ремонтными работами, добивался контрактов на изготовление отдельных узлов и агрегатов, но, по словам губернатора, все на заводе мечтали именно о производстве самолетов. Успех этого предприятия, как считает Азаров, во многом зависит от правильного взаимодействия с Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА) и Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК).

Завод "Авиакор" основали в 1930 году в Воронеже, но в 1941-м его эвакуировали в Куйбышев, нынешнюю Самару. За время его существования было произведено более 22 500 самолетов, в том числе, Ил-4, Ил-10, Ту-4, Ил-28, Ту-114, Ту-126, Ту-154 и Ан-140, а также третья ступень советской сверхтяжелой ракеты 11А52 "Раскат". В последние годы, как говорится на сайте завода, он выполнял капитальный ремонт и техобслуживание Ту-154 (совершил последний регулярный рейс по России в 2020 году), обслуживал Ан-140 и Ан-74, поставлял компоненты для других самолетов различных типов.

Сегодня завод входит в машиностроительный холдинг "Русские машины", контролируемый финансово-промышленной группой "Базовый элемент" Олега Дерипаски. В апреле 2019 года СМИ сообщали, что корпорация "Русские машины" рассматривает возможность отказа от завода "Авиакор" либо смены назначения предприятия, но никаких изменений в итоге не произошло.

В нулевые годы основным стратегическим направлением деятельности завода стал выпуск грузопассажирских самолетов Ан-140, мощности позволяли выпускать до 6 машин в год. Однако это производство было тесно связано

с Украиной. Крыло Ан-140 производилось на Харьковском авиазаводе (ХГАПП), фюзеляжи - как на ХГАПП, так и на "Авиакоре", двигатели поставлял запорожский завод "Мотор Сич", шасси - Днепропетровский "Южмаш", сборка осуществлялась на "Авиакоре". В октябре 2014 года ХГАПП объявило об банкротстве, в связи с чем дальнейшее производство Ан-140 на "Авиакоре" было прекращено.

Что касается возобновления выпуска самолетов, в годовом отчете предприятия еще за 2017 год было сказано, что "в случае реализации программы импортозамещения комплектующих изделий и систем Ан-140 предприятие готово возобновить выпуск данных самолетов".

Кроме того, в июле 2014 года президент РФ Владимир Путин дал поручение правительству рассмотреть вопрос организации серийного производства самолета Ил-114 в России. В частности, обсуждалось и производство на "Авиакоре". По сделанной тогда оценке генерального директора завода Алексея Гусева освоение серийного производства Ил-114 заняло бы около 5 лет и потребовало инвестиций в размере 10-12 млрд руб. Авиаэксперт, главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров рассказал "Свободной прессе", что о выпуске Ан-140 или Ил-114 на "Авиакоре" речи не идет. Завод может быть вовлечен в производство турбовинтового регионального самолета на 44 пассажира ТВРС-44 "Ладога", но для этого нужны серьезные инвестиции, на которые нынешний собственник вряд ли готов. - В предыдущие десятилетия "Авиакор" производил Ту-154М для Минобороны и самолет Ан-140 для региональных линий. Ту-154М - это уже давно некоммерческий продукт, который больше не выпускается. Эти самолеты уже ушли в прошлое.

Ан-140 - это украинский самолет, с которым наши компании, по большому счету, намучились. Не потому, что он плохой. Самолет хороший, но отношения с украинским разработчиком всегда были очень сложными. Авиакомпания полетали на этом самолете и сказали: "Больше не хотим". Техподдержка со стороны Украины была очень дорогой, они буквально выкручивали нашим компаниям руки. Из-за чего прекрасный самолет пришлось просто списать. Сейчас эти самолеты не летают, заказов на них нет. Они не актуальны.

"СП": - Какие самолеты может выпускать "Авиакор"?

- Если учесть, что было сказано о сотрудничестве с Уральским заводом гражданской

авиации, это может быть, например, ТВРС-44 "Ладога", который сейчас разрабатывается на Урале. Это как раз примерный аналог Ан-140, самолет того же класса и той же размерности. У "Авиагора" уже есть опыт выпуска такого класса машин, поэтому, возможно, это тот самолет, который будет производиться на "Авиагоре".

У УЗГА есть и другие проекты, но они не по масштабам самарского предприятия. Тот же "Байкал" - самолет на замену кукурузника. Не думаю, что это то, что нужно такому большому предприятию, как "Авиагор".

Ила-114 точно не будет на "Авиагоре", потому что уже сейчас его серийное производство развернуто в Луховицах в Подмоскovie. Хотя не исключаю, что в рамках кооперации "Авиагор" может делать для него отдельные части. Такая практика существует внутри ОАК, когда один завод делает хвост, другой - фюзеляж, а затем все это собирается на финальном заводе. Кстати, точно так же производят самолеты Boeing и Airbus.

Поэтому "Авиагор" вполне может получить какую-то ответственную часть производства в кооперации с другими заводами, причем по любым проектам. Возможности у предприятия значительные, хотя есть и свои проблемы.

"СП": - Какие именно?

- Поскольку завод не входил и не входит в ОАК, он не получал такого финансирования на модернизацию производства, на внедрение новых станков и технологий. Предприятию будет тяжело, но каким-то образом надо встраиваться в общий производственный процесс. Вне сотрудничества с корпорацией здесь перспектив нет никаких.

"СП": - Сколько времени и средств для этого потребуется?

- Это зависит от того, как именно встраиваться. Если как завод-финалист, который будет производить конкретный самолет, - это одна история, если как смежник, производящий агрегаты для других предприятий, - совсем другая, от этого зависит и объем инвестиций. Завод, который осуществляет конечную сборку и производит самые ответственные детали, потребует приличных денег даже не на освоение продукта, а на модернизацию. За минувшие несколько десятилетий в мире прошел процесс цифровизации. На

заводах внедрены новые цифровые станки, новая производственная философия. На это требуются огромные деньги, каждый станок с числовым программным управлением (ЧПУ) - очень дорогая вещь. Поэтому на то, чтобы модернизировать завод целиком, может уйти миллиард долларов или больше.

"СП": - Есть ли смысл в таком случае модернизировать тот же "Авиагор" или нужно выделить несколько заводов-флагманов и сосредоточиться на них?

- Что касается ОАК, примерно так и происходило. Были заводы, которые уже имели проекты и самолеты, они в первую очередь получали финансирование на модернизацию. Это заводы в Комсомольске-на-Амуре (выпускает SuperJet), Новосибирске, в Иркутске (МС-21). В другие заводы не было смысла сильно вкладываться, потому что не было проектов.

Но по мере появления и создания новых самолетов различных классов их нужно будет где-то производить. Модернизировать завод нужно под конкретный проект и ровно в том объеме, в котором требуют его масштабы производства. Если это 20 машин в год, нет смысла модернизировать все предприятие мощностью 100 самолетов. Достаточно будет части, потому что это очень дорогой процесс. Инвестиции должны совершаться таким образом, чтобы каждый проект в итоге был окупаем, чтобы эти деньги можно было постепенно возвращать от продажи самолетов. Нерационально покупать станки, которые будут простаивать 30 лет.

В случае "Авиагора" вопрос в том, кто будет делать эти инвестиции. "Силовые машины" и Дерипаска явно не в состоянии инвестировать огромные деньги, которые потребуются для этого проекта. Разве что этот завод перейдет под крыло ОАК. Такие разговоры раньше уже шли, но тогда ни о чем не договорились. На сегодняшний день это главная проблема "Авиагора". У хозяина нет ни средств, ни мотивации инвестировать огромные деньги с неопределенным сроком возврата, а ОАК не будет инвестировать в чужое предприятие, когда есть собственные, которые нужно развивать.

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

<https://svpressa.ru/economy/article/337641/>

[к содержанию →](#)

■ Ростех и «Аэрофлот» создают новые цифровые решения для авиаотрасли России

Санкт-Петербург, 20 июня 2022, 13:15 - REGNUM Соглашение о совместном развитии российских цифровых продуктов и сервисов для отечественной отрасли авиаперевозок подписали на ПМЭФ-2022 государственная корпорация "Ростех" и авиакомпания "Аэрофлот". Об этом ранее сообщила пресс-служба Ростеха.

Отмечается, что в данный момент целый ряд российских авиакомпаний уже провел успешную адаптацию и внедрение цифровых продуктов на базе разработок Ростеха в свою производственно-операционную деятельность.

Также указывается, что внедрение автоматизированной информационной системы в

авиакомпаниях ведется при участии холдинга "РТ-Проектные технологии" госкорпорации Ростех в партнерстве с "Сирена-Трэвел" и "РТ-Транском".

Как сообщало ИА REGNUM, ранее стало известно, что выпуск авиационных двигателей путем создания импортозамещающего производства на территории АО "Особая экономическая зона "Санкт-Петербург" увеличит объединенная двигателестроительная корпорация Ростеха - АО "ОДК-Климов".

Самолет

ИА Regnum, Москва, 20 июня 2022

<https://regnum.ru/news/3623799.html>

[к содержанию →](#)

3.6. ESG

 «КАМАЗ» обновил Кодекс корпоративной этики.

"КАМАЗ" обновил Кодекс корпоративной этики с учетом изменений внутренней политики компании за 10 лет, минувших с утверждения предыдущей редакции. Новая версия документа была подписана генеральным директором ПАО "КАМАЗ" Сергеем Когогиным, - сообщают "Вести КАМАЗа".

Кодекс, содержащий этические нормы и правила поведения сотрудников автогиганта, содержит 14 разделов. Он регламен-

тирует корпоративный имидж и стиль, а также определяет обязательства компании в части защиты окружающей среды и другой социально ответственной деятельности. Отдельная глава посвящена безопасному труду, жизни и здоровью работников.

Ознакомиться с электронной версией документа можно на официальном сайте "КАМАЗа".

Ридус (ridus.ru), Москва, 22 июня 2022

<https://www.ridus.ru/news/383423>

[к содержанию →](#)

■ Новикомбанк профинансирует инфраструктурные проекты «Росэлектроники»

С.-ПЕТЕРБУРГ, 17 июн - РИА Новости. Новикомбанк, опорный банк Госкорпорации Ростех, и холдинг "Росэлектроника" договорились о партнерстве в рамках реализации экологических и медицинских проектов, общая сумма финансирования составит 5 миллиардов рублей.

Соответствующее соглашение о сотрудничестве подписано на ПМЭФ-2022.

В рамках соглашения Новикомбанк, в частности, поддержит инвестиционные проекты предприятий "Росэлектроники" по внедрению новых инженерных решений для повышения экологической эффективности производств, а также инициативы в сфере медицины.

При реализации инвестиционных проектов стороны договорились о следовании принципам устойчивого развития.

"Использование "зеленых" параметров расширяет возможности организаций по

привлечению финансирования, благодаря как соответствующим мерам господдержки, так и специальным предложениям финансовых институтов. Новикомбанком накоплена глубокая экспертиза в области устойчивого развития, мы готовы консультировать предприятия по вопросам эффективной интеграции этого подхода при реализации инвестпроектов и предлагать особые условия кредитования для них", - сказала председатель правления Новикомбанка Елена Георгиева.

По словам генерального директора Объединенной приборостроительной корпорации (управляющей организации холдинга "Росэлектроника") Сергея Сахненко, благодаря поддержке банка, предприятия холдинга получают возможность модернизировать свои производственные процессы, повысить их эффективность.

Новикомбанк - РИА Новости, 1920, 17.06.2022

РИА Новости, Москва, 17 июня 2022

<https://ria.ru/20220617/novikombank-1796099785.html>

[к содержанию →](#)

■ ESG-принципы: что это такое и зачем компаниям их соблюдать

Автор: Кондратенко Мария

В последние годы тренд на ответственность и экологичность распространился и на сферу инвестиций. В результате возникло понятие ESG. Рассказываем, что это такое, зачем нужно и как повлияло на бизнес по всему миру

Финансист Евгений Коган о том, почему ESG меняет мир уже сейчас

(Видео: РБК)

Что такое ESG и почему это актуально

Аббревиатуру ESG можно расшифровать как "экология, социальная политика и корпоративное управление". В широком смысле это устойчивое развитие коммерческой деятельности, которое строится на следующих принципах:

ответственное отношение к окружающей среде (англ., E - environment);

высокая социальная ответственность (англ., S - social);

высокое качество корпоративного управления (англ., G - governance).

В современном виде ESG-принципы впервые сформулировал бывший генеральный секретарь ООН Кофи Аннан. Он предложил управленцам крупных мировых компаний включить эти принципы в свои стратегии, в первую очередь для борьбы с изменением климата.

Явление стало популярным только в последние пару лет, но уже закрепилось за рубежом. По словам вице-президента "Тинькофф" Нери Толлардо, в ближайшем будущем мировые фонды перестанут инвестировать в компании, которые игнорируют принципы устойчивого развития.

В начале 2000-х годов в США насчитывалось всего 20 компаний с ESG-рейтингом. Как видно по графику, к 2020 году их количество выросло почти до 800. Средний рейтинг ESG за 20 лет удвоился, что связывают с ростом объема, качества и доступности данных (Фото: Factor Research)

В России принципы ESG менее распространены, чем за рубежом, но их уже постепенно внедряют в бизнес. Одной из актуальных тем на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) в 2021-м стала защита окружающей среды.

Участники ПМЭФ-2021 обсуждали снижение выбросов углекислого газа при добыче и переработке топлива, а также развитие новых источников энергии. В рамках нацпроекта "Экология" поставлена задача к 2030 году

отправлять на сортировку 100% отходов и вдвое сократить объем захоронения мусора.

