



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ  
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ  
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№50/ДЕКАБРЬ 2024

## СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ .....	3
Путин оценил процесс импортозамещения в странах .....	3
Суверенитет не предполагает тотального импортозамещения. Денис Мантуров провел диалог с общественностью по поводу технологического лидерства .....	3
Эксклюзивное интервью министра экономического развития Максима Решетникова .....	6
Минпромторг предложил создавать в магазинах «российские полки» .....	12
Нефтяная отрасль РФ за 2-3 года станет на 90% независимой от импорта технологий – Новак .....	13
В Минэнерго прошло итоговое заседание Общественного совета .....	13
Эксперты обсудили вопросы развития электронного машиностроения в России .....	14
Итоги года: Железные дороги России пролетели год на высоких скоростях .....	15
ТМХ продолжит сарех в развитие завода в Твери, импортозамещение, создание новых продуктов .....	17
По рельсам, по дорогам .....	18
Старовойт: РЖД давно занимаются разработкой пассажирского беспилотного поезда .....	22
СИБУР и «Сколково» запустили программу развития полимерных решений в транспортной отрасли .....	23
ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ .....	24
ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ .....	26

## **НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ**

**20-26.12.2024**

### **Путин оценил процесс импортозамещения в странах**

Импортозамещение в странах Содружества Независимых Государств (СНГ) продолжается высокими темпами, сообщил российский президент Владимир Путин.

Он также добавил, что в государствах объединения укрепляется технологический суверенитет стран-участников Содружества.

«Кроме того, быстрыми темпами идут процессы импортозамещения и тем самым укрепляется технологический суверенитет наших государств», – сказал глава государства на неформальной встрече глав государств-участников СНГ.

Содружество Независимых Государств является международной организацией, призванной регулировать отношения сотрудничества между некоторыми государствами, входившими ранее в состав СССР.

*Источник: Iprime.ru, 26.12.2024*

### **Суверенитет не предполагает тотального импортозамещения. Денис Мантуров провел диалог с общественностью по поводу технологического лидерства**

Технологическое лидерство, технологический суверенитет, импортозамещение – определение приоритетности и очередности каждой из этих задач до сих пор вызывает споры. Так, технологический суверенитет вовсе не должен предполагать тотального, нарушающего здравый экономический смысл импортозамещения. Эта мысль четко прослеживалась в выступлении первого вице-преьера Дениса Мантурова на открытом диалоге «100 вопросов о будущем России». Но при этом в ряде случаев стремительно импортозамещаться надо было еще вчера. Предостережение от фермеров: без отечественных ветпрепаратов есть риск столкнуться с таким дефицитом некоторых видов продукции, на фоне которого недавние пробуксовки с яйцами и маслом покажутся цветочками.

В начале своего выступления в национальном центре «Россия», посвященного технологическому лидерству и рывку, первый зампред правительства Денис Мантуров предложил разобраться с терминами. «Технологическое лидерство – совокупность технологического суверенитета и

конкурентоспособности производимой продукции», – пояснил он, добавив, что это должна быть гармония.

Причем, судя по его выступлению, конкурентоспособность производимой продукции относится не только к качеству, современности, высокотехнологичности, но и даже к таким лишь на первый взгляд второстепенным вопросам, как промышленный дизайн, привлекательность для потребителя. Это тоже важно для продвижения продукции и на внутреннем рынке, и, конечно, на внешнем.

Далее, Мантуров вскользь затронул дискуссии экспертного сообщества о том, насколько повсеместным должно быть импортозамещение в российской экономике, если мы говорим об импортозамещении не просто продуктов питания, а необходимых для разных отраслей компонентов, комплектующих, оборудования, иной продукции с высокой добавленной стоимостью. Где стопроцентный технологический суверенитет – это уже сейчас вопрос выживания государства, а где стопроцентный технологический суверенитет именно сейчас в принципе невозможен и это надо признать?

Как показало выступление Мантурова, практически везде в обрабатывающей промышленности происходят свои технологические прорывы, есть примеры внедрения новейших разработок, которым позавидовали бы и другие страны. Прежде всего это иллюстрируется достижениями оборонно-промышленного комплекса.

Глас народа из соцсетей – во время мероприятия на экран вывели результаты опроса, проведенного в соцсетях, о том, кто такой технологический лидер. В топе ответов оказался вариант: «Орешник». Хотя прогресс наблюдается не только в оборонке, много говорилось и про гражданские отрасли. «Мы двигаемся по всем практически секторам обрабатывающей промышленности», – подчеркнул Мантуров.

Но самая главная мысль, которая прослеживалась в выступлении первого вице-премьера: технологический суверенитет не должен быть в ущерб экономике. По крайней мере, если речь идет не о критически значимых для государства вопросах, не терпящих компромисса.

«У нас задача стоит обеспечить уровень национальной безопасности и технологического суверенитета, не переходя экономический смысл в этой работе, – сказал Мантуров. – Только там, где это требует вопрос национальной безопасности, у нас нет компромиссов».

Во-первых, свой запрос формируют вооруженные силы. Во-вторых, есть ряд других секторов экономики, в которых тоже требуется обеспечить именно 100-процентный технологический суверенитет. А во всем остальном, как можно судить, возможен поиск баланса между суверенитетом, импортозамещением и временной, но опорой, в том числе на импорт – во

избежание технологической деградации и для недопущения технологического «каннибализма».

Уточнение терминологии, определение приоритетности и очередности стоящих перед страной задач – все это вопрос не праздный, он имеет предысторию. Как ранее уже писала «НГ», и в научной среде, и на государственном уровне то и дело возникали трудности с формированием окончательного и непротиворечивого понимания того, а что такое технологический суверенитет в принципе: это наличие в стране определенных важных технологий, либо способность государства создавать и применять эти технологии, либо что-то еще (см. номер от 25.04.24).

Без технологических альянсов не обойтись, следовало из выступления Мантурова. Тем более что такие альянсы востребованы не только Россией, но и многими другими государствами, тогда как недружественные страны, которые пытаются выстроить на пути РФ преграды, оказались как раз в меньшинстве.

Наша страна налаживает сотрудничество в формате технологических альянсов со многими экономиками, рассказал первый вице-премьер, упомянув прежде всего глобальный Юг. Но и тут не обошлось без определенных уточнений: не все из таких экономик, правда, и сами обладают необходимыми нам технологиями, но вместе с ними можно, опираясь на существующие у нас научные школы, сформировать совместное технологическое будущее.

