



# **РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**№11 МАРТ | 2024**

## СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ.....	3
Поправки к правилам импортозамещения в закупках приняты в I чтении .....	3
Минпромторг РФ хочет признать белорусские чипы и платы российскими .....	5
12 столпов суверенитета .....	5
В России назвали лидирующие по росту инвестиций отрасли экономики .....	9
Тягачи с российским паспортом .....	10
На мелитопольском машиностроительном предприятии вдвое увеличат производство.....	12
Путин призвал строить ВСМ Москва - Петербург по российским технологиям .....	13
Мантуров рассказал о строительстве поездов для ВСМ .....	14
«Аэрофлот» проведет оценку влияния планов по производству самолетов в РФ на свою стратегию .....	14
ГК «СММ» завершила испытания одного из трех специальных оффшорных кранов «С 750».....	15
В Совфеде сочли актуальным вопрос импортозамещения оборудования НПЗ.....	16
Государство избавит российских геологов от иностранного ПО .....	17
Импортозамещение приборной базы для исследований планируют расширить.....	19
Импортозамещение софта в госсекторе идет на ура, а частный бизнес не торопится.....	20
ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ.....	22
ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ .....	24

## НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

18–22.03.2024

### **Поправки к правилам импортозамещения в закупках приняты в I чтении**

Госдума приняла в I чтении поправки к закупочному законодательству (№ 547583-8), регламентирующие вопросы импортозамещения.

«Законопроект направлен на упрощение и повышение эффективности импортозамещения при госзакупках (регулируются законом «О контрактной системе», 44-ФЗ) и закупках госкомпаний (закон «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», 223-ФЗ), – сказал, представляя депутатам документ замминистра финансов Алексей Лавров. – Он предусматривает 4 основных новации, три из которых касаются 44-ФЗ, а одна – 223-ФЗ».

Ранее премьер-министр Михаил Мишустин отмечал, что законопроект сделает правила проведения закупок и выбора победителя максимально простыми и понятными для всех сторон и при этом позволит опираться на безусловный приоритет российских брендов. Такой подход, по словам Мишустина, будет стимулировать создание новых производств.

Минфин разработал этот законопроект еще в 2023 году ради регулирования вопросов предоставления национального режима и унификации правил проведения закупок при предоставлении национального режима (понятие «нацрежим» предусматривает распространение на зарубежные товары тех же правил и требований, которые действуют в отношении аналогичной российской продукции) при госзакупках и закупках госкомпаний.

Документ предусматривает включение в 44-ФЗ и 223-ФЗ положений, наделяющих правительство полномочиями на установление изъятий из национального режима в определенных случаях. Эти положения дадут кабинету министров право предоставлять преференции при закупках российских товаров или товаров из стран ЕАЭС, если на торгах они конкурируют с иностранными.

«Сейчас все эти вопросы регулируются девятью подзаконными актами, – отмечала в 2023 году директор департамента бюджетной политики в сфере контрактной системы Минфина Татьяна Демидова. – Практика показала сложность этой системы. На практике возникали проблемы, связанные с разнообразием самих механизмов (запреты, ограничения, преференции), с

номенклатурой товаров, на которые они распространяются, с ее пересечением. Вместо этого планируется принять универсальный подзаконный акт».

Ранее Минфин отмечал, что в случае принятия этого законопроекта необходимо будет принять два подзаконных акта, внести изменения в шесть документов, признать утратившими силу восемь актов, а также внести изменения в пять ведомственных актов.

Также законопроект предусматривает введение единого правила «второй лишней» (*запрет на участие в закупках поставщиков иностранной продукции при наличии хотя бы одного предложения товаров российского производства – ИФ*) вместо действующего менее жесткого правила «третий лишней».

Помимо этого, предполагается распространить положение о предоставлении 15% ценовой преференции на все российские товары. В настоящее время эта норма действует лишь в отношении соответствующего перечня продукции.

«Законопроект позволит распространить эти новые нормы на закупки в рамках 223-ФЗ, но с учетом международных обязательств РФ, – отметил Лавров. – При этом продолжит действовать механизм квотирования закупок российской продукции, который сейчас распространяется на более чем 300 видов товаров».

Речь идет о том, что в случае с закупками госкомпаний нацрежим должен предоставляться, в частности, поставщикам из стран ВТО. Здесь изъятие возможно в случае закупки правительственными структурами (*в настоящее время большая часть субъектов 223-ФЗ – бюджетные и автономные учреждения – ИФ*) товаров, приобретаемых для правительственных целей, а не для коммерческой перепродажи или для использования в производстве товаров для целей коммерческой продажи. То есть правительство сможет устанавливать запреты и ограничения при закупках по 223-ФЗ, осуществляемых в рамках гособоронзаказа (ГОЗ) заказчиками, являющимися головными исполнителями и исполнителями, участвующими в поставках продукции по ГОЗ. Также такие запреты и ограничения смогут вводиться при закупках заказчиками из числа некоммерческих организаций, созданных государством для осуществления социальных, управленческих или иных общественно полезных функций (государственными корпорациями), для оказания государственных услуг (государственными компаниями) либо созданных государством и наделенных функциями и полномочиями публично-правового характера, осуществляющих свою деятельность в интересах государства и общества (публично-правовая компания).

Если законопроект будет быстро принят, часть поправок вступит в силу с 1 октября 2024 года, а остальные – с 1 января 2025 года.

*Источник: interfax.ru, 20.03.2024*

### **Минпромторг РФ хочет признать белорусские чипы и платы российскими**

Министерство промышленности и торговли России предложило законопроект, позволяющий приравнять к отечественным чипы, платы и другие аналогичные детали, изготовленные в Белоруссии. Об этом пишут «Ведомости» со ссылкой на соответствующий документ.