Кроме того, треть крупнейших банков страны уже внедрила в кредитный процесс ESG-оценку компаний, еще 20% - планируют. Это значит, что банки будут тестировать каждого заемщика на соблюдение принципов устойчивого развития.

Как оценивают соблюдение ESG-принципов Бизнес, который претендует на хорошую ESG-оценку, должен соответствовать стандартам развития в трех категориях: социальной, управленческой и экологической.

Экологические принципы определяют, насколько компания заботится об окружающей среде и как пытается сократить ущерб, который наносится экологии.

Например, бренд обуви Timberland сотрудничает с производителем шин Omni United и делает подошвы ботинок из переработанных шин.

Социальные принципы показывают отношение компании к персоналу, поставщикам, клиентам, партнерам и потребителям. Чтобы соответствовать стандартам, бизнес должен работать над качеством условий труда, следить за гендерным балансом или инвестировать в социальные проекты.

Например, американский бренд верхней одежды Patagonia не владеет фабриками, которые шьют его продукцию, поэтому не может влиять на размер зарплаты рабочих. Чтобы это исправить, в рамках программы "Честная торговля" бренд направляет часть средств с продажи продукции на фабрики, чтобы поднять зарплату сотрудников до уровня прожиточного минимума.

К 2019 году бренду Patagonia удалось поднять зарплату рабочим до прожиточного минимума на 11 из 31 фабрики (Фото: Patagonia)

Управленческие принципы затрагивают качество управления компаниями: прозрачность отчетности, зарплаты менеджмента, здоровую обстановку в офисах, отношения с акционерами, антикоррупционные меры.

По словам Евгения Хилинского, директора управления анализа инструментов с фиксированной доходностью Газпромбанка, для устойчивого развития компания должна соблюдать баланс между всеми критериями. Но их значимость может различаться в зависимости от деятельности разных компаний. Например, для энергетики особую роль играют экологические критерии, для сектора услуг -

социальные, а для финансов - управленческие. Что такое ESG-рейтинг и как он формируется ESG-рейтинг формируют независимые исследовательские агентства - Bloomberg, S&P Dow Jones Indices, JUST Capital, MSCI, Refinitiv и другие. Они оценивают развитие компаний по трем критериям - E, S и G - и присваивают баллы по столбчатой шкале.

Например, конгломерат Kering (модные дома Gucci, Balenciaga, Saint Laurent) с 2019 года остается лидером рейтинга MSCI среди 28 компаний в сфере производства одежды и предметов роскоши. Все благодаря его программе устойчивого развития, которая включала в том числе:

отказ от использования токсичной пластмассы на 99,8%;

использование "регенерированного" кашемира, который создают из отходов производства;

запуск бесплатного онлайн-курса по сознательной моде.

MSCI делит компании на три категории: лидеры с рейтингом AA и AAA; компании со средними показателями - A, BBB, BB; и отстающие - B, CCC (Фото: MSCI)

Единого подхода к формированию рейтинга нет. Все агентства анализируют открытые данные о компаниях, но считают баллы по-разному. Поэтому ESG-рейтинги разных агентств могут сильно различаться.

Например, MSCI присвоила розничной сети Boohoo высокий рейтинг, несмотря на расследования о том, что компания занижает зарплату сотрудникам и игнорирует локдаун во время пандемии. В то же время другие рейтинговые агентства поставили Boohoo более низкую оценку.

Как ESG-инвестиции влияют на рынок

Популярность ESG-инвестиций растет с каждым годом. Эксперты считают, что это происходит в том числе из-за интересов миллениалов (рожденных в 1980-1990-х годах), которые стали платежеспособной аудиторией. Ценности этого поколения отличаются от предыдущего: для них бизнес и инвестиции - это не только про доход, но и про заботу об экологии и обществе.

На фоне пандемии также поднялся спрос на социальную ответственность компаний. Согласно исследованию Edelman 71% потребителей готов отказаться от бренда, если он ставит прибыль выше заботы о людях (Фото: 2020 Edelman Trust Barometer Brands and the Coronavirus)

Повышенный спрос на ESG вынуждает компании считаться с принципами устой-

чивого развития. Теперь, из-за давления инвесторов и банков, им невыгодно иметь низкий ESG-рейтинг.

Инвесторы меньше поддерживают компании с низким ESG-рейтингом. В 2020 году компания EY провела опрос среди институциональных инвесторов - страховых и инвестиционных компаний, пенсионных и благотворительных фондов. В результате 98% опрошенных заявили, что строго отслеживают ESG-рейтинг компании. Вот главные причины:

Подтверждена позитивная связь между ответственным инвестированием и доходностью ценных бумаг.

Ориентируясь на ESG-рейтинг, инвесторы могут избежать компаний, деятельность которых связана с экологическими рисками и крупными денежными потерями. Например, таких, как разлив нефти из-за взрыва платформы компании Transocean в 2010 году.

Банки учитывают ESG-рейтинг при выдаче кредитов. Например, Сбербанк выдал кредит инвестиционной компании АФК "Система" в ноябре 2020 года: в этом кредите процентная ставка привязана к выполнению требований об экологической политике и ответственном инвестировании.

Какие компании входят в топ ESG-рейтингов

В мире есть множество примеров успешных корпораций, которые ориентируются на принципы ESG. По версии компании Corporate Knights, в 2021 году в первую пятерку входят: Французская машиностроительная компания Schneider Electric.

Датская транснациональная энергетическая компания Ørsted A/S.

Национальный банк Бразилии Banco do Brasil SA.

Финская нефтегазовая компания Neste Oyj.

Международная компания профессиональных услуг в области дизайна, архитектуры и консалтинга Stantec Inc.

Компания Corporate Knights ежегодно публикует рейтинг 100 самых устойчивых глобальных корпораций в мире. Рейтинг основан на публично раскрытых данных.

Многие российские компании тоже придерживаются ESG-принципов. Например, горно-рудная компания "Полиметалл" активно развивает экологические и социальные проекты:

Проводит мониторинг состояния флоры и фауны вблизи предприятий и разрабатывает программу по их сохранению.

Создала некоммерческую ассоциацию "Женщины в горнодобывающей отрасли" для борьбы с гендерными стереотипами.

Инвестирует в инфраструктуру, здравоохранение, образование и культуру города Амурска в Хабаровском крае.

Планирует использовать только сухое складирование отходов без традиционного возведения дамб, чтобы снизить риск утечек и аварий.

В результате "Полиметалл" уже четвертый раз подряд становится лидером рэнкинга независимого кредитного рейтингового агентства RAEX-Europe. Рэнкинг - это часть проекта RAEX-Europe по сбору, систематизации и анализу ESG-данных компаний постсоветского пространства.

RAEX-Europe обновляет ESG-рэнкинг каждый месяц: агентство переоценивает компании по мере выхода их годовых отчетов, а также включает новые, которые еще не получали оценку. Таким образом, рэнкинг охватил уже 135 российских компаний из 24 различных отраслей.

Первый в России крупный форум на тему ESG состоялся в Москве 14 октября 2021 года при поддержке медиахолдинга РБК. С итогами конгресса "ESG- (P) Эволюция" вы можете ознакомиться на странице мероприятия.

Обновлено 14.06.2022

РБК (rbc.ru), Москва, 14 июня 2022

<https://trends.rbc.ru/trends/green/614b224f9a7947699655a435>

[к содержанию →](#)

4. НОВОСТИ КРУПНЕЙШИХ ЗАРУБЕЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК

■ For 3-D printing companies, producing in the stock market hasn't been easy

Автор: Aashna Shah

In this article

The University Hospital Trust in Paris acquired 60 FDM 3-D printers from Stratasys in late March 2020 to create an in-house rapid-response supply chain for Covid materials.

Stratasys

In this weekly series, CNBC takes a look at companies that made the inaugural Disruptor 50 list, 10 years later.

The industry of 3-D printing started with creating trinkets and toys, but it is slowly making its way into mainstream industrial production lines.

The full range of what 3-D printing can accomplish ranges from the novelty (pools and cheesecakes) to the vital (custom human body parts such as around the world and much-needed medical supplies during the initial Covid response). It also includes the potentially game-changing economy-wide applications, from 3-D printed homes to jet engine parts - GE started doing that years ago - and rockets, including those from two-time CNBC Disruptor.

3-D printing technology has exponentially progressed over the past decade, but it has not been a straight line up of financial success for companies like and MakerBot (now part of), which both made the original CNBC Disruptor 50 list in 2013.

For Shapeways, the idea began in the Philips' Electronics design department over a decade ago in Eindhoven, Netherlands. Then in 2012, it brought 3-D printing to the U.S. with a factory in Long Island City, Queens, housing 50 industrial printers and able to churn out millions of consumer-designed products a year, from art to fashion, lamps, necklaces, gadgets, games, drones, medical devices and robotics. It now claims to have helped partners produce over 21 million 3-D printed components and has also expanded to Livonia, Michigan.

Co-founder Robert Schouwenburg says when the company first started, 3-D printing was relatively new, and he and his co-founders were so intrigued by the idea of just pressing a button and an object coming out. They, however, were surprised when printing just a 4x4 cube cost \$100. That moment sparked their interest in figuring out how to make the technology more affordable. Schouwenburg and his co-founders Marleen Vogelaar and Peter

Weijmarshausen came up with the concept of allowing individuals to upload a part that they wanted to, pricing it and then shipping it to them directly.

At the same time, companies like MakerBot, founded by former Seattle art teacher Bre Pettis and backed by Jeff Bezos, among others, was also entering the market and built, the largest 3-D printing community in the world, which boasts the largest installed base of 3-D printers. Stratasys, which focuses on additive manufacturing, and Makerbot, a leader in desktop 3-D printing, merged in 2013 to bring the two markets into one corporate entity. MakerBot continues to operate as a separate subsidiary of Stratasys, maintaining its own identity, products and go-to-market strategy.

With all the buzz about 3-D printing, manufacturers thought the technology could replace traditional industrial production quickly. But as with many disruptive technologies, innovative novelty is still a far way from scaling a business to compete with the cost structure of traditional industries.

"If you fast forward 10 years later, that didn't materialize, and we're still at that stage where 3-D printing is used more and more, but it hasn't replaced traditional manufacturing," Schouwenburg said. "It's just one of the many manufacturing technologies available to companies to use in their manufactured goods," he added.

Loading chart...

The theme has attracted the attention of one of the market's most closely watched disruptive stock investors: Cathie Wood of Ark Invest, which runs the.

The path of the original 3-D printing disruptors to the public market has taken a while, too. It was only last year, in October 2021, that Shapeways went public amid the SPAC frenzy in the market, via a merger with Galileo Acquisition Corp. Its performance since that deal, like many of its peer SPACs, has been abysmal, down nearly 90% from its first trade. Wood's 3D Printing ETF, which owns both Stratasys and Shapeways, has had a tough spell, too, like most of her funds focused on the high-potential growth stocks that have suffered the worst in the current bear market. Wood's ETF is up since its inception in 2016, but it is not a pure-play on 3-D printing, holding among its top

stock picks tech giants including Microsoft and many broader industrial names.

that its 3D-printing process to build rockets requires thousands of less parts than traditional aerospace manufacturing and can be done in less than 60 days due to a simplified supply chain. In 2021, it moved into a more than 1 million square foot former Boeing C-17 aircraft manufacturing plant, "an absolutely monstrous building," Ellis said, with "the scale for us to continue to grow in the next couple of years but also the next decades to come."

On both the industrial and consumer level, the

technology has matured and has become more affordable, Schouwenburg says, but it hasn't offset system manufacturing technology. Though he too believes that much more change is coming within the next decade.

for our weekly, original newsletter that goes beyond the annual Disruptor 50 list, offering a closer look at list-making companies and their innovative founders.

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

<https://www.cnbc.com/2022/06/30/for-3-d-printing-companies-producing-in-stock-market-hasnt-been-easy.html>

[к содержанию →](#)

■ An Active Retirement On The Appalachian Trail

By Susan Schaefer, Next Avenue

While everyone else was "working," volunteer Caroline Egli and Fetig are "eating blowdowns" for... [+] lunch with his Stihl MS 261 with a 20" bar - a military equivalent of an 8-inch howitzer on the AT

Jim Fetig approached retirement the same way he approached the rest of his life: always on the go and eager to test his mettle. As a soldier's son and later an Army officer himself, he has lived in 19 states and 3 foreign countries, traveled to 50 states and 44 countries, and had 64 permanent mailing addresses.

After leaving the Army as a colonel, Fetig held executive communications positions at the Georgia Institute of Technology, Raytheon and Lockheed Martin LMT. He was a visiting fellow at the RAND Corporation and served as a foreign policy spokesman for the Clinton administration and chief of external relations for the Corporation for National and Community Service under President Obama.

Call of the Wild

Despite years of desk jobs, Fetig is an avid outdoor enthusiast. He graduated from the Army's Winter Warfare School in Alaska, was certified as a winter operations instructor by the Minnesota National Guard, has lived on a glacier in Alaska, skied northern Minnesota's Boundary Waters Canoe Area in mid-winter (where overnight temps averaged -35° F), and has climbed and hiked in the Colorado Rockies during all four seasons.

His happy place is outdoors, so his choice to kickstart retirement with a "through hike" of all 2,190 miles of the Appalachian Trail (AT) perfectly tested his will, skill and temperament. It offered him an "epic quest," that included "physical and mental challenges, use of wits, sustainable over enough time to test my commitment and bring out both my best and worst," he said as he readied himself in spring of 2013.

Man with a Mission

Like most mere mortals who are considering retirement, Fetig says he also wanted to fill his post-career time with "joyous and meaningful activity that benefited others as well as myself."

