



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№21/ИЮНЬ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
Михаил Мишустин и члены Правительства приняли участие в заседании Совета при Президенте России по стратегическому развитию и национальным проектам.....	3
Правительство выделило 20 млрд рублей на поддержку передовых промышленных инициатив	4
Мишустин поручил изучить предложения бизнеса по импортозамещению	5
Структура Ростеха приобрела 30 процентов в уставном капитале ИТ-компании РЕД СОФТ.....	6
В России создается госсистема принятия решений в радиоэлектронике. Под учет попадут финрезервы, бенефициары, госконтракты, мощности производителей чипов	7
Страхование от рисков.....	9
Сценарии технологической репатриации обсудили на Петербургском международном экономическом форуме.....	10
Энергетики ДРСК разрабатывают и внедряют передовые технологии.....	11
Как раскрыть ресурсный потенциал Арктики. Районы разведки новых нефтегазовых месторождений смещаются на восток и Крайний Север.....	12
Запад этого не хотел: Россия перестала быть сырьевой державой	16
Корректировка перечня параллельного импорта в РФ ожидается в августе	18
В Челябинске запустили импортозамещающее производство комплектующих для станкостроения	19
В Норильске появился первый легковой автомобиль на метане.....	20
В Челябинске на производстве автоприцепов заменили европейские компоненты.....	21
И поезд с водородной тягой не за горами.....	22
Замглавы Минтранса: высокоскоростной интернет появится на железных дорогах раньше, чем в самолетах	27
ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ	32
Дмитрий Чернышенко: На конкурс «Студенческий стартап» поступило в 1,5 раза больше заявок, чем в прошлом году	32
Антон Алиханов провел заседание организационного комитета Международного технологического конгресса	33
Ежегодная отраслевая премия «Промышленная робототехника» впервые запускается в России.....	34

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

06.-19.06.2025

Михаил Мишустин и члены Правительства приняли участие в заседании Совета при Президенте России по стратегическому развитию и национальным проектам

Михаил Мишустин:

С начала этого года Правительство приступило к практической реализации 19 самых масштабных в истории нашей страны национальных проектов. Это важнейшие инструменты, которые направлены на достижение утверждённых национальных целей развития до 2030 г. и на перспективу до 2036 г.

На выполнение национальных проектов в течение ближайших шести лет предусмотрено свыше 53 трлн рублей, включая 40 трлн рублей – из федерального бюджета и, соответственно, внебюджетные источники.

Отмечены следующие проекты: «Семья», «Инфраструктура для жизни», «Экологическое благополучие», «Эффективная и конкурентная экономика», «Международная кооперация и экспорт», «Эффективная транспортная система», «Туризм и гостеприимство», «Экономика данных и цифровая трансформация государства», «Кадры».

Все национальные проекты крайне важны для нашей страны, но при этом особая миссия возложена на восемь проектов технологического лидерства. Они укрепляют независимость России в критически значимых сферах, способствуют ускоренному созданию прорывных решений, внедрению отечественных разработок, наращиванию выпуска наукоёмкой продукции.

В их число входит проект «Беспилотные авиационные системы». По итогам прошлого года он показал уровень достижения близкий к 100%, что стало возможным благодаря объединению усилий частного бизнеса, государственных корпораций, научных организаций. В ближайшие 6 лет на его выполнение направим четверть триллиона рублей, и средства пойдут на становление, по сути, новой отрасли.

Теперь о развитии технологического лидерства, о развитии космической деятельности. В его основе переход к сервисной модели, что подразумевает предоставление пусковых услуг под ключ, управление орбитальным движением, другие возможности при активной роли частных компаний с опытом и с надёжной репутацией.

На мероприятие обновлённого нацпроекта по космосу предлагается выделить из федерального бюджета около 4,4 трлн рублей до 2036 г., в том числе 1,7 трлн течение ближайших шести лет.

На финальном этапе формирования сейчас находится девятый проект технологического лидерства, который посвящён развитию биоэкономики. Он направлен на снижение зависимости от импорта критически важных компонентов для повышения эффективности использования ресурсного потенциала нашей страны. Цель – выйти в лидеры мирового рынка биотехнологий.

В целом уже в текущем году в ходе реализации восьми нацпроектов технологического лидерства будут созданы восемь клинических баз для отработки новых медицинских технологий, клинических исследований, лекарственных препаратов, испытаний медизделий, два центра инженерных разработок по новым материалам и химии и две площадки для опытно-промышленного производства и масштабирования технологий. А на базе университета «Иннополис» будет развёрнут центр промышленной робототехники.

Отдельно хочу в заключение отметить: чтобы поддерживать высокие темпы исполнения нацпроектов, конечно, российским субъектам нужно заранее понимать, на какие ресурсы они могут рассчитывать в следующем бюджетном цикле. Для этого Правительством подготовлена и внесена в Госдуму законодательная инициатива, она предусматривает распределение соответствующих трансфертов в регионы не позднее 20-х чисел августа.

Источник: government.ru, 06.06.2025

Правительство выделило 20 млрд рублей на поддержку передовых промышленных инициатив

Распоряжение от 9 июня 2025 года №1499-р

Правительство утвердило решение о докапитализации Фонда развития промышленности – 20 млрд рублей будет направлено из резервного фонда кабмина в 2025 г. на реализацию различных проектов в сфере импортозамещения, а также на модернизацию и расширение производства. Распоряжение об этом подписал Председатель Правительства Михаил Мишустин.

Финансирование позволит оказать поддержку 50 проектам, направленным на разработку и внедрение на предприятиях перспективных

технологий, ввод в производство новой высокотехнологичной промышленной продукции.

Их реализация поможет привлечь около 5 млрд рублей частных инвестиций и создать более тысячи рабочих мест, прежде всего в машиностроении, металлообработке, химической, медицинской и биофармацевтической промышленности – тех отраслях, которые входят в периметр национальных проектов технологического лидерства.

Комментируя принятое решение на заседании Правительства 16 июня, Михаил Мишустин отметил, что финансируемые государством проекты должны достигать целей, поставленных Президентом, в установленные сроки.

«Их результаты необходимы, в том числе в смежных сферах, для вывода на рынок российской конкурентоспособной продукции, создания прорывных разработок, а также базы на будущее развитие», – подчеркнул глава Правительства.

Фонд развития промышленности предоставляет льготные займы предприятиям, которые занимаются разработкой перспективных технологий, производством продукции, способной заменить зарубежные аналоги.

Источник: government.ru, 16.06.2025

Мишустин поручил изучить предложения бизнеса по импортозамещению

Россия должна наращивать собственные компетенции в сфере IT, и бизнес может помочь в этом. Поручение собрать мнения предпринимателей дал на заседании правительства РФ его председатель Михаил Мишустин, рассказывая об итогах своих поездок в Нижегородскую область и в Душанбе.

«Важно наращивать собственную компетенцию в этих секторах, и правительство продолжит делать все для этого необходимое», – пообещал он. «Президент поставил задачу обеспечить технологическую независимость от иностранного программного обеспечения, и ее выполнение, конечно, требует очень сложных действий от предпринимателей, разработчиков и заказчиков, – заметил премьер. – Отечественная IT-индустрия активно у нас развивается».

«Дмитрий Юрьевич, надо проработать предложения и идеи, которые звучали на конференции [«Цифровая индустрия промышленной России» в Нижнем Новгороде], – обратился Мишустин к вице-премьеру Дмитрию Григоренко. – С учетом обратной связи от бизнеса сформировать перечень поручений по итогам ЦИПР для подготовки решений, в том числе по поддержке отрасли».

В Душанбе на заседании Совета глав правительств СНГ, добавил российский премьер, руководители кабинетов договорились сконцентрироваться «на выстраивании кооперационных цепочек между нашими производителями». «Предстоит наладить эффективный обмен технологиями и компетенциями», – отметил он.

Источник: tass.ru, 09.06.2025

Структура Ростеха приобрела 30 процентов в уставном капитале ИТ-компании РЕД СОФТ

Входящая в Госкорпорацию Ростех компания РТ-РЕД приобрела 30% в уставном капитале разработчика программных продуктов в рамках соглашения о стратегическом партнерстве.

Партнерство нацелено на укрепление технологического суверенитета в ИТ-сфере и продвижение отечественного программного обеспечения на внутреннем и внешнем рынках.

«Ростех и РЕД СОФТ имеют уже существенный багаж сотрудничества. На предприятиях Корпорации успешно используются система управления ИТ-инфраструктурой РЕД АДМ, а также операционная система РЕД ОС. Новый формат стратегического партнерства открывает дополнительные возможности для дальнейшего расширения продуктового портфеля и масштабирования отечественных ИТ-продуктов в России и за рубежом», – отметил директор по цифровой трансформации Госкорпорации Ростех Максим Валин.

