



**РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

№10 МАРТ | 2024

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ.....	3
Фрадков рассказал о будущем офлайн-общения	3
Клепач: российская промышленность выдержала удар санкций	4
Представитель «Швабе» выступил экспертом на форуме по финансовой грамотности	5
Российская промышленность в 1,5 раза увеличит производство высокотехнологичной продукции.....	6
Более 270 проектов импортозамещения заявлено в Подмосковье	7
Детальный план: в РФ хотят разрешить ремонт импортной техники без оригинальных запчастей.....	9
Рейс задержан: сроки импортозамещения самолетов в России сдвинулись	12
В Тольятти успешно реализуется программа импортозамещения.....	15
Мишустин призвал использовать отечественные решения при строительстве ВСМ.....	16
В Челябинске при поддержке ФРП запустили производство турбокомпрессоров для железнодорожной и строительной техники	17
В Прикамье не запустили импортозамещенные электрички из-за недоработок	18
ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	20

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

11–15.03.2024

Фрадков рассказал о будущем офлайн-общения

ПСБ провел V Форум по финансовой грамотности «Просто капитал», центральным мероприятием которого стала пленарная сессия «Экономика будущего – потенциал роста, новые сценарии развития».

Ее участники обсудили стратегии, которые реализуют компании и предприятия в целях укрепления экономики России, ключевые драйверы и факторы, сдерживающие рост российской экономики и промышленности, а также решения в области финансовой политики для обеспечения экономики инвестиционными ресурсами.

Модератор пленарной сессии Александр Аузан, декан экономического факультета МГУ им. М. В. Ломоносова, отметил, что за последний год с экономикой России произошло «маленькое русское чудо», но уже сегодня надо думать о более долгосрочной перспективе. «В условиях очень сильного внешнего давления экономика показала чрезвычайно высокую адаптивность. Значит ли это, что мы сейчас с оптимизмом смотрим в будущее? Все, на мой взгляд, сложнее, потому что, с моей точки зрения, как многие экономисты считают, трудности нарастают и будут нарастать – завтра будет хуже, чем послезавтра, и нам нужно думать о послезавтрашнем дне», – пояснил модератор.

«Первое, что лежит в основе нашего потенциала роста, – это отказ от шаблонов. Вместо импортозамещения надо определить путь развития собственных компетенций, и в России есть множество примеров успешных компаний, которые в том числе известны на мировой арене и которые нашли собственный путь развития», – сказал Кирилл Липа, генеральный директор АО «Трансмашхолдинг». Еще одна точка роста, по его словам, – в преодолении вызовов с сохранением и восстановлением торговых и финансовых структур, на разрушение которых направлена санкционная политика.

В ответ на вопрос модератора, что будет с российской экономикой на отрезке 2040-х годов Петр Фрадков, председатель ПСБ, высказал мнение, что она будет сконцентрирована в отраслях высокотехнологического сектора.

«Экономика России будет полностью сконцентрирована на том, что мы сейчас называем высокотехнологическим сектором – виртуальная реальность, большие данные, искусственный интеллект и пр. К 40-м годам это еще будет

альтернативная ситуация, а уже к 50-м годам жить и работать оффлайн станет привилегией. В свою очередь банки в том виде, в котором они существуют сейчас, умрут, но с учетом влияния онлайн-технологий и IT-индустрии они переродятся в другом виде», – считает Петр Фрадков.

Катерина Тихонова, генеральный директор компании «Иннопрактика», в ходе своего выступления рассказала о реализуемом компанией экономически обоснованном импортозамещении, где обоснованность достигается через кооперационные механизмы между наукой, бизнесом и властью.

«Кооперация здесь – не что иное как консолидация заказа, которая осуществляется посредством анализа большого объема технологических запросов заказчиков и дальнейшей унификации технических требований к изделиям. Также в рамках консолидации происходит распределение рисков между основными игроками, в частности отраслевыми. За последний год в рамках работы 16 совместных координационных советов с корпорациями-партнерами реализуется уже 180 проектов по внедрению новых российских технических и технологических решений, которые ранее поставлялись зарубежными производителями. Кроме того, перенесен из-за рубежа и размещен на российских предприятиях заказ на инновационно-технологическую продукцию на сумму 85 млрд рублей, а в кооперационные проекты в интересах корпораций-партнеров вовлечено более 360 российских предприятий», – рассказала Катерина Тихонова.

В заключение Александр Аузан отметил, что участники дискуссии обсудили темы, которые еще 50 лет назад казались фантазией.

Источник: iz.ru, 13.03.2024

Клепач: российская промышленность выдержала удар санкций

Российская промышленность выдержала первый удар беспрецедентных санкций, но работа по импортозамещению только начинается, считает главный экономист ВЭБ.РФ Андрей Клепач.