He found that and more. Typical of his goal- and leadership-oriented character, he has become an essential contributor of AT's volunteer base. Fetig began volunteering with the Potomac Appalachian Trail Club (PATC) in 2012, in part to prepare for that through hike, which he accomplished in 2014. His colleague, former Appalachian Trail Conservancy (ATC) Information Services Manager Laurie Potteiger, dubbed Fetig

"a man with a mission to do everything he can to protect and preserve the Appalachian Trail."

Fetig wears many hats when working on the trail; most of them are hardhats. "Few volunteers are involved with the AT from such a variety of perspectives," Potteiger says. "You might find him using a chainsaw to clear blowdowns (trees blown down by the wind) on his trail section, swinging a pick on a trail crew, greeting visitors at ATC headquarters in Harpers Ferry, West Virginia, supervising ridgerunners (seasonal employees who hike assigned sections of the AT to help educate hikers, check permits, and assist in the maintenance of the Trail, shelters and privies) anywhere along PATC's 240 miles of the AT or writing blog posts that promote initiatives that benefit the Trail."

Overseeing a trail section in Shenandoah National Park, Fetig works with a PATC trail crew, helps with fundraising, and occasionally volunteers at the ATC visitor center, giving presentations and leading workshops on hiking. For a time, he served as public affairs chair. He also helped to pioneer the Trail Ambassador program, working as a volunteer ridgerunner with the Georgia Appalachian Trail Club "to get hikers off on the right foot and to minimize their environmental impact," he explains.

Working on the trail helps Fetig appreciate the complexities of managing it, describing it as "a system with many parts that all need to work together." Volunteers are one of those parts, and he says there is a role for everyone.

"If this experience has taught me anything, it's the importance of finding a direction and focus in retirement about which you are passionate," he says. "If you can do that, you'll never be bored."

Fetig's "retirement" qualifies more as "repurposing." He says he is busier and more fulfilled now than he has ever been. And, oh yeah, if you come across him on the trail, ask him about his cookies - they're notorious! Did we forget to mention that one of the hats he wears is a baker's toque?

Background on the Appalachian Trail

Internationally renowned by hikers, the Appalachian Trail is an American treasure. 2021 marked the centennial of the trail's founding, which was when a planner, forester and preservationist named Benton MacKaye published an article, "An Appalachian Trail: A Project in Regional Planning," in the Journal of the American Institute of Architects. In 1968, President Lyndon B. Johnson signed the National Trails System Act, making the AT a national scenic

trail under federal protection. Author Bill Bryson triggered a boom of interest with his 1998 book, "A Walk in the Woods: Rediscovering America on the Appalachian Trail."

The Appalachian Trail Conservancy website has information on ways to get involved.

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

<https://www.forbes.com/sites/nextavenue/2022/06/30/an-active-retirement-on-the-appalachian-trail/>

[к содержанию →](#)

■ Greece submits letter of request for F-35

With an Italian aircraft displayed at the recent ILA Air Show in Berlin, the F-35 is set to acquire a new European customer with Greece having submitted a letter of request to the US government. (Janes/Gareth Jennings)

Greece's plans to acquire the Lockheed Martin F-35 Lightning II Joint Strike Fighter (JSF) have taken a step forward, with Prime Minister Kyriakos Mitsotakis saying on 30 June that a letter of request (LOR) had been sent to the United States. According to Reuters, Mitsotakis made the disclosure at the NATO Madrid Summit in Spain, saying that Greece intends to buy 20 F-35As to equip two squadrons, and that further procurement batches may follow.

With the LOR now submitted, Mitsotakis said that, subject to the usual processes, deliveries are expected to begin from 2027 or 2028.

The Hellenic Air Force (HAF) is looking to acquire the F-35A as part of a wider ramp-up of its combat aviation forces, which has seen delivery of Dassault Rafales from France and upgrades to its existing fleet of Lockheed Martin F-16 Fighting Falcons.

Janes.com, Вашингтон, 30 июня 2022

<https://www.janes.com/defence-news/greece-submits-letter-of-request-for-f-35/>

[к содержанию →](#)

■ Navy asks Raytheon to upgrade data package and software in JSOW smart munitions for allied military forces

Автор: John Keller

The AGM-154 JSOW is medium range precision-guided glide bomb for attacking defended targets from outside the range of standard anti-aircraft defenses.

PATUXENT RIVER NAS, Md. - Precision munitions experts at Raytheon Technologies Corp. will upgrade hard-target-penetrating and data-linked medium-range precision-guided smart munitions for the governments of Taiwan, Bahrain, and Canada under terms of a \$29.4 million contract announced Monday.

Officials of the U.S. Naval Air Systems Command at Patuxent River Naval Air Station, Md., are asking the Raytheon Missiles & Defense segment in Tucson, Ariz., to upgrade the technical data package and software for the AGM-154C Block III Joint Standoff Weapon (JSOW) munition for these allied nations.

The AGM-154 JSOW is medium range precision-guided glide bomb for attacking defended targets from outside the range of standard anti-aircraft defenses. Pilots typically fire JSOW from ranges of 22 to 70 nautical miles. The JSOW Block III adds a Link-16 weapon data link and moving maritime target capability to the AGM-154C.

The weapon can launch from F/A-18, F-16, F-15, F-35, and Jas Gripen jet fighter-bombers; as well as from B-1B, B-2A, and B-52H long-range jet bombers. The AGM-154C JSOW unitary variant uses an imaging infrared seeker with autonomous guidance.

The two-stage AGM-154C carries the BROACH warhead made up from a WDU-44 shaped augmenting warhead and a WDU-45 follow through bomb, and is designed to attack hardened targets like armor, concrete, and earth to enable a large following warhead to explode inside the target. The JSOW is 13 feet long and weighs about 1,000 pounds.

On this systems upgrade contract Raytheon will do the work in Tucson, Ariz.; Goleta, Calif.; McAlester, Okla.; and other U.S. locations, and should be finished by July 2025. For more information contact Raytheon Missiles & Defense online at www.raytheonmissilesanddefense.com, or Naval Air Systems Command at www.navair.navy.mil.

Jsow 30 June 2022

Military Aerospace Electronics (militaryaerospace.com),
Вашингтон, 30 июня 2022

<https://www.militaryaerospace.com/computers/article/14278936/smart-munitions-upgrade-software>

[к содержанию →](#)

■ Artemis Aerospace discusses how aircraft withstand tough weather conditions

The complexity of modern-day aircraft means new planes undergo a series of lengthy and rigorous tests.

By Artemis Aerospace

WISTON, England - Every day, aircraft encounter turbulence caused by inclement and unsettled weather. While no pilot will voluntarily fly through a storm, aircraft still need to be able to cope with unpredictable weather-related events. Here, the experts at Artemis Aerospace look at how aircraft are engineered to endure difficult conditions and the skills all pilots need to successfully navigate storms.

It's no coincidence that flying is the safest form of long-distance transport. Safety has always been the highest priority for the aviation industry and serious incidents involving aircraft are rare.

The complexity of modern-day aircraft means new planes undergo a series of lengthy and rigorous tests. These tests, which include emulating situations like bird strikes, are constantly evolving to address changes in aircraft design and the potential hazards an aircraft might encounter.

Past incidents caused by technical faults, fatigued fuselage and thunderstorms have also contributed greatly to the development of aircraft engineering and maintenance procedures, triggering major technological advances to ensure similar incidents never occur again.

In addition to the extensive and extreme testing aircraft undergo before they make it into the air, commercial aircraft are also subject to maintenance and visual inspections from engineers and pilots during each flight turnaround as well as undergoing basic maintenance inspections every two days and more thorough inspections every few years. Maintenance, repair and overhaul (MRO) services are an essential element of ensuring aircraft remains safe and ready to fly at all times.

Tackling turbulence

If you've been on an aircraft, then the chances are you have experienced turbulence. While it can be nerve-racking, turbulence, put simply, is an irregular flow of air. Much like the waves of an ocean, which can sometimes be big and erratic, the bumpiness and drops of turbulence aren't necessarily dangerous.

There are three types of turbulence that aircraft encounter: shear (when two adjacent areas of air are moving in different directions), thermal conditions (a clash between warmer and cooler air) or mechanical, caused by a variation in the landscape - for example, flying over a large

mountain.

Wings that bend

Wings on modern day passenger jets are extremely bendy, making them highly resistant to turbulence.

To test their resilience, wings are bent to nearly 90 degrees using a specialist rig - far more flex than any aircraft is ever likely to encounter.

Wings and fuselage are also subject to load tests of up to 1.5 times higher than they would be subjected to during a flight.

Snap tests are also performed on wings to determine their breaking point and ensure it is well beyond the predicted level.

Stormy waters

Large amounts of water caused by heavy rain could spell disaster for aircraft. Therefore, aircraft are put through a series of thorough water tests, including having to taxi through specially made water troughs, or forcing a steady stream of water or firing loosely compacted ice into the engines to mimic rain and hail. This enables engineers to establish how the engines, thrust reversers and braking systems will function following water exposure and how this would affect an aircraft having to contend with bad weather.

Wild wind

People from all over the world were captivated by Big Jet TV's coverage of aircraft struggling to land at Heathrow Airport during Storm Eunice.

For passengers and spectators on the ground, strong winds, which cause aircraft to sway back and forth, can seem alarming and feel precarious for those onboard.

Pilots are experts in navigating turbulence and poor weather conditions. Regular flight simulator training sessions mean pilots are well-versed in every type of situation they might encounter during a flight, including stormy weather or landing in windy conditions.

Airlines and airports will also have their own set wind speed limits in place - if the wind is too strong, then aircraft will not be allowed to take-off or land. Indeed, many flights from Heathrow were cancelled during Storm Eunice while others had to perform go-arounds or diversions. Airport operations are strictly regulated to ensure the safety of all passengers and crew.

While there is no single maximum wind limit, as it depends on the direction of wind and phase of the flight, a crosswind (winds perpendicular to the runway) above 40mph and a tailwind of more than 10mph are considered problematic. Limits will also depend on aircraft type, runway direction

and general weather conditions.

During the testing phase, aircraft will be subjected to specially made wind tunnels to assess their strength in extreme conditions. For example, Boeing's Test and Evaluation department's tunnel can test speeds between 60 and 250 knots (70 and 290mph). This facility simulates many kinds of rain, ice and cloud conditions that aircraft might come across.

Lightning tests

On average, commercial aircraft are hit by lightning around one to two times per year.

While the high electrical conductivity of aluminum can dissipate the electricity through the aircraft structure quickly without causing damage, not all planes are made from metal anymore.

To reduce weight and fuel consumption, lighter materials are used, such as carbon fiber, which has a much lower electrical conductivity.

To protect such materials from lightning strikes, a thin layer of metal mesh or foil is added. Panels are also put through lightning test strikes to better understand the reaction of different materials.

For more information about Artemis Aerospace, please visit www.artemisaerospace.com

Aircraft Storm

Military Aerospace Electronics (militaryaerospace.com), Вашингтон, 30 июня 2022

<https://www.militaryaerospace.com/home/article/14278919/artemis-aerospace-discusses-how-aircraft-withstand-tough-weather-conditions>

[к содержанию →](#)

■ Boeing to provide processors for 6U VPX signal-processing and targeting computer network for combat jets

Автор: John Keller

DTP-N helps reduce pilot workload by providing actionable information on the Super Hornet and Growler large-area display by computing algorithms quickly.

PHILADELPHIA - U.S. Navy combat avionics experts are asking the Boeing Co. to provide components for data- and signal-processing targeting computer for the F/A-18E/F Super Hornet jet fighter-bomber and EA-18G Growler electronic warfare (EW) jet under terms of a \$43.8 million order announced Tuesday.

Officials of the Naval Supply Systems Command's Weapons Systems Support segment in Philadelphia are asking the Boeing Defense, Space & Security segment in St. Louis to provide 72 each of processor and target I/O for the Distributed Targeting Processor-Network (DTP-N) system on Super Hornet and Growler aircraft.

The DTP-N from the L3Harris Technologies Inc. Space & Airborne Systems segment in Palm Bay, Fla., is a high-performance data and signal processing computer that bridges gaps between Hornet and Growler onboard and external data networks in real time. The DTP-N is 17-times more powerful than the previous systems.

DTP-N helps reduce pilot workload by providing actionable information on the Super Hornet and Growler large-area display. It has the power to compute algorithms quickly to deal with the complex battlespace of the future, L3Harris officials say.

It provides performance scalability, technology insertion, and functional growth capability via an open-systems architecture design. It also has multiple levels of security and complies with standard electronics architectures for Super Hornet and Growler aircraft.

Multilevel security supports multiple security trusted computing enclaves on the aircraft, and provides secure interoperability among several subsystems.

The DTP-N improves mission processing, subsystem interfacing, display generation, and secure, multilevel information management. It hosts user-generated software with third-party and supplier-provided software.

The DTP-N computer provides a gateway from existing F/A-18E/F and EA-18G avionics to new external radio frequency tactical networks. Connection to the Tactical Targeting Network Technology (TTNT) through MIDS-JTRS Ethernet interfaces helps increase bandwidth to collect and share time-critical information using streaming video and still imagery.

The DTP-N is an eight-slot 6U VPX avionics computer that can process information at speeds to 919 billion floating point operations per second. It has seven 10GBase-SR fiber-optic ports and 11 copper 10/100/1000Base-T Ethernet ports. The computer uses the VxWorks real-time operating system from Wind River Systems in Alameda, Calif.

The computer measures 9.35 by 14 by 7.6 inches, and weighs 41 pounds. It meets VITA 46 and VITA 48.2 standards, as well as MIL-STD-1472, MIL-STD-704E, MIL-STD-461F, and MIL-STD-810.