Согласно тексту с 1 июля 2024 года могут поменяться критерии, которые помогают идентифицировать продукцию в качестве произведенной на российской территории. Так, предлагается легализовать белорусские документы о производстве сырья и комплектующих. Однако такие товары будут признаваться отечественными только в случае, если 20% работ выполнены в России.

Ранее президент РФ Владимир Путин сообщил, что в России подготовили новую Стратегию технологического развития Союзного государства до 2035 года. По его словам, с белорусской стороной запланированы совместные проекты по импортозамещению и созданию «конкурентоспособных продуктов с высокой добавленной стоимостью».

*Источник: life.ru, 18.03.2024*

## **12 столпов суверенитета**

С 2025 г. в России запустят пул прорывных мегапроектов, главной задачей которых станет оперативное достижение технологического суверенитета в критически важных отраслях. «Ведомости» узнали, какие инициативы подготовили в правительстве и как они будут работать.

На совещании президента России Владимира Путина с членами правительства первый вице-премьер Андрей Белоусов объявил, что в правительстве сформировали перечень из 12 проектов. Он назвал четыре из них: «Станкостроение и робототехника», «Новые материалы и химия», «Обеспечение продовольственной безопасности» и «Новые медицинские технологии». По словам двух источников «Ведомостей», знакомых с подготовкой пула проектов технологического суверенитета, в список также

войдут: «Развитие беспилотной авиации» (фактически запущен с 2024 г.), «Развитие космической отрасли», «Атом и новые источники энергии», «Производство судов и судового оборудования», «Гражданская авиация», «Микроэлектроника», «Экономика данных», «Наука и университеты».

Инициативы будут курировать профильные вице-премьеры, рассказал Белоусов. Список начали формировать осенью, а весной он был доработан с учетом инициатив президента, анонсированных в послании Федеральному собранию, говорят собеседники «Ведомостей».

Система нацпроектов будет состоять из двух типов инициатив – нацпроектов широкого спектра действия, прежде всего социальной направленности, и проектов технологического суверенитета. В число первых, по словам источников, войдут как уже действующие инициативы, например «Производительность труда», «Развитие МСП», «Поддержка экспорта», так и новые. Часть из них анонсировал президент: в послании Федеральному собранию он рассказал о запуске пяти новых нацпроектов: «Семья», «Кадры», «Молодежь России», «Экономика данных», «Продолжительная и активная жизнь». Проекты технологического суверенитета направлены прежде всего на создание и развитие конкретных отраслей, производящих высокотехнологичную продукцию, пояснял «Ведомостям» источник, близкий к правительству.

Их цель – организация производства на основе собственных линий разработки. Это подразумевает наличие кадровых компетенций, средств производства и интеллектуальных прав. Отдельные нацпроекты по ряду товаров необходимы, потому что сейчас у российской промышленности нет времени ждать, пока рынок самостоятельно подстроится и предложит нужные технологии, уточнил источник. «Такой импульс от государства позволит производителям и разработчикам быстрее начать новые проекты и вывести свою продукцию на рынок», – пояснил источник.

Общая сумма госфинансирования не раскрывается, но, по информации другого собеседника «Ведомостей», на предстоящую шестилетку в бюджете на эти цели одобрено около 3 трлн руб., дальнейшее увеличение финансирования сейчас обсуждается.

#### *Как будут работать мегапроекты*

Технопроекты будет объединять универсальный механизм реализации с соблюдением обязательных принципов. Первый критерий – создание конкретной линейки продукции с четкими характеристиками, рассказали источники «Ведомостей». То есть речь будет идти не о формировании технологий по производству продукции, а о самой готовой продукции, сказал собеседник. Вторым принципом станет формат государственно-частного партнерства. Не обязательно, что для участия в проекте будет требоваться

концессионное соглашение: здесь важен сам факт взаимодействия властей и бизнеса, пояснил собеседник «Ведомостей».

Третий принцип – механизм гарантированного спроса как со стороны государства, так и со стороны частного сектора. Его действие можно объяснить на следующем примере, продолжил собеседник. В проекте поставлена задача наладить производство высоко- и среднеоборотных дизелей для локомотивов судов. В стране есть два основных производителя, которые могут за нее взяться, – «Трансмашхолдинг» и «Синара». Поскольку обе компании частные, задача властей – добиться от них инвестиций в развитие производств, в технологические НИОКР, наем новых сотрудников. Для этого предприятия должны быть уверены в окупаемости таких вложений. Дать им такую уверенность может Минпромторг, договорившись с судостроителями и РЖД и организовав в их лице консолидированный спрос на такие дизели. Чтобы механизм заработал, министерство подпишет соглашения с обеими сторонами.

К гарантированному спросу прибавятся все существующие меры поддержки, которыми сейчас оперирует ведомство: СЗПК, СПИК, КИПы. Если понадобится, подключится поддержка других министерств – например, Минобра в части научных наработок.

Четвертым критерием технопроектов будет особый тип управления. Весь предыдущий опыт импортозамещения показывает, что накачать производителей субсидиями и даже обеспечить льготную ставку в банке недостаточно, нужен качественно новый подход. Например, необходим анализ консолидированного межотраслевого спроса. Он формируется, когда у нескольких производителей на горизонтальном уровне пересекаются средства производства и технологии. Отраслевое ведомство будет определять, чего не хватает бизнесу для разработки технологии, и формировать баланс. Для этого оно будет сотрудничать с отраслевыми объединениями (металлургов, электронщиков), отраслевыми НИИ и центрами компетенций.