Об этом он сообщил в ходе пятого всероссийского форума по финансовой грамотности «Просто капитал», организованного банком ПСБ.

«В 2022 году импортозамещение стало не только вопросом развития экономики, но и вопросом выживания, сохранения производственных цепочек и возможности делать ту продукцию, которую мы делаем. Это касается не только ОПК, но и всего высокотехнологичного сектора

российской экономики. Первый удар мы выдержали, но понятно, что эта работа еще только в начале пути», – сказал Клепач.

По словам Клепача, процесс импортозамещения носит длительный характер, поэтому в 2022-2023 годах российские предприятия в основном замещали европейских поставщиков азиатскими. Но одновременно форсировались программы по созданию собственных наработок.

«Понятно, что по многим направлениям полностью заместить импорт мы не можем. Где-то это нецелесообразно, а где-то почти невозможно. Поэтому нужно определиться, что мы сможем сами сделать, а что будем закупать в дружественных или нейтральных странах. Санкции, которые сейчас разворачиваются, этот процесс серьезно осложняют. Поэтому надо находить новые решения. Если мы какую-то стратегическую продукцию не можем заместить, надо менять конструкцию многих изделий», – пояснил спикер.

По его словам, импортозамещение – это огромная работа, которая требует времени, затрат, планирования и долгосрочных ориентиров.

«В полном смысле эта работа не закончится никогда, так как режим санкций беспрецедентен и закреплён законами в США и Европе. Решение задач импортозамещения даёт огромный импульс развитию нашей промышленности», – заключил Клепач.

Источник: ria.ru, 12.03.2024

Представитель «Швабе» выступил экспертом на форуме по финансовой грамотности

Заместитель генерального директора холдинга «Швабе» Госкорпорации Ростех Лев Борисов поделился опытом реализации программ импортозамещения с использованием высокотехнологичной базы организаций ОПК. О перспективах развития производства отечественной продукции спикер рассказал на V Форуме по финансовой грамотности «Просто капитал», организованном банком ПСБ.

В числе ключевых обсуждались вопросы, касающиеся диверсификации, технологического суверенитета и увеличения доли высокотехнологичных разработок.

Л. Борисов в ходе выступления отметил, что на отечественную продукцию, в том числе выпущенную предприятиями «Швабе», повышается спрос. В настоящее время на рынке холдинг представлен широким перечнем

изделий – это медицинское оборудование, энергосберегающая светотехника, оптические материалы, электронные компоненты и научные приборы.

«Холдинг обладает всеми необходимыми компетенциями для создания востребованных изделий и уделяет особое внимание развитию гражданской продукции. Например, номенклатура медтехники включает десятки устройств. В 2023 г. мы оснастили более 30 российских регионов, передав порядка 2000 единиц неонатального, реанимационного и офтальмологического оборудования. Активно работали и в других направлениях. В частности, поставили в Республику Куба 15 тыс. светодиодных светильников, специально разработанных с учетом климатических особенностей острова», – отметил Л. Борисов.

В своем выступлении спикер обратил внимание на существующие меры государственной поддержки, которые помогают отечественным производителям создавать конкурентоспособные устройства. А также озвучил предложение, способное повысить продуктивность и наукоемкость российских производств, с этой задачей поможет справиться механизм гарантированного спроса. В таком случае производитель может быть уверен в реализации своих производственных программ, так как конечный заказчик определен заранее.

Источник: rostec.ru, 13.03.2024

Российская промышленность в 1,5 раза увеличит производство высокотехнологичной продукции

Как реализовать эту задачу – обсудили участники V форума по финансовой грамотности «Просто капитал».

Сегодня национальная технологичная безопасность поставлена во главу угла и является государственной стратегической задачей. Участники сессии об импортозамещении сошлись во мнении, что для реализации поставленных государством целей необходимо наращивать объемы выпуска импортозамещающей высокотехнологичной продукции на базе предприятий ОПК. Особую роль в этом процессе выполняет финансовый сектор, в частности, банк ПСБ, которые планирует в три раза нарастить портфель проектов в сфере импортозамещения и диверсификации. Об этом в рамках форума рассказал Антон Дроздов, заместитель председателя ПСБ, обсудивший с представителями крупнейших российских компаний, министерств и ведомств драйверы развития и кадровый потенциал для промышленного сектора.

– Российской промышленности и оборонно-промышленному комплексу на государственном уровне сейчас поставлена стратегическая задача – в полтора раза увеличить производство отечественной высокотехнологичной продукции и минимум на две трети – объем несырьевого неэнергетического экспорта, – подчеркнул Антон Дроздов. – ПСБ активно участвует в разработке и реализует меры поддержки для предприятий, выпускающих высокотехнологичную, востребованную в большинстве отраслей отечественной экономики продукцию, сформировал стратегию развития этого направления работы и поставил цель в краткосрочной перспективе в два раза, а в среднесрочной – в три раза нарастить портфель проектов импортозамещения и диверсификации.