On this contract Boeing will do the work in St. Louis, and should be finished by December 2025. For more information contact Boeing Defense, Space & Security online at www.boeing.com/company/about-bds, or the Naval Supply Systems Command's Weapons Systems Support segment at www.navsup.navy.mil/NAVSUP-Enterprise/NAVSUP-Weapon-Systems-Support.

Dtp N 13 June 2022

Military Aerospace Electronics (militaryaerospace.com), Вашингтон, 30 июня 2022

<https://www.militaryaerospace.com/computers/article/14278935/targeting-computer-processor-6u-vpx>

[к содержанию →](#)

■ Triumph Receives Contract Award from Mammoth Freighters

Triumph Group (TRIUMPH) [NYSE:TGI] today announced that its Interiors business was awarded a contract from Mammoth Freighters for composite air distribution ducts on the Boeing 777 Passenger to Freighter (P2F) conversions. TRIUMPH Interiors will provide manufacturing and engineering support services for the Mammoth Freighters' re-designed air distribution ducting system in the cargo compartment. With the recent increase in Passenger to Freighter conversions in the industry, Mammoth Freighters is establishing its position in 777 conversions and has commitments through 2026 and beyond.

"Supporting Mammoth Freighters, an experienced passenger to freighter provider, demonstrates that we can deliver exceptional

value solutions to air freight operators," said Howard Sanderson, General Manager and Vice President of TRIUMPH Interiors. "We complement Mammoth's unique business model by offering an expanding portfolio of industry-leading P2F solutions, including integrated hydraulic power packs for the cargo door system."

TRIUMPH Interiors is a market leader in integrated design and manufacturing of thermo-acoustic insulation systems, air distribution system ducting, thermoplastic interior components, and other aircraft interior composite assemblies for major aerospace OEMs, with facilities located around the globe.

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

<https://www.asdnews.com/news/aviation/2022/06/30/triumph-receives-contract-award-mammoth-freighters>

[к содержанию →](#)

■ Elbit Awarded Approximately \$220M Contract to Supply Airborne Precision Munition Solution to a Country in Asia-Pacific

Elbit Systems Ltd. (NASDAQ:ESLT and TASE: ESLT) ("Elbit Systems") announced today that it was awarded an approximately \$220 million contract to supply precision guidance kits for airborne munitions to a country in Asia-Pacific. The contract will be performed over a period of 15 months.

Under the contract, Elbit Systems will supply the Lizard precision guidance kit for general purpose airborne warheads. The Lizard is a laser-based precision guidance kit enabling general purpose airborne warheads, of both Western and Eastern

versions, to engage targets, including fast moving ones, with high accuracy.

Bezhael (Butzi) Machlis, Elbit Systems President & CEO, commented: "There is an increase in the demand for our precision fire capabilities as high accuracy has become an operational imperative across all domain of operations. Armed forces around the globe are requiring solutions that enable efficient conversion of ammunition stockpiles into a capability that is relevant in modern warfare, especially in light of lessons learned from recent military conflicts."

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

<https://www.asdnews.com/news/defense/2022/06/30/elbit-awarded-approximately-220m-contract-supply-airborne-precision-munition-solution-country-asiapacific>

[к содержанию →](#)

■ Boeing Releases 2022 Sustainability Report, Maps Sustainable Aerospace Progress

Boeing [NYSE: BA] today released its annual Sustainability Report, which further defines the company's sustainability goals and includes key metrics to measure progress of core enterprise priorities. This includes employee safety and well-being; global aerospace safety; equity, diversity and inclusion; sustainable operations; innovation and clean technologies; and community engagement.

In addition, the report highlights the company's 2021 sustainability achievements, its sustainable vision for the future of flight, and environmental, social and governance (ESG) efforts in alignment with global sustainability standards.

"We are honored to release our second sustainability report that builds on Boeing's family of reports already released this year and shares how our collective ESG efforts are contributing to our business and world," said Chief Sustainability Officer Chris Raymond. "The report is an important step in demonstrating our ambition to communicate transparently with all of our stakeholders, and in holding ourselves accountable as we protect, connect and explore our world - safely and sustainably."

The report details Boeing's environmental, social and governance milestones, including these highlights.

Environmental Stewardship

Committed to delivering commercial airplanes capable of flying on 100% sustainable fuels by 2030.

Supported the commercial aviation industry's commitment to achieve net-zero carbon emissions for global civil aviation operations by 2050.

Joined NASA and DARPA to successfully test a fully composite, linerless cryogenic fuel tank with capacity to hold 16,000 gallons of liquid hydrogen. Established multiple partnerships to help advance the renewable energy transition with partners including SkyNRG, Alaska Airlines, Etihad Airways, NASA, Rolls-Royce, and United Airlines. We also

joined the First Movers Coalition and continue to make progress through our joint venture, Wisk.

Maintained net-zero carbon emissions from manufacturing and facilities again in 2021 by expanding conservation and renewable electricity use while sourcing carefully selected carbon offsets for remaining emissions.

Social Progress

Increased representation of women and racial/ethnic minorities and saw exit rates for women, men and teammates of all races within 1 point of each other, both improvements compared to 2020.

Enhanced workplace safety using automation and robotics, reduced employee exposure to high hazards and reduced serious injuries by 27% in 2021.

Spent greater than \$4 billion with small and diverse suppliers and invested more than \$187 million to help build better communities worldwide. Introduced Seek, Speak and Listen habits to create an inclusive culture, strengthen our global team and drive stronger business outcomes.

Speak Up reporting channel enabled people to openly report safety, quality or compliance concerns, knowing their voice will be heard and appropriate action will be taken.

Transparent Governance

Amended Governance & Public Policy Committee of the Board of Directors to include oversight of sustainability.

Established the independent Chief Aerospace Safety Office to align critical safety functions under one organization.

Incorporated product safety, employee safety and quality metrics into our primary annual incentive structures.

More information on these and other sustainability accomplishments can be found in the full report. Learn more about Boeing's sustainability commitments, partnerships and efforts at <https://www.boeing.com/principles/sustainability>.

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

<https://www.asdnews.com/news/aerospace/2022/06/30/boeing-releases-2022-sustainability-report-maps-sustainable-aerospace-progress>

[к содержанию →](#)

NASA's Stratospheric Balloon Mission Gets Telescope With Giant Mirror

An upcoming NASA mission will use a balloon larger than a football field to send a telescope 130,000 feet (about 40,000 meters) above Antarctica. From that height, the telescope will study a phenomenon that chokes off star formation in some galaxies, effectively killing them.

The mission, called the Astrophysics Stratospheric Telescope for High Spectral Resolution Observations at Submillimeter-wavelengths, or ASTHROS, will use a primary mirror (this telescope's main light-gathering tool) that's tied for the largest ever to fly on a high-altitude balloon. Construction of the 8.2-foot (2.5-meter) mirror wrapped up this month. Designing and building it proved challenging because of two key demands: The mirror and its support structure must be exceptionally light to travel by balloon, yet strong enough to keep the pull of Earth's gravity from deforming its almost perfect parabolic shape by any more than about 0.0001 inches (2.5 micrometers) - a fraction of the width of a human hair.

Managed by NASA's Jet Propulsion Laboratory in Southern California, ASTHROS is set to launch no earlier than December 2023, circling the South Pole for up to four weeks. NASA's Scientific Balloon Program, operated by the agency's Wallops Flight Facility in Virginia, launches 10 to 15 balloon missions each year. These missions typically cost less than space missions and take less time to move from early planning to deployment, and they employ new technologies that can be used on future space missions.

High up in the stratosphere, ASTHROS will observe wavelengths of light that are blocked by Earth's atmosphere, in a range called far-infrared. Its large mirror will enhance the telescope's ability to observe fainter light sources and resolve finer details of those sources.

Those capabilities are essential to the mission's approach to studying stellar feedback, the process by which clouds of gas and dust - the ingredients for making stars - are dispersed in galaxies, sometimes to the point that star formation halts entirely. Many processes contribute to feedback, including eruptions from living stars and the explosive deaths of massive stars as supernovae. ASTHROS will look at several star-forming regions in our galaxy where these processes take place, creating high-resolution 3D maps of the distribution and motion of gas. The mission will also look at distant galaxies containing millions of stars to see how feedback plays out at large scales

and in different environments.

"It's difficult to explore feedback all the way from where it originates, at the scale of individual stars, to where it has an effect, on the scale of galaxies," said Jorge Pineda, principal investigator for ASTHROS at JPL. "With a large mirror we can connect those two."

Meeting the Challenge

NASA contracted Media Lario, an optics company in Italy, to design and produce ASTHROS' full telescope unit, including a primary mirror, secondary mirror, and supporting structure (called the cradle). Media Lario previously developed a unique method for manufacturing lightweight infrared and optical telescope mirrors, which the company used to produce many of the panels for the primary mirrors of the Atacama Large Millimeter Array, a group of 66 ground-based telescopes in Chile.

The ASTHROS primary mirror features nine panels, which are significantly easier to fabricate than a one-piece mirror. The bulk of the mirror panels consist of lightweight aluminum, formed into a honeycomb structure that reduces its total mass. The panel surfaces are made of nickel and coated with gold, which improves the mirror's reflectivity at far-infrared wavelengths.

Because the ASTHROS team won't be able to fine-tune the alignment of the panels once the telescope lifts off, the cradle supporting the mirror needs to be lightweight yet exceptionally strong and rigid to prevent any deformation. Carbon fiber would do the trick. So, to build the cradle and other structural components, Media Lario turned to local companies in Italy that typically produce specialized structures for competitive racing boats and cars.

"I think this is probably the most complex telescope ever built for a high-altitude balloon mission," said Jose Siles, the ASTHROS project manager at JPL. "We had specifications similar to a space telescope but on a tighter budget, schedule, and mass. We had to combine techniques from ground-based telescopes that observe in similar wavelengths with advanced manufacturing techniques used for professional racing sailboats. It's pretty unique."

Media Lario will deliver the full telescope unit to NASA in late July. After that, the ASTHROS team will integrate it with the gondola (the structure that holds the entire payload and attaches to the balloon) and other key components. Then they'll begin a series of tests to ensure everything is ready for flight.

More About the Mission

A division of Caltech in Pasadena, California, JPL manages the ASTHROS mission for the Astrophysics Division of NASA's Science Mission Directorate in Washington. JPL is also building the mission's scientific payload. The Johns Hopkins Applied Physics Laboratory in Laurel, Maryland, is developing the gondola and pointing systems. The payload cryocooler was developed by Lockheed Martin under NASA's Advanced Cryocooler Technology Development Program. Other key partners include Arizona State University and the

University of Miami. ASTHROS' high-performance carbon fiber parts were produced by Persico Marine in Nembro, Italy, and Lamiflex S.p.A in Ponte Nossa, Italy.

NASA's Scientific Balloon Program and its Columbia Science Balloon Facility in Palestine, Texas, will provide the balloon and launch services. ASTHROS will be launched from NASA's Long Duration Balloon Facility in Antarctica, near McMurdo Station. The station is managed by the National Science Foundation through the U.S. Antarctic Program.

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

<https://www.asdnews.com/news/aerospace/2022/06/30/nasas-stratospheric-balloon-mission-gets-telescope-with-giant-mirror>

[к содержанию →](#)

■ Raytheon Technologies Awarded Next Phase for US Army TITAN Program

Raytheon Technologies has been awarded a competitive, prototype phase through an Other Transaction Agreement (OTA) with Consortium Management Group, Inc. (CMG) on behalf of Consortium for Command, Control and Communications in Cyberspace (C5) to continue development of the U.S. Army's Tactical Intelligence Targeting Access Node, or TITAN, program. TITAN is a tactical ground station that finds and tracks threats to support long-range precision targeting.

The Raytheon Technologies team led by Raytheon Intelligence & Space is designing TITAN to serve as the Army's underpinning solution to enable multi-domain operations.

"Our team is prepared to deliver a mature solution on time to help Army commanders make decisions faster and ultimately, operationalize joint warfighting capabilities to support the JADC2 vision," said Scott McGleish, executive director with Space & C2 Systems at Raytheon Intelligence & Space. "Our team has the mission know-how to develop and deploy this system efficiently and affordably, with flexibility to upgrade over time."

TITAN will ingest data from space and high-altitude, aerial and terrestrial sensors to provide targetable data to defense systems. The Raytheon-developed solution will also provide multi-source intelligence support to targeting, and situational awareness and understanding for commanders. Leveraging capabilities that support pattern-of-life sensemaking and automated target recognition, the TITAN solution will also help operators make sense of the massive amounts of data and prosecute a target with the appropriate solution.

To deliver a ready-now solution that's adaptable for the future, Raytheon Technologies will pull from decades of experience gleaned from work in support of the intelligence community, system integration, communications design and effectors.

The DoD's vision for a command-and-control network will connect the battlespace across every domain - sea, air, land, space, cyber and the electromagnetic spectrum. RI&S in collaboration with the Raytheon Technologies business units, is contributing a multi-domain footprint of capabilities in secure communications, advanced sensors, software solutions and smart effectors to enable DoD's JADC2 architecture.

A recent demo used data from five different sensor types in a real-time processing chain with machine-learning models to generate quality data output.

The contract term for the competitive prototype phase is 14 months and will bring additional capabilities to the solution, including software and hardware components. As part of their development, the Raytheon Technologies team will combine modern development tools and processes with cutting-edge production and design practices to increase the quality of the capabilities while meeting aggressive delivery timelines to stay ahead of the threat.