Основным направлением сотрудничества станет совместное развитие экосистемы инфраструктурных и прикладных решений РЕД СОФТ, создание комплексной линейки импортозамещающих решений в области корпоративного программного обеспечения и программно-аппаратных комплексов, повышающих эффективность бизнес-процессов.

«Партнерство с Ростехом позволит РЕД СОФТ ускорить темпы развития продуктового портфеля, реализовать новые масштабные проекты вместе с технологическими партнерами, а также предложить российскому и международному рынку больше эффективных решений, в том числе превосходящих зарубежные аналоги. Новый уровень сотрудничества будет способствовать дальнейшему достижению целей импортозамещения в сфере ИТ, формированию условий для повышения темпов экономического роста и достижения Россией лидирующих позиций в области высоких технологий», – отметил генеральный директор РЕД СОФТ Максим Анисимов.

Генеральным директором компании РТ-РЕД, на базе которой будет развиваться партнерство, назначен Александр Кужекин.

Он уверен, что партнерство станет катализатором развития всей экосистемы российского софта, помогая обеспечить не только технологический суверенитет, но и значительный экспортный потенциал наших совместных разработок. Также это ускорит цифровую трансформацию отечественной промышленности.

Источник: rostec.ru, 10.06.2025

В России создается госсистема принятия решений в радиоэлектронике. Под учет попадут финрезы, бенефициары, госконтракты, мощности производителей чипов

Минпромторг планирует создать ИТ-систему для поддержки принятия решений в области радиоэлектроники. В систему будет внедрен искусственный интеллект. Предполагается, что этот механизм позволит министерству апеллировать более объективными и своевременными данными для принятия эффективных решений.

Система поддержки

Как выяснил CNews, Министерство промышленности планирует создать систему поддержки принятия решений для предприятий из сферы радиоэлектроники. На эти цели ведомство выделило 63,5 млн руб., следует из тендера на портале госзакупок. Тендер в форме открытого конкурса был опубликован 30 мая 2025 г.

В рамках работ будут созданы концепция и техзадание для создание системы, а также разработаны модели и алгоритмы ИИ, которые обеспечат семантическую обработку информации, необходимую для принятия решений.

Работы под шифром «Управление РЭП» должны быть выполнены до 10 октября 2025 г.

За чем будут следить

Минпромторг заказал работы по исследованию бизнес-процессов ИТ-поддержки принятия решений в радиоэлектронной отрасли, а также услуги по выработке предложений по требованиям, цифровым решениям, направленным на информационную поддержку радиоэлектронных предприятий.

В системе будут собраны данные о промышленно-технологическом развитии, реализации импортозамещенных программ и проектов, мерах поддержки, тенденциях развития электроники и радиоэлектроники и пр. Будут

также определены механизмы интеграции с другими информационными системами.

Минпромторг создаст систему для поддержки отрасли радиоэлектроники

Помимо этого, в системе соберут данные о руководителях и бенефициарах компаний-производителей радиоэлектроники, финансовые показатели компаний, лицензии, информацию о господдержке, персонале, госконтрактах и госзакупках, производственных мощностях, продукции и пр.

Архитектура системы должна будет включать подсистему хранения данных, подсистему анализа и визуализации данных, подсистему информационной безопасности.

Прозрачность и эффективность

«Цель создания такой системы – обеспечить руководство министерства актуальной, достоверной и оперативной информацией, – рассказала CNews Ольга Квашенкина, глава холдинга SNDGLOBAL. – Это необходимо для эффективного управления развитием отрасли, мониторинга ее состояния, реализации импортозамещения и повышения конкурентоспособности продукции».

Если проект будет реализован качественно, продолжает она, можно ожидать повышения объективности и снижения зависимости от экспертных мнений, повышения прозрачности, а также оперативного реагирования на происходящие события и пр.

По словам Квашенкиной, анализ патентной активности или участия предприятий в госзакупках может позволить заранее выявлять компании с высоким потенциалом развития или наоборот – проблемы в выполнении программ импортозамещения.

Эксперт выделила следующие проблемы при принятии решений: отсутствие единой информационной среды, обеспечивающей целостное представление о состоянии отрасли, проблема качества данных (наличие дубликатов, противоречий и устаревшей информации ограничивает объективность принимаемых решений) и отсутствие единой системы контроля качества.

«Создание такой системы – шаг к автоматизации процесса принятия управленческих решений, – рассказал CNews автор Telegram-канала RUSmicro Алексей Бойко. – Уверен, что собранная информация о бизнес-процессах, структуре данных, функциональных требованиях и т.п. позволит в перспективе создать, обучить и внедрить ИИ, поддерживающий процесс. Это упростит работу чиновников, а при правильном подходе, позволит повысить качество принимаемых решений, их связность и непротиворечивость».

Страховка от рисков

В России разработают страховой полис, защищающий от возможных рисков при переходе с зарубежных ERP-систем на отечественные. В ходе конференции «ЦИПР-2025» АНО «Национальный центр компетенций по информационным системам управления холдингом» (НЦК ИСУ), Страховой дом ВСК и Ассоциация предприятий компьютерных и информационных технологий (АПКИТ) договорились о создании полиса по защите от рисков при переходе на отечественные ERP-системы (системы управления основными бизнес-процессами компаний).

«В контексте импортозамещения ERP речь идет не просто об автоматизации или внедрении решения с нуля, а о сложном процессе миграции данных с сохранением или хотя бы без ухудшения функциональности. Такие проекты отличаются высокой стоимостью и сопряжены с широким спектром рисков как для заказчика, так и для исполнителей. Страховое покрытие при легитимном страховании профессиональной ответственности способно защитить компании от финансовых потерь и даже предотвратить разорение в критических ситуациях», – заявил генеральный директор АНО «НЦК ИСУ», начальник Департамента информатизации ОАО «РЖД» Кирилл Семион.

Как сообщают в Страховом доме ВСК, полис позволит при наступлении страхового случая оперативно получить возмещение и продолжить работу организации. Причем независимо от того, кто был виновником происшествия – заказчик, интегратор или вендор. Более того, страховое покрытие охватит и расходы на устранение последствий киберинцидента, а также диагностику информационных систем клиента.

«Мы разработали уникальный страховой продукт, защищающий проект перехода с иностранных на отечественные информационные системы управления от целого комплекса рисков. Этот продукт позволяет при неблагоприятном стечении обстоятельств не выбирать виновного между заказчиком, интегратором или вендором, так как он защищает их всех одновременно. Наше сотрудничество с АНО «НЦК ИСУ» и АПКИТ – пример эффективного партнерства для развития страховых услуг в цифровой экономике», – рассказала член совета директоров Страхового дома ВСК Ольга Сорокина.

Как отметил исполнительный директор АПКИТ Николай Комлев, совместная работа позволит создать сбалансированные страховые решения, учитывающие специфику ИТ-проектов, что особенно актуально в условиях активного перехода на отечественное ПО.

Источник: gudok.ru, 17.06.2025

Сценарии технологической репатриации обсудили на Петербургском международном экономическом форуме

Первый заместитель Председателя Правительства России Денис Мантуров принял участие в панельной сессии Петербургского международного экономического форума «Сценарии технологической репатриации: роль и место зарубежных компаний на российском рынке».

В 2022 г. ряд иностранных компаний из недружественных стран в одностороннем порядке прекратил сотрудничество с российскими партнёрами, продемонстрировав свою ненадёжность в качестве деловых контрагентов. При этом, как отметил Денис Мантуров, многие из них до своего ухода осуществляли инвестиции и оставили предприятия в промежуточной стадии локализации.

«Далеко не все иностранные инвесторы реализовывали так называемые умные инвестиции, вкладывая в создание R&D-центров, в научные разработки, развитие кадров, новых технологий. Вложили средства, поставили типовые конструкции. При этом у российского менеджмента не было ни прав, ни возможностей повлиять на последующее развитие этих предприятий», – отметил первый вице-премьер.

В частности, это коснулось сегмента упаковки. Крупнейший производитель покинул российский рынок, что вызвало перебои с поставками толстого картона и специальных красок. Как подчеркнул Денис Мантуров, отрасли удалось обеспечить импортозамещение этих продуктов, закрыв все запросы со стороны потребителя и одновременно позволив целому ряду компаний из других отраслей промышленности получить новые компетенции.

«Сегодня мы можем сказать, что наш менеджмент в состоянии справляться с самыми сложными вызовами и задачами с точки зрения импортозамещения. Поэтому в будущем, конечно, мы должны руководствоваться как минимум несколькими принципами ведения бизнеса с иностранными инвесторами. При этом мы точно не отказываемся от иностранных инвестиций. Необходимо, чтобы эти инвестиции были умными. Чтобы это были вложения не просто в создание мощностей, а в первую очередь, в создание новых технологических компетенций в тех направлениях, которые у нас ещё пока требуют дополнительных развития и вложений», – подчеркнул Денис Мантуров.

