



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№49/ДЕКАБРЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
Продукция Белоруссии и РФ должна получать статус товара Союзного государства - посол	3
Александр Новак подвёл итоги работы Института нефтегазовых технологических инициатив.....	4
МГУ и Фонд развития науки локализуют в РФ научные приборы мирового уровня.....	4
Разработка «РТ-Техприемки» удостоена престижной премии.....	5
«Ростех» импортозаместил высокопрочную керамическую защиту для промышленного оборудования.....	7
Генеральный директор ОАК принял участие в совещании Росавиации	8
ОСК построит не менее тысячи судов за следующие 10 лет.....	9
Костромской завод автокомпонентов начал выпуск деталей поршневой группы для грузовиков КАМАЗ К5	10
ТМХ благодаря займу ФРП освоил производство редукторов для электропоездов «Иволга»	11
Реализация проекта ВСМ – технологический прорыв	12
«Сапсан» на чистом русском	17
Импортозамещение по-крупному. РЖД отказалась от древней системы продажи билетов на «железе» IBM	19
Критические объекты в сфере транспорта проверят на реализацию импортозамещения.....	21
Бизнес попросил субсидии на замену зарубежного софта в строительстве.....	22
Глава «Газпром нефти» заявил, что нефтегазовая отрасль импортозаместила до 80% IT-решений	25
«Россети» открыли программу подготовки ИТ-специалистов на базе собственного центра цифровых компетенций	26
Знай наших!	26
ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	29

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

13-19.12.2024

Продукция Белоруссии и РФ должна получать статус товара Союзного государства - посол

Возможность присваивать продукции белорусских и российских производителей статус товара Союзного государства принципиально важна для позиционирования результатов промышленной кооперации Белоруссии и России. Об этом заявил посол республики в Москве Александр Рогожник.

«Принципиально важно в ближайшей перспективе продукции белорусских и российских предприятий придать статус товара Союзного государства. Мы должны настойчивее позиционировать конкретные результаты нашей промышленной кооперации и совместные разработки, создаваемые в рамках реализации программ Союзного государства», – сказал Рогожник на проходящей в Москве конференции «Союзное государство: интеграция, развитие, доверие», посвященной 25-летию подписания Союзного договора. Он добавил, что стратегической целью сейчас является обеспечение технологического суверенитета Союзного государства.

Ранее госсекретарь Союзного государства Дмитрий Мезенцев отмечал в беседе с ТАСС, что разработку логотипа товара Союзного государства можно начинать уже сейчас. По его словам, возможность использовать такую маркировку – это не политический, а юридический вопрос.

В Белоруссии реализуется ряд проектов за счет кредитной линии в 105 млрд российских рублей, выделенной РФ на обновление мощностей, запуск новых высокотехнологичных производств. Как пояснял первый заместитель председателя правительства РФ Денис Мантуров, эти проекты в сфере импортозамещения позволят повысить индустриальный потенциал Союзного государства, в данный момент таких проектов 27. Ранее Рогожник рассказал в интервью ТАСС, что белорусская сторона в ноябре направила на рассмотрение Москве новые проекты в сфере промышленной кооперации и импортозамещения.

Конференция «Союзное государство: интеграция, развитие, доверие», посвященная 25-летию подписания Союзного договора, организована Постоянным комитетом Союзного государства.

Источник: tass.ru, 16.12.2024

Александр Новак подвёл итоги работы Института нефтегазовых технологических инициатив

Заместитель Председателя Правительства Александр Новак провёл отраслевое совещание по подведению итогов работы в 2024 г. и стратегии развития до 2027 г. Института нефтегазовых технологических инициатив (ИНТИ). В нём приняли участие Министр энергетики Сергей Цивилев, председатель правления «Газпром нефти» Александр Дюков, генеральный директор ИНТИ Николай Кузнецов, а также представители заказчиков оборудования и технологий из сферы ТЭК и промышленности.

Институт нефтегазовых технологических инициатив был учреждён в 2020 г. для создания отечественных национальных стандартов и системы оценки соответствия новых технологий для российского ТЭК. Среди его учредителей «Газпром», «Газпром нефть», «Сибур», «Татнефть», «Транснефть», Иркутская нефтяная компания, «Новатэк» и «Лукойл». ИНТИ сотрудничает с более чем 200 отечественными производителями.

По поручению Президента Владимира Путина Правительство совместно с бизнесом и ИНТИ должны обеспечить переход от иностранных отраслевых систем стандартизации и сертификации к отечественным. Помимо этого, на базе института ведутся испытания оборудования, а также разработки российской техники и технологий в различных сегментах ТЭК.

Как сказал Александр Новак по итогам совещания, за эти годы многое сделано. Разработано 300 стандартов. Удалось вовлечь в совместную работу партнёров из дружественных стран и нефтегазовых компаний. Компании объединили усилия по выполнению задач Президента в области импортозамещения. Сегодня были представлены амбициозные планы ИНТИ до 2027 г. Предстоит реализовать задачи как по импортозамещению оборудования, так и по разработке новых российских технологий для обеспечения работы топливно-энергетического комплекса и продолжить реализацию стратегических задач, стоящих перед российским ТЭК.

Источник: government.ru, 16.12.2024

МГУ и Фонд развития науки локализуют в РФ научные приборы мирового уровня

Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова и Фонд развития науки и промышленности договорились о локализации в России производства научных приборов мирового уровня. О подписании 13 декабря соответствующего соглашения сообщили в пресс-службе университета.

Свои подписи в документе оставили директор-научный руководитель Передовой инженерной школы (ПИШ) МГУ Юлия Горбунова и директор Фонда развития науки и промышленности Лариса Никитина. Соглашение нацелено на развитие школы в области создания диагностических и сенсорных систем.

«Уже сейчас мы совместно трудимся над локализацией производства в России линейки хромато-масс-спектрометров. Речь идет не только о сборке с постепенным переходом к полному циклу производства, но и о сертификации данных инструментов», – уточнила Никитина, чьи слова приводит пресс-служба вуза.

Представитель фонда также указала на совместные планы сторон по разработке методик работы на приборах и системы образовательных курсов. Соглашение также предполагает сотрудничество МГУ и фонда в научных исследованиях, методической работе и подготовке высококвалифицированных кадров.

«Перед Россией стоит масштабная задача создания современной индустрии здоровья человека, включающей передовую фармацевтическую промышленность, аппаратно-методические комплексы для диагностики заболеваний и агробιοхимическую промышленность (здоровое питание). Речь идет о возрождении экономического сектора размером в несколько триллионов рублей, сотен компаний, десятков тысяч участников. ПИШ МГУ станет одним из главных источников новых технологических решений, технологических компаний, инженерных, управленческих и предпринимательских кадров для этой индустрии, точкой кристаллизации инновационной экосистемы», – пояснила академик РАН Юлия Горбунова, которая также возглавляет факультет фундаментальной физико-химической инженерии МГУ.

Передовая инженерная школа Московского государственного университета также занимается вопросами развития агрохимии, биосовместимых материалов, цифровым проектированием биохимических систем и задачами опережающего импортозамещения лекарственных средств.

Источник: tass.ru, 13.12.2024

Разработка «РТ-Техприемки» удостоена престижной премии

Манипуляционный робот компании «РТ-Техприемка» Госкорпорации Ростех стал лауреатом X Национальной премии «Приоритет-2024» в номинации «Автоматизация производства». Высокотехнологичное оборудование позволяет обеспечить непрерывную работу на предприятии,

повышает производительность труда, снижает травматизм на производстве. Разработка способна заменить иностранные аналоги.

