



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№17/МАЙ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
Правительство актуализировало Стратегию развития судостроительной промышленности.....	3
Дмитрий Патрушев посетил судно «Капитан Соколов», построенное в рамках механизма инвестиционных квот	4
Правительство профинансирует создание в регионах современных образовательно-производственных кластеров	5
Встреча Михаила Мишустина с председателем стратегического комитета Управляющей компании Группы КЭАЗ Андреем Канунниковым.....	6
Принят закон о локализации такси	8
В России импортозаместили систему инфобезопасности воздушного движения	9
Ростех подключил «Аэрофлот» к отечественной системе передачи данных ACARS.....	12
Россия рассчитывает к 2027 году на импортозамещение в нефтяной отрасли	13
Минпромторг России предлагает расширить перечень продукции, в отношении которой предусмотрено 80% авансирование в рамках госзакупок	14
Минпромторг России запускает дополнительный отбор на право субсидирования производителям недополученных доходов при реализации БАС со скидкой	14
ОАО «РЖД» обзавелись имуществом «Сименс мобильность».....	15
Нейросеть рассчитает тариф	16
Импортозамещение сегодня – это во многом прыжок веры.....	18
«Вынужденная перестройка»: как изменился рынок спецмашин после ухода западных брендов.....	21
КАМАЗ презентовал современные цифровые продукты и решения.....	23
Подписан СПИК по организации серийного производства грузовых габаритных шасси БАЗ повышенной проходимости	24
«Уралэлектро» расширила номенклатурный ряд двигателей для рельсового транспорта	25
10 лет с ФРП: история поддержки развития железнодорожного машиностроения России	26
В Перми благодаря займу ФРП наладили выпуск улучшенных моделей промышленных насосов	26
Центр инноваций и импортозамещения в Щербинке готов на 70%	27

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

7-15.05.2025

Правительство актуализировало Стратегию развития судостроительной промышленности

Распоряжение от 12 мая 2025 года №1181-р

Увеличение загрузки действующих предприятий судостроительной отрасли, создание судов для работы на Северном морском пути, привлечение высококвалифицированных специалистов – эти и другие задачи поставлены в актуализированной редакции Стратегии развития судостроительной промышленности. Распоряжение о её утверждении подписал Председатель Правительства Михаил Мишустин.

В новой редакции документа представлен актуальный анализ внутреннего и мирового спроса на суда, а также расширены горизонты планирования. Теперь они охватывают период до 2036 года и дальнейшую перспективу до 2050 года.

Обновлённая стратегия предполагает интенсивное развитие отрасли. Так уровень загрузки действующих производств к 2036 году должен вырасти до 61%, а к 2050 году – до 73%.

Для достижения этих целей потребуются обеспечить выполнение государственного оборонного заказа в полном соответствии с установленными сроками создания кораблей, а также увеличить долю гражданского флота собственного производства до 61% к 2036 году и до 64% к 2050 году. Долю серийных судов, выпускаемых российскими предприятиями, предполагается нарастить с 30 до 50% от общего объёма судостроения к 2036 году и до 80% – к 2050 году.

Особый упор будет сделан на строительстве флота для работы на маршрутах Северного морского пути. К 2036 году число судов, курсирующих по этому направлению, должно увеличиться до 51, а к 2050 году – до 135.

Также одним из главных направлений работы станет импортозамещение линейки судового комплектующего оборудования – к 2036 году половина такой продукции будет выпускаться в России, а к 2050 году долю российских комплектующих планируется увеличить до 80%.

Ещё одна цель обновлённой стратегии – удвоение количества новых и модернизированных судоремонтных предприятий с трёхкратным увеличением объёма судоремонта.

Будущее отрасли невозможно представить без развития кадрового потенциала. Документ предполагает внедрение механизмов подготовки, привлечения и мотивации сотрудников судостроительных предприятий. Итогом этой работы должно стать увеличение общей численности работников отрасли с нынешних 166 тыс. человек до 190 тыс. в 2036 году и до 200 тыс. человек в 2050 году.

Комментируя утверждённую стратегию на совещании с вице-премьерами 12 мая, Михаил Мишустин отметил, что в документе обозначены конкретные ориентиры по наращиванию производственных мощностей, строительству новых верфей, увеличению загрузки предприятий, а также по расширению программ проведения научных исследований и повышения инвестиционной привлекательности этой сферы.

«Важно решить поставленную главой государства задачу по достижению технологического суверенитета. В том числе – по критическим позициям судового оборудования, самым значимым производственным процессам», – подчеркнул Михаил Мишустин.

Подписанным документом внесены изменения в распоряжение Правительства от 28 октября 2019 года № 2553-р.

Источник: government.ru, 12.05.2025

Дмитрий Патрушев посетил судно «Капитан Соколов», построенное в рамках механизма инвестиционных квот

Заместитель Председателя Правительства Дмитрий Патрушев в ходе рабочей поездки в Мурманскую область вместе с главой региона Андреем Чибисом посетил морской порт, где осмотрел новейшее рыболовецкое судно «Капитан Соколов», построенное в рамках механизма инвестиционных квот.

«Огромное значение для экономики Мурманской области имеет рыбохозяйственный комплекс. Пользователи региона вылавливают более 10% от общероссийских объёмов. Рыбодобывающие предприятия субъекта участвуют в реализации механизма инвестиционных квот, что позволяет обновлять рыболовный флот, увеличивать переработку, а также повышать эффективность производства. В целом механизм «квот под киль» придал стимул возрождению российского промыслового судостроения. В настоящее время в рамках программы завершено строительство 27 заводов и 40 судов. Из них 23 рыбопромысловых судна и 17 судов-краболовов. За период действия механизма в Мурманской области построено 8 заводов и 6 судов», – сказал Дмитрий Патрушев.

Один из таких объектов – рыбопромысловое судно «Капитан Соколов». На его борту размещается современная рыбообрабатывающая фабрика производительностью до 150 т мороженой рыбы и консервов в сутки. Морозильное оборудование судна способно обеспечить хранение до 1 тыс. т рыбы.

Вице-премьер отметил инновационную конструкцию носовой части корпуса. Она увеличивает рабочее пространство на судне, улучшает его мореходные качества, повышает долговечность судна и безопасность плавания. Здесь также созданы максимально комфортные условия для проживания и работы экипажа.

Координация работ по завершению строительства рыбопромысловых судов в рамках реализации механизма предоставления квот добычи (вылова) водных биоресурсов на инвестиционные цели ведётся Правительством России в рамках инцидента №42 «Рыбопромысловые суда».

Механизм «квоты под киль» направлен на стимулирование развития отечественного рыбопромыслового флота.

Источник: government.ru, 13.05.2025

Правительство профинансирует создание в регионах современных образовательно-производственных кластеров

Решение принято по поручению Президента.

В 2025 году в регионах планируется создание 13 образовательно-производственных кластеров, главная цель которых подготовка квалифицированных кадров в рамках федерального проекта «Профессионалитет». Распоряжение о выделении на эти цели 1 млрд рублей подписал Председатель Правительства Михаил Мишустин.

Субсидии на создание кластеров предназначены для Донецкой Народной Республики, Ингушетии, Крыма, Луганской Народной Республики, Белгородской, Брянской, Воронежской, Запорожской, Курской, Ростовской, Херсонской областей, а также Севастополя и Еврейской автономной области.