Топ-менеджер ПСБ отметил, что на долю оборонных предприятий сейчас приходится до 70% производства высокотехнологичной продукции в РФ, и с уходом иностранных компаний с рынка эта продукция стала еще более конкурентноспособной.

– Оборонно-промышленный комплекс обладает высоким технологическим потенциалом и наиболее подготовленными кадрами для решения поставленных в импортозамещении целей, – дополнил он. – И комплексная поддержка со стороны ПСБ предприятий ОПК по производству и реализации высокотехнологичной продукции будет способствовать достижению поставленных задач.

Источник: kp.ru, 12.03.2024

Более 270 проектов импортозамещения заявлено в Подмосковье

В рамках решения задачи по обеспечению технологического суверенитета России в Московской области реализовано или находятся в процессе реализации свыше 270 проектов импортозамещения. Об этом в рамках V Финансового форума «Просто капитал» на сессии «Реализация программ импортозамещения с использованием высокотехнологичной базы организаций ОПК» рассказала заместитель председателя правительства – министр инвестиций, промышленности и науки Московской области Екатерина Зиновьева. Форум проводится ежегодно при поддержке банка ПСБ.

Отвечая на вопрос ведущей панельной сессии о региональной поддержке инвестиционных проектов в сфере ОПК, зампред подмосковного правительства предложила немного расширить тему дискуссии и рассмотреть общую ситуацию с импортозамещением в Московской области.

«На сегодняшний день в Подмосковье уже заявлено 274 проекта импортозамещения, включая и предприятия в сфере оборонно-промышленного комплекса. Общий объем инвестиций по этим проектам – около 250 млрд рублей. Больше 70 предприятий уже открылись и выпускают продукцию, в том числе и двойного назначения. За два года это отличный результат, который был бы невозможен без комплексной поддержки в этой сфере как со стороны государства, так и со стороны финансовых институтов», – отметила Екатерина Зиновьева.

Одной из наиболее востребованных мер подмосковной поддержки в сфере импортозамещения, по словам зампреда, является программа «Земля за 1 рубль». Сегодня в этой программе участвуют уже свыше 140 компаний.

Доступна инвесторам и финансовая поддержка на региональном уровне. Например, только в прошлом году Фонд поддержки промышленности Московской области одобрил 17 льготных займов подмосковным инвесторам на сумму более 1,3 млрд рублей.

Каждый импортозамещающий проект находится на индивидуальном сопровождении. Наиболее сложный этап реализации – строительный, сопровождают специалисты регионального Центра содействию строительства. Разрешения, согласования, вопросы подключения и многое другое инвесторам помогают решить профильные специалисты.

В качестве примеров импортозамещающих проектов зампред Зиновьева привела Коломенский завод Трансмашхолдинга, который реализует крупный инвестпроект по созданию двигателей различного применения. Продукция предприятия используется в качестве силовых установок локомотивов, кораблей и судов, объектов малой и атомной энергетики, карьерной техники. Еще один пример – завод компании «Меттойл», который уже выпускает оборудование для нефтегазодобычи. Активно развивает кабельное производство компания «ОКБ КП», которая выпускает продукцию двойного назначения. Примеров множество, в том числе и в сфере ОПК.

Таким образом, в совокупности с федеральными мерами поддержки, в Московской области созданы благоприятные условия для решения задач по обеспечению технологического суверенитета государства.

Источник: mii.mosreg.ru, 13.03.2024

Детальный план: в РФ хотят разрешить ремонт импортной техники без оригинальных запчастей

В РФ хотят легализовать ремонт иностранного оборудования без оригинальных запчастей. Пока речь идет об автомобилях – сейчас такое устранение дефектов грозит российским компаниям исками со стороны иностранных правообладателей. В Госдуме уже рассматривают соответствующую инициативу Ассоциации параллельного импорта. В долгосрочной перспективе изменения могут коснуться большего числа отраслей промышленности, отмечают эксперты. При этом некоторые участники рынка полагают, что бесконтрольное самовольное обновление оборудования может повысить риск продажи контрафакта потребителям.

От общего к частному

Бизнес просит смягчить требования к ремонту иностранного оборудования и внести в законодательство право компаний устранять дефекты неоригинальными запчастями – письмо с такой инициативой 5 марта направил директор Ассоциации параллельного импорта Анатолий Семенов члену комитета Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, депутату Рифату Шайхутдинову.

Представитель парламентария подтвердил получение документа. Источник «Известий», знакомый с ситуацией, отметил, что 12 марта в парламенте прошло экспертное совещание, на котором обсуждалась в том числе инициатива ассоциации.