Источник: government.ru, 18.06.2025

Энергетики ДРСК разрабатывают и внедряют передовые технологии

«Дальневосточная распределительная сетевая компания» (ДРСК, входит в Группу Русгидро) ведет активную работу в рамках программы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР). Внедряемые инновационные технологии направлены на повышение надежности и эффективности энергоснабжения в регионах присутствия компании на Дальнем Востоке, сообщили в пресс-службе ДРСК.

В рамках разработки НИОКР энергетики ДРСК активно взаимодействуют с ведущими российскими научными и отраслевыми организациями, в последние годы внедрено 11 инновационных проектов в области повышения надежности энергоснабжения, импортозамещения и цифровых технологий.

Один из реализованных компанией проектов НИОКР – это разработка приборно-аналитического комплекса (ПАК). Суть данного проекта заключается в том, что на базе анализатора девяти диагностических газов и воды, растворенных в трансформаторном масле, ПАК прогнозирует допустимые нагрузки (перегрузки) и остаточный ресурс внутренней изоляции силовых трансформаторов. Это позволяет эффективно планировать эксплуатационные и ремонтные работы на оборудовании. Опытный образец подтвердил свою работоспособность на подстанции 110 кВ «Горький» в Хабаровске.

Сейчас в разработке проект, направленный на исследование состава и скорости подроста древесных пород в охранных зонах ЛЭП с созданием геоинформационной системы анализа и планирования работ по расчистке просек. Этот проект позволит повысить надежность электроснабжения, так как снизит риск падения деревьев на линии электропередачи и оптимизировать затраты на обслуживание сетей. Внедрение запланировано на конец 2025 года.

«Инвестиции в НИОКР – это вклад в устойчивое развитие энергосистемы Дальнего Востока. Мы стремимся не только поддерживать текущую работу сетей, но и внедрять передовые решения, которые обеспечат стабильное энергоснабжение на десятилетия вперед, – отметил главный инженер ДРСК Александр Воробьев. – Помимо программы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, в компании активно развивается система рационализаторских предложений от сотрудников. Каждый специалист компании может предложить идею, которая сделает нашу работу эффективнее и безопаснее».

Источник: PrimaMedia.ru, 10.06.2025

Как раскрыть ресурсный потенциал Арктики. Районы разведки новых нефтегазовых месторождений смещаются на восток и Крайний Север

Освоение ресурсного потенциала Арктики, обеспечение электроэнергией региона опережающего развития требует совершенствования законодательства и мер господдержки. Об этом председатель комитета Государственной думы по энергетике Николай Шульгинов заявил, выступая на совместном заседании профильных комитетов Государственной думы и федеральных министерств, прошедшем 14 мая 2025 года в преддверии правительственного часа на тему «Об актуальных вопросах социально-экономического и инфраструктурного развития Арктической зоны Российской Федерации».

Российская Арктика имеет огромный ресурсный потенциал, но его широкомасштабное освоение возможно и экономически целесообразно лишь при достаточном уровне технологий, наличии инфраструктуры, в том числе энергетической, создании стимулирующей регуляторики и системной господдержке.

Перспективы развития

Как отметил Николай Шульгинов, для развития нефтегазовой отрасли в Арктике необходимо продолжить комплексную работу по созданию условий для экономически эффективной разработки месторождений углеводородов в условиях естественного ухудшения структуры ресурсной базы. «Прежде всего речь идет о законодательной донастройке налоговых режимов, в том числе касающихся трудноизвлекаемых запасов нефти и газа, доля которых растет. Не менее важно продолжить последовательное и системное выстраивание эффективных механизмов поддержки импортозамещения в нефтегазовой отрасли с целью достижения технологического лидерства в производстве оборудования и развитии ключевых технологий», – заявил Николай Шульгинов.

Также требуется проработка мер господдержки, направленных на развитие железнодорожной и портовой инфраструктуры. Это необходимо и для СПГ-проектов, и для развития угольной отрасли, переживающей кризис.

Опережающее развитие арктических территорий невозможно без их соответствующего обеспечения технологически и экономически доступной электроэнергией. Целый ряд задач необходимо решить для строительства и модернизации мощностей электроэнергетики, включая тепловую и атомную.

Так, по мнению председателя комитета Госдумы по энергетике, целесообразно принятие дополнительных мер финансирования Программы модернизации объектов локальной генерации на территории Дальневосточного федерального округа (ДФО), утвержденной в 2024 году.<...>

Нефтегазовые вызовы

Уровень импортозамещения в нефтегазовой отрасли достиг 70%, но для обеспечения технологического суверенитета требуется усиление господдержки по приоритетным направлениям, включая шельфовую добычу и освоение трудноизвлекаемых запасов.

Об этом говорили на выездном совещании комитета Государственной думы по энергетике на тему «Обеспечение технологического суверенитета нефтегазодобывающей отрасли в целях повышения энергетической безопасности Российской Федерации», которое прошло в Астрахани 23 мая 2025 года.

Предварительно парламентарии посетили ряд объектов нефтегазовой отрасли, работающих в регионе. Они познакомились с внедряемыми в рамках преодоления санкционного давления решениями в области поиска аналогов необходимого оборудования и технологий, разработки и внедрения отечественных образцов, реинжиниринга и перестройки логистики.

Как отметил, открывая совещание, председатель комитета Государственной думы по энергетике Николай Шульгинов, в результате принятых правительством России комплексных мер поддержки импортозамещения в ТЭК достигнуты серьезные успехи: 70% оборудования отрасли уже отечественные, а к 2030 году заявлен уровень не менее 90%.

«Среди основных вызовов и приоритетов – создание и внедрение новых технологий, особенно для трудноизвлекаемых запасов, доля которых уже достигает 60%, инвестиции в НИОКР и дополнительные меры поддержки научных центров и промышленных полигонов; налоговые стимулы, создание отечественного ИТ, автоматического управления системами», – перечислил Николай Шульгинов.

Акцент председатель комитета сделал на разработку отечественных технологий бурения, обустройства месторождений, подводных добычных комплексов, а также на важность подготовки соответствующих кадров.

Кроме того, председатель комитета отметил необходимость формирования единого подхода к обеспечению безопасности и совершенствования системы государственного регулирования морских нефтегазовых месторождений. Комитет ожидает доработки и внесения законопроекта «О морских нефтегазовых объектах», выделяющего морские нефтегазовые объекты в отдельную категорию и, соответственно, полностью меняющего подход к их государственному регулированию.

Председатель Думы Астраханской области Игорь Мартынов подчеркнул, что нефтегазовые компании, работающие на шельфе Каспия, вносят существенный вклад в развитие экономики региона и влияют на формирование доходной части бюджета. Несмотря на беспрецедентные внешние санкции,

введенные именно против нефтегазового сектора, российские нефтяники решают возникающие вопросы технологического обеспечения и работают стабильно и эффективно, что позволяет региону выполнять свои социальные программы и обязательства. Игорь Мартынов поблагодарил компании отрасли, работающие в регионе, и отметил важность координации усилий и решений региональных и федеральных законодателей в части создания условий для ее поддержки, в том числе импортозамещения.

Директор департамента нефтегазовой отрасли Министерства энергетики РФ Антон Рубцов рассказал о работе в области импортозамещения, ведущейся на уровне правительства РФ и профильных министерств. Он подчеркнул, что без технологического суверенитета нефтегазовой отрасли невозможно обеспечение энергетической безопасности страны. Сегодня действует Координационный совет по импортозамещению нефтегазового оборудования при профильной правительственной комиссии, утвержден список из 220 критических позиций. Разработан и реализуется широкий спектр мер поддержки нефтегазового машиностроения от субсидирования НИОКР и инжиниринга до стимулирования выпуска готовой продукции, в частности при помощи механизма специальных инвестиционных контрактов. Работа ведется по четырем блокам: технологии, оборудование, материалы и цифровые решения. Российский ТЭК выступает в качестве отраслевого квалифицированного заказчика, что позитивно сказывается на конкурентоспособности российского оборудования. Еще одно важнейшее направление – стандартизация, утверждено более 300 стандартов к 105 проектам. Антон Рубцов подчеркнул важность создания нормативных инструментов защиты отечественных производителей технологий и оборудования для ТЭК на случай возвращения ранее ушедших иностранных производителей. Также важно, чтобы все профильные органы власти при разработке своих отраслевых программных документов учитывали положения недавно утвержденной Энергостратегии-2050 в части достижения технологического суверенитета.