Говоря о принятом решении на заседании Правительства 30 апреля, Михаил Мишустин отметил, что с момента запуска федерального проекта «Профессионалитет» в 2022 году он быстро стал востребованным, в первую очередь, у бизнеса.

«Сегодня на базе колледжей в большинстве регионов страны сформированы и успешно работают 370 кластеров с участием более 2 тыс. отраслевых компаний, куда затем придут выпускники. А их капиталовложения

в проект уже превысили 6 млрд рублей», – констатировал Председатель Правительства.

Он добавил, что в текущих условиях финансирование на создание новых образовательно-производственных кластеров в 13 регионах станет ощутимым подспорьем для этих территорий, чтобы там могли подготовить нужные для своей экономики и социальной сферы квалифицированные кадры и привлекать к сотрудничеству и образовательному процессу потенциальных работодателей.

Обеспечить расширение федерального проекта «Профессионалитет» Правительству поручил Президент по итогам встречи с победителями и призёрами финала чемпионата по профессиональному мастерству «Профессионалы» и их экспертами-наставниками. Она состоялась в декабре 2023 года.

На сегодняшний день федеральный проект «Профессионалитет» входит в состав нового национального проекта «Молодёжь и дети».

Источник: government.ru, 10.05.2025

Встреча Михаила Мишустина с председателем стратегического комитета Управляющей компании Группы КЭАЗ Андреем Канунниковым

Обсуждались основные проекты Курского электроаппаратного завода, в том числе создание испытательных центров, реализация программы импортозамещения, повышение уровня локализации, а также участие КЭАЗ в проектах индустриальных центров компетенций и профессионалитета.

М.Мишустин:

Курский электроаппаратный завод вносит значимый вклад в энергетическую безопасность страны в целом, в достижение промышленного суверенитета.

Компания производит электротехническую продукцию, предназначенную и для распределения электроэнергии, и для промышленной автоматизации, и для других производственных сфер. Это очень важные направления, развитие которых необходимо для выполнения поставленных Президентом задач по укреплению промышленного и технологического суверенитета страны.

Для надёжного функционирования всех объектов критической инфраструктуры: это энергетика, транспорт и стратегические предприятия, нужно обеспечивать независимость от иностранных комплектующих и компонентов, в том числе в части коммутационного и защитного низковольтного оборудования.

Как работает Курский электроаппаратный завод? Как идёт работа по выпуску деталей?

А. Канунников:

Сегодня Курский электроаппаратный завод – это флагман электротехнической отрасли. В этом году отмечаем юбилей – 80 лет.

В штате – 2650 сотрудников, причём за последние 3 года он увеличился более чем на 50%. Это связано с тем, что активно занимаемся развитием, импортозамещением, вопросами технологического лидерства.

У нас шесть центров разработок в разных регионах Российской Федерации. 90 тыс. кв. м ввели за последние 10 лет, на территории Курска был возведён индустриальный парк, теперь это промтехнопарк «Союз». Мы создали уникальный испытательный центр – в России на сегодняшний день испытательных мощностей недостаточно, поэтому в 2012 году вынуждены были выкупить мощную подстанцию, на основе которой построили испытательный центр.

Что касается импортозамещения и технологического суверенитета, 96% на сегодняшний день составляет уровень локализации. Практически весь объём производимой продукции входит в реестр Минпромторга России, с которым последние 7-8 лет взаимодействуем. Мы используем все необходимые меры: субсидии, господдержку. Также в компании выстроены взаимодействие и кооперация со стратегическими партнёрами – заказчиками и производителями решений.

Мы не только детали делаем для своих аппаратов, но и начали производить сырьё. С 2014 года утвердили программу импортозамещения – разработали тепловую карту, увидели разрывы. Пришлось даже самостоятельно заниматься материаловедением и разрабатывать для себя композитные материалы. Поэтому сегодня это и малотоннажная химия, и производство сырья и деталей, и даже рециклинг.

Что касается технологий, то основная ценность нашего оборудования – это наука, инженерная мысль. Для того чтобы разработать современные аппараты (а также линейку аппаратов, которая входит в состав решений и систем) требуется не менее 3,5-5 лет. Работает более 180 разработчиков – это программисты, схемотехники, механики, конструкторы.

С 2022 года наша современная линейка выросла более чем в 5,5 раз. Технология охватывает практически все отрасли – от генерации и распределения до утилизации, в том числе транспорт.

У нас более тысячи партнёров на территории Российской Федерации, которые применяют наше оборудование.

Мы сегодня используем современные MES-системы собственной разработки и ERP. Также применяем искусственный интеллект в целях

повышения производительности труда. Наши предприятия участвуют в проекте по повышению производительности труда, также заняты в проекте – робототехника и автоматизация промышленных предприятий.

Любая компания понимает, что успех зависит от кадров, от того, как ты готовишь специалистов, подбираешь, мотивируешь, удерживаешь, как вовлекаешь их в производственные процессы – все эти метрики в компании сегодня присутствуют. И если говорить о проектах «Профессионалитета», мы их активные участники. Проект «Передовые инженерные школы» сегодня реализуем вместе с «ЛЭТИ» (Санкт-Петербургский государственный электротехнический университет).

Занимаемся оснащением лабораторий в ведущих университетах нашей страны. Ведём научные исследования и разработки с Московским энергетическим институтом, с «МИФИ», в котором непосредственно организовали дизайн-центр, также с местным Юго-Западным государственным университетом – участником электротехнического кластера.

Причём готовим кадры не только для себя, но и для всей отрасли в целом. Поэтому мы просим поддержать проект по организации электротехнического кластера, координатором которого выступает институт развития – фонд «Сколково», и дальнейшей координацией этого проекта непосредственно будет заниматься он. Также есть хороший механизм и практика координационного совета при Минпромторге, который включает в себя сразу несколько ФОИВ.

Источник: government.ru, 13.05.2025

Принят закон о локализации такси

Государственная дума на пленарном заседании во втором и третьем чтениях одобрила закон о введении обязательных требований к уровню локализации автомобилей, используемых в качестве легкового такси.

Документ был принят в первом чтении в январе 2024 года. Его авторами стали глава комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Кутепов и председатель комитета Госдумы по промышленности и торговле Владимир Гутенев. Закон предоставляет субъектам РФ право устанавливать требования к локализации автотранспорта, используемого в таксомоторной сфере.

Выступая на заседании, председатель Госдумы Вячеслав Володин отметил, что документ претерпел существенную доработку в процессе подготовки ко второму чтению. «Изначально законопроект был предложен очень сырой. Пришлось профильному комитету совместно с министерством,

заинтересованными ведомствами и представителями отрасли практически полностью его переработать», – заявил спикер. По его словам, инициатива была доработана с учетом мнения представителей отрасли и производителей.

Согласно принятому закону, для внесения автомобиля в реестр такси необходимо выполнение одного из условий:

- совокупное количество баллов локализации соответствует уровню, установленному правительством РФ для государственных закупок;
- автомобиль выпущен в рамках специального инвестиционного контракта, заключенного в период с 1 марта 2022 года по 1 марта 2025 года.