Доказательством же того, что споры по поводу суверенитета, импортозамещения и опоры на критически важный импорт вряд ли скоро завершатся, стало выступление в ходе открытого диалога председателя ассоциации «Народный фермер» Олега Сироты. Судя по его словам, фермеры, аграрии до сих пор вынуждены использовать импортные ветпрепараты – эта зависимость не преодолена, и часто это зависимость именно от недружественных стран.

«Остановка поставок ферментов и заквасок может привести не только к тому, что камамбера не будет на полке, а вообще вся отрасль встанет. Даже перебой с вакцинами может привести к такой эпидемии, без шуток, что нам дефицит яиц и масла покажется цветочками», – предупредил он. Мантуров в ответ сообщил о готовности чуть ли не с первых же дней 2025 года, несмотря ни на какие праздники, максимально оперативно заняться решением этой проблемы вместе с фермерами и с Минсельхозом.

*Источник: ng.ru, 25.12.2024*

## **Эксклюзивное интервью министра экономического развития Максима Решетникова**

На стене в кабинете главы Минэкономразвития висит большой экран с дашбордом ключевых экономических показателей, обновляющихся в режиме реального времени. График уровня безработицы явно идет вниз, но почему-то отмечен красным цветом. На вопрос, почему этому показателю присвоен тревожный цвет, министр отвечает: текущее состояние на рынке труда – вызов для предприятий. И добавляет, что экономику, к счастью или к сожалению, скоро ждет охлаждение. «Сейчас это отчасти купируется предновогодним настроением и спросом, но с января-февраля мы начнем ощущать последствия [охлаждения] более отчетливо», – говорит он. В интервью «Эксперту» министр Максим Решетников рассказал о том, как правительство и ЦБ объединили усилия по борьбе с инфляцией, чтобы посадка экономики была мягкой, о трансформации за счет нацпроектов технологического лидерства, перспективах снижения оборонзаказа, «расселении» населения и содержанием своего холодильника.

*- Термин «импортозамещение» как будто начал вызывать аллергию. Такое впечатление, что он вымарывается из официальных документов, речей и нарративов. На смену ему пришел «техсув» (технологический суверенитет – «Эксперт»). Это так или нам показалось?*

- Во-первых, «техлид» (технологическое лидерство – «Эксперт») (улыбается).

*- Более благозвучно.*

- А во-вторых, в процесс производства российских конкурентоспособных товаров пришли новые смыслы.

Если уместно такое сравнение, то импортозамещение – это как бы отделившаяся ступень ракеты. Важный путь пройден, но сейчас нужно переходить к следующему этапу

Стоит задача не просто заместить импорт, а сделать это на своих собственных технологиях, научной базе, оборудовании и так далее.

*- В чем отличие новых технологических нацпроектов от классических?*

- Создаются конкретные технологии, которых в стране пока нет. Это происходит в несколько этапов. Сначала мы вместе с бизнесом анализируем рынок и выявляем текущие и будущие потребности. Далее отвечаем на вопросы, какого объема нужен спрос и кто заказчик. Затем проводим НИОКРы по конкретной отраслевой линейке. По сути, это исследования, разработка и внедрение нового продукта. Следующий этап – развертывание производства. По большому счету под последним понимается готовность производственной базы делать продукт.

Ключевой момент – это работа со спросом. Не на все технологии, тем более перспективные, сейчас есть рынок и конкретный коммерческий заказчик. Государство выступает гарантом спроса на будущие товары в самом начале их проектирования, создания и запуска в промышленное производство.

Всего сформировано восемь национальных проектов техлида, среди них: «Средства производства и автоматизации», «Новые материалы и химия», «Беспилотные авиационные системы», «Новые атомные и энергетические технологии», «Промышленное обеспечение транспортной мобильности», «Технологическое обеспечение продовольственной безопасности», «Новые технологии сбережения здоровья», «Развитие многоспутниковой орбитальной группировки».

Также в начале 2025 года планируется сформировать национальный проект по обеспечению технологического лидерства по направлению «Биоэкономика».

Например, в части импортозамещения в продовольственной безопасности дополнительно развиваем научную базу отечественного семеноводства. К 2030 году уровень обеспеченности семенами отечественной селекции должен составить 75% (2023 год - 62,5%).

*- Можно ли обобщить и все это назвать офсетным контрактом?*

- Это офсет на продукцию, которой еще как бы нет в природе. То есть государство может заключить офсетный контракт на поставку вагонов. Не самая простая продукция, но у нас в стране в целом вагоны делать умеют. С нацпроектами технологического лидерства немного по-другому. Государство с нуля обеспечивает возникновение продуктов с высокими технологическими рисками, за которые производитель в обычных условиях вряд ли бы взялся.

Нацпроекты техлида – это не только офсетные контракты. Все стадии, начиная от НИОКРов и до развертывания промышленного производства, объединены в единую экосистему. Все приоритетные отраслевые направления нацпроектов связаны общей технологической политикой, системой подготовки нужных для разработки и производства кадров, поддержкой венчурного предпринимательства, малых технологических компаний, конечно, спросом на новую продукцию со стороны населения, что подразумевает повышение доходов россиян.

Все отраслевые министерства, таким образом, работают с единым подходом и методологией.

*- Вы упомянули кадровую политику. Сколько рабочих рук не хватает экономике?*

- Потребность большая, Минтруд сейчас как раз обновляет прогноз, который позволит нам с большой точностью оперировать цифрами, касающимися рынка труда. Где-то дефицит кадров будет восполнен за счет

роста производительности, где-то – за счет мигрантов и повышения гибкости рынка труда. Но в целом экономика ведь дефицита не терпит. Если в какой-то области будет хронически не хватать рабочих рук, то и экономической активности там не будет. Система будет самобалансироваться за счет перераспределения от одних отраслей или компаний к другим.

*- Как система подготовки кадров увязывается с нацпроектами техлида?*

- Во-первых, в каждом нацпроекте технологического лидерства есть блоки по науке и кадрам. Во-вторых, Минобрнауки с Минтрудом переходят на новые принципы формирования контрольных цифр приема. Бюджетные места будут распределяться на основе прогноза востребованности специалистов, основанного в том числе на данных от бизнеса.

В-третьих, существует проект «Передовые инженерные школы», а также реализуется немало сетевых программ, то есть совместных программ региональных вузов с ведущими университетами страны в интересах конкретных работодателей.

Эксперты предлагают идею создания специальной системы мотивации. Студентам на каком-то этапе предлагают заключать соглашения с предприятиями. Но не государство должно им говорить: ты идешь на это предприятие, а ты – на другое. С нашей стороны тезис – обучение для работы в конкретной отрасли. А дальше бизнес предлагает студентам контракты и берет на себя часть затрат на их обучение. Конечно, отрасли разные. И если расходы на обучение невысоки и рынок применения специальности широкий, то нечего городить огород. Образование стоит дорого – государство вправе требовать от ребят, чтобы они были готовы часть времени отработать по специальности. При этом и зарплаты должны быть конкурентоспособными.