Манипуляционный робот представляет собой стационарное изделие с обширным радиусом применения и увеличенной грузоподъемностью. Он обладает высокой степенью автономности и легко программируем. Оборудование может применяться на предприятиях ВПК, в том числе на вредных и опасных производствах, а также в гражданском секторе. Устройство выполняет погрузочно-разгрузочные работы, обслуживание различного технологического оборудования, межоперационное и межстаночное транспортирование изделий и другие вспомогательные операции.

Манипулятор легко встраивается в технологические процессы, так как имеет шесть степеней подвижности, обеспечиваемых высокоточными электромеханическими приводами.

Благодаря своим техническим характеристикам 6-осевой промышленный робот способен удерживать и перемещать любой инструмент различных размеров, что позволяет применять его при решении сложных производственных задач.

Для управления «механической рукой» разработано специализированное отечественное программное обеспечение, основанное на современных математических алгоритмах точного позиционирования. Универсальный робот выполнен в рамках программы импортозамещения.

«К 2030 году Россия должна войти в число 25 стран – лидеров по числу промышленных роботов. Об этом заявил президент России Владимир Путин в послании Федеральному Собранию. Для нас это первостепенная задача. Мы продолжаем работать над совершенствованием передовых технологий, расширяем производственные возможности, чтобы соответствовать самым высоким стандартам в отрасли. Наша компания создает новые высокотехнологичные продукты, не уступающие, а по ряду параметров превосходящие зарубежные аналоги. Главными преимуществами нашей новой разработки являются максимальный уровень безопасности среди промышленных роботов, возможность установки на мобильные платформы (AGV, AMR), оптимизированный баланс грузоподъемности, радиуса действия и энергопотребления, высокая точность траекторий при оптимизированных временных циклах, простой и удобный интерфейс управления. Признание «РТ-Техприемки» лауреатом премии подчеркивает высокую технологическую компетенцию нашей компании, ее вклад в развитие отечественной промышленности», – отметил генеральный директор «РТ-Техприемки» Владлен Шорин.

Национальная премия в области промышленных технологий «Приоритет» была утверждена в 2015 г. Ее цель – выявить и поощрить лучшие предприятия страны, достигшие наибольших успехов в области импортозамещения.

Источник: rostec.ru, 16.12.2024

«Ростех» импортозаместил высокопрочную керамическую защиту для промышленного оборудования

Госкорпорация «Ростех» в рамках импортозамещения создала высокопрочный керамический материал, на основе которого создается защита промышленного оборудования от повреждений, что значительно увеличивает его ресурс, сообщила пресс-служба компании.

«Обнинское научно-производственное предприятие «Технология» им. А.Г. Ромашина госкорпорации «Ростех» импортозаместило высокопрочную корундовую керамику. Создаваемая на ее основе плитка защищает промышленное оборудование от механических повреждений и повышает его износостойкость», – говорится в сообщении.

Как объяснили в «Ростехе», инновация включает в себя создание материала из корундовой керамики на основе отечественного сырья и технологию производства защитной плитки из него. Ее уже внедрили в производство и подтвердили экономическую эффективность.

«Так, безремонтный ресурс мельницы для измельчения стекла, укомплектованной защитной плиткой из корундового материала, увеличился втрое. Также сократилась продолжительность производственного цикла более чем на 35%, а число помолов в безостановочном цикле увеличилось с 50 до 600», – уточнили в пресс-службе.

Применение деталей из корундовой керамики особенно актуально для агрегатов, подвергающихся высоким механическим нагрузкам, например, в дробильных установках и оборудовании для распыления расплавов металла.

«Инновационное решение поможет обеспечить промышленность расходными керамическими изделиями, востребованными в металлургическом и других высокотехнологичных направлениях. Уникальность разработки подтверждена тремя патентами», – приводятся в сообщении слова генерального директора ОНПП «Технология» Андрея Силкина.

Источник: ria.ru, 13.12.2024

Генеральный директор ОАК принял участие в совещании Росавиации

Представители Объединенной авиастроительной корпорации приняли участие в совещании по теме эксплуатации и обслуживания парка самолетов SSJ-100, организованном Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиация).

Согласно представленным на совещании данным, интенсивность эксплуатации флота самолетов SSJ-100 в 2022-2024 гг. растет, на текущий момент она превышает допандемийные показатели. При этом в 2024 г. уровень исправности парка SSJ-100 в отдельно взятых авиакомпаниях доходил до 100%, а общий уровень исправности парка за год не опускался ниже отметки 75%.

Сейчас в парке отечественной гражданской авиации 154 самолета этого типа, включенных в сертификаты эксплуатантов авиакомпаний, допущенных к коммерческим перевозкам. Техобслуживание Superjet 100 выполняют специалисты 29 организаций.

Отмечается, что Superjet – действительно хорошая машина. Интенсивность ее эксплуатации сравнима с западными аналогами.

В прошлом году самолеты Superjet 100 российских авиакомпаний перевезли 9,4 млн человек, или около 9% от совокупного пассажиропотока воздушного транспорта нашей страны. Среднее расстояние перевозки одного пассажира составило 1650 км. Ряд ключевых операторов Superjet 100 используют их для выполнения субсидируемых рейсов в обход Москвы, то есть благодаря эксплуатации этих самолетов растет связность российских регионов.

К совещанию специалисты Росавиации проанализировали безопасность полетов Superjet 100 в коммерческой гражданской авиации. В январе-ноябре число инцидентов, обусловленных отказом авиатехники на этом типе ВС, к аналогичному периоду 2023 г. снизилось на 2,5%. При этом число полетов Superjet 100 выросло на 19,5%, до 134,4 тыс., по данным подведомственной агентству Госкорпорации по ОрВД. В результате на один инцидент, обусловленный отказом авиатехники, стало приходиться на 22% полетов больше, чем в январе-ноябре 2023 г.

Учитывая беспрецедентное внешнее санкционное давление на гражданскую авиацию России, запрет на поставки в нашу страну западных запчастей и комплектующих, особое внимание на совещании уделили мерам по локализации ремонта и импортозамещению комплектующих иностранного производства. С февраля 2022 г. количество компонентов, обслуживаемых в России, по данным ОАК, увеличилось более чем в пять раз и сегодня составляет 311 наименований. При этом по 214 компонентам обеспечена поддержка альтернативными разработчиками из числа российских компаний. Кроме того, с целью поддержания эксплуатации парка самолетов Superjet 100

разработано девять альтернативных комплектующих изделий, а к 2026 . их число должно вырасти до 59.

Источник: rostec.ru, 17.12.2024

ОСК построит не менее тысячи судов за следующие 10 лет

Объединенная судостроительная компания (ОСК) планирует построить за следующие 10 лет не менее тысячи судов, в том числе для работы на Севморпути. Об этом на XIV Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее» в Петербурге рассказал генеральный директор ЦМКБ «Алмаз» (входит в ОСК) Константин Голубев.

«Перед корпорацией (ОСК) на сегодняшний день стоят очень амбициозные задачи – за следующие 10 лет построить не менее тысячи судов, включая и суда для работы на Севморпути. Несмотря на то, что мы сегодня имеем самый большой арктический флот, для того чтобы создать в Арктике комфортную среду и обеспечить работоспособность Севморпути, нам еще надо построить очень много кораблей и судов различных классов и назначений», – сказал Голубев.

Он также подчеркнул, что для решения этой задачи нужно использовать самые передовые технологии, и вместе с тем обеспечить полное импортозамещение для нашей технологической независимости. Как в свою очередь отметил директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталий Ключев, для развития Севморпути необходимо будет уделить внимание не только экономическим аспектам, но и безопасности, причем не только безопасности людей и судов, но и самой Арктики.