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

<https://www.asdnews.com/news/defense/2022/06/30/raytheon-technologies-awarded-next-phase-us-army-titan-program>

[к содержанию →](#)

■ UPDATE 1-U.S. watchdog to audit FAA oversight of Boeing 787, 737 production

In this article:

By David Shepardson

June 29 (Reuters) - The office of the inspector general of the U.S. Transportation Department will audit <https://www.oig.dot.gov/sites/default/files/Audit%20Announcement%20-%20FAA%20Oversight%20of%20Boeing%20737%20and%20787%20Production.pdf> the Federal Aviation Administration's (FAA's) oversight of Boeing 737 and 787 production, it said on Wednesday.

The watchdog said it would review the FAA's processes for "identifying and resolving" production issues and "addressing allegations of undue pressure within the production environment."

The aircraft maker declined to comment. The FAA did not immediately comment.

Boeing suspended deliveries of the 787 Dreamliner in May 2021, after the FAA raised concerns about its proposed inspection method. The Office of Inspector General (OIG) said since 2019 "a number of concerns have been raised regarding production of the Boeing 737 and 787 aircraft - the two production lines with the largest number of aircraft on order."

The OIG noted in December 2021 that the FAA had mandated inspections on some previously delivered 787 aircraft due to reports of missed requirements during assembly.

The OIG added that the top Democratic and Republican lawmakers on the Transportation Committee and aviation subcommittee in November asked it to conduct a review of the FAA's oversight of the production of the Boeing 787.

House Transportation Committee chair Peter DeFazio and aviation subcommittee chair Rick Larsen said in a statement late Wednesday the audit "should be thorough and unsparing to help prevent a repeat of safety issues previously identified by FAA and to ensure the manufacture and production of safe aircraft."

In February, the FAA said it would not allow Boeing to self-certify individual new Boeing 787 planes. Then FAA Administrator Steve Dickson said the FAA needed from Boeing "a systemic fix to their production processes."

Story continues

The FAA also said at the time 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."

A December U.S. Senate report said the FAA must do a better job overseeing Boeing and the certification of new planes, as well as review allegations raised by seven industry whistleblowers.

"FAA's certification process suffers from undue pressure on line engineers and production staff," the Senate report said.

Boeing's 737 MAX was grounded globally in March 2019 after deadly crashes in Indonesia and Ethiopia killed 346 people and did not resume flying in the United States until December 2020 after software modifications and additional pilot training. (Reporting by David Shepardson; Editing by Clarence Fernandez and Himani Sarkar)

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

<https://finance.yahoo.com/news/1-u-watchdog-audit-faa-045316000.html>

[к содержанию →](#)

■ Lockheed Martin, US Navy seek to develop operational concepts for ship-board laser

HELIOS is being installed on the guided-missile destroyer USS Preble. (Lockheed Martin)

As the US Navy (USN) and Lockheed Martin work through the installation of the company's High Energy Laser with Integrated Optical-dazzler and Surveillance (HELIOS) on guided-missile destroyer USS Preble (DDG 88), the service and the company are also working on integration and developing concepts of operations (CONOPS) for the new weapon system.

"What does integration mean," Tyler Griffin, director of Lockheed Martin advanced product solutions strategy and business development, asked on 29 June during a roundtable update of the company's laser programmes.

"It's a question we are working on with the navy on how to efficiently train and develop CONOPS," Griffin said.

The company and navy are working on how to optimise the new system, which is integrated with the Aegis Combat System, and works with other systems aboard the ship, he said. "That's the area we see us moving [towards] next."

He spoke about where HELIOS could be developed, especially in the future. "The reason for those discussions is that this [HELIOS] is now the first [navy] tactically integrated laser weapon system," he said.

Janes.com, Вашингтон, 30 июня 2022

<https://www.janes.com/defence-news/lockheed-martin-us-navy-seek-to-develop-operational-concepts-for-ship-board-laser/>

[к содержанию →](#)

■ GDLS Wins US Army Competition for Mobile Protected Firepower Vehicles

General Dynamics Land Systems, a business unit of General Dynamics (NYSE: GD) announced today that its Mobile Protected Firepower (MPF) offering has been chosen by the U.S. Army through a competitive process to provide enhanced firepower for Infantry Brigade Combat Teams (IBCTs). The Low Rate Initial Production (LRIP) award is valued at \$1.14 billion.

Designed by General Dynamics Land Systems, the highly lethal, survivable and mobile direct-fire combat vehicle melds recently developed and battle-tested designs to dominate ground threats on the multi-domain battlefield. The MPF vehicle employs a four-person crew and features an enhanced thermal viewer, a large-caliber cannon, a lightweight hull and turret, and a modern diesel engine, transmission and suspension system. It

has been designed from the start for capability upgrades, based on future operational needs.

"We are honored that the Army has chosen our offering for this important program," said Gordon Stein, General Dynamics Land Systems vice president and general manager for U.S. operations. "Our team worked tirelessly to deliver our prototypes in time to support the Army's evaluation plan, and we incorporated Soldier feedback into the final design."

"The MPF vehicle has been purpose-built for the IBCTs to give them decisive lethality, mobility and survivability on current and future battlefields."

The award also includes test support, logistics support and systems technical support.

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

<https://www.asdnews.com/news/defense/2022/06/29/gdls-wins-us-army-competition-mobile-protected-firepower-vehicles>

[к содержанию →](#)

■ Liliu Engages Astronics for Liliu Jet's Power Distribution System

Liliu N.V. (NASDAQ: LILM) ("Liliu"), developer of the first all-electric vertical take-off and landing ("eVTOL") jet, has selected Astronics Corporation (NASDAQ: ATRO), a leading provider of advanced technologies for global aerospace, defense, and other mission-critical industries, to design, develop, and build the Liliu Jet's electrical power distribution system.

Power distribution units play a critical role within the Liliu Jet's innovative electrical power system. Astronics will be responsible for the secondary power distribution units (SPDUs) and charging power distribution units (CPDUs).

Liliu Jets will each be equipped with two SPDUs and one CPDU. SPDUs are responsible for high voltage (1000 VDC) to low voltage (28 VDC) conversion and for low voltage distribution and protection. Compact and light weight, the SPDUs ensure a reliable supply of power from the batteries to the aircraft's critical systems, including flight controls, avionics, navigation, communication, sensors, internal and external lights, and passenger comfort.

The CPDU manages the battery charging operation, as well as providing additional and dissimilar sources for high voltage to low voltage power conversion and low voltage power distribution, which minimizes common-cause failure modes between the CPDU and SPDU. It also provides an additional layer of aircraft safety by monitoring insulation, detecting, and reporting short circuit risks across the system.

The supplier agreement follows over a year of

collaborative work between the two companies and marks a further key milestone in the industrialization of the Liliu Jet.

Astronics is one of the leading Tier 1 aerospace suppliers in its field, providing innovative power, lighting, and connectivity solutions for aircraft including major commercial aircraft OEMs such as Airbus, Boeing, and Embraer. Astronics also offers complete design, integration, and certification services. The company leads many industry working groups in its field and is a leader for high voltage power distribution in aviation.

Martin Schuebel, Senior Vice President Procurement at Liliu, said: "Astronics is our ideal partner for this very important component of our aircraft. It is our intention to collaborate with the best aerospace suppliers and leverage their expertise. Astronics' expertise is unique, and their collaborative approach makes them a perfect match for us. The partnership will also help pave the way for the coming industrial ramp-up."

Jon Neal, President of Astronics Advanced Electronic Systems, said: "Astronics is thrilled to announce Liliu as a launch customer for our CorePower® high voltage products designed for the More Electric Aircraft and eVTOL platforms. This partnership demonstrates the flexibility of our products and our close collaboration with our customers. Astronics is excited to join Liliu in being a part of the evolution of aviation moving towards cleaner, more sustainable, and accessible modes of transportation."

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

<https://www.asdnews.com/news/aerospace/2022/06/29/liliu-engages-astronics-liliu-jets-power-distribution-system>

[к содержанию →](#)

■ GDIT Supercomputers, Ranked in the Top 50 Fastest Computers in the World, Begin Running NOAA's Operational Forecast Models

General Dynamics Information Technology (GDIT), a business unit of General Dynamics (NYSE:GD), announced today that NOAA's National Weather Service will begin running its operational weather, water, climate and space weather forecast models on GDIT's twin supercomputers.

Meteorologists will produce weather forecast products using output from these model runs. These forecasts are critical for public safety and every economic sector in the U.S., including agriculture, transportation, urban planning, air quality monitoring and the management of emergency response, energy and natural resources. They also inform space weather impacts on communications, electrical power grids and satellite operations.

The identical supercomputers, named Dogwood and Cactus, are architected, deployed, operated, and maintained by GDIT. They significantly upgrade the computing capacity, storage and interconnect speed of NOAA's Weather and Climate Operational Supercomputing System (WCROSS) program and support next-generation weather forecasting models. Dogwood and Cactus are currently ranked No. 49 and 50 fastest in the world by TOP500.

"These supercomputers are a game-changer for NOAA," said Ken Graham, director of NOAA's National Weather Service. "With enhanced computing and storage capacity, we can deploy higher-resolution models to better capture small-scale features like severe thunderstorms, more realistic model physics to better capture the formation of clouds, precipitation and a larger number of individual model simulations to better quantify model certainty. The end result is even better forecasts and warnings."

To provide greater reliability, the supercomputers are located on opposite parts of the country - Dogwood in Virginia, and Cactus in Arizona - with one serving as the primary operational

supercomputer and the other as the backup system. The two supercomputers are identical to ensure rapid failover if the primary production role needs to move from one site to another.

Each supercomputing system operates at a speed of 12.1 petaflops, approximately three times the capacity of the previous systems used by NOAA. They ingest billions of observations per day provided by sensors on the ground, ocean buoys, weather balloons and weather satellites. NOAA's environmental data serves as the basis of all weather forecasts in the United States.

"Timely and accurate weather forecasts protect every American citizen, every segment of the economy and play an increasingly important role in emergency preparedness and response to severe weather events," said Kevin Connell, GDIT vice president and general manager for Science and Engineering. "With triple the computing capacity of NOAA's current system, GDIT's WCROSS supercomputers will enable future upgrades to the National Weather Service's models that are essential for accurate and timely forecasts and warnings to protect life and property and enhance the American economy. We are proud to support NOAA on this mission-critical program."

As the largest high-performance computing (HPC) systems integrator for the federal government, GDIT and its High Performance Computing Center of Excellence support complex programs across the civilian, health, defense and intelligence sectors. In addition to WCROSS, GDIT currently operates supercomputing environments for NOAA Research and Development; High-End Scientific Computing portfolio of modeling and visualization tools for the Environmental Protection Agency; and the HPC Modernization Office User Productivity Enhancement and Training program for the Department of Defense.

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

<https://www.asdnews.com/news/aerospace/2022/06/29/gdit-supercomputers-ranked-top-50-fastest-computers-world-begin-running-noaas-operational-forecast-models>

[к содержанию →](#)

■ GD NASSCO Awarded \$600M to Support Construction of 3 US Navy Ships

General Dynamics NASSCO, a subsidiary of General Dynamics (NYSE: GD), announced today that it was awarded \$600 million in U.S. Navy contract modifications for long-lead-time material to support construction of the seventh and eighth ships in the John Lewis-class fleet oiler (T-AO) program, as well as the sixth ship in the Expeditionary Sea Base (ESB) program.

"NASSCO shipbuilders are honored to build T-AO 211, T-AO 212 and ESB 8," said Dave Carver, president of General Dynamics NASSCO. "The NASSCO team is excited to work with our Navy partners to ensure the success of both historic programs which are critical in supporting the Navy's forward presence."

The contract modifications for long-lead-time material provide \$500 million for T-AO 211 and 212, and \$100 million for ESB 8.

Construction is scheduled to begin in the third quarter of 2023 and continue into 2027, providing the opportunity to sustain and grow the workforce along San Diego's working waterfront. NASSCO's unique location in San Diego Bay provides shipbuilders and skilled tradespeople with access to the nation's leading maritime support businesses, and highly trained employees allow NASSCO to build and repair Navy ships in an efficient manner.

In 2011, the Navy awarded NASSCO with a contract to design and build the first two ships in the newly created Mobile Landing Platform (MLP) program, the USNS Montford Point and USNS John Glenn. The program evolved, adding the USS Lewis B. Puller, USS Hershel "Woody" Williams and the USS Miguel Keith, USNS John L. Canley and the USNS Robert E. Simanek (ESB 7), configured and renamed as ESBs. ESBs are highly flexible platforms designed to support multiple maritime-based missions, including Air Mine Counter Measures (AMCM), Special Operations Forces (SOF) and limited crisis response. Acting

as a mobile sea base, the 784-foot ship has a 52,000 square-foot flight deck to support MH-53, MH-60, MV-22 tilt-rotor and H1 aircraft operations. Following the delivery of the first five ships to the U.S. Navy, the sixth ship, the USNS John L. Canley, was christened on June 25. The USNS Robert E. Simanek (ESB 7), the seventh ship, is currently under construction.

In 2016, the Navy awarded NASSCO with a contract to design and build the first six ships in the next generation of fleet oilers, the John Lewis-class (T-AO 205), previously known as the TAO(X). Designed to transfer fuel to U.S. Navy carrier strike group ships operating at sea, the 742-foot vessels have a full load displacement of 49,850 tons, with the capacity to carry 157,000 barrels of oil, a significant dry cargo capacity, aviation capability and up to a speed of 20 knots. The first ship, the future USNS John Lewis (T-AO 205), is scheduled for delivery later this year. The future USNS Harvey Milk (T-AO 206), the future USNS Earl Warren (T-AO 207), and the future USNS Robert F. Kennedy (T-AO 208), are currently under construction.

General Dynamics NASSCO specializes in the design and construction of Navy and commercial ships and is a major provider of repair services for the U.S. Navy, with capabilities in San Diego; Norfolk, Virginia; Mayport, Florida; and Bremerton, Washington. More information about General Dynamics NASSCO is available at www.nassco.com.