Требования к машинам такси не будут применяться к автомобилям, внесенным в региональные реестры до 1 марта 2026 года; к транспортным средствам в реестрах Калининградской области и регионах Сибирского федерального округа – до 1 марта 2028 года, а в субъектах ДФО – до 1 марта 2030 года.

С 1 января 2033 года единственным критерием для внесения автомобиля в реестр такси станет количество набранных баллов локализации.

Документ вступит в силу с 1 марта 2026 года. Закон направлен на поддержку отечественного автопрома и развитие локального производства в транспортной отрасли.

По итогам принятия документа Председатель ГД поручил профильным комитетам взять реализацию закона и подготовку подзаконных актов на парламентский контроль.

Источник: duma.gov.ru, 13.05.2025

В России импортозаместили систему инфобезопасности воздушного движения

Компания «Альтиус Лаб», созданная при поддержке госкорпорации «Ростех» и концерна «Алмаз-Антей», импортозаместила ИТ-систему управления информационной безопасностью. Работы велись в рамках масштабного проекта по обеспечению киберзащищенности российского воздушного движения. Обновленная ИТ-система введена в эксплуатацию и демонстрирует высокую надежность и стабильность работы.

Импортозамещение ИТ-системы кибербезопасности

В России заработала новая система кибербезопасности для воздушного движения.

Российская компания «Альтиус Лаб», созданная при участии «Ростеха» и концерна «Алмаз-Антей», завершила проект по полному импортозамещению

ИТ-системы управления информационной безопасностью (ИБ) для организации воздушного движения. Как утверждают разработчики, на 13 мая 2025 года уже введена в эксплуатацию и демонстрирует стабильную работу обновленная ИТ-система,

«Альтиус Лаб» входит в реестр аккредитованных ИТ-компаний. Имеет лицензии Федеральной службы по техническому и экспортному контролю (ФСТЭК) России на деятельность по технической защите информации и Федеральной службы безопасности (ФСБ) России на деятельность по разработке, производству, распространению шифровальных (криптографических) средств.

Со слов разработчиков, в ходе проекта программисты реализовали централизованное управление ИБ-процессами с интеграцией в Государственную систему обнаружения компьютерных атак на информационные ресурсы России (ГосСОПКА), которая представляет собой единый территориально распределенный комплекс, включающий силы и средства, предназначенные для обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак и реагирования на компьютерные инциденты. Согласно Федеральному закону от 26 июля 2017 г. №187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры России», в первую очередь ГосСОПКА предназначена решать задачи обеспечения безопасности критической информационной инфраструктуры (КИИ) России.

По информации «Ростех», импортозамещение ИТ-системы инфобезопасности воздушного движения позволит оперативно выявлять и предотвращать киберугрозы. Основное внимание уделялось замене иностранных ИТ-решений, разработке новых алгоритмов защиты и повышению уровня безопасности критически важных данных.

«Мы осознаем, насколько весома роль кибербезопасности в аэронавигационной отрасли. Импортозамещение в этой области стало одной из ключевых задач для обеспечения национальной безопасности в условиях современных вызовов для России. Сегодня отечественные компании и государственные организации имеют возможность построения подсистем защиты информации, опираясь на решения, разработанные внутри страны. В этой связи мы уделяем особое внимание созданию собственной линейки программных продуктов, которая будет способствовать защите данных российских компаний и организаций всех уровней», – сказал генеральный директор «Альтиус Лаб» Дмитрий Иванов.

Использование отечественных технологий улучшило кибербезопасность: мониторинг угроз стал точнее, реакция на ИТ-инциденты – быстрее, а риски утечек данных – ниже. Сотрудники компании «Альтиус Лаб» планируют и

дальше развивать ИТ-систему, внедряя круглосуточный мониторинг ключевых объектов авиационной инфраструктуры.

Отечественная ИТ-система передачи данных

Компания «Инфоком-Авиа» (входит в УК «Азимут» госкорпорации «Ростех») и авиакомпания «Аэрофлот» 13 мая 2025 года заключили договор о коммерческой эксплуатации отечественного сервиса цифровой авиационной связи «борт-земля» Aircraft Communications Addressing and Reporting System (ACARS).

Ключевым инструментом для обмена информацией между воздушными судами и центрами управления полетами является цифровая система передачи коротких текстовых сообщений через эфирную или спутниковую радиосвязь – ACARS. До 29 марта 2022 года эти услуги предоставлялись швейцарской компанией SITA и американской ARINC, однако санкции со стороны США и Европейского союза (ЕС) сделали их недоступными для российских авиакомпаний, вследствие чего были нарушены критически важные производственные процессы. Протокол передачи данных в системе ACARS, использующий формат Telex, был разработан компанией ARINC и внедрен в 1978 году. Впоследствии SITA дополнила сеть своих наземных станций специализированным радиотехническим оборудованием.

В 2025 году российские аналоги полностью заменили иностранные системы, обеспечив непрерывность критически важных процессов в авиации. Программное обеспечение (ПО), разработанное «Азимутом», включено в реестр российского ПО и позволяет внедрять дополнительные ИТ-сервисы, такие как цифровые сводки погоды (D-ATIS) и разрешения на вылет (DCL). Программно-аппаратные комплексы, созданные в партнерстве «Инфоком-Авиа» и «Азимута», обеспечивают передачу цифровых сообщений между диспетчерами и пилотами (CPDLC).

Отечественный сервис ACARS обеспечивает цифровой обмен авиационными сообщениями с самолетами. Передача данных «борт-земля» помогает в режиме реального времени передавать телеметрию с самолета в центр управления авиакомпаниями. Цифровая связь позволяет обмениваться с экипажем метеопрогнозом, другой необходимой информацией и инструкциями, в том числе в критических ситуациях.

В тестировании сервисов ACARS с самого начала участвовали отечественные авиакомпании. В 2023 году к российской системе первыми были подключены «Аэрофлот» и S7 Airlines, позже – авиакомпании «Россия» и Red Wings. В 2024 году количество авиакомпаний, подключенных к сервису ACARS, увеличилось более чем в два раза. Обработка данных осуществляется в

российском процессинговом центре, и в конце 2024 года система цифровой связи «борт-земля» обработала более 28 млн сообщений.

В перспективе использование российского сервиса ACARS предполагает внедрение новых видов аэронавигационного обслуживания, ранее недоступных в России. К примеру, цифровая автоматическая передача информации в районе аэродрома (D-ATIS), цифровое диспетчерское разрешение на вылет (DCL) или же связь по типу «диспетчер-пилот» (CPDLC).

Источник: CNews.Ru, 13.05.2025

Ростех подключил «Аэрофлот» к отечественной системе передачи данных ACARS

Сервис обеспечивает цифровой обмен авиационными сообщениями с самолетами в режиме реального времени.

Компания «Инфоком-Авиа» (входит в УК «Азимут» Госкорпорации Ростех) и крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» заключили договор о коммерческой эксплуатации отечественного сервиса цифровой авиационной связи «борт – земля» (ACARS). Система соответствует всем международным стандартам, повышает эффективность эксплуатации парка авиаперевозчиков и безопасность полетов.