Директор департамента машиностроения для ТЭК Минпромторга РФ Михаил Кузнецов обратил внимание участников совещания на импульс в развитии импортозамещения, который придал процессу национальный проект «Новые атомные и энергетические технологии». Правительство совместно с бизнесом и Институтом нефтегазовых технологических инициатив ведет работу над созданием российских технологий в различных сегментах ТЭК. В рамках федеральных проектов, за которые отвечает министерство, планируется разработка более 300 единиц оборудования, продуктов и компонентов в области для энергетики и нефтегаза в таких направлениях, как нефтепереработка, нефтегазохимия, СПГ. Для этих целей в паспорте

национального проекта до 2030 года предусмотрено около 140 млрд руб. бюджетного финансирования. Работа будет осуществляться не только через известные, хорошо зарекомендовавшие себя механизмы, например субсидирование затрат на НИОКР, обратный инжиниринг, но и через новые инструменты, такие как субсидия на компенсацию покупателю разницы в цене отечественного и зарубежного оборудования. Михаил Кузнецов считает важным распространение опыта Координационного совета по импортозамещению нефтегазового оборудования на другие отрасли ТЭК.

И.о. министра промышленности, торговли и энергетики Астраханской области Михаил Кабаков доложил, что технологическая зависимость от импорта в нефтегазовом секторе Астраханского региона отражает общероссийскую тенденцию.

Сложные геологические условия разработки месторождений на территории Астраханской области и континентальном шельфе требуют применения уникальных инновационных технологий и оборудования.

Ведущими нефтегазовыми предприятиями с 2014 года ведется поиск решений по разработке и применению отечественного оборудования и инновационных технологий. Благодаря планомерной работе по импортозамещению за последние два года удалось в определенной степени снизить долю зависимости от импорта оборудования, технологий и услуг в нефтегазовой сфере.

На сегодняшний день региональные нефтегазовые компании оценивают риски невыполнения планов производственной деятельности из-за отказа от поставки сырья, материалов (комплектующих) и услуг как низкие – на уровне менее 40%.

Заместитель председателя комитета Государственной думы по энергетике Юрий Станкевич подчеркнул, что обеспечение национальной энергетической безопасности и сохранение лидирующих позиций России на мировых энергетических рынках требуют активизации совместных усилий органов власти и компаний ТЭК по внедрению в производственные процессы наилучших отечественных технологий.

«Государственная дума возьмет на контроль формирование федеральными органами исполнительной власти плана мероприятий по стимулированию инвестиционной активности в нефтедобывающей отрасли, предусматривающего и меры налогового стимулирования», – заявил он.

Запад этого не хотел: Россия перестала быть сырьевой державой

Российская экономика снизила зависимость от экспорта благодаря росту собственного производства. Была кардинально пересмотрена экономическая модель, в результате чего внутренний рынок стал драйвером развития страны. Отечественные производители, заняв освободившиеся ниши, предлагают конкурентоспособную продукцию широкого спектра. Растет спрос на отечественное, чему способствуют госпрограммы и перенастройка потребительского отношения. Сформировался даже потребительский патриотизм, укрепляющий экономику.

Экономика суверенитета

Переориентация российской экономики позволила укрепить экономическую безопасность страны. Снизилась уязвимость к внешним шокам, что позволило увереннее планировать развитие страны и реализовывать долгосрочные проекты. В частности – инновационные разработки и новые технологии производства. В результате на мировом рынке удалось обеспечить конкурентоспособность отечественной продукции.

Развитие инфраструктуры также сыграло важную роль в новой экономической модели. Новые дороги, мосты, порты и аэропорты повысили эффективность логистики и снизили транспортные издержки. Это, в свою очередь, дало толчок развитию регионов, повысив уровень жизни населения. В целом рост внутренней экономики, усиление кооперации между отраслями и рост потребления отечественных товаров позволили снизить зависимость России от экспорта. По итогам прошлого года показатель стал рекордно низким, составив 21,9 процента, приводит цифры РИА Новости, ссылаясь на отчеты Росстата и Банка России

Снижение зависимости от экспорта произошло благодаря поэтапному развитию внутреннего потенциала в рамках программы импортозамещения. Среди отраслей, продемонстрировавших наиболее впечатляющий рост, особо выделяются агропромышленный комплекс, легкая промышленность и строительный сектор, подчеркивают аналитики. Эти опоры экономики не только значительно увеличили объемы выпускаемой продукции, но и стали настоящими локомотивами развития. Стоит отметить также развитие оборонно-промышленного комплекса, говорит эксперт ИМЭБ экономического факультета РУДН Хаджимурад Белхароев.

«ОПК послужил мощным катализатором развития, создавая массу рабочих мест в смежных секторах. Выросла эффективность добычи и переработки нефти и газа, демонстрируя инновационный рост, например, в производстве СПГ. На фоне конфронтации Европы с Россией химические предприятия в странах ЕС, не выдержав конкуренции, одно за другим

закрывались, в частности, заводы по производству минеральных удобрений. Тем временем в России эта отрасль стала одним из флагманов экономики, продолжая наращивать выпуск продукции, так как и фермеры – производство зерновых культур», – указывает экономист.

Патриотизм в продуктовой корзине

Цель – развить внутренний спрос – стала вызовом, который потребовал оживить патриотичную покупательскую способность россиян. Были разработаны и внедрены программы льготного кредитования, субсидирования и поддержки малого и среднего бизнеса, ориентированного на внутренний рынок. Особое внимание уделялось развитию инфраструктуры в регионах, что позволило расширить доступность товаров и услуг для жителей отдаленных территорий. Это способствовало развитию целого ряда секторов, ранее не игравших существенной роли, констатирует управляющий партнер ЮК «Лекс Альянс» Артур Леер.

«Российские производители начали активнее занимать освободившиеся ниши, а отечественные бренды стали заметно чаще появляться на прилавках магазинов. Их продукция отличается не только хорошим качеством, но и разумной ценовой политикой. Характерным примером может служить производство ноутбуков в России – это направление, ранее полностью зависевшее от импорта, сегодня уже представлено конкурентоспособными российскими моделями, которые собираются на территории страны», – уточняет эксперт.

Одноразовый Запад vs долговечная Россия

Справедливости ради, стоит отметить, что позитивную роль в росте внутренней экономики и производства сыграло санкционное противостояние, организованное США и ЕС против России. Отечественный бизнес понял, что работать с западными партнерами дальше нет никакого смысла. И, присоединившись к программе импортозамещения, переключился на инвестирование в нашу страну, начав отстраивать и реконструировать производственные мощности. У отечественного производителя просматриваются хорошие перспективы, которые, несомненно, способен обеспечить платежеспособный внутренний рынок. А в случае возникновения излишков производства на выручку придет экспорт в дружественные страны, особенно в формате СНГ, ЕАЭС и БРИКС, рассуждает Белхароев.

«Российская продукция по праву пользуется спросом. Сельскохозяйственная – доброкачественная, полезная и не несет в себе угрозы здоровью. Чего невозможно сказать о продукции западных стран, которая выращивается из генно-модифицированных семян, да и семенной материал в корме для животных и птиц также не вызывает доверия. Промышленные товары, которые производятся нашими производителями, также хорошего

качества, служат долго, а не являются одноразовыми, как западные. Поэтому она пользуется спросом, поэтому ее приобретают», – убежден экономист.

Гибкая поддержка

Чтобы и дальше удерживать на низком уровне зависимость от экспорта, необходимо продолжать стимулировать внутреннее производство. При этом важно не создавать искусственных барьеров, а наоборот – поддерживать расширение товарной линейки, предоставлять преференции тем секторам, где отечественный производитель еще не занял прочных позиций. Гибкая и адресная поддержка позволит наращивать производство и расширять ассортимент на внутреннем рынке. Тем не менее, баланс между экспортом и импортом необходимо сохранять, чтобы не было перекосов, говорит Леер.

«Снижение импорта – одна из задач, стоящих перед страной, и в этом направлении уже заметны положительные подвижки. Важно не только стимулировать импортозамещение, но и выстраивать грамотную внешнеэкономическую стратегию. Одним из вызовов остается возвращение западных компаний: власти должны выработать четкие критерии, по которым будет определяться возможность их повторного входа на российский рынок. Это необходимо для защиты интересов страны и обеспечения предсказуемости экономической политики», – подчеркивает эксперт.

От ниш – к лидерству

Важно, чтобы правительство продолжало внимательно отслеживать незакрытые ниши и направлять усилия на их заполнение отечественными производителями, добавляют аналитики. По их мнению, необходимо стимулировать создание новых технологий и продуктов, которые смогут конкурировать с зарубежными аналогами не только по цене и качеству, но и по функциональности. Особое внимание стоит уделить формированию устойчивого спроса среди населения и поддержке программ, формирующих положительный образ российской продукции. Необходимым условием остается также контроль над деятельностью иностранных компаний, чтобы сохранить достигнутые успехи отечественных производителей, обеспечивая тем самым устойчивое развитие экономики России в будущем.