«При максимальной напряженности грузопотока нам нужно будет иметь 54 судна. При этом речь не про обычное аварийно-спасательное судно, а про судно арктического класса, которое способно осуществлять плавание в любых ледовых условиях и оснащенное необходимым оборудованием для ликвидации разливов нефтепродуктов в Арктике. Сейчас на Севморпути работает 8 судов, в процессе постройки находятся 16 судов, 2 будут сданы до конца 2024 года, еще 14 будут построены в 2025 и 2026 году.

Северный морской путь – судоходный маршрут, главная морская коммуникация в российской Арктике. Он проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана. СМП соединяет европейские и дальневосточные порты России, а также устья судоходных сибирских рек в

единую транспортную систему. Длина этой артерии составляет 5,6 тыс. км от пролива Карские Ворота до бухты Провидения.

Источник: tass.ru, 12.12.2024

Костромской завод автокомпонентов начал выпуск деталей поршневой группы для грузовиков КАМАЗ К5

АО «Костромской завод автокомпонентов» (КЗА) запустило производство поршневых пальцев для двигателей «КАМАЗ» (МОЕХ: KMAZ) семейства Р-6, которые устанавливаются на магистральные грузовики серии К5, сообщила пресс-служба Фонда развития промышленности (ФРП).

Инвестиции в развитие производства превысили 195 млн рублей, из них льготный заем ФРП составляет 153 млн рублей.

«Благодаря займу ФРП предприятие наладило серийное производство поршневых пальцев для двигателей КАМАЗ семейства Р-6 и для новых перспективных двигателей ЯМЗ серий 535, 855 и 770. Кроме того, производственные мощности увеличены почти на 40% – теперь предприятие может ежегодно выпускать до 1,1 млн изделий», – говорится в пресс-релизе.

КЗА запустил мощности по выпуску поршневых пальцев для дизельных двигателей в рамках программы импортозамещения в 2018 году. Первоначальные инвестиции в создание производства составили 432 млн рублей, из которых заем на 200 млн рублей предоставил ФРП.

«Благодаря другому займу ФРП в размере 153 млн рублей мы значительно нарастили ранее созданные мощности и начали выпуск поршневых пальцев для новых типов двигателей, что позволит поддержать планы наших потребителей-моторостроителей по дальнейшему увеличению уровня локализации производства двигателей», – приводятся в пресс-релизе слова генерального директора Дениса Шмигеля.

Двигатели КАМАЗ семейства Р-6 устанавливаются на одноименные магистральные, транспортные, полноприводные и тяжелые автомобили поколения К5. Выпускаемые компанией «Автодизель» (МОЕХ: AVDZ) (Ярославский моторный завод) двигатели ЯМЗ-535 предназначены для установки на автомобили МАЗ, «Урал», автобусы ЛиАЗ и на внедорожную технику. Двигатели ЯМЗ-770 могут быть использованы в составе тяжелой транспортной, строительной, карьерной техники, тракторов.

«Костромской завод гильз, поршней и поршневых пальцев» был построен в середине XX века, на его базе было создано ОАО «Костромской завод Мотордеталь», которое в 2010 году было реорганизовано в ЗАО «Костромской

завод автокомпонентов», в 2015 году – в АО «Костромской завод автокомпонентов». Предприятие специализируется на производстве деталей цилиндропоршневой группы для двигателей внутреннего сгорания.

Источник: interax.ru, 17.12.2024

ТМХ благодаря займу ФРП освоил производство редукторов для электропоездов «Иволга»

Подмосковный Демиховский машиностроительный завод (ДМЗ, входит в группу ТМХ) вышел на серийное производство отечественных редукторов для электропоездов «Иволга 4.0». ДМЗ стал первым в России заводом, выпускающим редукторы для моторвагонного подвижного состава.

Инвестиции в модернизацию производственных участков, в рамках которой завод освоил выпуск редукторов, составили 1,8 млрд рублей. Из них 1,45 млрд рублей в виде льготного займа предоставил федеральный Фонд развития промышленности (ФРП), который координируется ВЭБ.РФ по поручению Минпромторга России.

«Инвестиции ТМХ и финансирование ФРП позволили нам реализовать стратегически важный для железнодорожного машиностроения проект – выпуск полностью отечественных редукторов для «Иволги». Освоение выпуска редукторов – важный шаг в развитии внутрихолдинговой кооперации. ДМЗ – поставщик комплектующих для крупнейших предприятий ТМХ: мы производим колесные пары для вагонов метро «Метровагонмаша», расширяем сотрудничество с Тверским вагоностроительным заводом. Прорабатываем и другие направления кооперации с предприятиями холдинга», – рассказал генеральный директор ОАО «ДМЗ» Владимир Чекалин.

Редуктор предназначен для применения в составе моторно-редукторного блока и является частью тягового привода поезда. Жизненный цикл редуктора составляет 40 лет эксплуатации.

Проектирование и подготовка производства редуктора заняли 18 месяцев. При поддержке ФРП и ТМХ завод приобрел 11 единиц оборудования, в том числе токарные, фрезерные, шлифовальные обрабатывающие центры с программным управлением и комплекс термической обработки отечественного производства.

Практически все комплектующие редуктора – отечественного производства. Детали, подлежащие обязательной сертификации, прошли необходимые процедуры. Первая партия изделий была изготовлена и направлена заказчику в мае этого года. В ноябре ДМЗ произвел 50 редукторов

для электропоездов ЭГЭ2Тв «Иволга 4.0» в месяц и таким образом вышел на производственную мощность 600 редукторов в год.

Запуск производства редукторов на ДМЗ позволил снизить риски, связанные с поставками этих ключевых компонентов из-за границы, и укрепить технологический суверенитет страны. Трансмашхолдинг уделяет большое внимание поддержанию мощностей и освоению новых видов продукции на ДМЗ. В 2024 г. ТМХ реализует на предприятии инвестпрограмму общим объемом 1 млрд рублей.

Ранее ДМЗ с использованием двух займов ФРП по программе «Лизинговые проекты» в размере 273 млн рублей модернизировал производство колесных пар и рамы моторной тележки для электропоездов.

Источник: frprf.ru, 18.12.2024

Реализация проекта ВСМ – технологический прорыв

ОАО «РЖД» – инициатор и основной заказчик разработки инновационного подвижного состава и инфраструктуры для ВСМ. О том, что сделано в этом направлении, наш разговор с начальником Департамента технической политики (ЦТех) В. Андреевым.

Своими силами

– Владимир Евгеньевич, можно ли считать технологическим прорывом для всей страны разработку собственной конструкции электропоезда и пути для ВСМ Москва – Санкт-Петербург?

– Безусловно, проект является технологическим прорывом в области развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации. Планируются разработка и применение достижений науки и техники в транспортных технологиях, информационных технологиях и материаловедении для создания высокоскоростных электропоездов и путевой техники для обслуживания и ремонта ВСМ.

Чтобы создать новые материалы с заданными свойствами, в частности обеспечивающие наименьший вес конструкции при высоких заданных эксплуатационных характеристиках, будут применены передовые технологии, включая искусственный интеллект.

– Какие силы привлечены ОАО «РЖД» для разработки поезда?

– Головной разработчик высокоскоростного электропоезда – наша дочерняя организация Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта (АО «ИЦ ЖТ»), в которой долевое участие принимают Московский метрополитен (30%) и Группа Синара (10%).

В разработке и производстве задействован потенциал более 100 российских предприятий: научно-исследовательских институтов, отраслевых научных центров, конструкторских бюро, заводов. Изготовитель электропоезда – завод «Уральские локомотивы» Группы Синара будет выполнять производство наиболее важных компонентов (тележки, кузова вагонов), осуществлять сборку, наладку и сертификацию поезда. На территории завода уже началось строительство сборочных цехов.

– Известно, что поезд будет двухсистемным и сможет разогнаться до 400 км/ч. Какие конструкционные особенности можно ещё отметить?