Российская система ACARS разработана компанией «Инфоком-Авиа» совместно с компанией «Азимут» (входит в Госкорпорацию Ростех) взамен иностранных аналогов, ставших недоступными для авиакомпаний РФ из-за санкций. Уход зарубежных провайдеров значительно снизил эффективность использования парка воздушных судов, возросли экономические потери российских перевозчиков.

В рамках работ по импортозамещению «Азимут» разработал необходимое оборудование. Оператором информационных услуг выступило предприятие «Инфоком-Авиа». Была создана сеть наземных станций на основных направлениях полетов «север – юг» и «запад – восток» и сформирован центр обработки данных на территории России.

Отечественный сервис ACARS обеспечивает цифровой обмен авиационными сообщениями с самолетами. Передача данных «борт – земля» помогает в режиме реального времени передавать телеметрию с самолета в центр управления авиакомпаниями. Цифровая связь позволяет обмениваться с экипажем метеопрогнозом, другой необходимой информацией и инструкциями, в том числе в критических ситуациях.

В тестировании сервисов ACARS с самого начала участвовали отечественные авиакомпании, в том числе «Аэрофлот».

Как отметил генеральный директор «Инфоком-Авиа» Виктор Соломенцев, количество авиакомпаний, подключенных к отечественному сервису ACARS, неуклонно растет. В прошлом году обмен информацией через эту систему совершали порядка 2/3 парка воздушных судов России. Использование ACARS существенно повышает эффективность эксплуатации парка авиаперевозчика и безопасность полетов. В планах – расширение зоны предоставления сервиса на всю территорию страны и подключение всех российских авиакомпаний.

В перспективе использование сервиса ACARS предполагает внедрение новых видов аэронавигационного обслуживания, ранее недоступных в нашей стране: цифровая автоматическая передача информации в районе аэродрома (D-ATIS), цифровое диспетчерское разрешение на вылет (DCL) и связь «диспетчер – пилот» (CPDLC).

Источник: rostec.ru, 13.05.2025

Россия рассчитывает к 2027 году на импортозамещение в нефтяной отрасли

«Для повышения конкурентоспособности идет всесторонняя работа по технологическому развитию отрасли. Координация усилий нефтегазовых компаний и государства уже позволила значительно повысить уровень импортозамещения. К 2027 году рассчитываем на практически полное импортозамещение в нефтяной отрасли, а в перспективе Россия намерена занять весомое место в новой для себя нише экспорта технологических услуг и товаров», – следует из авторской колонки заместителя председателя Правительства РФ Александра Новака для журнала «Энергетическая политика».

Отмечается, что развитие инфраструктуры для повышения экономической эффективности поставок нефти позволит России к 2050 г. стать №1 на рынке нефти Азии и полностью обеспечить потребности отрасли флотом.

Ключевая задача нефтеперерабатывающей отрасли – завершение программы модернизации нефтеперерабатывающих заводов, что позволит ввести 48 новых установок на НПЗ и достичь выхода светлых нефтепродуктов в 72% к 2036 г., добавляется в колонке.

Источник: ria.ru, 12.05.2025

Минпромторг России предлагает расширить перечень продукции, в отношении которой предусмотрено 80% авансирование в рамках госзакупок

Минпромторгом России подготовлен проект изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2022 года №2411, регламентирующее авансирование договоров о поставке промышленных товаров для государственных и муниципальных нужд, а также для нужд обороны страны и безопасности государства. Предлагается расширить перечень промышленных товаров, подпадающих под условия данного акта, на колёсную специализированную и грузовую технику.

Введение авансирования в размере не менее 80% от цены договора или государственного контракта позволит производителям грузовых и специализированных автомобилей выполнять обязательства перед поставщиками комплектующих, закупка которых осуществляется по предоплате в размере 50-100%, обеспечить ритмичность поставок готовой продукции в адрес государственных и коммерческих заказчиков.

Такое решение также позволит укрепить экономическую устойчивость предприятий автомобильной промышленности, позволив высвободить ресурсы для инвестиционной активности, развития и освоения новых технологических переделов и компетенций, направленных на обеспечение технологического суверенитета отрасли.

Предполагается, что в перечень войдут грузовые, пожарные автомобили, седельные тягачи, а также шасси.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 14.05.2025

Минпромторг России запускает дополнительный отбор на право субсидирования производителям недополученных доходов при реализации БАС со скидкой

Минпромторг России объявляет дополнительный отбор заявок от производителей беспилотных авиационных систем (далее – БАС) на право получения субсидии в целях возмещения недополученных ими доходов, связанных с предоставлением скидки покупателям беспилотных авиационных систем.

Поддержка предоставляется в форме субсидий в рамках федерального проекта «Стимулирование спроса на отечественные беспилотные авиационные системы» национального проекта «Беспилотные авиационные системы» в целях увеличения закупок БАС отечественного производства.

Критерием отбора организаций будет наличие у изготовителя заключения о «российскости» на БАС, планируемых к реализации со скидкой, в соответствии с требованиями постановления Правительства РФ от 17 июля 2015 г. №719. Дополнительным условием является обязательство организации по реализации машин в объеме, превышающем размер субсидии не менее чем в два раза.

Механизм охватывает поставки мультиторторных БАС со взлетной массой до 500 кг. Максимальный размер скидки зависит от взлетной массы и составляет не более 2 млн рублей на одну единицу БАС (не более 40% цены договора реализации БАС).

Срок действия соглашения о предоставлении субсидии не может превышать одного календарного года.

Прием заявок на участие в отборе проводится с 12.05.2025 г. по 19.05.2025 г. посредством платформы ГИСП.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 07.05.2025

ОАО «РЖД» обзавелись имуществом «Сиенс мобильность»

ОАО «РЖД» выкупило объекты недвижимости, ранее принадлежавшие ООО «Сиенс мобильность», для создания собственной инфраструктуры по ремонту высокоскоростных и скоростных электропоездов. Как сообщили в Росимуществе, сумма сделки составила 1567792,8 тыс. руб. без учета НДС.

«ОАО «РЖД» приобрело объекты недвижимости для организации ремонта высокоскоростных и скоростных электропоездов. МТУ Росимущества в городе Санкт-Петербурге и Ленинградской области реализовало на торгах арестованное имущество должника – ООО «Сиенс мобильность». Общая стоимость недвижимости в результате проведенных аукционов составила 1567792800 рублей без учета НДС. Покупателем является Дирекция скоростного сообщения – филиал ОАО «РЖД», – говорится в официальном сообщении ведомства.

В Росимуществе подчеркнули, что приобретенные объекты недвижимости позволят создать необходимую производственную базу для обслуживания высокоскоростного подвижного состава. Это обеспечит независимость от сторонних подрядчиков и усилит техническую самостоятельность компании в сфере эксплуатации современных поездов.

Таким образом, ОАО «РЖД» получают возможность организовать ремонт и обслуживание поездов внутри собственной структуры, что особенно

актуально в условиях ограниченного доступа к зарубежным сервисным ресурсам.

Сделка также соответствует стратегии ОАО «РЖД» по развитию собственного производственного потенциала и укреплению технологического суверенитета в сфере железнодорожного транспорта.