Проще говоря, государство будет не только раздавать субсидии, но и влиять на то, как они тратятся. Это позволит более эффективно управлять реализацией проекта: если где-то не хватает денег – расширить поддержку, если не хватает комплектующих – договориться, чтобы привезти такие компоненты или организовать их производство. Для такой кооперации будет применяться межведомственный подход при координации ответственными вице-премьерами.

Представитель Минцифры сообщил, что количество и состав проектов технологического суверенитета еще утверждаются. Представитель Минпромторга заверил, что при управлении проектами технологического

суверенитета будут применяться те же подходы, что и сейчас действуют в отношении нацпроектов. Курирующие ведомства будут определяться при формировании их паспортов, добавил собеседник.

Представитель правительства отказался от комментариев. В Минфине, Минэкономразвития, Минсельхозе, Минздраве, Минобрнауки, Минэнерго, Минтрансе и Минприроды не ответили на запросы.

### ***Новая идеология***

В 2023 г. эксперты РАНХиГС рассчитали уровень импортозависимости (соотношение импорта и объема внутреннего рынка) по основным направлениям технологического суверенитета: получилось, что наиболее зависимы именно те отрасли, которые вошли в новые нацпроекты, отметил директор Центра экономической географии и регионалистики РАНХиГС Степан Земцов. Например, станкостроение импортозависимо на 95,3%, микроэлектроника – на 92%, фармацевтика – на 87,9%, химическая промышленность – на 53%, судостроение – на 64,4%, медпромышленность – на 60,1%, авиастроение – на 52,8%.

Возможно, полезно было бы также запустить отдельный проект по автомобилестроению, которое импортозависимо на 67,3%, а в последние годы этот показатель растет в связи с наплывом китайских автомобилей, продолжил Земцов. Проект «Атом и новые источники энергии» также представляется ему недостаточно широким – он будет сосредоточен на развитии атомной энергетики, но в России высок потенциал и других альтернативных источников энергии (ветро-, солнечная и геотермальная). До 2022 г. это был самый быстрорастущий сектор экономики, напомнил эксперт. Кроме того, в нем сосредоточены критические технологии будущего, включая энергонакопительные системы, используемые и в электротранспорте.

Реализация технопроектов будет успешна, если помимо поддержки национальных производителей будет ориентирована на производство экспортной продукции, т. е. товаров, конкурентоспособных на мировом рынке, отметил руководитель направления аналитики корпоративного бизнеса банка Дом.РФ Григорий Жирнов. Важно также делать акцент на партнерство с частным бизнесом и поддержку конкуренции при полной подотчетности и регулярном независимом аудите результатов. Выбранные правительством принципы по большей части отвечают этим критериям, заключил он.

3 трлн руб., заложенные на шесть лет, кажутся гигантскими: сейчас на весь раздел национальной экономики в федеральном бюджете расходуется порядка 4 трлн руб. в год, напомнил директор Института реформирования общественных финансов Владимир Климанов. По его мнению, это сигнал,



что поддержка промышленности будет явно измеряться большими суммами, чем сейчас. Земцов, напротив, считает, что этой суммы будет достаточно, если от бизнеса удастся привлечь еще 5-6 трлн руб. При финансировании научно-технологических проектов эффективность растет, если бизнес вкладывает не менее 65-70% собственных средств, пояснил он.

Формат нацпроектов, очевидно, должен был измениться: в 2018-2020 гг., когда моделировались текущие инициативы, внешняя среда была совершенно другой и теперь нужно адаптироваться к новым условиям, полагает Климанов. И соответствующий подход уже выработан – правительство намерено идти по пути более узкого, сегментного решения проблем. Об этом можно судить по конструкции проекта «Беспилотные летательные аппараты», который запущен в этом году. «Нацпроекты стали отражать сосредоточение сил и средств на ударном направлении движения, в отличие от госпрограмм, которые покрывают всю совокупность деятельности органов власти по какой-то отрасли», - считает эксперт. Сотрудничество Минпромторга с бизнесом в таких проектах может быть организовано на базе офсетных контрактов, предположил он. В этой форме взаимодействия обе стороны берут на себя долгосрочные обязательства: поставщик понимает, что должен не выпустить продукт единоразово, а наладить соответствующую технологию, и покупатель обещает закупки на определенную перспективу.

*Источник: vedomosti.ru, 19.03.2024*

## **В России назвали лидирующие по росту инвестиций отрасли экономики**

Сильнее всего в экономике РФ в 2023 году выросли инвестиции в производство готовых металлических изделий (на 85,5%), компьютеры, электронные и оптические приборы (71,8%), а также электрическое оборудование (67,8%), пишет РБК со ссылкой на данные Росстата.

Общая сумма инвестиций в основной капитал по итогам прошлого года превысила 34 трлн рублей, что почти на 10% больше показателей 2022 г., приведенных в реальном выражении.

Текущую структуру инвестиционного роста эксперты объясняют идущими в стране процессами импортозамещения, а также нуждами гособоронзаказа. При этом среди российских отраслей, ориентированных в основном на потребительский рынок, высокий рост инвестиций показали только производство автомобилей (на 65%) и производство напитков (на 47%) в то время как вложения в производство продуктов питания продемонстрировали практически нулевой рост.

Ранее президент России Владимир Путин назвал одним из главных драйверов роста экономики страны расходы на оборонную промышленность. Рост обрабатывающей промышленности в РФ опережает темпы увеличения ВВП более чем вдвое.

*Источник: lenta.ru, 19.03.2024*

## **Тягачи с российским паспортом**

*Как продвигается импортозамещение в тяжелом грузовом сегменте*

Традиционно костяк российского рынка тяжелых грузовиков формировали транспортные средства европейского производства. В сегменте магистральных седельных тягачей большой популярностью пользовалась продукция «большой семерки» европейских производителей: Volvo, Scania, MAN, Mercedes-Benz, DAF, Iveco, Renault. В 2020 году на них приходилась треть российского рынка грузовиков.