– Электропоезд проектируется для эксплуатации с максимальной скоростью 360 км/ч. Скорость 400 км/ч будет достигнута в ходе проведения испытаний. Из конструктивных особенностей можно отметить продуманную аэродинамическую форму – крышное оборудование будет закрыто обтекателями, межвагонные переходы выполняются заподлицо с поверхностью кузовов вагонов.

Подвижной состав разрабатывается для эксплуатации на ВСМ с шириной колеи 1520 мм при температурах окружающей среды от -40 °С до +40 °С, в двухсистемном исполнении (постоянного тока 3 кВ и переменного тока 25 кВ), 8-вагонной составности, с шириной кузова 3,3 м. Две идентичные тяговые секции – по 4 вагона в каждой. Для обеспечения перевозки большого числа пассажиров реализована возможность работы электропоездов в сдвоенном режиме.

Мы также представляем широкий спектр классов обслуживания пассажиров: стандарт, комфорт, бизнес и первый класс. Это позволяет предлагать услуги по перевозке в широком диапазоне комфорта и при разных финансовых возможностях пассажиров. Большое внимание уделяем дизайну и интеллектуальным системам поезда.

– Каким будет уровень автоматизации управления поездом: сможет ли он двигаться без машиниста?

– При проектировании закладывается возможность эксплуатации поезда с уровнем автоматизации УА3 (третий уровень из четырёх возможных. – Ред.), когда подвижной состав движется в беспилотном режиме, а локомотивная бригада контролирует посадку и высадку пассажиров, следит за приборами в готовности принять управление в случае необходимости.

При этом технические решения закладываются с возможностью последующего перехода на УА4, не предполагающий наличия машиниста на борту. Но сделано это может быть позже, после накопления достаточного опыта эксплуатации на уровне УА3.

– Все важные узлы будут российского производства?

– Системы разрабатываются и будут производиться российскими компаниями. В то же время сделать поезд исключительно из отечественных комплектующих крайне сложно, поэтому внутри систем отдельные элементы могут быть иностранного производства, но их доля будет небольшой. Основной принцип такой: всё, что можно сделать в стране, будем делать на российских предприятиях.

– *Какие компетенции предстоит освоить отечественным машиностроителям, чтобы начать выпуск электропоездов для ВСМ?*

– Основные решения, без которых реализация проекта невозможна, связаны с разработкой тормозной системы, тяговой системы, системы обеспечения безопасности.

Планируется создание пары трения, способной эффективно работать в условиях высоких скоростей; развитие системы железнодорожной радиосвязи, передачи сигнала Интернета для пассажиров по технологии Radio-Ethernet; разработка нового поколения высокооборотистых электродвигателей и тяговых редукторов, ходовой части, пневморессор; создание программно-аппаратной платформы для построения системы управления подвижного состава; производство специализированной автосцепки; выпуск межвагонных переходов с внешним сильфоном.

Некоторые системы, компоненты и материалы высокоскоростного поезда, а также применяемые технологии можно будет использовать для пассажирского подвижного состава, рассчитанного и на меньшие скорости.

Путь прочности и точности

– *В чём особенность разработанной конструкции пути для ВСМ? За счёт чего обеспечивается возможность высокоскоростного движения?*

– Особенности разрабатываемой конструкции пути для ВСМ заключаются в обеспечении, с одной стороны, показателей прочности, а с другой – долговременной стабильности рельсовой колеи по ширине, в плане и по уровню, которая и позволяет реализовать высокие скорости.

Данные качества обеспечиваются за счёт прочности, устойчивости и стабильности земляного полотна и его основания, искусственных сооружений и верхнего строения пути, которое для скоростей свыше 300 км/ч сооружается в виде безбалластных конструкций.

– *Почему выбрали безбалластный вариант?*

– Когда создаётся такая конструкция пути, нужно иметь в виду, что она должна эксплуатироваться с высоким уровнем безотказности и обеспечивать комфортные условия поездки пассажиров. Поэтому, рассмотрев опыт высокоскоростных дорог мира, мы выбрали безбалластный вариант.

Примеры пути на балласте имеют место, но опыт показывает, что с точки зрения технико-экономической эффективности такие конструкции целесообразно эксплуатировать при скоростях движения до 280 км/ч.

– *Все элементы новой конструкции готовы к производству?*

– В настоящее время разработаны основные конструкторские решения по фундаментной и путевой плите. Ведутся разработки промежуточных рельсовых скреплений, а также до конца года планируется завершение разработки конструкторской документации стрелочного перевода с маркой крестовины 1/25.

Во втором полугодии следующего года предусмотрено строительство опытного полигона Саблино – Тосно на Октябрьской железной дороге для проведения первого этапа эксплуатационных испытаний конструкции пути.

Все элементы конструкции пути будут изготавливаться на территории Российской Федерации.

Напряжение сети

– *В чём особенность разрабатываемых конструкций контактной сети КС-400?*

– На ВСМ именно контактная сеть может быть лимитирующей подсистемой при обеспечении расчётных скоростей движения поездов. При взаимодействии с токоприёмником на высоких скоростях решающую роль начинают играть колебательные и волновые процессы в проводах, из-за которых токоприёмник может отрываться от контактного провода с образованием электрической дуги, искрения, ударов, и вызывают другие проблемы. Чтобы этого избежать, приходится применять высокопрочные провода с большим натяжением. При этом возрастает нагрузка на другие элементы контактной сети. В итоге технические решения по всем узлам и конструкциям контактной сети для ВСМ значительно отличаются от решений, к которым мы привыкли на обычных дорогах: они рассчитываются для обеспечения качества токосъёма при заданных скоростях и на повышенные нагрузки.

– *На каком этапе находится разработка КС-400?*

– В октябре был заключён договор с АО «ИЦ ЖТ» на выполнение полного цикла разработки комплекса изделий КС-400. В настоящий момент идёт активная разработка конструкторской документации. Параллельно выполняются работы по изготовлению опытных образцов и проведению их предварительных (заводских) испытаний. Так, до конца года будут завершены предварительные испытания строительных конструкций (фундаменты, стойки опор, узлы крепления ригелей к стойкам и др.), узлов анкерровок (компенсаторы барабанные, гирлянды грузов и анкерные оттяжки

и др.), конструкций для заземления контактной сети и конструкций для обратной тяговой сети.

Также в 2024 г. будет выполнена первая поставка опытных образцов на полигон КС-400, который строится на базе Экспериментального кольца ВНИИЖТа в Щербинке. Он станет местом проведения первого этапа эксплуатационных испытаний контактной сети и отработки технологии её строительства. Полное завершение опытно-конструкторских работ запланировано на апрель 2026 г., что синхронизировано с постройкой первого участка ВСЖМ-1 Алабушево – Новая Тверь.

Гибридное управление

– Для организации движения на будущей ВСМ создаётся Российская система управления движением поездов (РСУДП). В чем её инновационность?

– РСУДП – это первый опыт в нашей стране разработки системы управления движением со скоростями до 400 км/ч. Задача была решена за счёт взаимной интеграции системы верхнего уровня (планирования, выявления конфликтных ситуаций и автоматического построения графика) с системами линейного уровня управления объектами (станции и перегона). Создан единый комплекс диспетчерского управления с использованием гибридной системы управления движением с двумя каналами передачи данных (радио и рельсопроводной), что позволяет значительно сократить число рельсовых цепей и шкафов управления, сохранить высокую пропускную способность участка в случае возникновения перебоев в одном из каналов передачи данных.

В дополнение к гибридной системе интервального регулирования на ВСМ будет применена новая система сигнализации, в основе которой лежит двухчастотная многозначная локомотивная сигнализация с расширенным спектром кодовых комбинаций.

В составе РСУДП также разработаны технические решения по управлению пологими стрелочными переводами марки 1/25 с многоприводной системой перевода.