Источник: tass.ru, 13.05.2025

Нейросеть рассчитает тариф

Беларусь, Казахстан, Киргизия и Таджикистан проявляют интерес к приобретению у ОАО «РЖД» автоматизированной системы управления «Экспресс НП» (нового поколения). Об этом объявили в конце апреля на демо-дне транспортных индустриальных центров компетенций.

Предназначенная для управления пассажирскими перевозками АСУ «Экспресс» работает на пространстве 1520 уже более 50 лет. Полностью отечественная «Экспресс НП» приходит на смену «Экспресс-3», базирующейся на зарубежной платформе.

«Для нас это ключевой инструмент взаимодействия с пассажирами. Система позволяет оформлять более 1 млрд поездок на поездах каждый год, обрабатывать свыше 2 тыс. запросов в секунду», – говорит заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин.

От импортозамещения к экспорту

Создание «Экспресс НП» началось в 2022 году. В конце 2024 года система начала продажу билетов. В данный момент идет ее масштабирование. На первом этапе, в 2025-2026 годах, подключается сбытовая сеть по всей стране, переводятся на работу с ней ресурсы мест перевозчиков. На следующем этапе, в 2027-2028 годах, произойдет подключение к системам бронирования стран СНГ.

Параллельно с импортозамещением в компании задумались и об экспортном потенциале обновленного продукта, для начала предложив его пользователям системы «Экспресс-3», которую эксплуатируют во многих странах СНГ.

Как рассказывает заместитель директора Научного центра «Экспресс» АО «ВНИИЖТ» Елена Мартынова, для стран с большим пассажиропотоком предусмотрели использование «коробочного продукта», который может быть адаптирован под особенности отдельного государства. А для тех стран, где небольшой пассажиропоток, предоставляем возможность управления своими

пассажирскими перевозками на базе ресурса системы «Экспресс НП», находящегося в России.

По ее словам, возможность приобретения подходящих вариантов рассматривают сегодня четыре страны: Беларусь, Казахстан, Киргизия и Таджикистан.

Ведутся работы по качественному улучшению «Экспресс НП».

Систему ждет переход от простой автоматизации к управлению с использованием искусственного интеллекта (ИИ).

Уже в этом году ИИ будет привлечен к прогнозу продаж и формированию тарифной политики. Тариф зависит от большого числа факторов – направления движения, глубины продаж, расстояния, комфорта поездки, спроса на билеты, затрат на содержание инфраструктуры, подвижного состава и многих других. Перевозчики ежедневно обрабатывают тысячи показателей, чтобы оценить текущую ситуацию, спрогнозировать тренды и установить релевантную (соответствующую объективным факторам) стоимость проезда.

ИИ поможет спрогнозировать продажи, выдаст рекомендации по изменению тарифных параметров исходя из сложившейся обстановки, при необходимости (повышенном или пониженном спросе) сформирует предложения по изменению составности поездов.

Сейчас проводится тестирование и обучение первого прототипа виртуального интеллектуального помощника билетного кассира. Инструкция этого работника включает все сценарии обслуживания пассажиров, заложенные в систему «Экспресс НП», и состоит из тысячи страниц. Быстро найти нужный вариант сможет построенный на больших языковых моделях цифровой помощник, который должен приступить к постоянной работе в следующем году.

Следующим этапом станет адаптация сервиса под взаимодействие с пассажирами. Он поможет выбирать и получать услуги на каналах продаж.

В 2027 году ИИ планируется привлечь к управлению назначением пассажирских поездов и распределению пассажирских вагонов по сети ОАО «РЖД» с учетом повышения эффективности их использования и обслуживания. Как считает Елена Мартынова, созданные решения будут вырабатывать рекомендации о возможных размерах движения пассажирских поездов, оптимальных маршрутах, включая маршруты для мультимодальных перевозок, помогать обрабатывать информацию о возможностях инфраструктуры, строить оптимальную модель распределения вагонов, которых в настоящее время более 20 тыс.

Импортозамещение сегодня – это во многом прыжок веры

В 2022 году для многих российских компаний окружающая реальность существенно изменилась. Большинство крупных западных ИТ-вендоров в кратчайшие сроки покинули Россию и своих клиентов, хотя до этого десятилетиями являлись оплотом надежности, золотым стандартом и естественным выбором для многих типов ПО. Бизнес оказался в сложной ситуации: привычных и проверенных решений больше нет, полноценных аналогов во многих категориях софта тоже нет, а задачи по цифровизации, развитию и поддержанию ИТ-инфраструктуры в актуальном состоянии есть. В России в последние годы ИТ-рынок развивался очень активно, государство поддерживало разработку отечественных продуктов, в Реестр ПО занесены сотни наименований, и кажется, что легко найти подходящее решение для любой задачи. Однако на деле бизнес, особенно крупный, сталкивается с рядом проблем при импортозамещении.

В июле 2023 года Минцифры составило карту ИТ-решений, на которой наглядно показано, у каких зарубежных продуктов уже есть полноценные отечественные аналоги, а для каких их еще предстоит создать. В ходе подготовки карты заказчики назвали 670 бизнес-процессов, которые раньше автоматизировались при помощи западного ПО, а ИТ-компании предложили 2180 российских аналогов. Оказалось, что только 196 из них покрывают функционал западных продуктов более чем на 70%, 1423 – на 40-70%, а 561 – менее, чем на 40%. 41 зарубежное решение вообще не имеет российских аналогов. Конечно, с момента выпуска карты прошло 1,5 года, но ситуация кардинально не поменялась. По данным Правительства на 2024 год, уровень импортозамещения по основным программным продуктам в России достиг примерно 50%, но, по оценкам экспертов, на рынке в зависимости от отрасли и направления цифры варьируются в диапазоне от 25% до 70%.

У российских разработчиков есть все шансы создать полноценные экосистемы, которые ничем не будут уступать западным решениям. Но на это уйдет примерно 5-7 лет, а рабочие решения нужны бизнесу уже сейчас.

С вопросом импортозамещения группа «Самолет» столкнулась в 2022 году при поиске варианта создания ERP-системы на базе российских продуктов. Раньше в таких случаях просто покупали одно из популярных западных ERP-решений «под ключ». Эти продукты предлагали сформированные, четко выстроенные бизнес-процессы, которые подразумевали оптимизацию коммуникационных и производственных цепочек и готовую стратегию внедрения. Бизнес сразу решал целый ряд задач и в области цифровизации, и в области корпоративного развития. Однако подобный путь стал недоступен, и нужно было искать альтернативы на отечественном рынке.

«1С», самый распространенный вариант замещения иностранной ERP, к сожалению, тоже обладает недостаточным функционалом с точки зрения бизнес-потребностей компании. Поэтому было принято решение максимально широко посмотреть на рынок и серьезно проанализировать предлагаемые продукты, чтобы попробовать все-таки найти решение, близкое к идеальному. И по итогам хочется поделиться наблюдениями и мыслями о том, как выглядит рынок и вопрос импортозамещения в целом с точки зрения бизнеса, которому нужно решать свои задачи.

Сегодня на ИТ-рынке доступны практически все типы софта от российских разработчиков – операционные системы, виртуальные офисы, системы виртуализации, программные комплексы для аналитики, инструменты информационной безопасности, платформы для роботизации, голосовые помощники и т.д. Однако порог входа на рынок очень низкий (62 операционные системы в «Реестре отечественного ПО» это подтверждают), и в большинстве случаев непонятно, насколько эти решения зрелые – и насколько они вообще способны к долгосрочному развитию.