Источник: Iprime.ru, 09.06.2025

Корректировка перечня параллельного импорта в РФ ожидается в августе

Объем параллельного импорта в РФ сокращается по мере импортозамещения, сейчас он составляет порядка 2 млрд долл. в месяц, рассказал в интервью «Интерфаксу» перед ПМЭФ-2025 глава Минпромторга

Антон Алиханов, отметив, что новые корректировки перечня товаров, подпадающих под действие механизма, ожидаются в августе.

«За период своей работы параллельный импорт доказал свою эффективность. При этом его ежемесячный объем последовательно снижался. Сейчас он составляет порядка 2 млрд долл. в месяц, хотя на пике эта сумма была в три раза больше (6 млрд долл. в декабре 2023 года). Это тесно связано с развитием российских производств необходимых товаров, а также поставок продукции, произведенной в дружественных странах», – сообщил он.

Алиханов напомнил, что изменения в приказ по параллельному импорту вносились за время работы механизма уже 8 раз, последние – весной этого года, они, в числе прочего, предполагали исключение косметических брендов.

«Внесение очередных изменений в перечень товаров, разрешенных для параллельного импорта, как раз запланировано на конец августа. Вместе с тем отмечу, что по некоторым позициям возможно сокращение в дальнейшем в легкой промышленности, в сфере радиоэлектроники и других отраслях, где активно происходит импортозамещение», – заявил глава Минпромторга.

Механизм параллельного импорта был введен в РФ с начала мая 2022 года в ответ на санкционные ограничения со стороны недружественных стран. Объем параллельного импорта в РФ в I кв. 2025 года составил 6,8 млрд долл., в том числе в январе – 2,3 млрд долл., в феврале – 2,5 млрд долл., в марте – 2 млрд долл., сообщал ранее «Интерфаксу» статс-секретарь – заместитель министра промышленности и торговли РФ Роман Чекушов.

Источник: interfax.ru, 17.06.2025

В Челябинске запустили импортозамещающее производство комплектующих для станкостроения

По данным Фонда развития промышленности, инженеры разработали не просто аналоги зарубежных изделий, а усовершенствованные альтернативы, превосходящие китайские комплектующие.

Челябинские промышленники начали выпускать замещающие импорт дефицитные комплектующие для станкостроения. Запуск серийного производства новых изделий удовлетворит потребности крупных отечественных холдингов, сообщил директор Фонда развития промышленности (ФРП) Челябинской области Сергей Казаков.

«Опытная партия изготовленной компанией «РТС» продукции уже прошла испытания на Челябинском кузнечнопрессовом заводе. По итогам получено положительное заключение, подтверждающее ее соответствие самым

передовым технологическим нормам. Запуск в серийное производство новых изделий позволит крупным отечественным холдингам удовлетворить потребности в дефицитных комплектующих и исключить зависимость от импорта», – сказал собеседник агентства.

По его словам, производство важнейших деталей для станкостроения запущено в Челябинске при поддержке регионального ФРП (льготный заем по программе «Импортозамещение»). Компания «РТС» начала выпускать корпуса для установки сменных режущих пластин, специальные борштанги, высокоточную инструментальную и станочную оснастку. Сейчас отечественные предприятия вынуждены закупать аналогичную продукцию за рубежом (в России на данный момент производится лишь 10% от необходимого производителям объема).

По данным фонда, инженеры в Челябинской области разработали не просто аналоги зарубежных изделий, а усовершенствованные альтернативы, превосходящие китайские комплектующие. К 2028 году компания планирует в 10 раз увеличить ежегодное производство оснастки (с нынешних 400 до 4 тыс. единиц).

Источник: Itv.ru, 16.06.2025

В Норильске появился первый легковой автомобиль на метане

Автомобиль «Москвич 3 CNG» купил для своих нужд «Норильсктрансгаз». Это первый легковой автомобиль на метане, он присоединился к 22 большегрузам, которые уже работают на газовом оборудовании. По сравнению с бензином и дизелем метан дешевле и экологичнее.

Первая на Таймыре автомобильная газонаполнительная компрессорная станция (АГНКС) заработала в Норильске в конце 2024 г., ее открыл «Норильсктрансгаз». «Сейчас АГНКС обслуживает 22 единицы газомоторной техники. Вся она принадлежит автотранспортному управлению «Норильский промышленный транспорт и благоустройство территории» и ежедневно выходит на линию. Большегрузы с надписью «На метане» определенно встречали многие горожане. А теперь по городу курсирует и легковой автомобиль с такой же пометкой», – уточнил Ярослав Новиков, руководитель по направлению «Норильсктрансгаза».

Новиков уточнил, что выбор автомобиля российского производства – это не только реализация политики импортозамещения, но и возможность продемонстрировать эффективное применение природного газа даже в

сложных климатических условиях Арктики. Заправочная станция прошла испытание заполярными морозами и показала положительный результат: за время ее работы сбоев и нареканий не было.

На газовой заправке также готовятся обслуживать частные и небольшие коммерческие автомобили. Для этого АГНКС оснащают системой эквайринга, чтобы можно было осуществлять наличный и безналичный расчет.

Переоборудовать личный легковой транспорт в битопливный можно в Норильске: в городе работает специализированный центр по установке газобаллонного оборудования.

Мероприятия по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива включены в комплексный план по снижению выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух на территории Норильска, входящий в федеральный проект «Чистый воздух». А проект «Норильсктрансгаза» стал лауреатом национальной премии в области экологических технологий «ЭКОТЕХ-ЛИДЕР 2024» в номинации «Экотранспорт».

Источник: vedomosti.ru, 10.06.2025

В Челябинске на производстве автоприцепов заместили европейские компоненты

Проблему замещения комплектующих и компонентов из недружественных стран, которые использовались на производстве автоприцепов грузоподъемностью до 2 тыс. тонн для различных отраслей, успешно решили на Челябинском машиностроительном заводе автомобильных прицепов. Продукция предприятия больше не зависит от поставок из Европы, сообщил руководитель проектов по организации продаж ПАО «Уралавтоприцеп» Александр Клячин.

«После введения санкций предприятие столкнулось с трудностями при поставках комплектующих из недружественных стран. Эту проблему мы решили за счет проведения собственных разработок и испытаний, также за счет успешного поиска российских и белорусских партнеров, которые занимаются выпуском нужной нам продукции. В результате процесс производства снова стал понятным и предсказуемым, как и дальнейшая эксплуатация наших прицепов», – сказал собеседник агентства.

Он пояснил, что завод разработал, испытал и внедрил в производство опорные устройства, которые предназначены для поддержания не

присоединенных к тягачу полуприцепов. Были найдены новые производители шин (Нижекамский и Ярославский заводы), шкворней («Роскар»).

По его словам, импортозамещение также проводится в тесном сотрудничестве с предприятиями Камского автомобилестроительного промышленного кластера, включая резидентов индустриального технопарка «Мастер» в Набережных Челнах (тормозные системы, литейная продукция и т.д.).

«Также мы закупили дорогостоящее высокоточное оборудование, на котором стали сами делать поворотные оси. Нашли отечественных поставщиков контейнерных замков. Установили новые связи с поставщиками систем ABS и EBS, а металл и краску мы и раньше закупали отечественного производства», – добавил собеседник агентства.

Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов был основан в 1943 году. Предприятие является одним из крупнейших в отрасли, работает во всех сегментах прицепной техники.

Источник: tass.ru, 07.06.2025

И поезд с водородной тягой не за горами

Производство российского рельсового подвижного состава и комплектующих стало вектором развития

Выступая на заседании Совета по стратегическому развитию и нацпроектам, президент Владимир Путин подчеркнул, что 2025 год является во многом определяющим для технологического развития России. Важно четко понимать направления, которые сегодня и в долгосрочной перспективе будут задавать темпы роста, динамику развития отраслей, регионов, всей страны, отметил глава государства. Нужно зафиксировать те сферы и области, где предстоит обеспечить настоящее глобальное технологическое лидерство компаний, научных центров, предприятий.

Приоритеты определены

В условиях глобальных экономических изменений и внешних ограничений обеспечение технологической независимости становится ключевым фактором долгосрочного развития промышленности. Важный шаг был сделан в апреле 2023 года, когда правительство по поручению президента определило приоритетные направления проектов технологического суверенитета и структурной адаптации экономики страны. В их число вошло и железнодорожное машиностроение. Для России с ее обширной

железнодорожной сетью критически важно иметь собственные разработки и производство подвижного состава и комплектующих.

Это гарантирует стабильность транспортной системы и национальной экономики в целом.