Сегодня не только ввезенная импортная техника находится под защитой норм интеллектуального права, но и ее ремонт, указано в документе. В итоге российский бизнес сталкивается с исками иностранных правообладателей за попытки восстановить оборудование без официального сервиса и оригинальных деталей.

В России несколько подобных исков уже рассматривал суд по интеллектуальным правам и постановил конфисковать самовольно восстановленные запчасти, убедились «Известия».

Так, судебное решение (от 2 сентября 2019 года, далее подавались кассации) коснулось ООО «Рейканен партс», организация осуществляла восстановительный ремонт деталей таких зарубежных компаний, как Volkswagen, Audi, Skoda, Seat, Mercedes, и др. В ходе судебной экспертизы было установлено, что отремонтированные детали имели отличия от оригинальной продукции.

Еще один судебный кейс (от 12 сентября 2019-го) коснулся конфискации продукции ООО «Бермоторс», фирма осуществляла ремонтные работы силового агрегата ЯМЗ 238НДЗ, изготавливаемого обществом

«Автодизель», и попыталась направить продукцию на экспорт, но суд установил, что характеристики товара уже отличались от оригинальных.

В третьем случае уже Верховный суд отказал ООО «Молоковский моторный центр» в передаче кассационной жалобы по схожему делу, фирма пыталась реализовывать отремонтированные двигатели «Автодизеля». Изначально решение было принято 20 июля 2022 года.

Сегодня российская судебная практика не способствует развитию отечественного ремонтного бизнеса, пояснил «Известиям» Анатолий Семенов.

– Целый ряд практикообразующих прецедентных решений закрепили для нижестоящих судов позицию о том, что неавторизованный правообладателем ремонт оригинальных товаров приводит к созданию товара ненадлежащего качества, что равносильно, по мнению суда, по интеллектуальным правам, к производству подделки, – добавил эксперт.

Неопределенность п. 2 ст. 133 ГК РФ («О неделимых вещах») в сочетании с положениями статьи 1487 ГК РФ («Исчерпание исключительного права на товарный знак») вынуждает суды истолковывать ремонт и последующую перепродажу как введение в оборот новой вещи, а значит, невольно восстанавливать исключительное право, подчеркнул специалист. При этом за два года после введения масштабных санкций против РФ импортированная техника стала чаще выходить из строя, добавил Анатолий Семенов.

– Но по действующему законодательству права ее ремонтировать у российских компаний нет. Поэтому вопрос требует срочной проработки со стороны профильных госорганов, – полагает эксперт.

«Известия» направили запросы в Минпромторг и представителям бизнеса.

В Роспатенте «Известиям» сказали, что к ним не поступали обращения с такой проблематикой.

– Сегодня компании, которые восстанавливают компоненты зарубежных производителей, действительно нарушают законодательство об авторских правах. Российский импортированный автомобильный парк стареет, и вопрос ремонта становится все более актуальным, – отметил вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин.

Поэтому поправки в законодательство назрели – необходимо разрешить бизнесу ремонтировать оборудование без оглядки на производителя оригинала, если тот ушел с российского рынка, считает он.

– К сожалению, в РФ уже случались судебные решения, выносившие наказание ремонтной организации за то, что на восстановленном агрегате

сохранялся фирменный знак производителя, – отметил член правления Союза автосервисов России Дмитрий Даньшов.

Организация много лет последовательно боролась за право на ремонт и за доступ российских компаний к эксплуатационной информации, добавил он.

– Сейчас Россия далека от условий, когда требуется добуквенно соблюдать вопросы, связанные с интеллектуальной собственностью. Тем более что решение вопроса с насыщением рынка импортными товарами выглядит двояко. С одной стороны, в РФ разрешено импортировать товары без разрешения правообладателя по списку, составляемому Минпромторгом (параллельный импорт. – «Известия»). С другой, в этом перечне нет запчастей к ввезенной продукции. Получается, что по нашим собственным законам без разрешения недружественного правообладателя нельзя проводить никакой ремонт (все ввозимые комплектующие приравниваются к контрафакту), хотя по ряду позиций уже отлажено производство собственных деталей, – отметил член экспертного совета комитета по защите конкуренции Госдумы Дмитрий Тортев.

Сейчас Госдума подняла вопрос ремонта оборудования в транспортной сфере, но очевидно, что проблема актуальна для других отраслей – строительства, энергетики, промышленности, добавил он. Поэтому, по его словам, велика вероятность, что решения по изменению законодательства будут масштабированы.