– Что обеспечивает безопасность движения?

– РСУДП проходит полный цикл разработки и постановки продукции на производство с учётом всех необходимых процедур по доказательству функциональной и информационной безопасности. В первую очередь это касается микропроцессорной централизации, системы интервального регулирования с радиоблокцентром.

Разработанный специалистами АО «НИИАС» аппаратно-программный комплекс диагностики и мониторинга позволяет вести непрерывный контроль земляного полотна, верхнего строения пути и контактной сети, а также природно-климатических условий.

На ВСМ будет применён стационарный комплекс обнаружения препятствий (СКОП), предназначенный для контроля зон ограниченной видимости, который разработан и внедряется на МЦК. Он функционирует круглосуточно при любых погодных условиях. Повышает безопасность движения при отсутствии светофоров и изолирующих стыков на рельсах по главным путям станций и перегонов на всём протяжении ВСМ.

– Важную роль в управлении движением играет надёжная и быстрая связь. Какие системы связи и передачи данных будут применены при строительстве ВСМ?

– При организации движения скоростных и высокоскоростных поездов к телекоммуникационным системам, необходимым для обеспечения передачи данных и голоса, предъявляются высокие требования. Это касается оперативности, надёжности и достоверности передачи информации, особенно с учётом заложенной в проектных решениях эксплуатации высокоскоростного электропоезда с уровнем автоматизации УАЗ.

Безусловно, в проекте ВСМ будут применены самые современные системы высокоскоростной связи, например цифровая технологическая радиосвязь для обеспечения голосовой радиосвязи и передачи данных систем управления движением. Основным стандартом определён LTE. В настоящее время в рамках плана научно-технического развития ОАО «РЖД» организована научно-исследовательская и опытно-конструкторская работа, которая позволит создать высокоскоростную сеть передачи данных с помощью отечественных вендоров (поставщиков. – *Ред.*) и получить соответствующие сертификаты.

Источник: gudok.ru, 17.12.2024

«Сапсан» на чистом русском

К 15-летию со дня запуска в России высокоскоростных поездов «Сапсан» РЖД представили первый состав, модернизированный с использованием отечественных компонентов. Обновленный «Сапсан» презентовали на Белорусском вокзале 17 декабря, в первый рейс его планируют отправить 23 декабря.

Как сообщили в пресс-службе РЖД, главная особенность поезда в том, что все его компоненты произведены на отечественных предприятиях.

«За 15 лет проделана огромная работа по адаптации и эксплуатации электропоезда «Сапсан» на российской инфраструктуре и в российских климатических условиях. Этот опыт лег в основу нашей собственной инженерной школы, которая сейчас работает над созданием отечественного

высокоскоростного поезда. Для нас принципиально важно, что в то время, когда мы занимаемся разработкой и производством нового поезда, мы формируем собственный навык очень качественной работы, в том числе и по интерьеру. При этом все изменения в дизайн и в конструкцию поезда мы вносим, опираясь на мнение пассажиров», – заявил журналистам замглавы РЖД Иван Колесников.

Глава дирекции скоростного сообщения РЖД Антон Петров добавил, что отечественные компании освоили «Сапсан» без содействия Siemens и все работы выполнили, используя исключительно российские компоненты.

В пресс-службе компании уточнили, что при создании «Сапсана» для России габариты поезда пришлось увеличить из-за большей ширины железнодорожной колеи, салон стал шире стандартного почти на 30 см. Увеличено также пространство внутри кабины машиниста, чтобы составом мог управлять человек ростом 190 см и выше. Были улучшены ходовые качества и разработаны новые системы вентиляции и охлаждения для работы в условиях от минус 40 до плюс 40 градусов. В каждом головном вагоне установлена отечественная автоматическая сцепка, чтобы составы можно было сдвигать.

Модернизация затронула и обустройство вагонов. Так, например, в купе-переговорной вагона первого класса установили новый диван и стол со встроенной беспроводной зарядкой. В вагоне бизнес-класса появились кресла с обивкой из натуральной кожи, розетками для USB-зарядки, подстаканниками и держателями для мобильных устройств, а для деловых встреч созданы два сьют-купе на двоих с затемненными стеклянными перегородками.

Для родителей с детьми в 10-м вагоне семейного класса обустроена игровая зона, а в санитарной комнате 9-го вагона стоит пеленальный столик. В вагонах экономкласса заменили обивку кресел, добавили розетки и USB-разъемы. Кроме того, по всему составу установлено светодиодное освещение, которое можно регулировать в зависимости от времени суток, обновлено ковровое покрытие и установлены кулеры с питьевой водой. В вагоне-бистро появились обеденные столы с возможностью беспроводной зарядки мобильных устройств, обновлены барные стойки и посуда.

В планах на 2025 год и новое меню. В нем появятся блюда российских регионов, новая линейка десертов, винная карта, которая была составлена при участии отечественных виноделов, и кидс-бокс – набор с детским питанием и игрушкой.

За 15 лет со дня первого запуска в России «Сапсанов» поезда совершили почти 120 тыс. рейсов, перевезли около 63 млн пассажиров. На данный момент между Санкт-Петербургом и Москвой курсируют 20 таких составов. Сегодня они совершают до 30 рейсов в сутки, а 15 лет назад их было всего шесть. При

запуске «Сапсана» в поезде было всего два класса обслуживания, а сейчас их десять.

Скорость «Сапсана» сегодня ограничена 250 км/ч из-за высокой загрузки инфраструктуры. После запуска высокоскоростной железнодорожной магистрали между двумя столицами, по которой, как ожидается, в 2028 году начнет курсировать новый поезд «Белый кречет», «Сапсаны» продолжат выходить в рейсы на других направлениях, пообещал Колесников.

«Ласточка» в свободном полете

Если «Сапсан» относится к высокоскоростным электропоездам, то «Ласточка», также созданная на основе конструкции Siemens, – просто к скоростным. Она разгоняется до 160 км/ч и «летает» в России уже по многим направлениям. Первый «полет» «Ласточки» состоялся в 2013 году, но настоящим боевым крещением стала Олимпиада в Сочи. Сейчас по Московскому центральному кольцу курсирует «Ласточка» в режиме «автопилот». В августе РЖД первыми в мире запустили беспилотное движение на железнодорожном транспорте. Работа всех систем прошла испытания, получены соответствующие сертификаты. И вся начинка «умного электропоезда» – полностью российские решения. Автоматика берет на себя ведение поезда, с помощью нейронных сетей самостоятельно оценивает ситуацию, принимает решения и выполняет необходимые действия, но машинист в любой момент может взять управление в свои руки. По международной классификации это третий из четырех возможных уровней автоматизации. Завершить испытания по четвертому уровню автоматизации РЖД планируют к середине 2025 года. Необходимости присутствия машиниста в кабине тогда уже не будет.

Акцент

Инженерные решения по адаптации «Сапсана» под российские условия легли в основу при создании поезда для высокоскоростной магистрали

Источник: rg.ru, 18.12.2024

Импортозамещение по-крупному. РЖД отказалась от древней системы продажи билетов на «железе» IBM

РЖД начала продавать билеты с помощью новой автоматизированной системы «Экспресс НП». В ее основе лежат отечественные разработки. Она пришла на смену системе «Экспресс-3», которая скоро отметит свое 20-летие, и которая базируется на оборудовании американского производства.

Импортозамещение инфраструктуры РЖД

Компания РЖД начала использовать для продажи билетов новую автоматизированную систему управления (АСУ) «Экспресс НП» («Экспресс нового поколения»), о чем она сообщила в своем Telegram-канале. Эта система пришла на замену решению «Экспресс-3», которое базируется на американских серверах IBM. Напомним, что IBM ушла из России в начале 2022 г.