– Еще в середине 1950-60-х годов Советский Союз провел большую программу по модернизации подвижного состава на железных дорогах, включая локомотивы и вагоны, были внедрены новые технологии, и все это базировалось на отечественном производстве, производилось внутри Советского Союза, – рассказал Павел Иванкин, президент национального исследовательского центра «Перевозки и инфраструктура». К началу 2020-х годов российские производители выпускали продукцию на уровне признанных глобальных лидеров отрасли, за исключением высокоскоростного подвижного состава, говорит Александр Поликарпов, управляющий партнер, сооснователь ROLLINGSTOCK Agency. Это подтверждалось ростом экспортного портфеля наших производителей.

– Наши компании готовились к существенному росту поставок, – поясняет Александр Поликарпов. – Так, российские вагоны локомотивной тяги производства «Трансмашхолдинга» могли поставляться в европейские страны для возрождающихся ночных поездов, ведь они были и остаются лучшими по соотношению цена – качество. Однако новые геополитические условия и рестрикции в отношении российских лидеров отрасли ограничили экспортные возможности.

Российские железные дороги к вопросу технологического суверенитета стали подходить давно. Еще в 2016 году была разработана программа, предусматривающая полноценное производство локомотивов на территории РФ.

– И сегодня мы умеем хорошо делать те же электрички, пригородные поезда, которые с середины 1990-х выпускает Демиховский машиностроительный завод, – говорит Павел Иванкин. – Да и Тверской вагоностроительный завод выпускает всю линейку пассажирских вагонов, а самая большая линейка – это локомотивы.

Спрос растет

Самое главное в современном локомотиве – это IT-технологии, компьютер, «мозги», которые обеспечивают исправную и энергоэффективную работу подвижного состава. Были опасения, что после 2022 года, когда коллективный запад начал штамповать санкции против России, могут возникнуть определенные проблемы. – К тому времени у нас уже имелись соответствующие наработки, но в 2022 году пришлось их ускорить и начать внедрять, – говорит Павел Иванкин.

– Сегодня можно констатировать, что отечественные локомотивы полностью импортнезависимы, хотя, естественно, есть импортные компоненты – в пределах от 3 до 17% в зависимости от модели.

Сегодня львиная доля уходит на российский рынок, потому что потребности в обновлении парка пассажирских вагонов и локомотивов очень высоки. Следует отметить, что на международном железнодорожном рынке сложилась олигополия по ряду компонентов: их для всех производителей подвижного состава в мире выпускали несколько компаний.

– Создание российских аналогов было экономически нецелесообразным, – считает Александр Поликарпов. – Российские производители железнодорожной техники всегда стремились к высокому уровню суверенизации своей продукции, при этом до недавнего времени они активно использовали преимущества глобализации, получая доступ к технологиям и оптимизируя себестоимость.

Например, «Трансмашхолдинг» (ТМХ) как ведущий российский производитель железнодорожной техники и один из крупнейших мировых игроков взял курс на суверенитет более десяти лет назад. Стратегической задачей стало не просто освоение конструктивных решений, аналогичных зарубежным, а создание собственных передовых и глобально конкурентоспособных моделей подвижного состава и их ключевой компонентной базы. Благодаря такому подходу доля российских комплектующих по всей номенклатуре рельсовой техники, выпускаемой холдингом, сегодня превышает 95%.

«Наш приоритет все эти годы вне зависимости от текущей геополитической ситуации был и остается один – это создание собственного продукта и обеспечение технологического суверенитета», – отметил генеральный директор ТМХ Кирилл Липа в одном из интервью. Чтобы оценить масштабы процесса, достаточно сказать, что упомянутый холдинг – это десятки производств, тысячи единиц выпускаемого подвижного состава в год, более 100 тысяч сотрудников и системообразующая роль в экономике и промышленности страны.

Курс на импортозамещение

Государство понимает значимость железнодорожного машиностроения для технологического суверенитета и обеспечивает его значительной поддержкой: субсидирование НИОКР, льготное кредитование на развитие производства и др.

Например, расширение производственного комплекса ТМХ ведется с активным привлечением льготных займов от Фонда развития промышленности (ФРП) и с использованием механизма «Кластерная инвестиционная платформа» (КИП). Благодаря этому холдинг и работающие с ним производители

комплектующих совместно реализуют 15 программ общей стоимостью 70 млрд рублей. Это позволит увеличить локализацию выпуска ключевых компонентов современной железнодорожной техники в России. Фонд развития промышленности был создан 10 лет назад по инициативе Минпромторга России. Лидером по числу профинансированных им проектов является машиностроение. В том числе ФРП профинансировал 76 проектов по производству подвижного состава и комплектующих на 45,4 млрд рублей. Из них 47 проектов пришлись на 2022-2024 годы. Средства 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.

Так, в апреле 2023 года «Транспневматика» в Нижегородской области приступила к серийному выпуску систем дискового тормоза для электропоездов «Иволга», которые выходят сегодня на новые линии Московских центральных диаметров МЦД-3 и МЦД-4. Тверской вагоностроительный завод в 2024 году с применением механизма КИП заключил кредитное соглашение с ВЭБ.РФ объемом почти 7,3 млрд рублей. Часть средств завод направит на расширение серийного выпуска «Иволги» – планируется выпускать не менее 350 вагонов в год.

В январе 2025 года «Завод точного литья» открыл в Рязани цех по выпуску комплектующих. Продукция устанавливается в вагоны метро и на электропоезда «Иволга 3.0» и «Иволга 4.0», на тепловозы и электровозы.

Заказчиками, кстати, выступают предприятия «Трансмашхолдинга». Если раньше существенную часть российского рынка специальных отливок с полной механической обработкой для подвижного состава занимали иностранные поставщики, то сейчас уровень их локализации достиг 100%. Завод намерен полностью заместить импорт. На Демиховском машиностроительном заводе при поддержке ФРП реализуется программа с бюджетом 1,8 млрд рублей. В ее рамках осваивается серийное производство редукторов для моторвагонного подвижного состава. До 2022 года они в России не производились, а сейчас ДМЗ может производить до 600 моторно-редукторных блоков в год.

«Метровагонмаш» углубляет модернизацию выпускаемых им вагонов метро уже долгие годы, чему способствует масштабный долгосрочный заказ от метрополитенов Москвы и Санкт-Петербурга. На фоне геополитических рисков интенсивность этой работы выросла. Например, в 2023 году был утвержден проект дальнейшей локализации производства подвижного состава с бюджетом почти 3,7 млрд рублей. В его рамках уже внедрены российские аналоги по ряду ключевых компонентов.

К будущему готовы

– Развитие собственных инженерных и производственных компетенций – это ключевой аспект технологического суверенитета, – подчеркивает Александр Поликарпов. – Ведь наличие собственных инжиниринговых центров с сильными конструкторами и инженерами позволит при необходимости наладить производство нужных компонентов. Производители подвижного состава, в частности, ТМХ, Группа Синара, РМ Рейл, идут по этому пути, что является верной стратегией для долгосрочного развития.

Сегодня многие предприятия в партнерстве с государством реализуют масштабные инвестпроекты по развитию производств полного цикла. Многолетним и масштабным является и партнерство в части перспективных технологий.

Минпромторг России поддержал ряд конструкторских инициатив машиностроителей в виде субсидирования затрат на проведение НИОКР. В качестве примера можно привести проект «Трансмашхолдинга» по созданию поезда с водородной тягой. Он разрабатывается в соответствии с мировыми трендами перевода транспорта на альтернативное топливо, проект направлен на снижение вредного воздействия на окружающую среду. Сейчас идет освоение технического производства, запланировано изготовление опытного образца такого поезда и отправка на испытания в 2026 году.

Стоит отметить и ту часть работы, которая для обывателя остается невидимой. Речь о включении новой продукции в реестр отечественной промышленной продукции минпромторга, без чего продукция не сможет участвовать в госзакупках. Повысить эффективность этой работы помогла цифровая система контроля, созданная на базе платформы 1С ERP «Астрея». В сжатые сроки в реестр удалось включить более 700 ключевых компонентов, производимых ТМХ и его поставщиками. В результате более 94% основных комплектующих уже обеспечены документами о российском происхождении, в отношении 2% документы находятся на стадии выпуска. А вот 4% комплектующих требуют более значительной локализации, что лишний раз указывает на необходимость развития производства компонентной базы в России.

– Главное – суверенитет по ключевым и критическим компонентам, а некритические импортные технологии можно заменить отечественными аналогами в разумные сроки, – констатирует Поликарпов. – Как раз по этому пути и идут российские производители подвижного состава.