Смягчение правил

С учетом вводимых санкций на поставки иностранного оборудования в Россию необходимо было давно отказаться от системы какого-либо соблюдения авторских, интеллектуальных и патентных прав, считает зампреда наблюдательного совета ассоциации «Надежный партнер» (объединение производителей и продавцов энергоресурсов) Дмитрий Гусев.

Помимо транспортной отрасли, смягчить требования к ремонту необходимо для тех предприятий, которые обеспечивают производство социально значимой продукции, – например, топлива, добавил он.

Ранее «Известия» писали, что Минэнерго совместно с Минпромторгом прорабатывают возможность смягчения требований к ремонту для нефтеперерабатывающих предприятий и разрешения использовать неоригинальные запчасти в рамках механизма обратного инжиниринга. Это процесс создания копии детали по уже существующему образцу. Он не находится под запретом: законодательство России и правовые нормы Евразийского экономического союза допускают замену запчастей и комплектующих без согласования с изготовителем оригинала.

Однако положения техрегламента Таможенного союза (ТР ТС010/2011), а также правила промбезопасности, утвержденные Ростехнадзором, устанавливают необходимость соблюдения предприятиями руководства по эксплуатации оборудования. А эти нормы требуют использовать только оригинальные запчасти. В итоге, используя копии деталей, заводы рискуют попасть под штрафы, поэтому потенциал применения обратного инжиниринга в России пока ограничен, рассказывал источник в отрасли.

При этом одной из проблем для отечественного специализированного машиностроения является восстановление техники из бывших в употреблении запчастей и восстановление бывших в употреблении комплектующих, отметил «Известиям» представитель российской ассоциации производителей специализированной техники «Росспецмаш».

– Зачастую восстановленные таким образом машины и компоненты реализуют под видом новой продукции, что вводит потребителя в заблуждение. В результате чего на рынок попадает контрафактная, опасная для жизни и здоровья техника. Это также приводит к убыткам добросовестных игроков рынка, выпускающих новые, современные, высокопроизводительные машины и оборудование, – отметил собеседник издания.

Для решения этой проблемы необходимо бороться с недобросовестным прохождением сертификации, повышать требования технических регламентов для широкого спектра машин и вводить технические регламенты в случае их отсутствия для отдельных видов техники, считает он.

Отечественные производители активно инвестируют средства в развитие производства комплектующих – однако вопрос импортозамещения сложно решить без комплексной государственной поддержки, заключили в ассоциации.

Источник: iz.ru, 13.03.2024

Рейс задержан: сроки импортозамещения самолетов в России сдвинулись

Сроки первых поставок импортозамещенной версии российского регионального самолета Sukhoi Superjet 100 и среднемагистрального лайнера МС-21 переносятся на 2025-2026 годы. По планам прошлого года, которые озвучивал Андрей Богинский, гендиректор ПАО «Яковлев» (бывшее ПАО «Научно-производственная корпорация «Иркут»»), первые серийные МС-21

должны были начать передавать компаниям уже в 2024 году. Аналогичные сроки назывались главой Минпромторга РФ Денисом Мантуровым в отношении SJ-100 – модификации «Суперджета» с российским оборудованием, в том числе отечественными двигателями ПД-8.

Что мешает разработке российских самолетов

О сдвиге поставок МС-21 рассказал журналистам глава госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов после послания президента Владимира Путина Федеральному собранию 29 февраля. По его словам, серийные испытания самолета еще не завершены.

Примечательно, что в ходе своей речи глава государства как раз обратил внимание на необходимость импортозамещения в авиации. «Покупали слишком много за границей авиационного транспорта, а свое производство не развивали», – заметил президент.

Работа над проектом МС-21 началась еще в 2000-е годы, широкой публике самолет впервые показали на авиасалоне МАКС-2011. Тогда предполагалось, что сертификация самолета состоится в 2016 году, после чего начнется его коммерческая эксплуатация, однако сроки несколько раз переносились, в том числе из-за санкций в отношении поставщиков комплектующих.

В 2021 году начало поставок МС-21 «Аэрофлоту», главному заказчику самолетов, было намечено на 2022-й, однако передачу лайнеров пришлось отложить до 2024 года из-за новых рестрикций США и ЕС в отношении российской авиаотрасли, введенных после февраля 2022 года.

Самолет будет оснащен российскими двигателями ПД-14 разработки АО «ОДК-Пермские моторы». Изначально предполагалось представить покупателям две версии самолета на выбор: с отечественной силовой установкой или с двигателями PW1400G американской Pratt & Whitney, однако от последнего варианта закономерно было решено отказаться.

С импортозамещенной линейкой «Суперджета», оригинальная версия которого на 70% состоит из иностранных комплектующих, в некотором роде ситуация проще, так как необходимо лишь разработать модификацию уже активно эксплуатирующегося самолета. Тем не менее испытания отечественного двигателя ПД-8, который придет на смену российско-французскому SaM146, пока не завершены.