Новая система заработала на неделе с 9 по 13 декабря 2024 г. Глава Департамента пассажирских перевозок РЖД Николай Костенко официально заявил, что это отечественная система, и что работа над ней шла на протяжении почти пяти лет. «Она будет более динамичной и гибкой, поможет нам ускорить внедрение новых цифровых клиентских сервисов и в значительной степени быстрее реагировать на запросы пассажиров, – добавил он.

Система «Экспресс-3» эксплуатировалась РЖД на протяжении почти 20 лет и иногда по-крупному сбоила. Она была внедрена в 2005 г. О планах РЖД по отказу от «Экспресс-3» в пользу «Экспресс НП» CNews писал в марте 2024 г.

Все только начинается

Тестирование системы «Экспресс НП» проходило в рамках полигона перевозчика «Пассажирская компания «Сахалин». Костенко отметил, что теперь РЖД приступает «к переходу на нее других перевозчиков».

Точные сроки развертывания «Экспресс НП» Костенко не привел. Также пока нет точных данных, когда РЖД окончательно откажется от «Экспресс НП».

Но, по всей видимости, затягивать с переходом на новую АСУ в РЖД не станут. На официальном сайте проекта «RZD.Digital. Цифровая трансформация РЖД» открыто отмечено, что в настоящее время существуют «серьезные риски» остановки работы «Экспресс-3» ввиду ухода IBM из России.

Как все устроено

«Экспресс НП» способна управлять большинством процессов пассажирского комплекса. Над ней работали специалисты Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ). Этот НИИ отвечал за разработку всех предыдущих АСУ.

В РЖД отмечают, что АСУ «Экспресс НП» разрабатывалась «фактически с нуля». В компании объяснили это тем, что «простой переход от прошлой версии на новое платформенное решение был невозможен».

«Экспресс НП» предназначена не только для продажи билетов. В ее состав входят семь блоков, отвечающих за разные составляющие российской железнодорожной системы. Она занимается управлением информационным полем, перевозочным процессом, парком пассажирских вагонов, каналами продажи билетов, а также сценариями обслуживания пассажиров. Помимо

этого, в ней есть блоки сервисного обслуживания и формирования данных для обеспечения сквозных бизнес-процессов.

Переход будет постепенным

Замдиректора НЦ «Экспресс» АО «ВНИИЖТ» и руководитель проекта Елена Мартынова, комментируя запуск «Экспресс-НП» на замену «Экспресс-3» отметила, что нельзя просто так «выключить одну систему и резко перейти на другую». По ее словам, потребовалось «спроектировать новую систему таким образом, чтобы осуществить бесшовный переход». «При этом обе системы должны быть полностью синхронизированы, и функции из АСУ «Экспресс-3» должны плавно перетекать на «Экспресс НП», – добавила она (цитата по «RZD.Digital. Цифровая трансформация РЖД»).

В настоящее время к системе подключено свыше 7000 пользователей и каналов обслуживания, включая сайты по продаже билетов, кассы и сервисные компании. Ежедневно «Экспресс НП» обрабатывает более 10 млн обращений.

Автоматизация – благо

АСУ «Экспресс-1» за авторством ВНИИЖТ была введена в эксплуатацию почти 53 года назад, в 1972 г. Ее внедрение позволило в 10 раз повысить производительность труда кассиров. Система базировалась на отечественной ЭВМ «Маршрут-1» и могла обслуживать до 15 тыс. продаж билетов в час.

«Экспресс-1» функционировала в течение 13 лет, до 1985 г. В 1982 г. началась постепенная ее замена на систему «Экспресс-2», основанную на советских компьютеров серии ЕС, являющихся аналогами IBM System/360 и System/370. Переход на эту систему предоставил пассажирам больше возможностей, например, они теперь могли покупать билеты за 45 дней до прибытия поезда в пункт назначения.

На смену «Экспресс-2» в 2005 г. пришла система «Экспресс-3», базирующаяся на «железе» IBM. В числе прочих изменений – появление функции бронирования и покупки билетов от 45 дней до момента отправления поезда. Также. Как сообщал CNews, благодаря переходу на «Экспресс-3» появилась возможность покупать билеты через интернет.

Источник: CNews.Ru, 13.12.2024

Критические объекты в сфере транспорта проверят на реализацию импортозамещения

В первой половине 2025 года может проводиться оценка выполнения указа президента. Об этом на Международной конференции «Рынок

транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» рассказал директор центра компетенций ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» Сергей Половников.

В 2024 году завершается срок выполнения требований Указа Президента №166 «О мерах по обеспечению технологической независимости и безопасности критической информационной инфраструктуры РФ», который предусматривает запрет на использование иностранного программного обеспечения на критически значимых объектах инфраструктуры с 1 января 2025 года.

«Мы, как отраслевой центр, отвечающий за всю транспортную отрасль, предполагаем, что в первой половине 2025 года в отношении компаний, не выполнивших указ по импортозамещению, будет проводиться детальный разбор вопросов – почему это произошло. Поскольку успешность перехода на отечественно ПО по различным организациям отрасли – вопрос актуальный», – прокомментировал С. Половников.

28 августа 2024 года Минтранс подписал отраслевой план по переходу заказчиков по значимым объектам критической инфраструктуры в том числе на импортозамещенные программно-аппаратные комплексы. Устанавливается запрет на использование не доверенных ПАК, приобретенных с 1 сентября 2024 года, а переход на доверенные ПАК должен быть завершён к январю 2030 года.

«Есть три критерия доверенности: отечественное ПО в реестре Минцифры, оборудование в реестре Минпромторга и соответствующий сертификат Федеральной службы по техническому и экспортному контролю ФСБ на оборудование, если оно используется для решения вопросов информационной безопасности», – объяснил эксперт.

В сфере транспорта значится 74 типа критических объектов инфраструктуры, на которых должны быть реализованы соответствующие изменения.

Источник: rzd-partner.ru, 12.12.2024

Бизнес попросил субсидии на замену зарубежного софта в строительстве

Ассоциация разработчиков программных продуктов (АРПП) «Отечественный софт» предложила субсидировать 50% затрат на внедрение в проектно-строительную отрасль российских BIM-систем (Building Information Modeling, технологии, которые помогают проектировать, строить и управлять зданиями, создавать их цифровую модель). Письмо с такой инициативой АРПП направила министру строительства и жилищно-коммунального хозяйства Иреку Файзуллину (копия есть у РБК, ее подлинность подтвердили в АРПП).

В сегменте промышленного и гражданского строительства доминируют западные BIM-системы, указала АРПП в своем письме. Это, по мнению ассоциации, несет риски несанкционированного доступа к чувствительным данным и возможность оперативного отключения лицензий.

Ассоциация считает, что введение субсидии простимулирует строительные компании к закупке отечественного софта из реестра Минцифры. В письме сказано, что строительный сегмент сейчас работает в условиях высоких кредитных ставок и невысокой рентабельности. На этом фоне организациям не хватает средств на замену ранее купленного западного программного обеспечения. «Софинансирование государства в размере 50% позволит облегчить эту задачу и может дать реальный результат. Для некоторых категорий потребителей процент финансирования может быть изменен в ту или иную сторону, в том числе и за счет дополнительного финансирования из региональных бюджетов», – отметили в АРПП.

По мнению главы комитета АРПП по информационному моделированию градостроительной деятельности, замгендиректора по науке «СиСофт Девелопмент» Михаила Бочарова, строительство необходимо регулировать и поддерживать по аналогии с машиностроением, где уже несколько лет действуют программы господдержки при внедрении отечественных решений.