Неудивительно, что остановка производства в России и прекращение импорта новых автомобилей и оригинальных запчастей из Европы оказались серьезным потрясением для отрасли. Застопорилось и производство тех отечественных тягачей, в конструкции которых широко использовались западные комплектующие.

Между тем потребность в грузовых автомобилях вообще и тягачах в частности продолжает расти. В 2023 году рынок пережил резкий всплеск спроса: по данным «Автостата», продажи новых грузовиков подскочили до 143,7 тыс. единиц, что на 70,8% больше, чем в 2022 году. Вторичный рынок также вырос, хоть и всего на 13%. По прогнозам экспертов, в текущем году рост продолжится и составит 4,5%, что в целом даст 150 тыс. грузовиков. Спрос на магистральные тягачи оценивался в 2023 году в 24,5 тыс. единиц: 15 тыс. новых, 6,5 тыс. в рамках обновления парка, еще 3 тыс. для замены выбывших из-за аварий и сложностей с ремонтом.

### ***Китайский импорт: не панацея***

Импорт грузовиков и магистральных тягачей из Китая помог в пожарном порядке заполнить рыночный вакуум, созданный отсутствием новой европейской техники. Однако в долгосрочной перспективе опора на привезенные с Востока автомобили способна привести лишь к замене одной «импортозависимости» на другую.

Явственно обозначились проблемы и с парком уже ввезенных автомобилей. Одновременное появление на рынке большого числа машин

различных марок без опыта их российской эксплуатации и налаженного сервисного обслуживания, а зачастую даже без внятных руководств по использованию и каталогов запасных частей сплошь и рядом превращает их работу в лотерею. Ремонт часто связан с неожиданными сложностями и длительными простоями из-за отсутствия необходимых деталей. В такой чувствительной к эффективности работы отрасли, как грузоперевозки, это создает существенные риски и заставляет бизнес перестраховываться и поднимать цены на услуги.

### ***Сделано в России: процесс пошел***

Логично, что в подобных условиях Россия стремится наладить собственное производство магистральных тягачей, минимально зависящее от зарубежных компонентов. Однако самостоятельная разработка новой машины и подготовка ее производства «с чистого листа» занимают не менее пяти лет, а тягачи нужны уже сейчас. Очевидный путь сокращения этого срока – поиск технологического партнера, отбор подходящей модели, доработка под местные, более суровые условия эксплуатации и локализация производства в РФ с постепенной заменой импортных компонентов отечественными.

Отдельные российские компании уже двинулись по этому пути. В 2023 году начался выпуск магистрального тягача «Валдай 45» на площадях нижегородского автомобильного завода. Первый экземпляр был представлен в сентябре 2023 года на выставке Comtrans. В декабре тягач вышел на рынок, его реализацией занимается ГК «Современные транспортные технологии».

Тягач рассчитан на работу в автопоезде массой до 45 т, способен выполнять транспортные задачи самого широкого спектра и адаптирован к российским условиям: машины отечественной сборки дополнительно утепляются и проходят усиленную антикоррозионную обработку. Для бесперебойной эксплуатации в морозную погоду топливная система снабжена подогревом.

«Валдай 45» отличает сочетание хорошей динамики с небольшим расходом топлива (суммарного запаса солярки 840 л, размещенного в двух топливных баках, хватает примерно на 3 тыс. км пути). 470-сильный дизельный двигатель оснащен современной аккумуляторной системой впрыска топлива, позволяющей добиться высоких мощностных показателей при минимальном расходе топлива. Электронный блок управления двигателем адаптируется к манере езды и максимально точно регулирует подачу топлива в цилиндры, совершая по несколько дозированных впрысков за цикл. Благодаря этому горючее расходуется с максимальной эффективностью.

Геометрия тягача выполнена по стандарту ISO 1726, это обеспечивает совместимость с большинством как новых, так и уже находящихся в эксплуатации полуприцепов, а также гарантирует оптимальное распределение нагрузок и реализацию всей заложенной в конструкцию грузоподъемности.

Достоинством «Валдая 45» является большая кабина с высоким уровнем комфорта. Ее внутренняя высота составляет 190 см, а большой объем позволяет организовать два полноценных спальных места, причем размер нижнего матраса – 230x88 см. Водительское кресло регулируется по десяти параметрам и оснащено подогревом. Высокое расположение кабины и большая площадь остекления обеспечивают отличную обзорность. Благодаря климат-контролю, автономному отопителю и дополнительной термоизоляции, рассчитанной на российские условия эксплуатации, температура в кабине остается оптимальной и в летний зной, и в зимние холода.

Важнейшее преимущество тягача «Валдай 45» перед импортными конкурентами – полноценное сервисное сопровождение с широкой сетью фирменных СТО и доступными запчастями. Межсервисный интервал «Валдая 45» составляет 60 тыс. км – это примерно на 20% больше, чем у подавляющего большинства аналогов. Условия гарантии – три года без ограничения пробега.

В планах производителя – полная локализация производства тягача. Уже в середине текущего года должен состояться переход от SKD-сборки к производству полного цикла со сваркой и окраской, далее начнут поэтапно внедряться комплектующие российского производства. Сначала отечественными будут заменены наиболее простые узлы и детали, такие как стекла, аккумуляторы или топливные баки. Затем наступит очередь локализации элементов кабины, рамы, силового агрегата и других ключевых компонентов.