General Dynamics is a global aerospace and defense company that offers a broad portfolio of products and services in business aviation; ship construction and repair; land combat vehicles, weapons systems and munitions; and technology products and services. General Dynamics employs more than 100,000 people worldwide and generated \$38.5 billion in revenue in 2021. More information about General Dynamics is available at www.gd.com.

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

<https://www.asdnews.com/news/defense/2022/06/29/gd-nassco-awarded-600m-support-construction-3-us-navy-ships>

[к содержанию →](#)

■ Watch Virgin Orbit's «Straight Up» launch of Space Force satellites live tonight

We're sorry in advance for getting Paula Abdul stuck in your head today.

Virgin Orbit is ready to launch the "Straight Up" mission this evening at 10 PM PDT - yes, it's named after the singer's 1988 hit - and you can watch it live below.

The mission will ferry seven experimental satellites to orbit for the United States Space Force, demonstrating both new hardware (a new satellite bus and radio communications technology) and software (regarding satellite monitoring and studying climate change).

They'll be taken to orbit via Virgin Orbit's "horizontal" launch system: the LauncherOne rocket is released from the belly of a modified Boeing 747 aircraft named Cosmic Girl while the aircraft is in mid-flight. The plane will take off from Mojave Air and Space Port in California before flying over the Pacific Ocean, where LauncherOne will be released to deliver its payload to a 500-kilometer orbit.

"Our hardware is in top-notch condition, and the team is performing exceptionally, as we prepare

for our first night-time launch," Tyler Grinnell, Virgin Orbit's Vice President of Test, Flight, and Launch, said in a press release. "The perspective we've gained from each previous launch is really paying off now. Our crews in the sky and on the ground are ready to further our mission of getting our customers' satellites precisely where they need to go."

"Straight Up" will be Virgin Orbit's fourth commercial launch - an impressive cadence given that the company's first commercial launch only happened a year ago, on June 30, 2021. It has big plans for the rest of 2022 as well. The United Kingdom has tapped Virgin Orbit to execute the first-ever rocket launch on U.K. soil, which is currently expected to happen in September. That mission, dubbed Prometheus-2, is a joint mission between the U.K.'s Ministry of Defence and the U.S. National Reconnaissance Office (NRO).

The launch window for "Straight Up" opens tonight at 10 PM PDT, with the live stream beginning 30 minutes prior, at 9:30 PM PDT. Watch it below, or tune into the feed here.

Yahoo Finance (finance.yahoo.com), Лос-Анджелес, 29 июня 2022

https://www.youtube.com/watch?v=O662GsLrdhc?version=3&rel=1&showsearch=0&showinfo=1&iv_load_policy=1&fs=1&hl=en-US&autopause=2&wmode=transparent&w=640&h=360

<https://finance.yahoo.com/news/watch-virgin-orbits-straight-launch-194714433.html>

[к содержанию →](#)

■ Gulfstream G800 makes maiden flight

G800 tech features include a high-definition circadian lighting system; 100% fresh, never recirculated air; and a plasma-ionization air purification system.

SAVANNAH, Ga., - Gulfstream Aerospace Corp., a wholly owned subsidiary of General Dynamics, announced that the new long-range Gulfstream G800 successfully completed its first flight, officially launching the flight-test program. Announced in October 2021, the G800 is the latest addition to Gulfstream's next-generation fleet to take flight and make progress toward customer deliveries.

The G800 departed Savannah/Hilton Head International Airport at 9:00 a.m. EDT and landed there two hours later. The aircraft made the flight using a blend of sustainable aviation fuel.

The G800 can fly 8,000 nautical miles/14,816 kilometers at Mach 0.85 and 7,000 nm/12,964 km at Mach 0.90 with an eye on fuel-efficiency from the combination of the Gulfstream-designed, advanced high-speed wing and all-new, high-thrust Rolls-Royce Pearl 700 engines.

The G800 also features the latest in Gulfstream's cabin technology a high-definition circadian lighting system; 100% fresh, never recirculated air; a plasma-ionization air purification system; and 16 of the the largest windows in the industry. Designed to seat up to 19 passengers, the G800

offers up to four living areas, or three living areas with a crew compartment.

The G800 is equipped with Gulfstream's next-generation Symmetry Flight Deck and dual head-up displays featuring the new Combined Vision System, which includes Enhanced Flight Vision System and Synthetic Vision System imagery, further enhancing safety and pilot situational awareness.

"When the first G800 test aircraft rolled out at our announcement last fall, we changed the game once again for our industry," said Mark Burns, president, Gulfstream. "At Gulfstream, working closely with our customers allows us to continuously build on our successes and develop aircraft that exceed their expectations. The G800 pushes the boundaries of performance even further with Gulfstream-designed aerodynamics and cabin technology, and we look forward to our customers benefiting from the longer range at higher speeds in our exceptional cabin environment."

G800 tech features include a high-definition circadian lighting system; 100% fresh, never recirculated air; and a plasma-ionization air purification system.

Military Aerospace Electronics (militaryaerospace.com), Вашингтон, 29 июня 2022

<https://www.militaryaerospace.com/commercial-aerospace/article/14278839/gulfstream-g800-makes-maiden-flight>

[к содержанию →](#)

■ South Korea backs proposal to acquire additional F-35s

South Korea hopes to acquire an additional 20 Lockheed Martin F-35A Lightning IIs as part of its efforts to counter North Korea's nuclear and missile threats. (South Korea Ministry of National Defense)

A defence subcommittee of the South Korean government has backed a proposal to purchase additional Lockheed Martin F-35A Lightning II stealth fighter jets.

Speaking to Janes, the Defense Acquisition Program Administration (DAPA) confirmed the proposal. DAPA said that the proposal is under way and did not provide additional details at the time of publication.

South Korean media reported on 29 June that the project was approved on 9 June by a

subcommittee of the Defense Project Promotion Committee. This second F-35A project is expected to cost KRW3.9 trillion (USD3 billion), according to media reports.

The potential acquisition of these aircraft is in line with previous announcements by Seoul about its interest in acquiring 20 additional aircraft.

However, in May, a supplementary budget law approved by the South Korean National Assembly reduced the country's defence funding for 2022 by more than KRW1.5 trillion (USD1.2 billion).

The largest cut was to the aircraft acquisition budget, which sees KRW228.6 billion in reductions. Janes

Janes.com, Вашингтон, 29 июня 2022

<https://www.janes.com/defence-news/south-korea-backs-proposal-to-acquire-additional-f-35s/>

[к содержанию →](#)

■ Aeronaves TSM Selects Universal Avionics Upgrades for MD-80 and DC-9 Cargo Fleet

Universal Avionics (UA), an Elbit Systems company, has been selected by Aeronaves TSM to supply cockpit upgrades on 15 McDonnell Douglas MD-80s and 11 Douglas DC-9 aircraft. The addition of Universal SBAS-Flight Management Systems (FMS) improves the efficiency of cargo operations with Localizer Performance with Vertical guidance (LPV), among others, while bringing safety enhancements and compliance with the Automatic Dependence Surveillance-Broadcast (ADS-B) mandates.

Aeronaves is an airline that averages more than 10,000 charter flights every year and 30 flights per day, with the vision of being the primary operating company for cargo flights in Mexico and with service coverage throughout North America. Universal FMS upgrades support Aeronaves' mission to operate at the highest standards of quality, safety, punctuality and excellence.

Universal SBAS-FMS is the NextGen connectivity platform providing advanced navigation

capabilities such as LPV and Required Navigation Performance down to 0.1nm, advanced interfaces for data communications such as Controller-Pilot Data Link Communications (CPDLC) and Departure Clearances (DCL), and improved safety and situational awareness. Along with operational improvements and savings for MD-80 and DC-9 aircraft, upgrades also meet new ADS-B mandates with traffic, weather, and flight information services. Over 1,100 commercial aircraft are in operation today with Universal FMS. "Universal's unique retrofit solution brings next-generation technologies to legacy platforms and is a game changer for many customers," said Dror Yahav, CEO of Universal Avionics. "It's great to see the commitment Aeronaves has for flight efficiency and safety, and we are proud to support their mission and vision."

ASDNews (asdnews.com), Амстердам, 29 июня 2022

<https://www.asdnews.com/news/aviation/2022/06/29/aeronaves-tsm-selects-universal-avionics-upgrades-md80-dc9-cargo-fleet>

[к содержанию →](#)

■ Studying Galaxy Growth Spurts in the Early Universe with NASA's Roman

In the American Wild West, high noon was a time for duels and showdowns. When it comes to the history of the universe, cosmic noon featured fireworks of a different sort. Some 2 to 3 billion years after the big bang most galaxies went through a growth spurt, forming stars at a rate hundreds of times higher than we see in our own galaxy, the Milky Way, today. When it launches by May 2027, NASA's Nancy Grace Roman Space Telescope promises to bring new insights into the heyday of star formation.

Cosmic noon is an important time in the universe's history because it shaped what galaxies are like today. But many questions remain unanswered. Why did star formation peak and then decline? Why did some galaxies suddenly stop forming stars while others faded out gradually? How important were local influences like the number of galactic neighbors in shaping this evolution?

To answer these questions, astronomers need a bountiful sample of galaxies from that time period to study. Roman's power will lie in its ability to capture thousands of objects of interest in a single view. With such a large survey, scientists won't have to pick and choose their preferred targets in advance, which can lead to unintended biases.

"With a field of view 100 times wider than the Hubble Space Telescope, Roman can change the astronomical landscape by being so efficient," said Kate Whitaker, assistant professor of Astronomy at the University of Massachusetts in Amherst. Whitaker's research focuses on studying the regulation of star formation and quenching in massive galaxies in the early universe.

Roman's wide field of view also will enable astronomers to put individual galaxies into context by seeing how their growth spurts, and subsequent slow-downs, vary depending on their location within the cosmic "web" - the large-scale structure of the universe.

"You take one image, and you get everything. We'll see what and where the interesting objects are," said Casey Papovich, professor of Astronomy at Texas A&M University in College Station, Texas. Papovich's research includes quantifying the growth and assembly of stellar mass in galaxies in the early universe.

Going Beyond Imagery

While images can help astronomers spot galaxies of interest, much more information can be gleaned by spreading a galaxy's light out into a

spectrum. Papovich, with Vicente (Vince) Estrada-Carpenter of St. Mary's University in San Antonio, Texas, and their colleagues, has pioneered a technique for extracting the light from all the stars in a galaxy combined.

By examining a galaxy's spectrum you can learn about the ages of its stars, its star formation history, how many heavy chemical elements it contains, and more. By doing this for a large number of early galaxies, astronomers can learn about the processes that drove and eventually brought an end to this period of rapid growth.

Roman's power can be boosted even further by observing distant galaxies whose light has been distorted by a phenomenon called gravitational lensing. The gravity of an intervening galaxy cluster can magnify and brighten the light from a more distant galaxy, allowing astronomers to study the background galaxy in more detail than would otherwise be available.

Whitaker is already using this technique with Hubble to study the cores of young galaxies versus their outskirts. This work seeks to determine if star formation shuts off from the outside-in or inside-out - that is, from the galaxy's outskirts to its center or vice versa.

"Galaxy quenching - a sudden end to star formation - can be a fast process on cosmological timescales. As a result, catching one in the act is difficult because they're so rare," said Whitaker.

"Roman will help us find those rare examples."

While Roman's space-based view will provide excellent sharpness and stability, ground-based observatories also will come into play in studying cosmic noon. For example, the Atacama Large Millimeter/submillimeter Array can measure the gas and dust content of distant galaxies. And future 30-meter-class telescopes will be able to measure exquisite details in galaxy spectra due to their ability to collect lots of light.

"Roman and ground-based observatories will complement each other. Roman will single-handedly and efficiently identify and characterize the most interesting galaxies in large fields of view. We then can go back with ground-based telescopes to study them in more detail," explained Papovich.

The Nancy Grace Roman Space Telescope is managed at NASA's Goddard Space Flight Center in Greenbelt, Maryland, with participation by NASA's Jet Propulsion Laboratory and Caltech/IPAC in Southern California, the Space Telescope

Science Institute in Baltimore, and a science team comprising scientists from various research institutions. The primary industrial partners are Ball Aerospace and Technologies Corporation in Boulder, Colorado; L3Harris Technologies in Melbourne, Florida; and Teledyne Scientific & Imaging in Thousand Oaks, California.

ASDNews (asdnews.com), Амстердам, 29 июня 2022

<https://www.asdnews.com/news/aerospace/2022/06/29/studying-galaxy-growth-spurts-early-universe-with-nasas-roman>

[к содержанию →](#)

■ Army asks Sikorsky to build 120 UH-60M Black Hawk military helicopters and avionics in \$2.3 billion contract

Автор: John Keller

The UH- and HH-60 is the Army's utility tactical transport helicopter that provides air assault, general support, and aeromedical evacuation.

REDSTONE ARSENAL, Ala. - The U.S. Army is ordering 120 UH-60M Black Hawk helicopters from Sikorsky Aircraft Corp., a Lockheed Martin company in Stratford, Conn., under terms of a \$2.3 billion contract announced Monday.

Officials of the U.S. Army Contracting command at Redstone Arsenal, Ala., are asking Sikorsky to build 120 H-60M Black Hawk helicopters, related support, and options for an additional 135 Black Hawk helicopters.

The UH- and HH-60 is the Army's utility tactical transport helicopter that provides air assault, general support, aeromedical evacuation, command and control, and special operations support. This Black Hawk serves as the Army's utility helicopter in the Future Force.