Стоит отметить, что ПД-8 начали разрабатывать задолго до введения тотальных санкций в отношении российской авиаотрасли и в 2021 году предполагалось провести его сертификацию в 2024-м. »Но потом, в 2022 году, после введения ограничений сроки были скорректированы не вправо, как это обычно бывает, а влево. Поэтому сейчас мы скорее возвращаемся к тем достаточно реалистичным оценкам, которые существовали раньше, к

базовому сценарию», – разъясняет исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

По мнению аналитика, мировая практика и опыт постсоветского периода показывают, что заявленных сегодня сроков в целом должно быть достаточно, чтобы завершить создание различных систем (двигателей, бортового радиоэлектронного оборудования и других) и пройти с ними испытания. Сегодня уже практически все системы были установлены на опытные образцы лайнеров. К тому же, указывает эксперт, широкое производство МС-21 на уровне 72 лайнеров в год планировалось наладить к 2029-му. И перенос сроков из-за испытаний и сертификации не означает заморозку подготовки производства. Напротив, эти процессы прямо сейчас активно налаживаются.

С этим соглашается и главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров, отмечая, что последние заявления относительно МС-21 и SJ-100 касаются именно откладывания старта поставок самолетов авиакомпаниям, но не серийного выпуска машин. Прямо сейчас, по данным ПАО «Яковлев», в производстве находятся 18 лайнеров МС-21, пять из которых уже собраны.

На сколько лет хватит отечественного парка воздушных судов

Однако задержки поставок новых самолетов авиакомпаниям в условиях невозможности покупки иностранных воздушных судов порождают вопрос о том, смогут ли перевозчики обеспечивать должный уровень обслуживания постепенно устаревающего существующего флота, состоящего преимущественно из машин Boeing и Airbus.

Говорить о том, что отечественные авиакомпании полностью освоили ремонт зарубежных самолетов и могут самостоятельно поддерживать необходимое качество сервиса, пока рано, говорит Олег Пантелеев, так как российские специалисты еще не приобрели весь набор требуемых для этого компетенций. В то же время, отмечает он, эти работы может проводить персонал из ряда дружественных стран, который обладает данными навыками.

«Опыт Ирана показывает, что можно десятилетиями, не имея официальной поддержки от производителей, держать возрастные самолеты на крыле, обеспечивая при этом достаточно неплохой уровень безопасности полетов. Но вопрос экономической целесообразности вложения все больших и больших денег в поддержание стареющего флота, конечно же, будет вставать», – считает аналитик.

Также надо понимать, что новые отечественные самолеты не должны прийти на замену иностранным лайнерам «один к одному», а дополняют имеющийся парк. Сейчас авиакомпании продолжают выкупать из лизинга находящиеся у них в эксплуатации самолеты, а значит, будут летать на них

еще много лет, иначе трата средств окажется лишена экономического смысла.

На сам рынок авиаперевозок проволоочки с импортозамещением вряд ли окажут существенное влияние.

Самолетов, имеющихся сейчас в распоряжении авиакомпаний, полагает Роман Гусаров, должно хватить как минимум на ближайшие несколько лет для покрытия спроса на перевозки. Следовательно, острой необходимости в пополнении флота прямо сейчас нет.

«Наш парк самолетов был рассчитан еще на доковидные объемы пассажиропотока, который был куда выше, чем сейчас. Пока еще в авиакомпаниях есть запас незадействованной техники, которую они могут использовать в ближайшие 2-3 года. А вот потом, если будут дальше расти перевозки по России, надо будет быстро добавлять отечественные самолеты. Так что, думаю, у нас еще есть пара лет для решения этой задачи с импортозамещением», – резюмирует Роман Гусаров.

Источник: dp.ru, 14.03.2024

В Тольятти успешно реализуется программа импортозамещения

В минувшем году компанией ООО «ДИПО» при поддержке Минпромторга России и АО «АВТОВАЗ» был успешно реализован проект по импортозамещению материала для изготовления топливных баков автомобилей – полиэтилен низкого давления высокой плотности (HDPE) производства ПАО «СИБУР». Ранее для производства баков использовались импортные материалы производства бельгийской компании INEOS, которая на фоне санкций отказалась от поставки своих материалов в Россию. Проект по импортозамещению материала был начат компанией в 2022 г. в рамках рабочей группы, организованной на площадке Минпромторга России.

Также в прошлом году ООО «ДИПО» успешно импортозаместило в производстве еще один сыпучий материал – клеевой слой (адгезив) от российского производителя ОКАПОЛ, ранее использовался импортный клеевой слой производства компании Mitsui Chemicals (Япония). Был проведен полный цикл испытаний, и с сентября 2023 г. было запущено серийное производство топливных баков для автомобилей семейства LADA Granta из ключевых отечественных материалов.