*Источник: kommersant.ru, 19.03.2024*

### **На мелитопольском машиностроительном предприятии вдвое увеличат производство**

Объемы производства на мелитопольском машиностроительном предприятии «Ант агросервис» в 2024 году планируют увеличить в два раза. Об этом рассказала директор предприятия Наталья Антропова.

«Мы производим запчасти на сельхозтехнику. Основные наши изделия – решета на комбайны, причем и импортные, и отечественные, параллельно мы выпускаем клавиши, шнеки и так далее. Благодаря поддержке губернатора, местных властей совместно с Минпромом, мы планируем в этом году увеличить количество рабочих мест, на льготный кредит купить оборудование, которое позволит нам увеличить производство на 100%. В 2023 году мы производили 50 деталей в месяц, в 2024-м планируем ежемесячно производить не менее 85. Я рассчитываю, что 10 млн рублей мы добавим в наш оборот», – сообщила руководитель предприятия.

Руководство предприятия сотрудничает с местными учебными заведениями, которые готовят рабочие кадры.

Основной упор на «Ант агросервисе» делают на импортозамещение. «Мы делаем решета на все импортные комбайны, и наша продукция сертифицирована и является аналогом заграничной продукции. Поэтому любая импортная техника может быть укомплектована нашим оборудованием», – рассказала Антропова.

*Источник: tass.ru, 19.03.2024*

### **Путин призвал строить ВСМ Москва - Петербург по российским технологиям**

Строительство высокоскоростной магистрали «Москва – Санкт-Петербург» и АЭС в Ленинградской области должно проходить при использовании отечественных технологий, заявил президент России Владимир Путин

«Особо подчеркну, что в ходе строительства должны применяться прежде всего отечественные разработки и оборудование. Это важно для дальнейшего укрепления технологической независимости страны. Напомню, что именно такая задача была поставлена и в послании Федеральному собранию», – сказал Путин во время начала реализации проекта по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва-Петербург».

Он подчеркнул, что два этих объекта важны для экономики, промышленности, для наращивания инфраструктурного технологического и энергетического потенциала, а также для развития регионов России и повышения качества жизни людей.

*Источник: ria.ru, 14.03.2024*

## **Мантуров рассказал о строительстве поездов для ВСМ**

Главным исполнителем по производству высокоскоростных поездов в России для соответствующих магистралей станет группа «Синара», «Трансмашхолдинг» (ТМХ) – обеспечит их компонентами и системами, сообщил вице-премьер – министр промышленности и торговли Денис Мантуров.

Путин 14 марта провел совещание по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург.

«В развитие совещания, которое Вы в прошлом месяце провели на заводе «Уральские локомотивы», мы дополнительно отработали вопрос производства высокоскоростных поездов. Разложили всю кооперацию и подтверждаем, что группа «Синара» наиболее подходит для выполнения этой задачи в качестве головного исполнителя», – сказал Мантуров на совещании.

«В кооперации по проекту также примет участие еще флагман отрасли «Трансмашхолдинг». Компания обеспечит новые поезда рядом компонентов и систем», – добавил вице-премьер.

Группа «Синара» построит два новых корпуса на площадке завода «Уральские локомотивы» (Верхняя Пышма, Свердловская область) для выпуска высокоскоростных поездов в России для соответствующих магистралей, инвестиции составят 35 млрд рублей, также отметил Мантуров.

«Общий объем инвестиций в проект составит порядка 35 млрд рублей. До 80% этой суммы «Синара» намерена привлечь по льготному механизму кластерной инвестиционной платформы», – добавил он.

«Промышленность при поддержке государства готова развернуть работу по обеспечению высокоскоростных магистралей электропоездами российского производства. И, начиная уже с 2027 года, уральцы смогут выпускать ежегодно около сотни таких вагонов», – заявил Мантуров.

По его словам, свыше ста российских поставщиков сырья, материалов и комплектующих планируется задействовать при выпуске высокоскоростных поездов в России для соответствующих магистралей.

*Источник: Iprime.ru, 14.03.2024*

## **«Аэрофлот» проведет оценку влияния планов по производству самолетов в РФ на свою стратегию**

Группа «Аэрофлот» проведет оценку влияния планов отечественных производителей воздушных судов на стратегию группы до 2030 года,

сообщил на расширенном заседании комитета по экономической политике Совета Федерации гендиректор компании Сергей Александровский .

«Наша промышленность чуть скорректировала планы по производству отечественных воздушных судов. Поэтому нам потребуется дополнительная оценка влияния – как это повлияет на нашу стратегию развития до 2030 года. Будем оценивать», – сказал Александровский.

В рамках ВЭФ-22 «Аэрофлот» и ОАК подписали соглашение о поставке 339 отечественных самолетов. Оно предусматривало, что на условиях лизинга в 2023-2030 годах группа получит 210 самолетов типа МС-21, 89 SSJ New (теперь называется SJ-100) и 40 Ту-214.

В середине января премьер-министр РФ Михаил Мишустин сообщил, что за следующие шесть лет должно быть построено более 600 полностью российских лайнеров.

В конце февраля глава «Ростеха» Сергей Чemezov сообщил о переносе поставок МС-21 на 2025 год, а возможно, даже на 2026 год. По актуализированной ОАК информации, начало поставок SJ-100 – 2026 год, МС-21 – 2025 год. Изначально по ним заявлялись сроки – конец 2023 года и конец 2024 года соответственно. Однако в корпорации подчеркивали, что, по сути, речь идет о возвращении к первоначальным срокам программ импортозамещения, а не о сдвиге. В ОАК также сообщали, что сертификат типа на пассажирский самолет Ил-114-300 планируется получить в первой половине 2024 года, а начать поставки – в 2026 году.