Компетентно Альберт Каримов, замглавы Минпромторга России:

– В России исторически сильная технологическая база и собственные компетенции в железнодорожном машиностроении. Это одна из базовых отраслей промышленности, которая в условиях внешнего санкционного

давления доказала, что может независимо обеспечивать стабильную работу, занятость как собственных сотрудников, так и работников смежных отраслей – металлургии, электротехники, микроэлектроники, нефтехимии. При этом, в условиях текущих вызовов, наши предприятия фокусируются не только на первоочередной задаче по обеспечению внутреннего спроса, но и на развитии инжиниринга, углублении локализации комплектующих, интеграции новых технологий – в частности, водородных. Минпромторг России, в свою очередь, развернул комплекс мер господдержки, которые стимулируют разработку новых конструктивных решений, повышение уровня автоматизации и цифровизации производства, инвестиционную активность и запуски перспективных проектов. Важно, что отечественная продукция здесь более чем конкурентоспособна на мировом уровне, динамично растут экспортные поставки. В транспортном машиностроении у нашей страны есть все заделы для достижения целей технологического лидерства.

Источник: rg.ru, 17.06.2025

Замглавы Минтранса: высокоскоростной интернет появится на железных дорогах раньше, чем в самолетах

Заместитель министра транспорта РФ Андрей Никитин в интервью ТАСС рассказал об итогах цифровой трансформации транспортной отрасли в России, перспективах развития беспилотных автомобилей и паромов, появлении высокоскоростного интернета в поездах и самолетах, создании электронного паспорта воздушных судов, а также о запуске цифровой транспортно-логистической платформы

– В России активно развиваются технологии беспилотного транспорта. На какой стадии находится разработка закона о беспилотном движении?

– План развития беспилотных логистических коридоров в России представляет собой детальную стратегию по внедрению высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС), рассчитанную до 2028 года. Одним из ключевых этапов станет разработка федерального закона о ВАТС, который установит четкие правила и требования для всех участников рынка. В настоящее время мы готовим текст закона и планируем внести его в Государственную думу до конца 2025 года. Мы рассчитываем, что закон будет принят в следующем году и вступит в силу в третьем квартале 2027 года. Для того чтобы в 2028 году беспилотный транспорт мог выйти на дороги общего пользования, необходимо подготовить нормативное регулирование, инфраструктуру, связь, создать сертификационные центры и выполнить целый

комплекс задач. Все это отражено в дорожной карте развития беспилотного транспорта, которую мы разработали.

– *Есть ли уже понимание о разграничении ответственности при авариях?*

– Это один из ключевых вопросов. Сейчас ведется работа по четкому определению ответственности диспетчеров, операторов, разработчиков и других участников процесса эксплуатации беспилотного транспорта. Для этого необходимо создать сертифицированные лаборатории, которые будут заниматься тестированием и подтверждением уровня автономности транспортных средств. Эта задача решается совместно с Минпромторгом.

Кроме того, требуется разработать единый стандарт, который четко определит критерии беспилотных транспортных средств 3-го, 4-го и 5-го уровней автономности. На основании данных лабораторных исследований нужно внедрить систему сертификации, что позволит обеспечить прозрачный подход к разграничению ответственности.

– *Как вы оцениваете перспективы внедрения беспилотного пассажирского транспорта в регионах?*

– Беспилотный транспорт внедряется как в столице, так и в других городах. Например, беспилотное такси уже работает на ограниченных территориях в Сочи и Татарстане. В настоящее время беспилотные трамваи функционируют в Москве и Санкт-Петербурге. Вероятно, что власти других регионов также захотят внедрить такие технологии у себя.

Конечно, многое будет зависеть от состояния инфраструктуры в конкретных регионах. Тем не менее могу назвать десяток субъектов России, где уже успешно тестируются беспилотные технологии. Испытания проводятся в разных условиях – это позволяет выявить технические особенности и определить требования к нормативной базе для полноценного внедрения.

Беспилотные технологии способны значительно повысить безопасность перевозок и уменьшить зависимость от человеческого фактора на рынке труда. Например, беспилотный грузовик может совершать междугородние рейсы между Москвой и Санкт-Петербургом два-три раза в сутки, тогда как водителю потребуется больше времени из-за необходимости отдыха. Вскоре очередь дойдет и до беспилотного пассажирского транспорта. На ЦИПР рассказывали о разработке беспилотного автобуса.

– *Нет опасений, что дальнбойщики останутся без работы?*

– Процесс автоматизации – это естественная эволюция отрасли. Безусловно, изменения будут происходить постепенно. Кроме того, в будущем может сформироваться новая профессия – диспетчер беспилотного транспорта. Такие специалисты будут контролировать движение грузовиков без водителей

и оперативно реагировать на нештатные ситуации. Эти изменения обусловлены как экономическими факторами, так и стремительным развитием технологий.

– То есть бизнес готов к внедрению беспилотных технологий?

– Да, бизнес активно участвует в развитии и внедрении беспилотных технологий в различных отраслях. Сегодня более 400 компаний – разработчиков дронов стали резидентами научно-производственных центров. Тестирование новых решений идет в таких сферах, как сельское хозяйство, транспорт и логистика. Компании не только проявляют высокий интерес к технологиям, но и сами выступают с инициативами по их развитию. Например, в рамках проекта беспилотных логистических коридоров бизнес не только активно включился в работу, но и предложил расширить проект на новые трассы. Сейчас в проекте участвуют такие компании, как Wildberries, «Деловые линии», ПЭК, X5 Group, «Магнит». Также беспилотные грузовики уже активно используются на складах крупнейших маркетплейсов и промышленных компаний.

Особое внимание уделяется использованию беспилотных технологий в сельском хозяйстве. Дроны уже доказали свою эффективность на сложных участках земли с неровным рельефом, где применение традиционной техники, такой как тракторы, затруднено или невозможно. Они позволяют эффективно выполнять такие задачи, как внесение удобрений, при этом минимизируя риск повреждения почвы или поломки техники.

Для повышения безопасности беспилотных транспортных средств планируется создать Единую систему идентификации всех видов беспилотников на базе системы «ЭРА-ГЛОНАСС». Этот ключевой элемент концепции «Бесшовное небо» уже находится в высокой стадии технической готовности. Его внедрение обеспечит прозрачность работы отрасли и в ближайшее время позволит снять региональные ограничения на использование беспилотных авиационных систем. Это станет мощным стимулом для развития робототехники в стране.

– Еще одна перспективная технология – биометрия. Когда она начнет применяться для посадки в поезд?

– Думаю, к 2028-2029 годам биометрия станет широко распространенной технологией. Лидером ее внедрения в железнодорожной отрасли, безусловно, станет РЖД. Что касается авиации, то первыми аэропортами, где появится возможность прохода на борт самолета по биометрии, вероятно, станут крупнейшие хабы, такие как Шереметьево. Ключевая задача при массовом внедрении технологии – сохранить баланс между удобством для пассажиров и надежностью системы.

– В самолетах может появиться высокоскоростной интернет к 2027 году, но в следующем году планируется вывести четыре спутника, которые

позволят обеспечить интернет на подвижных объектах. Каковы шансы, что сеть в самолетах появится раньше?

– Самолеты – это высокотехнологичные транспортные средства со сложнейшими системами. Процесс сертификации новых технологий для авиации обычно занимает много времени, так как необходимо учитывать строгие требования безопасности и совместимости с бортовыми системами. Поэтому маловероятно, что интернет в самолетах будет внедрен раньше 2027 года. Скорее всего, раньше высокоскоростной интернет появится на железных дорогах. Поезда менее зависимы от строгих стандартов сертификации и имеют больше возможностей для быстрого внедрения новых технологий.

– Когда?

– Думаю, пилотный проект для пассажиров удастся запустить уже в следующем году. Транспортная отрасль с нетерпением ожидает развертывания спутниковой группировки, которую разрабатывает компания «Бюро 1440». В мае прошлого года «Аэрофлот» и РЖД подписали с ней соглашение о сотрудничестве.

– А что с созданием электронного паспорта самолетов?

– Это задача ближайшего будущего. Работа над этим проектом уже активно ведется. Одним из основных шагов станет внедрение системы «Купол», запуск которой запланирован на этот год. Эта система будет содержать полную информацию о каждом самолете и станет основой для формирования цифровых паспортов. Предполагается, что электронный паспорт будет внедрен в конце этого – в начале следующего года.

– Когда планируется масштабировать услугу по покупке билета ряду категорий пассажиров без необходимости предоставлять в кассе документ по льготе?

– На Портале субсидированных перевозок уже можно оформлять льготные авиабилеты онлайн. За три года системой воспользовались 5,7 млн пассажиров. Совместно с Минцифры и Минобрнауки студентам с электронными студенческими билетами предоставлена возможность подтверждать льготы через интернет. Сейчас проект тестируется на электричках в Казани и Нижнем Новгороде. Минтранс также участвует в эксперименте по учету льгот для многодетных семей в электронном виде. Эксперимент показывает положительные результаты, и планируется его масштабирование. В этом году начнется разработка нормативно-правовой базы.