The UH-60M includes the improved GE-701D engine and provides greater cruising speed, rate of climb, and internal load than the UH-60A and UH-60L versions.

The twin-engine UH-60M Black Hawk, the newest model of the Black Hawk family, can serve in extreme conditions, and is designed to replace the older UH-60A Black Hawk. It is the centerpiece of the Army's long-term effort to modernize the service's medium-lift helicopter fleet. Sikorsky has manufactured the Army Black Hawk since 1978.

The medical evacuation (MEDEVAC) HH-60M includes an integrated MEDEVAC mission equipment package kit, providing day, night and adverse weather emergency evacuation of casualties.

The cockpit avionics of the UH-60M helicopters include multi-function displays; flight management systems; modern flight control computers with fully coupled autopilot; an integrated vehicle health management system with flight data and cockpit voice recorder; inertial

navigation systems with embedded global positioning systems; improved data modem; and improved heads-up displays. The narrower cockpit instrument panel will also significantly improve chin window visibility.

The UH-60M has improved rotor blades, modern electronic instruments, flight controls, and aircraft navigation control. It has a zero-vibration system, adaptive flight control laws, advanced fire management, a durable main rotor, crashworthiness, and damage-tolerant airframe.

The helicopter has advanced digital avionics, including the Integrated Area Navigation (I-RNAV), which provides the helicopter with certified flight management system software to enable aircraft to perform required navigation performance approaches, increasing the unit's capabilities to handle missions under instrument flight rules.

The UH-60M can fly as fast as 151 knots at altitudes to 15,180 feet to distances as far as 276 nautical miles between refueling. The UH-60M's new composite spar wide-chord blade provides 500 pounds more lift than the UH-60L blade. The General Electric T700-GE-701D engine will add more horsepower and allow additional lift during external sling load operations.

Sikorsky and the Army have had the UH-60M in full-rate production since late 2007, and by early 2009 the company had delivered its first 100 UH-60M rotorcraft to the Army.

On this contract Sikorsky will do the work in Stratford, Conn., and should be finished by June 2022. For more information contact Sikorsky, a Lockheed Martin company, online at www.lockheedmartin.com/en-us/capabilities/sikorsky.html, or the Army Contracting Command-Redstone at <https://acc.army.mil/contractingcenters/acc-rsa/>.

Black Hawk 29 June 2022

Military Aerospace Electronics (militaryaerospace.com), Вашингтон, 29 июня 2022

<https://www.militaryaerospace.com/sensors/article/14278872/helicopters-avionics-black-hawk>

[к содержанию →](#)

■ Lockheed Martin to build electronic warfare (EW) systems to protect surface warships from anti-ship missiles

Автор: John Keller

SEWIP Block 2 is an evolutionary acquisition and incremental development program to upgrade the existing AN/SLQ-32(V) electronic warfare system.

WASHINGTON - U.S. Navy surface warfare experts are ordering additional advanced shipboard electronic warfare (EW) systems for surface warships like aircraft carriers, amphibious assault ships, cruisers, and destroyers under terms of a \$50.6 million order announced Monday.

Officials of the Naval Sea Systems Command in Washington are the Lockheed Martin Corp. Rotary and Mission Systems segment in Liverpool, N.Y., for full-rate production of AN/SLQ-32(V)6 Surface Electronic Warfare Improvement Program (SEWIP) Block 2 units.

SEWIP Block 2 is an evolutionary acquisition and incremental development program to upgrade the existing AN/SLQ-32(V) electronic warfare system.

SEWIP provides enhanced shipboard EW for early detection, analysis, threat warning, and protecting surface warships from anti-ship missiles. SEWIP Block 2 will enhance the shipboard EW system's receiver and antenna group to meet the latest threats.

SEWIP Block 2 expands on the receiver and antenna group necessary to keep capabilities current with the pace of the threat and to yield improved systems integration, Navy officials say. Lockheed Martin won a \$98.5 million order in March 2017 for full-rate production of AN/SLQ-32(V)6 SEWIP Block 2 subsystems.

The Lockheed Martin Block 2 SEWIP design for defense against anti-ship missiles is based on its integrated common electronics warfare system (ICEWS), which enables rapid reconfiguring of the system with commercial technology.

Mercury Systems in Andover, Mass., is providing advanced radio frequency microwave tuners and intermediate frequency products for SEWIP Block 2. Lockheed Martin chose the Mercury Echotek series microwave tuner and digital receiver, which are optimized for fast tuning and high performance.

On this order Lockheed Martin will do the work in Liverpool, N.Y.; and Lansdale, Pa., and should be finished by March 2024. For more information, visit Lockheed Martin online at www.lockheedmartin.com, or Naval Sea Systems Command at www.navsea.navy.mil.

Sewip 29 June 2022

Military Aerospace Electronics (militaryaerospace.com),
Вашингтон, 29 июня 2022

<https://www.militaryaerospace.com/sensors/article/14278871/electronic-warfare-ew-surface-warships-antiship-missiles>

[к содержанию →](#)

■ Meggitt takeover poised for green light with Kwarteng «minded to accept»

Автор: Holly Williams

The £6.3 billion takeover of British aeroplane parts maker Meggitt by a US rival looks set to get the go-ahead after the UK Government said it was "minded" to accept measures to address competition and national security concerns.

The Department of Business, Energy and Industrial Strategy said late on Tuesday that Business Secretary Kwasi Kwarteng was poised to accept Meggitt suitor Parker-Hannifin's "legally binding undertakings".

But it has launched a public consultation and will wait until that ends on July 13 before making a final decision.

It is set to pave the way for another US takeover of a UK firm, after Mr Kwarteng last week said he was minded to accept the £2.6 billion takeover of defence business Ultra Electronics by private equity-owned Cobham.

Tom Williams, Parker-Hannifin chairman and chief executive, said: "We are pleased that following very constructive engagement with the UK Government, the Secretary of State is minded to accept the national security and competition undertakings we have offered as part of our pending acquisition of Meggitt.

"The combination of Parker and Meggitt is an exciting opportunity for both companies and we look forward to welcoming Meggitt to the Parker team."

Meggitt agreed a deal last year to sell itself to Parker-Hannifin.

The deal was approved by the EU Commission, with some conditions, but the UK opened an investigation over national security concerns, given that the business has major defence contracts.

Tracing its roots back to a company that produced equipment for hot air balloons in the 1850s, Meggitt now supplies parts for both Boeing and Airbus and its brakes are used by militaries.

Parker-Hannifin said in May it had agreed to sell its aircraft wheel and brake division to industrial machinery maker Kaman Corp to help address UK competition concerns.

The UK Government also said that Parker has pledged to honour its existing contracts to its defence ministry and agreed to protect sensitive government information in Meggitt.

Parker said it will continue to engage with the Government and competition watchdog and still expects to complete the deal in the third quarter.

Yahoo Finance (uk.finance.yahoo.com), Лондон, 29 июня 2022

<https://uk.finance.yahoo.com/news/meggitt-takeover-poised-green-light-070318185.html>

[к содержанию →](#)

■ Airbus A380 Shocker: Lufthansa Brings Back «Permanently Decommissioned» Jet

Автор: Michael Goldstein

Lufthansa Airbus A380. The giant plane, which Lufthansa said was "permanently decommissioned" in... [+] 2021, will be returning to the skies in 2023 as Lufthansa waits for smaller, more fuel-efficient aircraft.

In a surprise announcement, Lufthansa announced this week the return of the Airbus A380. Its return to a not-yet-post-COVID world is shocking, especially as its longtime rival, the Boeing 747, is being smelted down to make credit cards.

The double-decker superjumbo is one of the largest commercial aircraft in the world, especially since the unfortunate destruction of Ukraine's Antonov-225. Certainly the world's largest passenger aircraft, the Airbus A380 is 73 meters long and 24 meters high. Lufthansa's version can seat 509 passengers.

But Lufthansa had announced the aircraft's retirement in 2020, as newer twin-engine widebodies like the Boeing 777 and Airbus A350 were less costly to operate and easier to fill with passengers. The four-engine A380 is only profitable with a high load factor, and only the world's largest airports have facilities to handle the aircraft. Such reasons led Lufthansa CEO to declare the craft "permanently decommissioned." Just over 250 giant A380 aircraft were built before production ended in 2021. Even before COVID, several airlines had already retired their A380s in favor of smaller aircraft.

When the COVID-19 pandemic and subsequent national quarantines and border closures decimated air travel in 2020, nearly every A380 was grounded or put into long term storage. Lufthansa joined Air France, British Airways, Emirates, Qantas Airways, Qatar Airways, and Singapore Airlines among those parking their planes.

But you can't keep the big plane down. Lufthansa just announced the unlikely comeback of its Airbus A380 fleet from its mothball status. Lufthansa joins British Airways, Singapore Airlines, Qatar, and Qantas in putting the big beast back to work.

Emirates Airlines, which owns about half of the world's 240 operable A380 aircraft, has returned more than half of its A380s to service. Emirates cited both passenger demand and shortages of landing slots for its flights.

As Lufthansa acknowledged, aircraft shipping

delays and the renewed post-pandemic passenger demand has forced it to bring back the A380. It was apparently a case of "never say never," as Lufthansa CEO Carsten Spohr had said its A380 fleet was "permanently decommissioned" during the pandemic.

Now Lufthansa says it is reactivating the Airbus A380 in response to the "steep rise in customer demand and the delayed delivery of ordered aircraft." Supply chain issues are delaying delivery of new aircraft from both Airbus and Boeing.

Airline Weekly notes that not only has Boeing not delivered a new 787 in a year, but it is also delayed the entry-into-service of its new Boeing 777X five years, until 2025. Lufthansa is waiting for twenty-seven 777-9s, a twin-engine jet that can carry 426 passengers. So, in the short term, with more efficient aircraft in short supply, Lufthansa's Airbus A380s will pick up the slack.

A stewardess stands in front of the staircase leading to the upper deck of the first Airbus A380... [+] delivered to Lufthansa at the Airbus facility in Hamburg, northern Germany, on Wednesday, May 19, 2010. After a three-year delay, Airbus delivers to Deutsche Lufthansa AG its first A380 superjumbo, a commercial aircraft that can carry more than 520 passengers. (apn Photo/Axel Heimken)

Lufthansa is currently assessing how many A380s will be reactivated from "deep storage" in Spain and France. The airline says that six of the aircraft have already been sold, while eight A380s remain part of the Lufthansa fleet "for the time being."

It is not clear how many A380 aircraft Lufthansa will put back into service. Also unclear is what routes the long-haul aircraft will fly. Like Emirates flying around the world from Dubai, Lufthansa previously served destinations like Shanghai, Hong Kong, Los Angeles, and New York from its Frankfurt hub.

Although often considered one of the world's best airlines, Lufthansa has not been immune to the problems plaguing airlines in 2022. Trying to pull off a COVID comeback with a shortage of pilots, personnel, and planes is a challenge for every airline. Lufthansa has reportedly already cancelled more than 3,000 flights for July and August due to staffing issues.

Lufthansa also received some bad publicity when it denied boarding to more than 130 American Orthodox Jews flying from Frankfurt to Budapest in May. Allegations of anti-Semitism were raised,

as Lufthansa personnel said they were punishing a large group because a couple of individuals allegedly did not comply with mask regulations. As for the return of the A380 the company positions it as happy news, rather than as a stopgap measure.

"In the summer of 2023, we not only expect to have a much more reliable air transport system worldwide," according to a letter to customers

from the Executive Board of Deutsche Lufthansa AG. "We will be welcoming you back on board our Airbus A380s, too. We decided today to put the A380, which continues to enjoy great popularity, back into service at Lufthansa in summer 2023."

Forbes (forbes.com), Нью-Йорк, 29 июня 2022

<https://www.forbes.com/sites/michaelgoldstein/2022/06/28/airbus-a380-shocker-lufthansa-brings-back-permanently-decommissioned-jumbo-jets/>

[к содержанию →](#)

■ Raytheon Intelligence & Space Demos Critical Joint All Domain Command and Control Capability for US Military

During the Defense Department's Valiant Shield 22 exercise this month, Raytheon Intelligence & Space, a Raytheon Technologies (NYSE: RTX) business, successfully demonstrated the ability to collect data on a simulated sea-based threat and then share targeting solutions with distributed defense systems across the Western Pacific Ocean - a key test of the company's Joint All Domain Command and Control infrastructure.

Raytheon's Multi-Program Testbed, or RMT - a converted Boeing 727 - used a combination of radar and electronic intelligence sensors to characterize the simulated threat. Onboard processors then synthesized the data in seconds to create a comprehensive targeting solution that was passed to tactical platforms.

"In the multi-domain fight, seconds could mean the difference between victory and defeat," said Eric Ditmars, president of Secure Sensor Solutions at RI&S. "This experiment shows we can deliver synthesized, multi-source data to commanders faster than ever, giving them a decisive battlefield advantage."

Raytheon's RMT, along with a KC-135 aircraft, four U.S. Navy F/A-18 fighters and, a command-and-control station on the U.S. mainland shared data rapidly in the simulated, highly contested environment. This scenario demonstrates Raytheon's ability to provide successful machine-to-machine communications capabilities to share information securely across multiple sensors and defense systems.

"Bringing these capabilities to the field gives us the highest degree of confidence in their real-world applicability," said Ditmars. "It allows us to stress test them in operational environments and accelerate their maturity."

Valiant Shield 22 is a U.S.-only, biennial field training that builds real-world proficiency in sustaining U.S. forces through detecting, locating, tracking, and engaging units at sea, in the air, on land, and in cyberspace in response to a range of mission areas.