Представитель Минстроя сказал, что в министерстве пока не получили письмо АРПП, но обещал рассмотреть обращение в установленном порядке. По его словам, министерство поддерживает инициативы по импортозамещению софта и уже реализует различные меры поддержки (гранты для разработчиков, льготные кредиты для стартапов и др.). Сейчас рынок строительного софта «в значительной мере представлен отечественными решениями, для строительных компаний созданы все условия для их использования», отметил представитель Минстроя. По его словам, крупнейшие девелоперы России перешли на использование отечественного программного обеспечения, многие из них разработали собственные цифровые решения. По результатам исследования Национального объединения организаций в сфере технологий информационного моделирования (НОТИМ), которые привел представитель Минтранса, в общей сложности 56% специалистов строительной отрасли готовы к переходу на российское ПО, 16% – уже перешли на него полностью, еще 19% находятся в процессе перехода.

Почему строители не переходят на российский софт

Отечественных производителей BIM-систем, качественно замещающих все основные западные решения, не более десяти, говорит председатель правления компании – разработчика строительного софта «Кредо-Диалог» Григорий Жуховицкий. По его данным, примерно 80% частных компаний хотя бы частично используют западное ПО, 41% пока даже не собираются

переходить на отечественный софт, используя в основном лицензионные и нелицензионные продукты компании Autodesk.

Пока в российском сегменте не так много инструментов, которыми могли бы пользоваться строительные компании, согласен ведущий инженер центра «Цифровое материаловедение: новые материалы и вещества» МГТУ им. Баумана Вадим Истомин. Он указал на продукты компаний «Нанософт» и «АСКОН», которые хоть и обладают определенным функционалом, но пока остаются достаточно сырыми. По его оценке, полностью перейти на отечественный софт не удастся в ближайшие 10-15 лет, поскольку новые программы должны пройти долгий путь от разработки до повсеместного внедрения. По прогнозу гендиректора ГК «РКС Девелопмент» Станислава Сагирияна, на замену иностранного софта на 80% потребуется от пяти до десяти лет.

Основными причинами, по которым строительные компании продолжают использовать западные BIM-системы, являются ограниченное количество таких решений, их заметное функциональное отставание от современных западных продуктов, отсутствие достаточного количества экспертов по российским решениям и ограниченный опыт использования на крупных проектах, перечисляет директор по стратегическому развитию и цифровизации ГК «Гранель» Семен Тимохин. «Это означает, что переход на российские аналоги приведет к существенному усложнению и замедлению в процессах проектирования и моделирования, сделает их значительно более дорогостоящими для девелоперов», – пояснил он.

На российский софт в строительстве перешли примерно 20-30% компаний, оценил председатель совета директоров «АСКОН» Александр Голиков. По его мнению, причина такой динамики – нехватка финансов. Средней компании, в которой нужно заменить продукты на 50-100 рабочих местах, нужно потратить 10 млн руб., говорит Голиков. Соответственно, если стоит задача охватить хотя бы 1 тыс. таких компаний, на субсидирование нужно выделить примерно 5 млрд руб. Он также отметил, что важно, чтобы субсидирование направлялось не вендорам, а потребителям.

По оценке эксперта ГК «Корус Консалтинг», на субсидирование может потребоваться не менее 15-20 млрд руб. в год, а приоритет целесообразно отдавать компаниям, участвующим в госпроектах, организациям, работающим с критической инфраструктурой, а также среднему бизнесу, для которых стоимость перехода наиболее критична. Президент НОТИМ и руководитель Комиссии по цифровизации строительной отрасли и ЖКХ Общественного совета при Минстрое Михаил Викторов указал, что в сфере проектирования госсектор требует от исполнителей покупки российского софта, что приводит к значительным расходам. Проектные организации, по его словам, могут тратить

от 3 млн до 30 млн руб. на закупку российских лицензий и отказ от западных, которые продолжают работать, но не обновляются.

Источник: rbc.ru, 17.12.2024

Глава «Газпром нефти» заявил, что нефтегазовая отрасль импортозаместила до 80% IT-решений

Нефтегазовая отрасль к настоящему моменту сумела импортозаместить до 80% необходимых IT-решений, сказал журналистам председатель правления «Газпром нефти» Александр Дюков, который возглавляет Индустриальный центр компетенций (ИЦК) «Нефтегаз, нефтехимия и недропользование». Демо-день отраслевого ИЦК прошел 13 декабря в офисе «Транснефти».

«Если подводить предварительные итоги, то можно говорить, что более 80% IT-решений, мы называем это ландшафтом, в нефтегазовой отрасли замещены отечественными наработками. Это разведка, добыча, переработка, сбыт. Большое количество бизнес-процессов, их сотни, в которых применяются российские технологии. У нас есть амбиция – к 2027 году на 100% закрыть потребности отрасли отечественными решениями. А начинали мы в 2014 году, когда только 8% необходимых решений были отечественными», – сказал Дюков.

«Теперь мы говорим не только о технологическом суверенитете, но уже о технологическом лидерстве в мире. Есть ряд задач, решения которых в мире еще нет, а мы над этим работаем. Если получатся хорошие результаты, то перед нами откроются перспективы экспорта российского программного обеспечения для глобальных нефтегазовой и нефтехимической сферы», – добавил Дюков.

Вице-президент «Транснефти» Андрей Бадалов отметил, что в рамках работы ИЦК «Нефтегаз, нефтехимия и недропользование» совместно действуют представители разных компаний отрасли. В ходе разработки проектов значительное внимание уделяется импортозамещению в области безопасности, подчеркнул он.

«Транснефть» отвечает за единую лабораторную информационную систему. Планируем, что к концу года она будет внедрена не только в «Транснефти», но в «Газпром нефти». Постепенно создаем единую информационную среду оценки качества нефти и нефтепродуктов. Она позволяет быстрее решать текущие задачи», – добавил Бадалов.

В ходе демо-дня отраслевого ИЦК был представлен статус достижений технологической независимости нефтегазовой отрасли. Обсуждались продукты рынка индустриального программного обеспечения и ключевых потребностей

индустриальных компаний. Разработчики продемонстрировали реальные кейсы внедрения передовых ИТ-продуктов на базе российских промышленных предприятий и технологических центров.

Источник: interfax.ru, 13.12.2024

«Россети» открыли программу подготовки ИТ-специалистов на базе собственного центра цифровых компетенций

«Россети» запустили курс по развитию навыков работы с отечественными ИТ-продуктами, которые используются в электросетевом комплексе. Проект реализован на базе дочернего общества «Россети Цифра» в партнерстве с компанией «1С», с которой ранее было подписано соглашение о взаимодействии в области цифровой трансформации. Об этом CNews сообщили представители компании «Россети».

В пилотном модуле участвуют более 50 студентов Российского университета дружбы народов, в состав которого входит Инженерная академия. В дальнейшем планируется увеличение количества обучающихся, а также организация стажировки студентов и трудоустройство лучших выпускников в «Россети Цифра» в качестве консультантов по внедрению прикладных решений.

Группа «Россети» ведет системную работу по импортозамещению в ИТ-сфере, сотрудничая с ведущими вендорами. 100% новых внедрений осуществляется на основе отечественных продуктов.

Также реализуется комплекс мер для обеспечения отрасли квалифицированными кадрами. Группа «Россети» сотрудничает с более чем 300 вузами, колледжами, лицеями во всех регионах присутствия, участвует в создании практико-ориентированных образовательных программ, отвечающих современным задачам энергетики. В 61 регионе страны работают «Энергокружки» – это профориентационный проект, в котором участвуют уже более 1,6 тыс. старшеклассников.

Источник: CNews.Ru, 13.12.2024

Знай наших!