При этом в Минпромторге заявляли, что сдвиг серийных поставок российских самолетов SJ-100 и МС-21 не повлияет на общий план по выпуску 600 лайнеров в РФ до 2030 года, будет обеспечен «догоночный график».

*Источник: ria.ru, 19.03.2024*

### **ГК «СММ» завершила испытания одного из трех специальных оффшорных кранов «С 750»**

Специалисты группы компаний «СММ» в рамках программы импортозамещения спроектировали и изготовили 3 специальных оффшорных крана «С 750». На данный момент испытания одного из кранов успешно завершены, сообщает пресс-служба ГК «СММ».

Испытания проводились на принадлежащем компании испытательном стенде с опрокидывающим моментом 5 500 тм, позволяющим имитировать крен и дифферент испытываемого крана от 5 до 15 градусов.

Оффшорные краны «С 750» предназначены для эксплуатации на ледостойких стационарных платформах. Максимальная грузоподъемность кранов составляет 45 тонн.

Вылет стрелы до 43 м позволяет выполнять грузовые работы на платформе и за ее пределами.

Грузоподъемное оборудование новой серии имеет ряд конструктивных особенностей, учитывающих условия эксплуатации в открытом море северных широт при экстремально низкой температуре окружающей среды до -50 °С. Для увеличения уровня надежности при эксплуатации все основные узлы крана полностью герметичны, грузовые подвески спроектированы с возможностью кратковременного опускания в морскую воду. В конструкции кранов применена система координатной защиты для работы в стесненных условиях. Механизмы основного и вспомогательного подъемов оснащены системой постоянного натяжения каната, обеспечивающей компенсацию качки. На данную систему специалистами ГК «СММ» получен патент на полезную модель. Механизм вспомогательного подъема выполняет подъем персонала с использованием специальных средств.

Электрооборудование крана и грузовые подвески обеспечивают работу во взрывоопасной зоне, исключая возможность их воспламенения в процессе эксплуатации.

Генеральный директор ГК «СММ» Олег Титберия подчеркнул, что ранее подобный тип кранов не изготавливался на территории Российской Федерации. Специалисты конструкторского бюро «СММ» провели сложную работу по проектированию нового типа грузоподъемного оборудования.

Группа компаний «СММ» – ведущий российский производитель тяжелого грузоподъемного оборудования для портов, транспортных терминалов, верфей и промышленных предприятий.

*Источник: portnews.ru, 18.03.2024*

### **В Совфеде сочли актуальным вопрос импортозамещения оборудования НПЗ**

В настоящее время актуальны вопросы импортозамещения оборудования нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) в России. Об этом заявил заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике Юрий Федоров на круглом столе, посвященном перспективам развития нефте- и газотранспортной инфраструктуры в РФ.



Сенатор назвал проблемами НПЗ износ оборудования, санкции на поставку нового оборудования, а также отсутствие требуемых отрасли аналогов российского производства.

В условиях санкций Федоров также считает важным оперативно выстроить новые логистические цепочки поставок энергоресурсов до новых потребителей. В комплекс ключевых мер входит, в частности, повышение эффективности системы транспортировки нефти и нефтепродуктов на основе внедрения передовых технологий, а также развитие инфраструктуры и использования перспективных маршрутов транспортировки нефти речным и морским транспортом, в том числе по Северному морскому пути, преимущественно на судах отечественного производства.

«В связи с этим главными задачами являются увеличение пропускной способности существующих магистралей, развитие инфраструктуры хранения и транспортировки газа, чтобы обеспечить надежность поставок, также необходимо учитывать экологические аспекты при строительстве новых газопроводов», – подчеркнул парламентарий.

*Источник: rnr.ru, 19.03.2024*

## **Государство избавит российских геологов от иностранного ПО**

Государственный холдинг «Росгеология» («Росгео») сформировал четыре проекта по импортозамещению ПО. Это следует из дорожной карты «Новое индустриальное ПО» (НИПО), подготовленной госкорпорациями «Ростех» и «Росатом» и утвержденной Правительственной комиссией по цифровому развитию, использованию ИТ для улучшения качества жизни и условий ведения предпринимательской деятельности.

Данные проекты в ИЦК (Индустриальном центре компетенций) «Геологоразведка. Недропользование», курируемым Министерством природных ресурсов. Два из этих проектов получили статус особо значимых (ОЗП), благодаря чему они получают поддержку от Минцифры и Российского фонда развития информационных технологий (РФРИТ). Общая стоимость реализации данных проектов составляет 209 млн руб., из которых 121 млн руб. предоставит РФРИТ.

Как объяснял в ходе демодня ИЦК «Геологоразведка. Недропользование» ИТ-директор «Росгео» Павел Соловьев, корпорация поставила задачу не просто осуществить импортозамещение ушедших иностранных продуктов и создать набор изолированных решений, а организовать комплексную платформу – ИТ-ландшафт, на который будут

«нанизываться» различные модули. В результате должны быть цифровизированы все бизнес-процессы – от сбора информации в поле до передачи данных в Росгеофонд.

По мнению замминистра природных ресурсов Константина Цыганова, разрабатываемые в рамках ИЦК «Геологоразведка. Недропользование» ИТ-продукты имеют экспортный потенциал в объеме 500 млн руб. в год. Их можно экспортировать в страны ближнего зарубежья, Азии и Африки.

Первый проект, получивший статус ОЗП – это доработка платформы проектирования месторождений. Исполнителем является компания «Геомикс». Стоимость реализации проекта составляет 81 млн руб., из которых 47 млн руб. были предоставлены в качестве гранта от РФРИТ.