Подход, когда мы инвестируем, наращиваем производство, а потом хотим, чтобы люди там работали за копейки, работать никогда не будет.

*- Как бизнес может заработать на реализации государственных приоритетов?*

- Например, мы создали реестр малых технологических компаний (МТК - «Эксперт»). На сегодняшний момент там больше 4 тыс. участников, и он активно дополняется. В них занято почти 130 тыс. работников. В целом финансовые показатели МТК в три-четыре раза выше, чем по субъектам МСП. Для условных студентов, которые хотят открыть стартап, запускается федеральный проект «Технологии».

Крупный бизнес получает гарантированный спрос и, конечно, меры поддержки. Это к разговору об общей экосистеме, связывающей не только отрасли, но и бизнесы разного масштаба.

*- Какие меры поддержки вы предусматриваете?*

- Это зависит от конкретного нацпроекта. Прямые госзаказы, субсидирование затрат, субсидирование процентных ставок по кредитам, разного рода гибридные меры. Например, есть программа, когда мы доводим деньги через крупных заказчиков на конкретное внедрение или закупки инновационной продукции с не до конца определенными потребительскими качествами.

Задача в целом – основное финансирование сделать внебюджетным. В некоторых проектах государство выступает идеологом и координатором. Такой подход реализуется, например, по производству и закупкам оборудования связи 5G. Минцифры собрало спрос на рынке и соединило его с предложением. То есть коллеги состыковали производителей оборудования и телеком-операторов, гарантировали проведение НИОКРов, обеспечили контракты с конкретными обязательствами по поставкам, санкциями за срывы и так далее.

*- Одна из распространенных проблем с созданием высокотехнологичной продукции – это слабая жизнеспособность проектов в условиях ограниченного внутреннего рынка. То есть бизнесы не летают без экспорта. Вы учитываете этот момент?*

- Мы пытаемся быть реалистами и понимаем, что иногда для поддержания рентабельности может требоваться рынок в 300 млн человек, а иногда не хватает и миллиарда. Но мы не закиваем российский рынок только на российских же технологиях. Всегда должна быть конкуренция. К счастью, или к сожалению, она есть, и она достаточно острая. Сейчас сменился состав поставщиков и стало много китайской продукции. У Китая большой рынок, и они могут позволить себе много инвестировать. У нас рынок, конечно, меньше, но для многих технологий и его достаточно.

*- Например?*

- Мы можем в том же автопроме иметь не много, как раньше, а два-три больших, конкурентоспособных и рентабельных завода с высокой локализацией. Не следует думать, что у нас нет других рынков, кроме российского. Да, западные рынки для нас закрыты. Но есть ведь быстрорастущие экономики Глобального Юга. Страны Африки, Индия, Иран, арабский мир. Чем быстрее они развиваются, тем больше нашей продукции будут потреблять. Это не только ресурсы, но и продовольствие, машиностроение, химия.

*- Кстати об автопроме. На чем вы ездите сами на дачу, если не секрет?*

- Я на дачу не езжу - домой бы доехать (смеется). Служебная - «Аурус». Мы постепенно переходим на отечественные машины по мере развертывания их производства.

- Когда вы говорите о борьбе правительства с инфляцией, часто приводите создание экономики предложения как главный инструмент. Нацпроекты техлида как раз об этом. Но все они долгосрочные, а проблема высокой инфляции актуальна сейчас. Принимают ли в правительстве меры по охлаждению кредитования?

- В борьбе с инфляцией важно сочетать разные меры, реагировать не только точечно (повышением ключа), но и системно. В частности, улучшать инвестиционный климат, совершенствовать институциональную среду: развивать корпоративное регулирование, защиту прав собственности, конкуренцию, законодательство о банкротстве. Нарращивать производительность. Расширять узкие места во внешней торговле: в логистике, расчетах.

Сейчас два направления работы, в которых правительство и ЦБ могут помочь друг другу. Это вопросы совмещения льготных программ кредитования и денежно-кредитной политики и кредитования госкомпаний. Чтобы одно не шло в противовес другому

По первому вопросу нам важно понимать, на какой объем кредитного расширения мы работаем. Мы наладили мониторинг и видим, что в этом году правительство только для бизнеса поддержало выдачу 700 млрд руб. кредитов с льготной ставкой. А еще была и льготная ипотека. Все это достаточно существенно увеличило объем денег в экономике. Следующий шаг в рамках будущих мер поддержки – их приоритизация, усиление адресного подхода для ключевых отраслей и справедливое распределение рисков между государством и бизнесом. Такая донастройка уже сейчас, мы видим, вызывает сокращение числа выдаваемых кредитов, а значит, снижается и их вес в инфляции.

- Какой в целом портфель льготных кредитов?

- В общей сложности – 17,3 трлн руб. Из них 6,6 трлн руб. – кредиты бизнесу, 10,7 трлн руб. – населению.

- Как будут пересмотрены правила льготного кредитования?

- Если говорить про бизнес, то мы будем делать бюджетную поддержку нейтральной к формам привлечения средств. Сейчас мы, по сути, софинансируем только долг, не поддерживая вложение собственного капитала. Бизнесменам проще пойти в банк за льготным кредитом, чем входить в проекты своими деньгами. Это один момент.

Другой – унификация подходов к субсидированию. В каких-то программах у нас гарантируется кредитная ставка заемщику. Например, 3%. Из-за этого сейчас 90% процентного риска лежит на бюджете. Мы будем вводить дифференцированный подход. Например, по привлечению займов на пополнение оборотных средств будет компенсироваться только 50% роста

ключевой ставки. Полключача (ключевой ставки – «Эксперт») – мы, полключача – на бизнесе.

По инвестиционным кредитам будем переходить в режим не прямого субсидирования процентной ставки, а предоставления капгранта в зависимости от объема инвестиций. То есть у бизнесмена будет выбор между собственными и заемными средствами на ту часть проекта, которая не покрывается субсидией. Хочешь – бери кредит, хочешь – доставай из кармана.

*- Как собираетесь ограничивать кредитование госкомпаний?*

- Обязательства госкомпаний не доминирующая, но значительная часть корпоративного кредитного портфеля – около 20%. Банки финансируют их охотнее, иногда закрывая глаза на риски, поскольку кажется, что за госкомпаниями стоит государство и гарантирует выплату долга. Помимо этого, расширение кредитования госкомпаний давит на предложение денег частным компаниям.