Успешно реализуется план локализации производства пластиковой наливной трубы – в январе 2024 г. освоено производство таких труб на заводе компании. Также обеспечено импортозамещение комплектующих

топливного бака и переход на комплектующие российских поставщиков. Например, металлические запорные кольца, резиновые кольцевые прокладки, сложные полимерные компоненты.

Общая сумма инвестиций ООО «ДИПО» в проекты импортозамещения составила более 200 млн рублей.

Экономический эффект от замещения основного сырья и материалов составит более 300 млн рублей в год и позволит обеспечить стабильные поставки продукции для выпуска отечественных автомобилей несмотря на последствия внешнего санкционного давления.

На сегодняшний день компания «ДИПО» является одним из лидеров на российском рынке производства пластиковых топливных баков для автомобилей, заводы компании расположены в городе Тольятти, во Владимирской области и в Санкт-Петербурге. «ДИПО» также самостоятельно ведёт полную разработку новых продуктов, обеспечивает развитие собственной лабораторной базы для проведения периодических и валидационных испытаний продукции.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 13.03.2024

Мишустин призвал использовать отечественные решения при строительстве ВСМ

Строительство высокоскоростных железных магистралей (ВСМ) в России должно базироваться на отечественных решениях, сообщил глава правительства РФ Михаил Мишустин.

Это он озвучил на встрече с руководителем Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдора) Алексеем Дружининым. Мишустин отметил, что очень важно далее улучшать пропускную способность сети, чтобы по всем возможностям и по скорости передвижения был прогресс.

«Решение историческое, которое президент с коллегами приняли совсем недавно по высокоскоростной магистрали, оно как раз дает стимулы и для агентства. Это и современные тепловозы, современные локомотивы, правильные соответствующие технологии, которые будут применяться, это новые материалы, вагоны. Что очень важно – соответствующая инфраструктура для высокоскоростных дорог, потому что совсем другая инфраструктура, и это будет в первую очередь, я надеюсь, построено на отечественных решениях», – сказал глава правительства РФ.

Он отметил, что именно на это направлены усилия и расходы на НИОКРы и соответствующие технологические разработки.

«Конечно, при помощи государства должны быть направлены именно на технологическое развитие, на суверенитет в том числе и в этой важнейшей для нас отрасли. Президент совсем недавно отмечал, что предстоящие десятилетие – это десятилетие большой стройки в России. И, конечно, это невозможно представить без высокоскоростных магистралей, без железных дорог», – добавил Мишустин.

Источник: lprime.ru, 07.03.2024

В Челябинске при поддержке ФРП запустили производство турбокомпрессоров для железнодорожной и строительной техники

Специальное конструкторское бюро «Турбина» запустило в Челябинске серийное производство турбокомпрессоров для дизельных двигателей, локомотивов, малых судов и спецтехники.

Предприятие уже изготовило 15 первых изделий, которые будут использоваться в составе двигателя 6ДМ-185Т для маневровых локомотивов ТЭМ14М. Ранее такие дизели комплектовались швейцарскими компрессорами, теперь их заменят аналоги южноуральского производства.

Средства на реализацию проекта предприятие получило от ФРП РФ и ФРП Челябинской области по совместной программе «Проекты развития». Общий бюджет проекта составил 102,6 млн рублей, из которых 45,4 млн рублей в виде льготного займа предоставил федеральный ФРП, а 19,4 млн рублей – региональный.

«Раньше на отечественном рынке турбокомпрессоров были представлены в основном иностранные производители из Швейцарии и Австрии. Благодаря господдержке после выхода на полную мощность, когда объемы производства достигнут 360 турбокомпрессоров в год, мы сможем обеспечить необходимой продукцией до 6,5% российского рынка. Наше предприятие обладает колоссальным опытом в ее создании. За более чем полувековую историю инженеры завода разработали свыше 30 типов турбокомпрессоров, используемых для повышения мощности двигателя внутреннего сгорания без коренного вмешательства в его конструкцию. В реализуемом проекте турбокомпрессоры будут собираться исключительно из отечественных компонентов, поэтому уровень локализации – 100%», – рассказывает генеральный директор АО «СКБ «Турбина» Эдуард Баженов.

Ключевым заказчиком станет другой заемщик ФРП – «Уральский дизель-моторный завод» (УДМЗ) из Екатеринбурга. Выпускаемые «Турбиной» изделия способны увеличивать работоспособность двигателя, повышая показатель КПД. Кроме того, в двигателе происходит уменьшение образования оксида азота, что положительно сказывается на окружающей среде.