В настоящее время ИТ-рынок в России создан из краткосрочных решений, и найти вариант «из коробки», а практически все импортные решения были именно такими, очень сложно. Для того, чтобы качественно разработать какую-то зрелую платформу, российским вендорами потребуется еще минимум 10-15 лет, и все, что выходит на рынок в текущий момент – это решения малого масштаба с фрагментированным функционалом. Более того, эти продукты обычно не решают вопросы интеграции с другим ПО, и их нужно брать на себя. А главное, у многих разработчиков нет понимания, как они будут развивать свое решение в ближайшем будущем, нет хотя бы приблизительной road map на 2-3 года. Эта ситуация разрешится естественным образом через несколько лет – на рынке останутся лучшие.

Еще одна проблема, которая неизбежно возникает при внедрении отечественных продуктов – это наличие специалистов, которые знают эти продукты и готовы работать с ними. Опыт «Самолета» показывает, что найти людей на глобальный проект, чтобы они обладали необходимыми компетенциями и могли быть высококвалифицированной командой внедрения – это действительно проблема. Кстати, далеко не все вендоры обладают полноценным штатом таких специалистов и часто также вынуждены искать людей на рынке под крупного заказчика. Обучение людей, вовлечение и обретение внутри компании экспертизы – это один из самых существенных вызовов при переходе на многие отечественные продукты, даже если они и преодолели порог в 5-7 лет существования на рынке и имеют портфель внедрений.

Может возникнуть вопрос, почему не рассмотреть варианты с параллельным импортом. На наш взгляд, это очень рискованно, даже в случае использования уже установленных решений, не говоря о тех, которые будут внедрены с нуля. Во-первых, всегда возможна внезапная остановка сервиса по решению глобального вендора. Это, прежде всего, касается облачных решений, а также систем удаленной активации ключей. Фактически вы перестаете решать самостоятельно – будет ваш бизнес-сервис завтра работать или нет.

Во-вторых, это почти гарантированная остановка технической поддержки и отсутствие доступа к новому функционалу. В моменте компания этого не почувствует, но в долгосрочной перспективе никто не хочет оставаться без возможности дальнейшего развития или хотя бы консультаций о том, в каком направлении лучше двигаться. Это то, на что «Самолет» смотрел в первую очередь и что было критически важным для нас.

И, наконец, это возможная потеря контроля над данными. При постоянном ужесточении законодательства РФ в отношении хранения и обработки персональных данных, напомним, что в начале 2025 года вышло очередное постановление, подобный инцидент может серьезно ударить по репутации компании и привести к многомиллионным штрафам.

Если говорить объективно, то, с точки зрения бизнеса, сейчас во многом не самое удачное время для внедрения крупных импортозамещающих решений. Российский рынок софта переживает бум, появляется огромное количество разных решений, которые призваны заместить ушедшие западные продукты, но 90% из них «сырые» – нет опыта внедрения, нет готовой интеграции с другими решениями, нет понимания, как будет работать ПО с большим числом пользователей и пр. Естественный отбор произойдет через 3-5 лет, рынок увидит, какие продукты оправдали свою жизнь и пошли в тираж, а какие вышли из круга рассматриваемых решений. В существующих условиях импортозамещение любой структурообразующей или критически важной системы во многом превращается в прыжок веры.

Что делать бизнесу? Если у компании стоит хорошая западная ERP-система, внедренная или обновленная перед уходом вендора, то есть возможность еще несколько лет подождать и в итоге получить достаточно широкий выбор из отечественных продуктов, прошедших проверку временем и доказавших свою эффективность. Именно так собирается поступить, например, ряд крупных промышленных и обрабатывающих компаний, о чем говорят на мероприятиях и в кулуарах форумов.

Если принимать решение об импортозамещении нужно немедленно, то лучше избегать экспериментов и выбирать российский софт с именем, историей и репутацией, который подтвердил свою работоспособность, имеет солидный портфель сопоставимых по объему внедрений и обширный пул специалистов

на рынке, умеющих с ним работать. Причем последний пункт, как уже отмечалось выше, – один из самых важных. Опыт диктует, что грамотных ИТ-специалистов при работе с любым ПО нужно собирать у себя в штате, растить и развивать экспертизу внутри – это важный фактор, который увеличит степень вашей свободы от вендора и обеспечит спокойное и надежное будущее с новым продуктом.

В последнее время возник еще один вариант – подождать, пока снимут санкции, иностранные вендоры придут обратно, и бизнес сможет вернуться к знакомым золотым стандартам ПО. Серьезно говорить о таком развитии событий пока очень рано, но массового разворота и возврата к старому порядку вещей не будет. Первое – государство продолжит курс на импортозамещение и поддержку отечественных разработчиков, следовательно, будут дополнительные ограничения для «вернувшихся», которые сильно и отрицательно с точки зрения покупателя скажутся на конечной цене продуктов. Например, Ассоциация разработчиков и производителей электроники уже выступила с предложениями. Второе – прежнее доверие у российского бизнеса к западным компаниям серьезно подорвано из-за того, как они уходили – презрев все обязательства и договоренности. Все понимают, что ситуация в любой момент может повториться и повлечет большие финансовые потери и полный пересмотр ИТ-ландшафта. Это очень серьезный риск, мало кто из ИТ-директоров на него пойдет. И последнее – российский бизнес уже очень много средств вложил в технологическую независимость, осознал ее ценность на собственном печальном опыте и отыгрывать назад никто не будет.

Источник: ComNews.ru, 12.05.2025

«Вынужденная перестройка»: как изменился рынок спецмашин после ухода западных брендов

Эксперт Гойхман: Импортозамещение на рынке спецмашин работает.

Санкции, уход западных брендов и проблемы с поставками запчастей подтолкнули отечественных производителей специальных автомобилей к импортозамещению. Успешно замещен почти весь ассортимент техники. Инкассаторы, пожарные и бригады скорой помощи в большинстве своем уже используют машины отечественного производства.

Импортозамещение работает, и здесь у производителей просто не остается выбора, так как на рынке есть потребность в спецавтомобилях, говорит гендиректор «СТ Нижегородец» Владимир Гойхман.

Его предприятие выпускает, в том числе, спецверсии автомобилей различного назначения: бронированных и машин скорой помощи. Все надстройки и спецверсии сделаны российскими руками на российских мощностях. Доля импортных комплектующих невелика и постоянно уменьшается. По словам эксперта, сейчас покупатель выбирает в большинстве случаев не исходя из своих предпочтений, а из того, что готов предложить российский рынок.

В первую очередь, это отечественные базы, потому что базы европейских производителей представлены на рынке скромно: речь идет об оставшихся на складах нескольких десятках автомобилей либо о машинах, завезенных по параллельному импорту. Последние – это дорого и неудобно, к тому же отсутствует разветвленная сеть по обслуживанию машин и выполнению гарантийных обязательств. Поэтому выбор ограничен: либо базами отечественных производителей, либо китайскими базами, производимыми в основном в России.