Этот сектор – предмет особого внимания со стороны правительства. В частности, у многих госкомпаний огромные остатки на депозитах, при этом долг растет. У других есть проекты в инвестпрограммах, эффективность которых неочевидна. Их сокращение, кстати, неизбежно: не может быть так, что частный бизнес урезает расходы, а госсектор пребывает как будто в другой реальности. Наконец, у третьих превышены адекватные показатели отношения долга к денежному потоку и так далее. Со всем этим мы будем работать.

*- По экспертным оценкам, значительная часть роста корпоративного кредитного портфеля и в целом перегрев экономики связаны с госзаказом. Не ожидается ли охлаждения этого сектора, скажем так, по естественным причинам?*

- Говорить в перспективе о каком-то резком сокращении заказа для промышленности по этой линии преждевременно. И нашей промышленности в любом случае будет чем заняться. По тем же беспилотникам, самолетам будет большой гражданский заказ. Мы как координаторы туризма чувствуем необходимость большего количества самолетов, желание людей летать. Уровень спроса в этой сфере, безусловно, влияет на стоимость авиабилетов.

<...>

*- Какие события в экономике были для вас самыми важными в этом году и какие проекты входят в ваши планы на 2025 год?*

- Гигантская работа была проделана по формированию нацпроектов, в том числе линейки нацпроектов техлида. Рядом с ними стоит формирование бюджета в условиях налоговых изменений, СВО и бюджетной напряженности. Из конкретных событий, если не касаться выборов и формирования правительства, можно выделить успешно прошедший саммит БРИКС в Казани.

Что касается ожиданий от следующего года. Главный вызов – политика охлаждения экономики. Сейчас это отчасти купируется предновогодним настроением и спросом, но с января-февраля мы начнем ощущать ее последствия более отчетливо.

Из конкретных проектов перед нами стоит задача по трансформации статистики. Вообще, Росстат – недооцененный, недоинвестированный институт государства, к которому, надеюсь, удастся привлечь внимание.

Есть определенный информационный голод в экономике. Его надо удовлетворять не через какие-то субституты и сбор сырой, никем не проверяемой информации, а своевременной, понятной статистикой, данными, собранными и оцененными по статистическим стандартам. Поэтому будем заниматься цифровизацией Росстата в первую очередь, и понятно, что это повлечет за собой изменение бизнес-процессов, повышение эффективности и скорости предоставления официальной статистики.

- Как изменился продуктовый набор в вашем холодильнике и ваш гардероб, появились ли российские бренды?

- У нас дома в холодильнике российские бренды давно. И российской одежды тоже стало больше, особенно детской. Конкретные бренды не назову - за холодильник в семье ответственная супруга, но выбор отечественных продуктов и товаров – это результат поиска лучшего. Нам действительно нравится.

*Источник: expert.ru, 23.12.2024*

### **Минпромторг предложил создавать в магазинах «российские полки»**

«Российские полки» с товарами отечественного производства могут появиться в магазинах. Об этом рассказал глава Минпромторга Антон Алиханов в интервью РИА «Новости».

Алиханов отметил, что создание отдельной полки позволит обеспечить конкурентоспособность произведенных в России товаров. В отличие от введения квот эта мера направлена на продвижение продуктов и повышение их заметности.

По словам министра, формирование «российских полок» начнется в разделах с бытовой химией и повседневной косметикой. Алиханов заявил, что в РФ достаточно производителей и брендов, из которых может выбрать потребитель.

*Источник: Общественное телевидение России (otr-online.ru), 25.12.2024*

## **Нефтяная отрасль РФ за 2-3 года станет на 90% независимой от импорта технологий – Новак**

Российская нефтяная отрасль сможет за 2-3 года стать на 90% независимой от импорта иностранных технологий и оборудования. Об этом в интервью телеканалу «Россия-24» заявил вице-премьер РФ Александр Новак.

«Я думаю, что в ближайшие 2-3 года, если брать технологии и оборудование для нефтегазовой отрасли, то мы выйдем на почти 90-процентный уровень независимости», – сказал он.

Новак отметил, что Россия при этом достигнет лидерства в ряде областей, в том числе в добыче трудноизвлекаемых залежей газа.

По его словам, Россия активно занимается импортозамещением с 2014 года и серьезно изменила ситуацию, став менее зависимой от западных технологий.

«Мы сегодня говорим не только о технологическом суверенитете, но и о технологическом лидерстве, которое подразумевает под собой не только импортозамещение, но и шаг вперед», – добавил Новак.

*Источник: tass.ru, 25.12.2024*

## **В Минэнерго прошло итоговое заседание Общественного совета**

При участии Первого заместителя Министра энергетики Российской Федерации Павла Сорокина состоялось итоговое в 2024 г. заседания Общественного совета при Министерстве энергетики Российской Федерации.

В рамках заседания заместитель министра Эдуард Шереметцев доложил об итогах работы ведомства в части вопросов импортозамещения программного обеспечения в ТЭК, а также о ходе цифровой трансформации государственных услуг Минэнерго в 2024 г.

В настоящее время, с целью реализации задач по импортозамещению ПО в России успешно функционируют индустриальные центры компетенций (ИЦК), созданные по поручению Председателя Правительства Михаила Мишустина в 2022 г. В Минэнерго России было создано два индустриальных центра компетенций, где присутствуют все крупнейшие представители рынка – «Нефтегаз, нефтехимия и недропользование» и «Электроэнергетика».

Как отметил замминистра в ходе своего выступления, главная задача работы ИЦК – определить основные проблемные точки в части использования индустриального ПО и заместить их отечественными решениями, которые будут превосходить зарубежные аналоги. На следующем этапе крайне важно

сформировать единый отраслевой заказ и выработать стратегию тиражирования наших ПО как на внутренний, так и на внешний рынок.

В рамках цифровой трансформации государственных услуг 23 госуслуги Минэнерго России прошли оцифровку внутренних процессов их предоставления. Из них 17 уже доступны на Едином портале «Госуслуги», а еще 6 будут доступны в 1 квартале 2025 г.

За период с 2022 г. количество заявлений, поданных посредством ЕПГУ увеличилось в 9 раз. Показатель удовлетворенности процессом получения госуслуг составил к концу текущего года 72,7%, что на 15% выше уровня 2023 г.

В части перевода в цифровой вид иных социально-значимых услуг Минэнерго в 2022-2023 гг. реализовало возможность подачи заявок на подключение к электрическим сетям и сетям газоснабжения.

Так, в 2024 г. было подано свыше 43,5 тыс. заявок на технологическое присоединение к электросетям (+82% к 2023 г.) и более 102 тыс. заявок на технологическое присоединение к сетям газоснабжения (+9% к 2023 г.).