– Какие стратегически важные проекты планируется реализовать в ближайшие годы?

– Стратегическим приоритетом является достижение 90% доли российского программного обеспечения в транспортной отрасли к 2030 году. На сегодняшний день сформированы четыре промышленных центра

компетенций. Эти центры реализуют 23 проекта с общим объемом финансирования более 20 млрд рублей. В рамках «второй волны» было одобрено пять новых проектов. В дополнение к этому мы приступили к формированию «третьей волны»: на рассмотрении находится порядка 20 новых инициатив.

Полноценная цифровизация логистики невозможна без перевода всех транспортных документов в электронный вид. Чем проще и быстрее организована доставка, тем ниже ее себестоимость, что напрямую влияет на конечную стоимость товаров для потребителей. Однако сегодня процесс доставки все еще сопровождается значительным объемом бумажной работы.

В этом направлении уже начата работа по внедрению электронных перевозочных документов, которые должны заменить традиционные бумажные носители. Значительный вклад в упрощение этих процессов внес мой предшественник Дмитрий Баканов, который активно занимался их реализацией. Мы уже перевели в электронный вид документы для автомобильного транспорта, основные из которых – транспортная накладная и путевой лист. В ближайших планах – перевод документов на электронный формат для других видов транспорта.

– Какие вообще критерии используете при выборе проектов для импортозамещения?

– Единственным критерием является степень критичности технологии, то есть ее значимость для жизненно важных процессов. В первую очередь мы ориентируемся на те технологии, которые напрямую связаны с обеспечением безопасности и стабильной работы ключевых отраслей.

В мире всегда существовало лишь несколько производителей систем управления полетами и железнодорожным движением. После того как эти компании ушли с российского рынка, коллеги из «Аэрофлота» и РЖД проделали огромную работу, создав собственные системы управления. По своим характеристикам они сопоставимы с технологиями иностранных компаний. Более того, российские разработки уже вызвали интерес за рубежом: наши системы управления аэропортами успешно используются в нескольких странах.

– Каковы основные цели Национальной цифровой транспортно-логистической платформы?

– Ее главная цель – повысить оперативность и эффективность логистики, что является ключевым фактором для повышения конкурентоспособности отечественных товаров на мировом рынке.

Одной из приоритетных задач является наращивание экспортного потенциала страны. Опыт крупнейших экономик мира показывает, что практически каждая из них внедрила собственную цифровую логистическую

платформу для оптимизации транспортных процессов. Создание аналогичной системы в России необходимо для поддержания нашей конкурентоспособности на глобальном рынке.

Платформа позволит выявлять узкие места в транспортной системе и эффективно планировать ее развитие. Кроме того, она поможет наладить транспортно-экономический баланс, что обеспечит рациональное распределение инвестиций в инфраструктуру и государственных расходов.

К реализации проекта готовы как бизнес, так и государственные структуры, что подтверждается их активным участием в разработке платформы.

– На какой стадии проект?

– В рамках проекта мы совместно с крупнейшими компаниями отрасли протестировали 11 реальных маршрутов, включая импорт, экспорт и транзит. Анализ ситуации показал, что большая часть документов до сих пор существует исключительно в бумажном виде, а многие процессы не имеют четкого цифрового описания. Например, для перевозки экспортных грузов требуется оформление 150 документов, а на импорт – 117.

На данный момент мы продолжаем разработку итоговой архитектуры платформы, которая станет основой для ее дальнейшего функционирования. В своей работе мы опираемся на международный опыт создания подобных систем. Базовые функции платформы планируется предоставлять бизнесу бесплатно, тогда как дополнительные сервисы будут коммерческими и доступны всем участникам рынка на платной основе.

Источник: tass.ru, 16.06.2025

ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ

Дмитрий Чернышенко: На конкурс «Студенческий стартап» поступило в 1,5 раза больше заявок, чем в прошлом году

Завершился приём заявок в рамках четвёртой очереди конкурса «Студенческий стартап». Всего было подано 11,6 тыс. бизнес-проектов, что на 4 тыс. больше, чем в минувшем году. Об этом сообщил Заместитель Председателя Правительства Дмитрий Чернышенко.

«Конкурс «Студенческий стартап» способствует развитию студенческого предпринимательства и достижению технологического лидерства – национальной цели, поставленной Президентом Владимиром Путиным. В 2025 г. на участие в конкурсе было подано 11,6 тыс. заявок – это в 1,5 раза

больше, чем в 2024 г. К концу лета планируется отобрать 2,5 тыс. победителей, каждый из которых получит 1 млн рублей на реализацию стартапа», – подчеркнул вице-премьер.

Заявки на участие в конкурсе подали учащиеся 345 университетов из 81 региона, отметил глава Минобрнауки Валерий Фальков.

По его словам, наибольшее количество заявок поступило из Татарстана, Москвы, Башкортостана, Санкт-Петербурга, Пермского края и Новосибирской области. Благодаря конкурсу студенты со всей страны получают возможность проявить свои таланты в области технологического предпринимательства. Важно, что большинство присланных на конкурс проектов соответствует приоритетным направлениям научно-технологического развития России. Так, например, часть проектов напрямую связаны с развитием цифровых технологий, созданием новых приборов и интеллектуальных производственных технологий.

В том числе на конкурс поступили бизнес-проекты от обучающихся в российских университетах иностранных студентов 30 зарубежных стран.

Конкурс «Студенческий стартап» реализуется с 2022 г. в рамках платформы университетского технологического предпринимательства, которая в этом году вошла в новый федпроект «Технологии» нацпроекта «Эффективная и конкурентная экономика».

Принять участие в конкурсе могут студенты российских вузов, в том числе иностранцы. С этого года в проекте также участвуют аспиранты и ординаторы.

Источник: government.ru, 14.06.2025

Антон Алиханов провел заседание организационного комитета Международного технологического конгресса

Под председательством Министра промышленности и торговли Российской Федерации Антона Алиханова прошло первое заседание организационного комитета по подготовке и проведению Международного технологического конгресса в 2025 г. В мероприятии приняли участие представители Совета Федерации, ответственных ФОИВ, госкорпораций, отраслевых компаний и ассоциаций.

Международный технологический конгресс 2025 – мероприятие для продвижения концепции международного сотрудничества и несырьевого экспорта как стратегии развития России. Площадка создана для совместного развития, согласования долгосрочных задач и проектов и укрепления

партнерских отношений, продвижения отечественного программного обеспечения и электроники, телекоммуникаций, суверенной критической инфраструктуры и информационных систем.

«От себя отмечу, что, во-первых, важно обеспечить системное участие органов исполнительной власти – через отраслевые стенды, экспертные сессии, прямые взаимодействия между организациями и регуляторами. Позиционируем Конгресс как рабочий инструмент, ориентированный на результат. Во-вторых, рассчитываем на активное участие отраслевых объединений. Для успешного проведения Конгресса необходима ваша активная поддержка – как в части формирования коллективных экспозиций, так и в части информационного сопровождения и вовлечения участников из числа членов ваших организаций», – отметил Антон Алиханов.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 09.06.2025

Ежегодная отраслевая премия «Промышленная робототехника» впервые запускается в России

Министерство промышленности и торговли Российской Федерации совместно с Центром развития промышленной робототехники Университета Иннополис объявляет конкурсный отбор на ежегодную отраслевую премию «Промышленная робототехника».

Премия учреждена в 2025 г. в целях поощрения и признания деятельности отечественных компаний и организаций, работающих в сфере промышленной робототехники, что напрямую связано с реализацией стратегических задач национального проекта «Средства производства и автоматизации». Один из его ключевых показателей – повышение уровня промышленной роботизации и вхождение России в топ-25 стран-лидеров по ее плотности.

«Сегодня с внедрением роботизированных решений мы наблюдаем трансформацию промышленного ландшафта. Автоматизация производства позволяет повысить эффективность предприятия, снизить затраты и улучшить качество изготавливаемой продукции, а также обезопасить условия человеческого труда. Премия «Промышленная робототехника» призвана выявить и масштабировать те решения, которые станут драйверами технологического лидерства России на ближайшие 5 лет в рамках нацпроекта «Средства производства и автоматизации», – отмечает Валерий Пивень, директор Департамента станкостроения и тяжелого машиностроения Минпромторга России.

Победителей объявят 9 июля на Международной промышленной выставке «Иннопром – 2025» в Екатеринбурге. Лучшие решения и практики победителей будут внедряться и масштабироваться в федеральных и региональных программах поддержки промышленной робототехники.

В составе жюри – представители Минпромторга России, компании «Альфа-Интех», Национальной ассоциации участников рынка робототехники и других компаний в сфере промышленной робототехники.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 18.06.2025