Модели для локомотивостроения сейчас дополнительно модернизируют, чтобы они могли использоваться также в малой энергетике и карьерной технике. В перспективе разработка челябинского завода будет адаптирована и для отрасли судостроения. Судовые турбокомпрессоры преобразовывают отработанные выхлопные газы для получения энергии, увеличивая мощность судового дизеля.

В ходе реализации проекта будет создано 66 рабочих мест, из них 43 высокопроизводительных. Уже организовано 15 рабочих мест, включая 14 высокопроизводительных.

Источник: frprf.ru, 11.03.2024

В Прикамье не запустили импортозамещенные электрички из-за недоработок

Новые пассажирские электропоезда «Финист», которые в начале 2024 года поступили на Свердловскую железную дорогу, в том числе и для работы в Прикамье, пока не выйдут на линию. Об этом сообщает портал 59.ru со ссылкой на главу Пермской пригородной компании Сергея Канцура.

Сейчас электротранспорт ремонтируют по гарантии от производителя на предмет выявленных недоработок. Сергей Канцур заявил, что во время обкаточных поездок в Прикамье выявились недоработки, требующие устранения.

«Как только все технические моменты с надежностью и безаварийной эксплуатацией будут решены, поезда выйдут на линию. Пока о сроках говорить преждевременно», – отметил глава пригородной компании.

Напомним, в декабре 2023 года Свердловская железная дорога запустила в работу полностью импортозамещенный аналог «Ласточки» – электропоезд «Финист». В 2024 году 12 новых скоростных электричек поступило в Пермский край.

РБК Пермь сообщал о том, что предыдущее поколение «Ласточек», локализация которых достигала 90%, было создано вместе с Siemens. В России их выпускал завод «Уральские локомотивы». Он основан в 2010 году

как совместное предприятие немецкого концерна Siemens и российской группы «Синара – Транспортные машины». Однако в мае прошлого года иностранная компания сообщила, что сворачивает бизнес в России.

Российский аналог «Ласточки» впервые был представлен в июле 2023 года в Екатеринбурге на выставке «Иннопром». Он создан холдингом «Синара – транспортные машины» на заводе «Уральские локомотивы» без участия Siemens. Новый электропоезд на 99,9% состоит из российских комплектующих, имеет обновленный дизайн. Он развивает скорость при сертификации до 160 км/ч. Имеет пять вагонов с 401 посадочным местом и местами для установки инвалидных колясок, где предусмотрены подъемники для них. Все вагоны оборудованы эффективной системой микроклимата и обеззараживания воздуха. Есть usb-разъемы, увечено число туалетов.

Источник: rbc.ru, 07.03.2024

ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В настоящее время 70 поручений, в т.ч. поручения 2023 года:

Пр-2599, п.1 в)

Правительству Российской Федерации:

в) установить в качестве дополнительного условия исполнения государственного контракта единственным исполнителем, определенным в соответствии с подпунктом «а» настоящего пункта, использование телекоммуникационного оборудования преимущественно российского производства.

Срок исполнения: 31 января 2024 года.

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович.

<http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/73231#assignment-7>

Опубликовано 30.12.2023

Пр-2466, п.1 а) 4

Правительству Российской Федерации:

поэтапное снижение зависимости от импорта спортивной продукции, необходимой для спорта высших достижений и профессионального спорта, с учетом потребностей субъектов физической культуры и спорта в Российской Федерации в такой продукции и возможностей российских производителей спортивной продукции;

Срок исполнения: 20 декабря 2024 года.

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович.

<http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/73070#assignment-9>

Опубликовано 18.12.2023

Пр-1855ГС, п.2 б)

Правительству Российской Федерации:

с учетом ранее данных поручений принять дополнительные меры по обеспечению запасными частями, ввоз или производство которых приостановлены (прекращены), эксплуатируемых пассажирских транспортных средств общего пользования иностранного производства;

Срок исполнения: 1 февраля 2024 года.

Ответственный Мишустин Михаил Владимирович

<http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/72287#assignment-11>

Опубликовано 17.09.2023

Пр-1293, п.1 а)-4

Правительству Российской Федерации:
рассмотреть вопросы о разработке комплексной программы развития отечественного инжиниринга.

Срок исполнения 1 августа 2023 года.

Ответственный Мишустин Михаил Владимирович.

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/71562#assignment-3>

Опубликовано 29.06.2023

Пр-562, п.1г)-3

Правительству Российской Федерации:
Обеспечить актуализацию Стратегии развития лесного комплекса Российской Федерации до 2030 года, обратив особое внимание на необходимость:

импортозамещения в сфере лесной промышленности с учетом текущих и перспективных потребностей.

Доклад до 31 марта 2024 г.

Ответственный Мишустин Михаил Владимирович.

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/70764#assignment-15>.

Опубликовано 02.03.2023

Источник: kremlin.ru