Задачей является импортозамещение программных продуктов компании Micromine. Как поясняет гендиректор компании «Геомикс» Гимирон Утенов, изначально продукт компании был направлен на эксплуатацию полезных ископаемых. После же доработки продукта под заказ «Росгео» он будет использоваться в геологоразведки, иметь широкий круг потенциальных клиентов в сфере недропользования и перспективы на рынках стран СНГ.

Продукт должен будет обеспечивать: введение результатов разведочного бурения; введение данных геологического опробования; построение пространственных геологических объектов; построение и актуализацию ресурсных моделей подсчет геологических запасов; формирование геологической документации.

Второй проект, получивший статус ОЗП – это доработка платформы сбора и документирования геологических данных. Разработчиком является компания «АГР-Софтвер». Стоимость проекта составляет 128 млн руб., из которых 74 млн руб. были предоставлены в качества гранта от РФРИТ.

Как пояснил гендиректор «АГР-Софтвер» Ростислав Белик, первоначально продукт компании создавался для электронного документирования горных выработок. Проект с «Росгео» подразумевает глубокую доработку с целью превращения его в шину по объединению данных из различных источников: телеметрия, буровые установки, внутренние системы, лабораторные системы, системы геолого-математического моделирования и др. В результате получится продукт для эффективного оборота геологической информации внутри крупных компаний.

## **Импортозамещение приборной базы для исследований планируют расширить**

Министерство науки и образования РФ планирует расширить программу по обновлению приборной базы для научных организаций России за счет создания импортозамещающих приборов, в ее рамках сейчас разрабатывается техника для самых разных областей исследований, заявил в интервью РИА Новости министр науки и высшего образования Валерий Фальков.

Наличие современной приборной базы – одно из критически важных условий для развития науки и технологий в России.

«Мы продолжаем последовательно программу обновления приборной базы, сориентировались на дружественные страны и параллельно запустили свою программу. Она набирает обороты», – сказал Фальков.

«Каждый год минимум 4 млрд рублей мы закладываем на эту программу и будем ее еще расширять дальше, планы такие. По первым приборам, которые делают с нами коллеги, отзывы хорошие в большинстве своем», – добавил министр.

Например, уже до конца 2024 года Московский физико-технический институт (МФТИ) завершит разработку двух так называемых «рамановских» спектрометров, отметил Фальков.

«Это такие приборы, которые позволяют анализировать химический состав веществ любой природы: от биологических жидкостей до драгоценных камней. Насколько мне известно, в конце декабря в МФТИ провели предварительные испытания опытного образца одного из спектрометров. Помимо научной сферы, это устройство может использоваться в технологических линиях для контроля качества производимой продукции, медицинской диагностики, в задачах судебной экспертизы и криминалистики», – сказал министр.

«Над масс-спектрометрами работают МИФИ и МФТИ. Завершить их разработку планируется до конца следующего года. Они также будут востребованы в химической и фармацевтической промышленности, медицине, токсикологии, фармацевтике, ветеринарии, мониторинге пищевых продуктов, экологическом мониторинге», – отметил Фальков.

*Источник: ria.ru, 19.03.2024*

## **Импортозамещение софта в госсекторе идет на ура, а частный бизнес не торопится**

Только 60% российских компаний смогут импортозаместить программное обеспечение к 2025 г. Такой прогноз сделали в компании Idesco, опросив более 1500 руководителей, отвечающих за кибербезопасность компаний, топ-менеджеров и менеджеров среднего звена, пишет «Forbes». Переориентация на отечественные продукты оставшихся 40% компаний может затянуться до 2030 г., при этом полного перехода на российские разработки может и не произойти.

Россия, несмотря на свое значимое место в мировой экономике, имеет небольшую долю в сегменте программного обеспечения по сравнению с ее долей относительно мирового ВВП. Поддерживать спрос локальных компаний на отечественный софт сложно. Кроме того, отечественный сегмент информационной безопасности значительно отличается от западных решений. В основном разница двух софтов объясняется особенностями российского законодательства. По этой причине наши разработчики используют совершенно другие локальные программные решения в сравнении с иностранными компаниями. Так, основное технологическое отличие западного оборудования от российского – развитие зарубежных сервисов в сторону облаков и сервисной модели в течение последних пяти лет.

«Это значит, что программное обеспечение, как у нас, там давно не разрабатывается. В России внедрение облаков на порядок меньше, чем на Западе. На отечественном рынке все еще популярны коробочные и серверные решения», – пояснил директор Idesco Дмитрий Хомутов.

По мнению эксперта, иностранные конкуренты превосходят российское ПО в скорости обработки трафика и решении сложных высокотехнологичных задач (обработке данных на Big Data, через ИИ, на удаленных серверах и т. д.). По этой причине лишь 25-30% отказались от западного софта. В большей степени переход осуществили государственные компании (86%), а частный бизнес меньше (24%).

Пока не отказавшиеся от иностранных продуктов организации отмечают, что не доверяют отечественному ПО (28%), а для 52% предприятий процесс усложняется переводом процессов на новое оборудование. Кроме того, 13% представителей российского бизнеса уверены в том, что российские решения пока не могут предложить необходимый функционал. По этим причинам отечественный софт не может конкурировать с иностранными аналогами, отмечают аналитики Idesco.

Российские заказчики уже привыкли к использованию продуктов от лидеров среди вендоров: Palo Alto Networks, Cisco, Fortinet. Такие компании-гиганты уже долгое время занимают передовые позиции на мировом рынке и пользуются спросом. Их продукты и услуги отличаются высоким уровнем качества, надежности и инновационными технологиями, что делает их популярными и среди российских заказчиков.