Доля россиян, предпочитающих покупать товары отечественных производителей, продолжает расти: опросы показывают, что за год показатель вырос до 76% против 62% годом ранее. При этом каждый второй респондент

отмечает, что локальные товары стали качественнее, однако каждый третий все еще путается в новых брендах. Добиться успеха начинающим предпринимателям помогает конкурс растущих российских брендов «Знай наших», который проводит Агентство стратегических инициатив (АСИ) и Фонд Росконгресс при поддержке ВЭБ.РФ. Освободившиеся после ухода иностранных компаний товарные ниши сделали российский рынок более конкурентным, из-за чего качество самих товаров быстро и заметно выросло.

Рыночная конъюнктура тоже существенно поменялась: теперь место крупнейших транснациональных компаний занимают сравнительно небольшие локальные производители. И порой даже самые малые производители фиксируют кратный рост продаж и финансового состояния своих компаний.

Но на фоне более крупных игроков с их огромными рекламными бюджетами малые конкуренты просто не могут пробиться на рынок. Конкурс «Знай наших» сразу стал быстро расти: количество заявок от компаний малого и среднего бизнеса из 87 регионов на участие в нем за два года выросло почти в 2,5 раза – с 5 до 12 тысяч. В итоге сейчас почти 3,3 тысячи компаний получают поддержку от организаторов конкурса и партнеров.

Бизнес идет в гору

Конкурс проводится в 15 номинациях, среди которых самые популярные – «Высокие технологии», «Информационные технологии», «Продукты и питание», «Потребительские товары», «Креативные индустрии».

В 2024 году в число финалистов вошли 2 тысячи компаний, которые уже получают поддержку от 60 партнеров проекта.

Средний показатель роста выручки у финалистов конкурса всего за год вырос на 50%, а у некоторых и вовсе превысил 100%. Некоторые из них даже вышли на международный уровень, нашли партнеров из числа крупнейших компаний и федеральных торговых сетей, а также заключили контракты на поставки продукции с муниципальными организациями.

Например, одним из победителей второго сезона конкурса стал бренд экипировки для бега, велоспорта и триатлона Veter Sport. По итогам участия в конкурсе выручка бренда за год в России выросла на 110%, в 4 раза увеличился объем выручки от реализации продукции в ОАЭ.

Или проект «Цветняшки», создавший уникальный развивающий сериал-мюзикл для маленьких детей и нарастивший аудиторию подписчиков на одной из крупнейших видеоплощадок до 2 миллионов человек. Рассылка с упоминанием компании через портал «Госуслуги» помогла в два раза увеличить число поисковых запросов о бренде, а крупнейшими партнерами проекта стали «Аэрофлот», Сбербанк, РЖД, «Яндекс» и другие компании. Благодаря таким контрагентам выручка компании выросла в четыре раза.

После участия в конкурсе АСИ продажи бренда детской еды под маркой «Ам-ам» выросли более чем на 15% за год. Полученная прибыль позволила запустить новую роботизированную ферму, разработать 44 новых вида детских продуктов и начать исследования еще по 20 категориям. Также компания стала официальным поставщиком по нескольким товарным группам для всех московских комбинатов детского питания. В перспективе портфель компании пополнится продуктами из натурального козьего молока для детей раннего возраста.

Всего за 10 месяцев бренду «Краснополянская косметика» из Сочи удалось нарастить выручку на 21% и увеличить долю продаж на цифровых площадках до 37%.

Уникальные продукты заметили федеральные ретейлеры – косметика компании появилась в торговых сетях «Перекресток» и «Фамилия». За год она выпустила 25 новых продуктов, исследовала и получила пять активных косметических компонентов, подала три заявки на патентование собственных изобретений и создала органический питомник субтропических растений у себя на ферме.

Узнать поближе

В конкурсе «Знай наших» принимал участие и Южный парк птиц «Малинки». Здесь находится больше 200 видов птиц и 17 видов млекопитающих, а общая площадь парка – свыше 6,5 гектара. Миссия такого «пернатого» бренда – сохранение и разведение животного мира.

Парк активно участвует в культурно-просветительских мероприятиях: в сентябре каждого года команда дарит билеты первоклассникам из Ростовской области и республикам ЛНР и ДНР. В этом году подарили более 65 тысяч билетов. Агентство стратегических инициатив вместе с партнерами предоставляет парку информационную поддержку.

Для популяризации брендов – участников конкурса в АСИ разработали различные формы поддержки.

Победителям помогают в продвижении на esom-площадках и в популярных медиа, в размещении рекламы. Финалистам открывают доступ к различным программам обучения, экспертизе специалистов по развитию бизнеса, нетворк-мероприятиям и т.д. Конкурс вдохновляет инициативных людей на создание новой продукции, помогает поверить в свои силы, развиваться и совершенствоваться.

В конце октября АСИ запустило медиа для и про российские бренды – «Знай наших».

ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В настоящее время 73 поручения, в т.ч. поручения 2024 года:

Пр-616, п.1 и)

1. Правительству Российской Федерации при участии исполнительных органов субъектов Российской Федерации принять меры, обеспечивающие:

и) увеличение к 2030 году доли отечественных высокотехнологичных товаров и услуг, созданных на основе собственных линий разработки, в общем объеме потребления таких товаров и услуг в Российской Федерации в 1,5 раза по сравнению с 2023 годом.

Срок исполнения: 31 марта 2025 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 а)

9. Правительству Российской Федерации в целях обеспечения технологического суверенитета:

а) обеспечить, в том числе с учетом Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации, разработку, утверждение и реализацию новых национальных проектов технологического суверенитета по ключевым направлениям, прежде всего в части, касающейся сбережения здоровья граждан, продовольственной безопасности, беспилотных авиационных систем, средств производства и автоматизации, транспортной мобильности (включая автономные транспортные средства), экономики данных и цифровой трансформации государства, новых материалов и химии, перспективных космических технологий и сервисов, новых энергетических технологий (в том числе атомных);

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 б) 1

б) 1 при разработке национальных проектов технологического суверенитета, указанных в подпункте « а » настоящего пункта, предусмотреть в том числе:

мероприятия по разработке и серийному производству соответствующей высоколокализованной продукции, созданной на основе собственных линий разработки, по обеспечению долгосрочного спроса на такую продукцию, проведению исследований и разработок в отношении необходимых технологий, оптимизации систем сертификации, подготовке кадров, международному сотрудничеству, включая технологическое, расширению кооперации, снятию административных ограничений для развития соответствующих направлений.

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 б) 2

б) 2 целевые показатели развития соответствующего технологического направления, включающие в себя, в том числе показатели, характеризующие объемы выпуска и продажи продукции отечественного производства, уровень локализации производства, глобальную конкурентоспособность технологий и продукции (в том числе показатели экспорта), обеспеченность квалифицированными кадрами технологических направлений;

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 в)

в) при формировании национального проекта технологического суверенитета в сфере средств производства и автоматизации предусмотреть мероприятия, обеспечивающие достижение ключевого показателя – вхождение Российской Федерации по итогам 2030 года в число 25 ведущих стран мира по показателю плотности роботизации.

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.12 а)

12. Правительству Российской Федерации обеспечить в 2025- 2030 годах:

а) выделение дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета на предоставление субсидии российским организациям для

финансового обеспечения затрат, связанных с проведением научных исследований и опытно-конструкторских разработок технологий, необходимых для производства отечественной приоритетной промышленной продукции, а также на расширение поддержки в рамках механизма промышленной ипотеки в размере не менее 120 млрд. рублей, исходя из задачи строительства и модернизации не менее 10 млн. кв. метров производственных площадей;

Срок исполнения: 1 октября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.15 а)

15. Правительству Российской Федерации совместно с палатами Федерального Собрания Российской Федерации:

а) при подготовке проектов федерального бюджета исходить из необходимости приоритетного финансирования национальных проектов технологического суверенитета.

Доклад – до 1 октября 2024 г., далее – один раз в год;

Срок исполнения: 1 октября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Источник: kremlin.ru