В завершении мероприятия состоялась торжественная церемония награждения, в ходе которой Павел Сорокин вручил членам Общественного совета благодарственные письма «За активное участие в работе Общественного совета при Минэнерго РФ».

*Источник: minenergo.gov.ru, 20.12.2024*

### **Эксперты обсудили вопросы развития электронного машиностроения в России**

Заседание экспертного совета прошло под председательством генерального директора Объединенной приборостроительной корпорации Сергея Сахненко.

Эксперты радиоэлектронной отрасли обсудили вопросы развития электронного машиностроения в рамках заседания Экспертного совета по развитию электронной и радиоэлектронной промышленности при Комитете Госдумы по промышленности и торговле под председательством генерального директора Объединенной приборостроительной корпорации (управляющей компании холдинга «Росэлектроника» Госкорпорации Ростех) Сергея Сахненко.

В мероприятии приняли участие представители профильных министерств и ведомств, ведущих предприятий машиностроительной и радиоэлектронной

отраслей. В рамках заседания участники рассмотрели комплексную программу развития электронного машиностроения до 2030 г.

Эксперты отметили необходимость разработки и производства современного конкурентоспособного отечественного оборудования для ключевых технологических маршрутов, а также внедрения единых стандартов и требований для электронного машиностроения.

«Развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциалов в области электронного машиностроения – это важнейший фактор обеспечения технологической независимости страны по критически важным видам технологических операций для производства электронной компонентной базы. Комплексная программа развития электронного машиностроения является актуальной и жизненно важной задачей, которая направлена на обеспечение технологического суверенитета России», – подчеркнул генеральный директор Объединенной приборостроительной корпорации (управляющей компании холдинга «Росэлектроника»), член Бюро Союзмаш России Сергей Сахненко.

*Источник: rostec.ru, 18.12.2024*

## **Итоги года: Железные дороги России пролетели год на высоких скоростях**

Высокоскоростные железнодорожные магистрали (ВСМ) в России в текущем году снова не просто не сходили с повестки, а плотно занимали ее почти ежедневно: президент Владимир Путин объявил о старте работ по строительству первой такой дороги между Москвой и Санкт-Петербургом, публике был представлен планируемый интерьер и внешний облик российского поезда для ВСМ, появился вариант его названия и даже названа примерная цена билета.

Стоить первая российская ВСМ будет больше 2 триллионов рублей. Время в пути между двумя столицами по ней составит 2 часа 15 минут. По замыслу РЖД, на маршруте новой магистрали помимо конечных точек планируется 14 станций.

И это только начало, в целом планируется целая сеть таких дорог: из столицы в Екатеринбург, затем в Адлер, потом в Минск и в Рязань.

«Будем считать, что та доработка, которая была необходима для запуска проекта, завершена, и сегодня с вами договариваемся о том, что эта работа начинается», – напутствовал президент в марте на мероприятии, посвященном старту работ по строительству ВСМ Москва – Петербург.

Тут же было озвучено много деталей, касающихся проекта. Главным исполнителем по производству высокоскоростных поездов в России была названа группа «Синара», ее завод «Уральские локомотивы» построит новые мощности для этого. Участвовать в выпуске поездов для ВСМ будут более 100 российских поставщиков. Сейчас таких составов в России не производят.

### ***Свой высокоскоростной***

Информация с новыми подробностями по проекту появлялась постоянно. Высокоскоростные поезда, рассказывал гендиректор РЖД Олег Белозёров, будут из 8 или 16 вагонов с четырьмя классами обслуживания, игровой зоной для детей, вагоном-бистро с баром. Составы смогут разгоняться до 400 километров в час, базовая скорость – 360 километров в час. Эксплуатация поездов будет возможна при температуре от минус 40 до плюс 40 градусов.

С одной стороны, у железнодорожной отрасли России есть опыт собственного производства малых серий поездов на конструкционную скорость 200 километров в час, создания своего опытного образца моторвагонного подвижного состава и адаптации зарубежной техники на 250 километров в час, сказал РИА Новости глава специализирующегося на аналитике и консалтинге в сфере железнодорожного машиностроения агентства Rollingstock Agency Сергей Белов.

«С другой – при «шаге» от 250 до 360 километров в час усложнение технологий и инженерных задач идет чуть ли не по экспоненте. Поэтому поставленная задача по самостоятельному созданию поезда с конструкционной скоростью 360 километров в час – это ожидание прорыва, причем в очень сжатые даже по мировым меркам сроки», – отмечает эксперт.

### ***«Птичка» для всех***

В текущем году стали известны и детали по внутренней компоновке российского поезда для ВСМ. В составе из 8 вагонов планируется 454 пассажирских места: один вагон первого класса с 21 местом (15 сидячих мест, переговорная – 4 места, купе-сьют – 2 места), один вагон бизнес-класса – 68 мест, два вагона класса стандарт – 135 мест, четыре вагона класса комфорт – 230 мест.

Минтранс РФ называл и примерную цену билета на проезд по ВСМ: 8 тысяч 905 рублей в текущих ценах.

Широкой публике были в этом году представлены макеты головного вагона поезда ВСМ. Туда можно было зайти и посмотреть, каким планируется интерьер, сидения, как будут выглядеть классы обслуживания. На корпусе макета изображена птичья голова и название «Белый кречет». Поезда в России называют птичьими именами уже несколько лет. Есть, в том числе, «Сапсаны», «Иволги», «Ласточки», «Орланы». Итогового имени новой высокоскоростной «птички» пока объявлено не было.

Всего до 2030 года завод построит для ВСМ Москва – Санкт-Петербург 43 восьмивагонных поезда. Начало сборки первого образца поезда для ВСМ запланировано на 2026 год, в 2027 году поезд должен быть готов. Планируемой датой запуска дороги было названо 1 апреля 2028 года. Всем участникам проекта теперь надо плотно над ним работать, чтобы этот срок не стал первоапрельской шуткой.

*Источник: Iprime.ru, 18.12.2024*

### **ТМХ продолжит сарех в развитие завода в Твери, импортозамещение, создание новых продуктов**

«Трансмашхолдинг» (ТМХ), несмотря на снижение заказа на пассажирские вагоны от РЖД, продолжит инвестиции в модернизацию производства на Тверском вагоностроительном заводе, импортозамещение и создание новых продуктов, сообщил журналистам замгендиректора машиностроительного холдинга Александр Лошманов.

ТВЗ является крупнейшим российским заводом по выпуску пассажирских вагонов. Лошманов ранее сообщил, что ТМХ на фоне сокращения на 2025 году заказа на пассажирские вагоны от РЖД надеется на дополнительные меры поддержки и делает акцент на экспортные рынки.