С внедрением государственных инициатив у российских разработчиков появляется уверенность, что к 2030 г. более 70-80% компаний переориентируются на использование локального оборудования. Такие показатели позволяют создать равные условия для местных вендоров и сделать их продукты более конкурентоспособными. С помощью ограничивающих эксплуатацию иностранного ПО законов рассчитывается, что рост закупок российского софта увеличится в несколько раз. Однако будет ли использоваться подобное ПО, неизвестно. Уже сейчас на рынке наблюдается двойственная ситуация: закупая отечественные IT-продукты, компании на деле до сих пор пользуются пиратскими версиями иностранных программ. И эта тенденция будет прослеживаться и в дальнейшем.

Для достижения искомого результата российским разработчикам нужно использовать современные технологии. Во-первых, большое значение имеет поддержка профильных институтов и стартапов, уверен Дмитрий Хомутов. Сейчас во всем мире предлагается более 150 млн проектов, 7,1% из них связаны с IT-сферой. Необходимо поощрять эту культуру и в России. Во-вторых, важно наладить среди отечественных разработчиков свою собственную экосистему, считает эксперт. Этот процесс уже развивается: организации принимают участие в технологических конкурсах, где они могут представить свои IT-разработки. При этом сотрудничество и обмен знаниями между IT-компаниями, исследовательскими институтами и государственными учреждениями могут способствовать развитию культуры инноваций. В-третьих, использование искусственного интеллекта и машинного обучения – перспективный вектор развития, резюмировал Дмитрий Хомутов.

*Источник: logirus.ru, 19.03.2024*

## **ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ**

### **V Евразийский международный форум Digital & Smart Transport - 2024**

29 марта 2024 в Москве состоится V Евразийский международный форум Digital & Smart Transport 2024 и IX Евразийский международный форум Digital & Smart Aviation 2024.

Digital & Smart Transport 2024 – ключевая Евразийская международная коммуникационная площадка по обмену опытом и презентации инновационных цифровых решений в области транспорта и транспортной инфраструктуры.

Digital & Smart Aviation 2024 – уникальная Евразийская международная площадка по обмену опытом, презентации новейших цифровых решений для авиационной отрасли. В рамках деловой программы форума Digital & Smart Aviation - 2024 также пройдут IX Евразийская международная конференция Digital & Smart Airlines 2024 и IX Евразийская международная конференция Digital & Smart Airports 2024.

В Форумах примут участие ИТ-директора, ИТ-специалисты, директора по цифровизации транспортных компаний, директора авиакомпаний и аэропортов, главные конструкторы, главные инженеры, ИТ-директора и ИТ-специалисты предприятий транспортной промышленности, руководители и представители компаний-поставщиков специализированных решений и продуктов, представители федеральных органов государственной власти.

Обширная деловая программа мероприятий включает в себя конференции, круглые столы, специальные тематические сессии и другие мероприятия.

В рамках форумов будут рассмотрены вопросы переключения отечественных транспортных операторов на инновационные решения российских, евразийских и азиатских поставщиков, ключевые вопросы приоритетов развития цифровой трансформации транспортного комплекса в текущих условиях, а также построение цифровой транспортной системы в новой реальности и многие другие.

*Основные темы деловой программы форума Digital & Smart Transport:*

- Индустрия транспорта. Стратегии. Инновации. Технологии. Тренды.
- Разработка, пилотные проекты и направления развития Национальной цифровой транспортно-логистической платформы Российской Федерации (НЦТЛП).

- Эффективные практические кейсы переключения отечественных транспортных операторов на инновационные решения российских, евразийских и азиатских поставщиков.

- Ключевые приоритеты развития цифровой трансформации транспортного комплекса в текущих условиях.
- Создание и развитие единого мультимодального цифрового транспортного и логистического пространства.
- Интеллектуальные транспортные системы. Беспилотный транспорт. Транспорт будущего. Использование AI и Big Data.
- Эффективные практические кейсы использования искусственного интеллекта на транспорте и при проектировании транспортной инфраструктуры.
- Цифровое преобразование транспортной отрасли. Как повлияют инновационные технологии на бизнес-стратегии транспортных предприятий.
- Трансформация городов в Smart City.
- «Умные» дороги и как будет развиваться цифровой транспорт.
- Современные решения цифровизации автомобильного, железнодорожного и водного транспорта.
- Кибербезопасность на транспорте, инновации в создании защищенного цифрового пространства на транспорте.
- Презентации ключевых поставщиков решений хранения данных.
- Эффективные системы управления инфраструктурой.
- Вопросы и кейсы создания современных ERP-систем.
- Современные системы класса MES.

И многие другие.

На площадке форума состоится выставка-презентация инновационной отечественной и зарубежной продукции и новейших цифровых решений для отрасли.

Участие в форумах Digital & Smart Transport и Digital & Smart Aviation – это уникальная возможность использовать площадку для получения знаний об инновациях и для коммуникаций с ведущими игроками рынка услуг цифровизации транспортной отрасли.

Организатор V Евразийского международного форума Digital & Smart Transport 2024: Центр стратегических разработок на транспорте (ЦСРТ).

Организатор IX Евразийского международного форума Digital & Smart Aviation 2024: Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА).

Генеральный информационный партнер форума: официальный печатный орган Министерства транспорта Российской Федерации - газета «Транспорт России».

Форум проходит при поддержке и участии федеральных органов власти, отраслевых ассоциаций, ведущих научно-исследовательских организаций.

Зарегистрироваться для участия в форуме для выступления с докладом, а также получить более подробную информацию можно на сайте [aviacenter.events](http://aviacenter.events), по телефону +7(495)225-99-57 (доб.5).

*Источник: aviaport.ru, 19.03.2024*

## **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*