ASDNews (asdnews.com), Амстердам, 29 июня 2022

<https://www.asdnews.com/news/defense/2022/06/28/raytheon-intelligence-space-demos-critical-joint-all-domain-command-control-capability-us-military>

[к содержанию →](#)

■ HPE Armed And Ready For The Enterprise And Service Providers With Ampere-Based HPE ProLiant RL300 Gen11 Server

Автор: Matt Kimball

HPE Discover 2022 started with a bang today as HPE announced the ProLiant RL300 Gen 11 server. Moor Insights & Strategy's Patrick Moorhead and I were pre-briefed on this announcement by Executive Vice President and GM of HPE's Compute Business, Neil MacDonald. In the following paragraphs, Pat and I will cover what was announced and our analysis of this move. It's important to know that this is the initial announcement, not the launch, so every detail isn't available now.

The news

The HPE ProLiant RL300 Gen 11 server is based on Ampere's silicon, designed for service providers and enterprise organizations deploying cloud-native environments. Ampere is the leading developer of merchant, Arm-based server CPUs with customers such as Oracle Cloud, Azure, and Chinese cloud giant Tencent. AWS is on its third-generation Arm-based Graviton3.

Customers can purchase this single-socket server with either the Ampere Altra or Altra Max CPU, supporting up to 128 single-threaded cores and up to 16 DIMM slots for up to 4TB of RAM. Additionally, the HPE ProLiant RL300 Gen11 server will support 3 PCIe Gen4 expansion slots and 2 Open Compute Project (OCP) 3.0 capable slots. From a management and security perspective, the server will ship with HPE iLO, HPE's silicon root of trust technology, and with the ability to enable OpenBMC, offering customers the flexibility to pursue their open-source strategy. This openness is critical for servicing the service provider space.

HPE ProLiant RL300

When looking at the details around the HPE ProLiant RL300 Gen11 server, it is clear HPE has targeted scale-out, cloud-native environments. Its single socket design with a richness of memory, storage, one thread-one instance, and support for accelerators such as GPUs indicates a server that should be able to handle many of the workloads that power the digitally transformed enterprise. Or the service provider (SP) that is supporting these cloud-native environments.

It is also clear that the RL300 is a first-class citizen in the HPE ProLiant portfolio, with all of the management and security capabilities that are hallmarks of HPE-designed servers.

Customers can acquire the HPE ProLiant RL300 Gen11 server directly, through HPE, and the channel. The new server will also be available as-a-service through HPE GreenLake. While details around specific HPE GreenLake supported services weren't discussed, I suspect there will be a lot of customer demand to deliver RL300-based cloud-native

solution stacks that can be quickly deployed and provisioned.

Before getting into more detail around the RL300, it's worth a paragraph or two talking about why HPE would invest in an Arm-based server. There are a couple of market dynamics to unpack when considering this move. The first is the explosion of Arm in the cloud service provider (CSP) space. The likes of AWS, Azure, and Oracle Cloud deploying Arm-based instances is not just a trend - it's likely an inflection point. These environments are growing like wildfire as cloud consumers (enterprise IT) find cost savings and maybe even energy savings without a corresponding performance hit.

On the other side of this equation, the CSPs find Arm attractive due to cost savings - both direct (acquisition) and, more importantly, operationally (primarily driven by power savings). Any IT person who has managed a large-scale datacenter understands what this means. When looking at real TCO numbers, the costs associated with powering a datacenter full of servers dwarfs the cost of acquiring that hardware.

Modern technology inflection points start in the cloud, gain scale, and then move into the enterprise datacenter. And this Arm revolution is no exception. Digitally transformed enterprises want to achieve the same economic benefits as the CSPs they utilize. And for those cloud-native projects that are rapidly growing, cloud-native infrastructure only makes sense.

Addressing the growing challenges in the modern datacenter with the ProLiant RL300

HPE, embracing its first-mover spirit, has recognized this inflection point and is delivering on the front side of the demand curve. Let's be clear - this is a significant investment. Top-tier OEMs invest millions of dollars in non-recurring engineering (NRE) budgets and countless resources in bringing a new server platform to market. Because of this high up-front cost, such decisions are not made lightly. I say this to underscore my position that this announcement is more significant than some may understand. HPE is making a big statement by leading its Gen11 launch wave with a server powered by Ampere's Arm-based Altra CPU.

As shown in the above graphic, there are two primary customer types for the ProLiant RL300 - enterprise IT organizations looking to replicate the cloud on-premises, and the service provider community looking to deliver cloud-native services to a customer base in more sustainable and economical ways.

These enterprises and service provider firms with CSP-like operational aspirations are unwilling to take

CSP-like risks with infrastructure. What does this mean? CSPs invest in white box server technology from original design manufacturers (ODMs) that have quality standards far below what an enterprise or service provider tolerable. They do this because it leads to savings over the lifecycle of that deployed infrastructure. Service providers and enterprise IT organizations don't have this same risk tolerance, so a company like HPE enables that cloud operating model minus the risk.

My take on the HPE ProLiant RL300 Gen11 server

I am bullish on Arm in enterprise cloud environments. Mainly for the reasons I articulated previously - enterprise adopts cloud technologies in a trailing fashion. And the strong uptake of Arm across the major cloud players has left a lot of IT strategists asking, "why not?"

I am also bullish on HPE as an IT solutions provider that will power the next-generation datacenter. It is a company that seems to have a knack for knowing what's next and getting out in front of those trends. It doesn't get it always right, but I believe the past few years it has made the right moves. Just travel back to Discover of 2019 when Antonio Neri stood up and announced HPE GreenLake and the intent to deliver the entire HPE portfolio as-a-Service. It was the beginning of this consumption-based IT market as we know it and now everybody is doing it.

I believe the RL300 strikes a good balance between meeting the needs of the digitally transformed enterprise looking to embrace openness in a fully managed way. I like that HPE fully considers the diversity of the customers that will deploy RL300. For example, the RL300 will ship with both iLO and OPENBMC for management capabilities. This allows traditional HPE customers to manage these servers with the HPE toolchain and accounts for potential customers deploying the RL300 in a more open environment. It is these seemingly less visible enablers that demonstrate HPE's smartness in design.

What about the x86 players?

Reading this analysis, one could walk away thinking we see the world moving to Arm. To be clear, this is not the view of myself, Moor Insights & Strategy, HPE, Ampere, or any other entity. Each architecture has its place in the datacenter. Arm has found some use cases that shine quite well (web serving, caching, media transcoding, some database,

etc.). And these use cases served by Arm are well supported through a rich ecosystem of software players. The appeal of Arm in these workloads is the notion of single threaded performance that enables predictable, dedicated performance.

But this doesn't mean that organizations will replace x86 with Arm. Instead, we see this as Arm complementing x86 in supporting the digitally transformed enterprise. And while I don't work for HPE's marketing or positioning groups, I am sure these teams will be very prescriptive in where they position the ProLiant RL300 and how.

AMD and Intel will undoubtedly continue to target Arm and companies like Ampere as they become more significant blips on the strategic radar screen. And this competition and resulting innovation are good for all. Especially the customer.

Final Thoughts

The "Arm in the datacenter" debate has gone on for years. Twelve years by my count as we pontificated on Calxeda's 32-bit solutions. During those years, we have all witnessed a lot of startups (and established players) in the semiconductor space begin and fail at delivering a viable Arm-based CPU. Part of these failings had to do with architectures that were not fully enterprise-ready or not performant enough. And part of these failings had to do with a software ecosystem that wasn't entirely built and mature enough. And finally, part of this was a hardware ecosystem that had not yet seen the market/customer need.

These factors no longer exist. Our founder and CEO, Patrick Moorhead, cites AWS's Graviton3 as the real game changer in the space. Ampere brought a team of industry players who understood what was necessary to deliver an enterprise-class CPU based to market. And, I believe, they delivered.

The software ecosystem is vibrant. Arm is a first-class citizen in the Linux community and the Cloud Native Computing Foundation (CNCF).

And HPE sees the market need and opportunity and is addressing these with the announcement of the ProLiant RL300 Gen11 server. This server is slated to ship in calendar Q3 of 2022. You can be sure we'll be checking back to see how HPE handles its go-to-market (GTM) efforts, along with detailed performance benchmarking that compares and contrasts with other architectures.

Forbes (forbes.com), Нью-Йорк, 29 июня 2022

<https://www.forbes.com/sites/moorinsights/2022/06/28/hpe-armed-and-ready-for-the-enterprise-and-service-providers-with-ampere-based-hpe-proliant-rl300-gen11-server/>

[к содержанию →](#)

Подробности мероприятий

ВЫПУСК №2

Июль, 2022

КЛЮЧЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ОТРАСЛИ

**15-21 августа 2022 года****Московская область, г. Кубинка****Международный военно-технический форум «Армия»**

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 7 июля 2021 года №1846-р и решением Министра обороны Российской Федерации в период с 15 по 21 августа 2022 года в конгрессно-выставочном центре «Патриот», на аэродроме «Кубинка» и полигоне «Алабино» пройдет VIII Международный военно-технический форум «Армия-2022».

Форум является уникальной базовой платформой для демонстрации лучших достижений научно-технической мысли, воплощенных в современных и перспективных образцах интеллектуального оружия, военной техники и технологий, в проектах в области строительства и материально-технического обеспечения, а также для предприятий, готовых выступить в линейке кооперации различных уровней в интересах оборонно-промышленного комплекса - крупнейшего потребителя современного высокотехнологичного производственного оборудования, материалов и комплектующих.

Работа научно-деловой составляющей Форума традиционно будет построена на

принципах открытого и свободного обмена мнениями, конструктивного диалога лидеров мировой военно-технической сферы, представителей власти, экспертного и научного сообществ с целью совместного обсуждения и поиска оптимальных решений для эффективной реализации задач по совершенствованию систем обеспечения Вооруженных Сил, дальнейшему наращиванию положительной динамики развития ОПК и результатов его деятельности для обеспечения обороны и безопасности, а также трансферу передовых технологий в гражданские отрасли экономики.

Демонстрационная программа Форума на сухопутном, водном и авиационном кластерах предоставит участникам возможность подтвердить заявленные ТТХ своих изделий показом в действии их эксплуатационных и боевых возможностей российским специалистам и иностранным делегациям стран - партнеров России в области военно-технического сотрудничества и потенциальным заказчикам российского вооружения, военной и специальной техники.

[подробнее →](#)[к содержанию →](#)



18 августа 2022 года
КВЦ ПАТРИОТ. Московская область, г. Кубинка
КОНГРЕСС «ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ОПК. ТРАНСФОРМАЦИЯ
ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ БАЗЫ»

Масштабное деловое мероприятие под руководством Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Ю.И. Борисова организованное в целях координации совместных усилий заинтересованных федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации по выполнению поручений Президента Российской Федерации по диверсификации ОПК и наращиванию объема выпуска высокотехнологичной гражданской продукции ОПК до 50% к 2030 г.

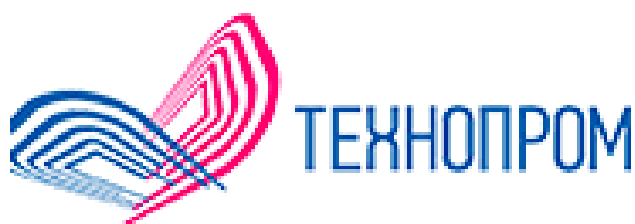
Федерации по диверсификации предприятий российского ОПК и привлечение субъектов естественных монополий, государственных корпораций и компаний к закупкам высокотехнологичной продукции у предприятий ОПК.

Сейчас как никогда важно сделать максимальный упор на обеспечение страны высокотехнологичной продукцией, которая уходит с нашего рынка в виду санкций. Поэтому диверсификация и цифровизация предприятий ОПК - это основа организации российского производства высокотехнологичной продукции в условиях изоляции государства.

ЦЕЛЬ

Выработка мер государственной поддержки российских производителей в рамках выполнения поручений Президента Российской Федерации

[подробнее →](#)



23-25 августа 2022 года
Новосибирск
IX МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ ТЕХНОПРОМ

Международный форум и выставка технологического развития ТЕХНОПРОМ – крупнейшее технологическое мероприятие в России, основной целью которого является продвижение отечественных научных разработок и инноваций.

Технологический суверенитет и устойчивое развитие России станут основными темами форума.

[подробнее →](#)

[к содержанию →](#)



1 Сентября 2022 года Геленджик ГИДРОАВИАСАЛОН

Международная выставка и научная конференция по гидроавиации ГИДРОАВИАСАЛОН, согласно распоряжения Правительства Российской Федерации от 9 октября 1995 г. № 1368-р, проводится раз в два года на территории испытательно-экспериментальной базы ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» и аэропорта «Геленджик».

Организатором ГИДРОАВИАСАЛОНА является Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, устроитель – Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК). На выставочной площади 130000 кв. м расположены открытые выставочные площадки и павильоны, бизнес-шале, залы для проведения пресс-конференций, презентаций и переговоров.

Цель Выставки - демонстрация авиации водного и корабельного базирования, показ перспектив её развития и возможностей

применения для перевозки пассажиров и грузов, туризма, выполнения патрульных и спасательных операций на море, оказания помощи при чрезвычайных ситуациях и экологических катастрофах.

В рамках деловой программы Выставки пройдут научные конференции, семинары и круглые столы, затрагивающие актуальные проблемы всех направлений салона: авиации и гидроавиации, морской деятельности, а также презентации и пресс-конференции руководителей и представителей как региональных, так и федеральных органов власти, министерств, ведомств и организаций-участников.

[к содержанию →](#)

**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 →](#)

Strategy Partners

ВЕДУЩИЙ РОССИЙСКИЙ
СТРАТЕГИЧЕСКИЙ
КОНСУЛЬТАНТ