«На ближайшие три года мы продолжим инвестировать, чтобы в том числе закончить все программы по импортозамещению и создать новые продукты для «Российских железных дорог» и других заказчиков», – ответил Лошманов на вопрос, не будут ли свернуты планы по расширению производства на ТВЗ на фоне сокращения заказа РЖД.

Замглавы ТМХ напомнил, что группа уже значительно модернизировала производство на ТВЗ и вложила в это за последние два года порядка 10 миллиардов рублей.

«Она (модернизация - ред.) сейчас находится уже в завершающей стадии. Мы там осваиваем новые технологии для выпуска новых двухэтажных вагонов и вагонов габарита Т», – рассказал Лошманов.

Он напомнил, что поддержку в плане инвестиций ТМХ оказал Фонд развития промышленности (ФРП), который выступил одним из кредиторов. «На льготных условиях мы получили средства, которые позволили нам и позволяют эту программу уже частично реализовать», – добавил он.

*Источник: Iprime.ru, 18.12.2024*

## По рельсам, по дорогам

### *Семейство «Финистов»*

Разработку нового скоростного электропоезда ЭС104 «Финист» предприятие «Уральские локомотивы» (Верхняя Пышма, Свердловская область) начало в 2022 году. Ключевое отличие «Финиста» от выпускаемых ранее скоростных электропоездов – российское тяговое оборудование, позволяющее развить скорость до 160 км/ч и обеспечить торможение с рекуперацией энергии в сеть. Электропоезд оснащен отечественным асинхронным тяговым приводом.

В апреле 2023 года СТМ заключил контракт с ОАО «РЖД» на поставку 22 новых электропоездов, который позже был расширен до 30 машин. В конце прошлого года первый «Финист» вышел на маршрут Екатеринбург – Каменск-Уральский СвЖД. Сейчас электропоезда ЭС104 курсируют по железным дорогам Свердловской, Тюменской, Курганской, Челябинской и Омской областей, а также Пермского края и Республики Башкортостан. В перспективе география «Финистов» будет расширяться, вскоре они появятся на Санкт-Петербургском транспортном узле, а затем – в других регионах по заказу пассажирских компаний.

На основе базовой пятивагонной модификации, в 2024 году «Уральские локомотивы» разработали электропоезд ЭС104 в восьмивагонном исполнении для участков с повышенным пассажиропотоком. Он обладает повышенной тяговооруженностью и ускорением с коэффициентом 0,9 м/с (у пятивагонного «Финиста» – 0,7 м/с). В нем больше и посадочных мест – 652 места, из них восемь в зоне для поездной бригады, четыре – для пассажиров в креслах-колясках.

Также в текущем году «Уральские локомотивы» отправили на сертификацию двухсистемный электропоезд «Финист» серии ЭС105. Первым этапом стало его изготовление в исполнении «Стандарт» для пригородного сообщения. От серии ЭС104 этот поезд отличается способностью использования как постоянного, так и переменного тока. Завершение приемочных и сертификационных испытаний, а также получение сертификата на новый «Финист» запланированы на весну 2025 года. Разработчики уделили особое внимание обновлению интерьера. В «Финистах» он выдержан в спокойных серых тонах с акцентами на оранжевых поручнях с антискользящим покрытием. Сидения оснащены USB-разъемами для зарядки мобильных устройств. В вагонах установлены современная система микроклимата и обеззараживания воздуха, подъемники для маломобильных граждан, пеленальные столики в санитарных модулях. В электропоезде ЭС105 также появились боковые и лобовые цветные RGB-табло, салонные TFT-табло,

система подсчета пассажиров, регулировка яркости и температуры освещения салона, широкие багажные стеллажи, предусмотрена возможность перевозки велосипедов, лыж и сноубордов.

В планах «Уральских локомотивов» – разработка следующей модификации «Финиста» серии ЭС106. Он будет предназначен для больших агломераций, чтобы эффективно справляться с высоким пассажиропотоком и ритмом крупных транспортных узлов за счет ускорения до 1,1 м/с.

### ***От Москвы до Петербурга за два часа***

В феврале 2024 года президент РФ Владимир Путин дал старт строительству первой высокоскоростной магистрали (ВСМ) в России: Москва – Санкт-Петербург. Она позволит преодолеть расстояние между столицами (679 км) за 2 часа 15 минут вместо сегодняшних 4 часов. Предполагается, что в пиковые часы поезд будет ходить с интервалом 10-15 минут, во внепиковые – примерно раз в 40 минут.

Для ВСМ нужен абсолютно новый подвижной состав, способный развивать скорость до 400 км/ч. Изготавливать его будут «Уральские локомотивы», так как это единственное предприятие в стране, обладающее необходимыми для создания таких машин компетенциями. Восьмивагонный поезд для ВСМ будет рассчитан на 454 места, в том числе для маломобильных пассажиров. Для подготовки к его выпуску СТМ начал подготовку к строительству новых цехов на территории «Уральских локомотивов». Согласно концепции, будут возведены два цеха общей площадью 60 тыс. кв. м. Также будут построены испытательная станция и административный корпус. При реализации этих инвестпроектов, оцениваемых в 44 млрд руб., производственные мощности предприятия к 2028 году позволят ежегодно выпускать 144 вагона высокоскоростных поездов и 150 вагонов электропоездов «Финист».

Разработку конструкторской документации на новый высокоскоростной поезд планируется завершить до конца 2025 года. В 2027 году предприятие намерено произвести первый головной образец и направить его на испытания. Они должны пройти на базе полигона Москва – Тверь, первого пускового участка, предназначенного специально для движения на скорости до 400 км/ч.

В апреле 2024 года РЖД и «Уральские локомотивы» подписали договор на изготовление и поставку двух головных образцов высокоскоростных электропоездов. По контракту, сумма которого составляет 12 млрд руб., их должны поставить к моменту готовности инфраструктуры в 2028 году. В августе «Уральские локомотивы», «ВСМ Две столицы» и Государственная транспортная лизинговая компания подписали договоры на поставку 41 электропоезда для ВСМ. Все поезда будут переданы РЖД до конца 2030 года.