Гойхман добавил, что на замену ушедшим с российского рынка европейским брендам пришли китайские с почти таким же широким ассортиментом базовых машин. «По нашим оценкам, продукция российских и китайских производителей сейчас перекрывает 80-85% того ассортимента техники, который был на нашем рынке LCV 3-4 года назад. В ближайшей перспективе этот ассортимент будет замещен на 100%», – считает эксперт.

В качестве удачного примера импортозамещения он назвал российскую компанию Sollers, которая в достаточно короткие сроки сумела заменить ушедшие с рынка популярные автомобили Ford Transit моделями Atlant, Argo и их версиями. И таким образом не только практически заместила весь ассортимент Ford, но даже предложила такую продукцию, которой на базе Ford не было.

Автопарк объединения «Росинкас», крупнейшего перевозчика наличных денег в России, сейчас насчитывает 3,1 тыс. спецавтомобилей, из них 205 – большегрузных. Как рассказал президент «Росинкас» Василий Медведев, до февраля 2022 года мы были дилерами Ford, бронировали машины ГАЗ и ВАЗ на собственном заводе, но в прошлом году закрыли это производство. Сейчас мы активно модернизируем свой парк, выбор остановили исключительно на отечественных автомобилях. В 2024 году закупили более 100 автомобилей, в основном это машины заводов ГАЗ и УАЗ.

В этом году программа обновления автопарка предусматривает закупку еще более 200 машин, в их числе «Лада Ларгус», «Соболь NN» и «УАЗ Патриот».

Парк большегрузных автомобилей «Росинкас» состоит в основном из КамАЗов, Iveco и Volvo. По обновлению крупнотоннажной техники

объединение сотрудничает в основном с КамАЗом. «Мы отказались от идеи покупать китайские машины, потому что, во-первых, они дорогие. Во-вторых, более прихотливые, у них ограниченный срок эксплуатации. Есть проблемы с запчастями, поставки которых приходится ждать до полугода. Мы не можем позволить себе такой длительный простой. В целом, мы не готовы платить существенно большую сумму за китайский автомобиль, который потом будем эксплуатировать меньший срок, чем отечественный», – подчеркнул Медведев.

О том, что МЧС полностью перешло на пожарно-спасательную технику российского производства, глава ведомства Александр Куренков заявил еще в 2023 году. Парк мусоровозов тоже практически полностью состоит из машин отечественного и белорусского производства на базе КамАЗ, ГАЗ и МАЗ. В мае стало известно, что автопарк московской скорой помощи пополнили 80 инновационных автомобилей отечественного производства. Благодаря гранту правительства Москвы, были созданы принципиально новые машины классов В и С на базе модели «Газель NN». При их разработке инженерам Горьковского автозавода помогали анестезиологи-реаниматологи и в результате, каждая деталь салона продумана с учетом клинических требований, потребностей медиков и пациентов.

Добровольно ушедшие с российского рынка спецтехники европейские и американские поставщики машин освободили свои ниши. Критической ситуации удалось избежать в результате слаженной и успешной работы государства, промышленников и бизнеса, считает эксперт Национальной технологической инициативы «Автонет» Игорь Мишин. По его мнению, тенденция на импортозамещение сохраняется для всех отраслей российской экономики и рынок спецтехники – не исключение, но говорить о полном отказе от импорта в автомобильной отрасли на данный момент пока преждевременно.

Источник: rg.ru, 14.05.2025

КАМАЗ презентовал современные цифровые продукты и решения

На конференции, посвященной стратегиям импортозамещения, представители компании рассказали об инновационных платформах Kamotive и Devprom ALM, а также об электронном портале Guide KAMAZ 2.0

В офисе «Инновационного центра КАМАЗ» в Сколково состоялась конференция, посвященная стратегиям эффективного импортозамещения. Специалисты «ИЦ «КАМАЗ», дочерней компании автогиганта, представили современные цифровые продукты и решения, разработанные специально для российского бизнеса.

В мероприятии приняли участие представители российских компаний и организаций. В числе представленных камазовцами современных цифровых продуктов и решений, созданных для российского бизнеса, – инновационная цифровая платформа Kamotive. Она предназначена для совместной разработки и управления взаимодействием головного разработчика с соразработчиками и поставщиками. Также была презентована гибкая модульная платформа Devprom ALM, разработанная для автоматизированного управления процессом разработки программных продуктов любой сложности и работы с широким спектром профессиональных инструментов для инжиниринга, управления требованиями и конфигурацией изделия. Кроме того, вниманию участников конференции был представлен электронный портал Guide KAMAZ 2.0, созданный для автоматизации разработки, размещения и обмена эксплуатационной, ремонтной и сервисной документации.

Докладчики подробно рассказали о функционале решений, а также поделились историей внедрения и планами по дальнейшему развитию. Эксперты на практических примерах продемонстрировали, как организовать безболезненный переход с западных решений на отечественные цифровые системы, а также рассказали, как справиться с задачами, возникающими в процессе импортозамещения.

Источник: rostec.ru, 13.05.2025

Подписан СПИК по организации серийного производства грузовых габаритных шасси БАЗ повышенной проходимости

Правительство Санкт-Петербурга и акционерное общество «Романов» подписали специальный инвестиционный контракт (СПИК), в рамках которого будет организовано серийное производство гражданских грузовых габаритных шасси повышенной проходимости под брендом БАЗ на производственной площадке в промзоне «Шушары».

Развитие сегмента грузовых шасси повышенной проходимости является одним из наиболее востребованных и перспективных направлений для российского рынка. Наращивание собственного производства в этой нише дополнительно закроет потребность в новой грузовой технике, спрос на которую остаётся на высоком уровне.

Грузовые габаритные шасси БАЗ, разработанные на собственной модульной платформе, имеют независимую подвеску и оригинальную кабину (5 типов для различных надстроек). В конструкции используется унифицированный базовый модуль с колесной формулой 6х6, который

обеспечивает широкое разнообразие модельного ряда шасси, самосвалов и седельных тягачей с колесными формулами 4x4, 6x6, 8x8 и 10x10 и полной массой от 24 т до 60 т. Кроме того, для проекта специально разработаны транспортные оси с независимой подвеской, каждая из которых обладает грузоподъемностью 12 т. Такое решение обеспечивает высокую проходимость техники для работы в особо сложных дорожных условиях и на бездорожье.

Уже на данном этапе шасси и грузовые автомобили БАЗ не зависят от зарубежных технологий, разработчиков и поставщиков. Новая модельная линейка создана в результате диверсификации технологий, используемых в военной технике, за счёт чего обеспечивается высокий уровень локализации, который будет повышаться по мере реализации специнвестконтракта.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 07.05.2025

«Уралэлектро» расширила номенклатурный ряд двигателей для рельсового транспорта

Медногорский электротехнический завод получил сертификат соответствия ТР ТС 001/2011 на серийный выпуск 7 моделей низковольтных асинхронных двигателей мощностью от 0,25 до 9 кВт. Как рассказали на предприятии, они предназначены для комплектации производимых «Трансмашхолдингом» электропоездов ЭГЭ2Тв «Иволга», электровозов ЭМКА2 и ЭП2К, пассажирских вагонов модели 61-4517 и другого подвижного состава.