### ***Малахитовые электровозы***

«Уральские локомотивы» – единственный в России завод, выпускающий на одной площадке скоростные электропоезда и грузовые локомотивы. С 2008 года здесь производятся электровозы различных серий: 2ЭС6 «Синара», ставшие самыми массовыми локомотивами постоянного тока нового поколения на сети РЖД, и 2ЭС10, а в 2023-м был выпущен новый электровоз 3ЭС8 «Малахит». В декабре 2023 года его первый экземпляр был передан РЖД. Сейчас локомотив используют для перевозки грузов на Октябрьской железной дороге. Электровоз 3ЭС8 может обеспечивать грузоперевозки поездов массой 12,3 тыс. тонн по равнине и до 9 тыс. тонн – в условиях горного рельефа и сложного климата. Его грузоподъемность на 42% выше, чем у образцов предыдущего поколения. В конструкции локомотива используются современные разработки «Уральских локомотивов» и других российских предприятий, изготавливающих узлы, модули и комплектующие. Отечественный асинхронный тяговый привод локомотива может адаптироваться к особенностям инфраструктуры железных дорог, устойчив к внешним воздействиям, имеет низкий уровень шума и двустороннюю передачу тяговых усилий. «Малахит» оснащен электронно-цифровыми формами и системами: электронный журнал машиниста, система «виртуальная сцепка», система видеонаблюдения и т.д. При проектировании электровоза особое внимание уделили микропроцессорной системе управления и безопасности движения. Решения, предложенные разработчиками, позволяют повысить надежность локомотива и встроить его в единое цифровое поле, объединяющее эксплуатацию, производство и сервис. Базовая платформа «Малахит» станет основой для выпуска целой линейки новых отечественных локомотивов с различными характеристиками, в том числе электровоза переменного тока и двухсистемного локомотива для работы на системах энергоснабжения постоянного и переменного тока.

### ***Не поездом единым***

Группа Синара активно развивает производство городского электротранспорта. В 2023 году начал работу Челябинский завод городского электротранспорта (ЧЗГЭТ, входит в «Синара – Городские Машины»), где сегодня выпускаются троллейбусы «Синара-6254» и готовятся к производству электробусы «Синара-6253». Машины обладают универсальной модульной пассажирской платформой. Электробусы и троллейбусы унифицированы на 75%, что дает возможность снижать себестоимость производства семейства колесного городского транспорта и развивать поставщиков за счет объемов поставки унифицированных деталей. Вся линейка гортранспорта оборудована системами информирования пассажиров, климат-контроля, видеонаблюдения, автоматического пожаротушения, кнининга и кругового обзора. В салоне –

анатомические сиденья с антивандальным покрытием, датчики дождя и света, USB-слоты для зарядки мобильных устройств, Wi-Fi и откидные аппарели для маломобильных граждан. Дверные проемы расширены до 1,4 м, что позволяет более свободно пропускать пассажиров. Высота потолка увеличена на 8 см, а площадь остекления – на 15% по сравнению с аналогами. Элементы экстерьера изготавливаются в фирменных цветах конкретного города. Также в зависимости от технического задания заказчика может варьироваться запас автономного хода.

Троллейбус обладает увеличенным автономным ходом до 45 км и рассчитан на одновременную транспортировку 90 человек. Электробус вмещает до 80 пассажиров. В комплектации с ночной зарядкой он способен преодолевать в городском режиме расстояние до 240 км без подзарядки.

Как рассказал гендиректор «Синара – ГМ» Сергей Шунин, в I квартале 2025 года планируется начать серийный выпуск электробусов с ночной зарядкой.

### ***Опыт троллейбусной концессии***

Эксплуатация троллейбусов «Синара-6254» в Челябинске стартовала 1 сентября 2023 года в рамках концессионного проекта «Челябинский троллейбус», соглашение по которому было подписано компанией «Синара – Городские Транспортные Решения Челябинск» (входит в СТМ) с правительством Челябинской области. Оно заключено на 15 лет и предполагает в том числе модернизацию троллейбусной инфраструктуры: контактной сети, двух депо и обновление комплекса тяговых подстанций, поставку нового подвижного состава, обслуживание и эксплуатацию троллейбусного парка.

Сегодня 59 новых троллейбусов автопарка столицы Южного Урала осуществляют перевозки пассажиров. За все время эксплуатация троллейбусы перевезли уже порядка 8 млн человек, проехав более 2,5 млн км. В среднем каждый троллейбус проезжает около 4,5 тыс. км в месяц. Всего якорный заказ для Челябинска, который исполняет ЧЗГЭТ, включает в себя 168 единиц техники, в том числе 98 с функцией увеличенного автономного хода.

Помимо Челябинска, троллейбусы поставляются в другие российские города. С мая 2024 года пять троллейбусов курсируют в Ярославле, с августа – в Миассе на маршрутах №3 и №4. Вторая партия низкопольных машин отгружена в Миасс в декабре 2024 года. В декабре Калининград получил партию из 13 троллейбусов «Синара-6254» с увеличенным до 40 км автономным ходом. Также в декабре началась поставка машин в Санкт-Петербург, здесь на маршруты выйдет 20 троллейбусов. В Екатеринбурге один троллейбус работает на линии №33 с лета 2023 года, он стал подарком от «Синары» в честь 300-летия города. В 2024 году с

администрацией города был подписан контракт, в рамках которого уральская столица получит 50 новых троллейбусов.

Троллейбусы для Екатеринбурга окрашены в синий цвет «Кариббиа блю». Каждый вмещает до 91 человека и может проходить 20 км без подключения к сети. «Екатеринбург продолжает поэтапно обновлять подвижной состав городского общественного транспорта. Поставка очередной партии, на этот раз изготовленной на Урале, позволит обновить троллейбусный парк почти на 50%. Это очень важный шаг для всей транспортной системы. Новые троллейбусы обеспечат комфорт пассажирам, а увеличенный автономный ход позволит проезжать по тем участкам, где нет контактной сети», – подчеркнул глава города Алексей Орлов.

### ***Тожже вагоны, но в городе***

Компания «Синара – Городские Машины» готовится к выходу на рынок городского рельсового транспорта и выпуску трехсекционного трамвая собственной разработки. Планируется, что первый опытный образец направят на испытания и сертификацию в начале 2025 года, а серийный выпуск трамваев начнется в 2026 году на собственной производственной площадке в Екатеринбурге. Указывается, что происхождение комплектующих будет ограничено географией России и стран - членов ЕАЭС.

Ключевое преимущество трехсекционного трамвая «Синара» – большая пассажироместимость – 290 мест, в том числе 70 посадочных мест. Трамвай способен развивать скорость до 75 км/ч, система рекуперации обеспечивает машине 3 км автономного хода. За счет конструкции каркаса кузова и дополнительной шумоизоляции снижается уровень шума, а специальная система управления обеспечивает плавное движение трамвая. При строительстве трамвая применена технология shock-absorber (амортизация удара), снижающая травмоопасность для пассажиров и водителя. В трамвае предусмотрена функция беспилотного управления.

*Источник: kommersant.ru, 20.12.2024*

### **Старовойт: РЖД давно занимаются разработкой пассажирского беспилотного поезда**

Российские железные дороги (РЖД) давно занимаются разработкой пассажирского беспилотного поезда, сообщил в интервью ТАСС министр транспорта РФ Роман Старовойт.

«РЖД давно занимаются этим вопросом, уже используют маневровые локомотивы, все шире предполагается их применение на объектах формирования железнодорожных составов», – рассказал он.

По словам Старовойта, применение беспилотных поездов – это ближайшее будущее. «На Московском центральном кольце с августа этого года курсирует беспилотная «Ласточка» с третьим уровнем автоматизации. Машинист пока находится в кабине, но только контролирует посадку и высадку пассажиров. В Санкт-Петербурге нам демонстрируют беспилотный трамвай, который уже испытывается на городских улицах. Это будущее, которое буквально завтра должно произойти», – добавил министр.

Ранее, в августе, РЖД запустили первый электропоезд «Ласточка» с третьим уровнем автоматизации, при котором машинист по-прежнему присутствует в кабине для контроля и может начать управлять поездом в любой момент. Запуск частично беспилотной «Ласточки» состоялся на Московском центральном кольце (МЦК). Как сообщали ТАСС в пресс-службе РЖД, до конца 2024 года холдинг планирует завершить испытания бортовых систем и технического зрения для полностью беспилотного поезда.

Ранее глава РЖД Олег Белозёров сообщил, что холдинг планирует к 2026 году запустить полностью беспилотный поезд, оборудованный отечественными системами. Также, по словам Белозёрова, РЖД до 2030 года могут запустить беспилотный поезд дальнего следования.

*Источник: tass.ru, 21.12.2024*

### **СИБУР и «Сколково» запустили программу развития полимерных решений в транспортной отрасли**

Крупнейший интегрированный нефтегазохимический холдинг России «СИБУР» и «Сколково» (Группа ВЭБ.РФ) запускают программу развития экосистемы разработчиков и поставщиков в сфере производства и применения полимеров, которая предусматривает отбор и ускоренное внедрение лучших технологических решений. Основная цель программы – развитие применения полимеров «СИБУР» в транспортной отрасли. Заявки принимаются до 14 февраля.

В задачи отбора входит поиск наиболее эффективных решений от разработчиков полимеров, производителей полимерных материалов и готовых изделий из полимеров для применения в автомобилестроении, железнодорожном транспорте, авиа- и судостроении. Победители получат возможность участия в программах развития бизнеса при поддержке

«СИБУРа», а также поддержку «Сколково», включая гранты на пилотное внедрение. Реализация программы отвечает задачам целевых инициатив «СИБУРа» («Нефтехимия будущего») и «Сколково» («Технологическое предпринимательство – кооперация для экономического роста»), реализуемых в рамках Десятилетия науки и технологий.

Заявителям предлагается сфокусироваться на технологических запросах «СИБУР» по производству и применению полимеров на базе продуктовой линейки компании в транспортном секторе, в том числе в разработке экстерьерных и интерьерных решений, конструктивных элементов и деталей оборудования для транспорта, импортозамещающих решений для резинотехнических изделий, включая замену импортного синтетического каучука, импортозамещении готовых изделий, а также разработке рецептурных решений.

Выбор и награждение финалистов состоится в апреле 2025 года. Лучшие участники получают возможность долгосрочного партнерства с «СИБУР», поддержку в развитии продуктов и бизнеса (возможность участия в программах форсажей для «доразвивания», экспертную и сервисную поддержку «СИБУР ПолиЛаб» и др.), а также доступ к инструментам поддержки Фонда «Сколково», включая гранты на пилотное внедрение на объектах «СИБУРа».

*Источник: sk.ru, 19.12.2024*

## **ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ**

### **Импортонезависимость в действии: демонстрация разработок на Конгрессе NEFT 4.0**

Конгресс NEFT 4.0 – это площадка для продвижения отечественных ПО и оборудования, способствующая развитию инновационных технологий и укреплению экономической независимости страны.

В условиях усиления технологического суверенитета индустрия нефти и газа находится в поиске новых решений для повышения эффективности и безопасности производства. На Конгрессе по цифровизации нефтегазовой отрасли: NEFT 4.0 ведущие специалисты продемонстрируют российские программные продукты и цифровые платформы.

Отечественное программное обеспечение и оборудование играют ключевую роль в устойчивом развитии нефтегазовой отрасли для поддержки национальной экономики страны. Согласно Министерству промышленности и торговли РФ, в 2025 г. доля отечественного оборудования в нефтегазовом

машиностроении ожидается на уровне 80%, что является успехом в процессе достижения импортонезависимости.

Деловая программа Конгресса 2025 г. охватывает различные темы, одна из которых – совершенствование отечественного ПО и оборудования индустрии. Во время первой сессии Тимур Гусейнов из ООО «Киберпротект» расскажет о системе резервного копирования Кибер Бэкап, которая обеспечит восстановление данных с защитой ИТ-систем от вирусов-шифровальщиков.

Место проведения: г. Санкт-Петербург, 17-18 марта 2025 г.

Конгресс по цифровизации нефтегазовой отрасли: NEFT 4.0 предоставит возможность ведущим компаниям показать новейшие разработки и поделиться примерами внедрения отечественных решений.

*Источник: isup.ru,*

## **Импортозамещение 2025**

18 марта 2025 г. пройдет конференция «Импортозамещение 2025».

Импортозамещение – главный стимул развития российского рынка ИТ. Число отечественных продуктов в реестре российского ПО растет. Не все из них соответствуют высоким требованиям заказчиков по функционалу и надежности, но разработчики уверяют – через 2-3 года им удастся решить все проблемы. С оборудованием сложнее. Пока рынок спасает параллельный импорт, однако на нем уже появились российские разработчики серверного оборудования, систем хранения данных, десктопов и ноутбуков. Главная сложность – телекоммуникационное оборудование. Производители уже приступили к созданию собственного производства как комплектующих, так и компьютерной техники.

Тенденции российского импортозамещения:

1. Импортозамещение – итоги 2024 года
2. Удалось ли отказаться от иностранного ПО на объектах КИИ
3. Импортозамещение – главный стимул развития ИТ-рынка
4. Как государство поддерживает переход на отечественные решения
5. Импортозамещение как часть процесса цифровой трансформации
6. Как добиться технологической независимости
7. Экспортный потенциал российских решений

Место проведения: онлайн.

Организатор: CNews Conferences (CNC).

*Источник: материалы сайта generation-startup.ru*

## 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*