Эти двигатели применяются для привода вспомогательных машин и механизмов, установленных на подвижном составе. Как заявляет производитель, большинство двигателей являются абсолютно новыми моделями, соответствующими как российскому стандарту ГОСТ, так и европейскому DIN (CENELEC). В «Уралэлектро» отмечают, что они должны заместить двигатели швейцарской ABB, немецкой Siemens и бразильской WEG. «Внедрено эксклюзивное для электродвигателей гамма уплотнение, изменена конструкция в части возможности слива конденсата из двигателя без разборки привода, в составе которого он функционирует», – рассказали в компании.

«Уралэлектро» начал работы по освоению выпуска транспортных электродвигателей в 2008 году. В прошлом году завод поставил заказчикам 1,2 тыс. двигателей. В этом году в связи с расширением линейки и увеличением спроса планируется нарастить объем производства на 50% и поставить порядка 1,8 тыс. двигателей для городского рельсового транспорта и железнодорожного подвижного состава.

Ранее для модернизации производства предприятие получало субсидии регионального Минпромэнерго на общую сумму 92,7 млн руб., льготные займы от Фонда развития промышленности Оренбургской области в размере 63,4 млн руб. и льготный заем по линии федерального ФРП в 201 млн руб.

Источник: t.me, 13.05.2025

10 лет с ФРП: история поддержки развития железнодорожного машиностроения России

Традиционными лидерами по количеству профинансированных ФРП проектов выступают предприятия отрасли машиностроения. В их число входят и производители рельсового подвижного состава.

Всего в сфере железнодорожного машиностроения Фонд профинансировал 76 проектов по производству подвижного состава и комплектующих на общую сумму 45,4 млрд рублей. При этом более половины из них – 47 проектов – пришлась именно на 2022-2024 годы.

Все эти годы Фонд предоставлял льготные займы крупнейшим производителям подвижного состава и научно-производственным предприятиям, занятым в этой сфере.

Средства ФРП направлялись на модернизацию выпуска существующих моделей электровозов и пассажирских вагонов, производство тягового электрооборудования, тяжелых рядных и дизельных двигателей, локализацию критических компонентов для тепловозов, тормозного оборудования для электропоездов.

Источник: frprf.ru, 13.05.2025

В Перми благодаря займу ФРП наладили выпуск улучшенных моделей промышленных насосов

Компания «Пермские насосы» запустила серийное производство новых моделей центробежных насосов с длиной вала более 3 м для различных отраслей промышленности и теплоэнергетики. Новые производственные мощности позволяют обеспечить выпуск до 150 единиц продукции в год.

Инвестиции в модернизацию составили 110 млн рублей. Из них по совместной федерально-региональной программе «Комплектуемые изделия» в виде льготного займа 40 млн рублей предоставил федеральный Фонд развития промышленности (ФРП), а 20 млн – Региональный Фонд развития

промышленности Пермского края. На средства займа было приобретено современное технологическое оборудование.

Разработанные инженерами предприятия насосы с длиной вала более 3 м по конструкции аналогичные европейским и американским. Начало выпуска новых моделей позволит закрыть часть потребности российских компаний, которая образовалась после ухода зарубежных игроков с отечественного рынка.

Выпускаемая продукция используется в нефтегазовой, химической, энергетической, металлургической и горнодобывающей промышленности для перекачивания агрессивных, нейтральных, пожароопасных и взрывоопасных жидкостей. Среди потенциальных потребителей – компании нефтегазовой, химической и теплоэнергетической отраслей, в том числе «Роснефть», «Лукойл», «Газпром нефть», «Сургутнефтегаз», «Сибур», «Новатэк», «Т Плюс», «Интер РАО» и другие.

Центробежный насос состоит из корпусных деталей с входным и выходным патрубками, секций с рабочими колесами и направляющими аппаратами, приводного вала, подшипниковых узлов и уплотнений. Вал – основная часть центробежного секционного насоса, относится к изнашиваемым узлам, требующим периодической замены. Высокопрочные и высокоточные валы предприятие изготавливает полностью из отечественного сырья – из нержавеющей стали или специального сплава.

Весной 2023 года предприятие благодаря предыдущему совместному займу федерального ФРП (40,4 млн рублей) и регионального ФРП (30 млн рублей) запустило производство импортозамещающих комплектующих узлов и изделий для насосов – крышек, корпусов, установочных плит, фонарей.

Источник: frprf.ru, 14.05.2025

Центр инноваций и импортозамещения в Щербинке готов на 70%

В ТиНАО появится новый объект для размещения компаний из высокотехнологичных отраслей благодаря программе стимулирования создания рабочих мест. Об этом сообщил заместитель мэра Москвы по транспорту и промышленности Максим Ликсутов.

Он уточнил, что по поручению мэра Сергея Собянина в городе формируются благоприятные условия для развития инновационных производств. Благодаря мерам поддержки каждый год в столице открывается порядка 150 высокотехнологичных предприятий.

«В связи с растущим спросом со стороны бизнеса на современную научно-производственную инфраструктуру мы привлекаем инвесторов к

созданию новых объектов. Например, в Щербинке по программе стимулирования создания мест приложения труда завершается строительство Центра инноваций и импортозамещения. Впоследствии здесь разместятся компании из сектора информационных технологий, электроники, автомобиле- и машиностроения», – сказал Ликсутов. Реализация проекта позволит создать свыше 260 рабочих мест в высокотехнологичных отраслях.

Площадь нового центра составит более 14 тыс. м². В здании будут оборудованы отдельные блоки для научно-исследовательских и административных помещений.

Как отметил министр правительства Москвы, руководитель департамента инвестиционной и промышленной политики Анатолий Гарбузов, Москва – это динамичный индустриальный регион, крупнейший производственный и научно-технический центр России. Сегодня здесь выпускают промышленное оборудование, микроэлектронику, программное обеспечение, автокомпоненты и комплектующие. В Центре инноваций и импортозамещения будет создана полноценная инфраструктура для исследований, разработки новых продуктов и развития передовых производств.

На текущий момент на объекте завершены монолитные работы, выполняется устройство фасада и остекления, ведется монтаж внутренних инженерных систем. Ввести объект в эксплуатацию планируется в 2025 году.

Всего по программе стимулирования в ТиНАО построят шесть Центров инноваций и импортозамещения, где смогут работать более 4 тыс. человек.

Как пояснил управляющий директор компании «Самолет Московский регион» Арцрун Геворкян, инновационные производства, активно развивающиеся в столице, стали драйверами городской экономики. У таких компаний часто есть потребность объединить производственные, научные и административные функции в одном месте. Крупные специализированные центры, подобные щербинскому, полностью отвечают этим требованиям.

«Что подтверждается и уже заключенным нами договором с первым резидентом Центра. Таким образом, формируется наукоемкая производственная среда и создаются новые рабочие места в непосредственной близости от мест проживания специалистов. Что дополнительно помогает решать вопросы сокращения маятниковой миграции», – подчеркнул Геворкян.

С 2020 года программа охватила почти все районы Москвы. Инвесторы построят более 230 объектов общей площадью свыше 6 млн м².

Среди них – промышленные предприятия, офисные и торговые центры, учреждения образования, культуры и спорта. Реализация проектов позволит создать более 310 тыс. рабочих мест в различных сферах городской экономики.