



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№23/ИЮЛЬ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
Комиссаров призывают в цех.....	3
Денис Мантуров провёл совещание по развитию отрасли тяжёлого машиностроения.....	5
Денис Мантуров провёл совещание по развитию пищевого машиностроения.....	6
Антон Алиханов принял участие в заседании Комитета Совета Федерации по экономической политике.....	8
Сергей Цивилев: Россия намерена занять весомое место в нише экспорта технологических услуг и товаров.....	9
«Российская промышленность обречена на рост».....	10
ФАС разработала проект о приоритете железнодорожных импортных перевозок компаниям непрерывного цикла.....	14
«Мы оперируем понятием «транспортный коридор».....	15
«Цель – выпускать «под ключ» комплексные решения»	19
Завод ТМХ построил грузопассажирский тепловоз новой серии для замены советских «Машек».....	24
На Дону начали выпуск новых видов комплектующих для ремонта электровозов.....	25
Алиханов: ни одна страна не выпускает полностью импортозамещенные самолеты	26
Алиханов: Первые самолеты «Байкал» планируют передать «Авроре» в 2026 году.....	27
НОСТРОЙ: около 70% попадающей в РФ стройпродукции не соответствует госстандартам	28
Валерий Фальков открыл научно-образовательный центр «Искусственный интеллект» в РТУ МИРЭА	29

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

27.06.- 03.07.2025

Комиссаров призывают в цех

Белому дому предложено зафиксировать формальный отказ от приоритета импортозамещения в пользу политики технологического развития – Минпромторг подготовил проект реформирования созданной в 2015 году комиссии по импортозамещению в правительственную комиссию по промышленности. Новый орган сконцентрируется на поддержке компаний РФ и их разработок вместо попыток пересоздать иностранные технологии и наращивать локализацию зарубежных производителей. Решение закрепляет приоритет технологической политики и фиксирует исчерпание потенциала легкого импортозамещения – после 2022 года самостоятельно или с помощью дружественных стран часть импорта заместить удалось, но для структурной трансформации экономики необходимо создавать механизмы воплощения собственных инноваций в конечный продукт для экономики предложения.

Минпромторг предлагает заменить правительственную комиссию по импортозамещению на правкомиссию по промышленности. Фокус органа управления промышленной политикой также предложено сместить с попыток заменить зарубежные продукты на создание высокотехнологичной продукции для экономики предложения. Опубликованный на regulation.gov.ru проект постановления правительства разработан Минпромторгом по поручению первого вице-премьера Дениса Мантурова, ожидается, что возглавит новый орган сам первый вице-премьер.

В министерстве рассчитывают, что в состав полномочий комиссии войдут вопросы снижения избыточных административных барьеров и издержек промышленных предприятий, что поспособствует совершенствованию системы управления промышленной политикой и обеспечению технологического лидерства: она позволит усилить координацию органов власти в реализации промполитики.

Комиссия по импортозамещению создавалась в 2015 году после первых крымских санкций – там чиновники пытались свести госкомпании с российскими производителями для замещения иностранных комплектующих и оборудования. Однако санкционный режим был относительно мягким, и заказчикам было выгоднее наладить поставки альтернативными маршрутами, чем инвестировать в более дорогие отечественные разработки без гарантий качества. При этом замещение отдельных узлов проектов компаний,

ориентированных на глобальный рынок комплектующих и оборудования, зачастую требовало изменения проектов и техпроцессов, что в итоге обходилось неприемлемо дорого или оказывалось невозможным.

Ситуация изменилась в 2022 году: тогда в условиях санкционного шока компании наряду с закупками через дружественные страны активно занялись и реинжинирингом проектов – правкомиссия ускоренно сводила заказчиков и российских производителей. Это продолжалось несколько лет, и к 2025 году потенциал простого импортозамещения, не требующего выстраивания целых отраслей и научного поиска, был исчерпан: для структурной трансформации экономики и роста производств нужны собственная технологическая база, разработки и выстраивание цепочек от технологии до конечного товара.

Соответственно, и правкомиссия по импортозамещению перестала отвечать задачам новой экономики. В правительстве тем временем готовили нормативную базу для запуска нового процесса – ее основой является закон «О технологической политике». Теперь регуляторы нацелены выявлять долгосрочные потребности экономики в технологиях, обеспечить всю цепочку от создания до реализации технологии мерами поддержки и рыночными финансированием и спросом, в том числе за счет гарантированных закупок результатов.

Новая комиссия и займется обеспечением технологического лидерства: ей предстоит координировать процесс удовлетворения потребности промышленности в нужной ей продукции, в том числе создавая новую систему мер поддержки и правовое регулирование.

Новый орган проконтролирует эффективность вовлечения в процесс госмонополий и госкомпаний – их инвестиции в технологии.

Комиссия займется и продвижением промышленных товаров на внешних рынках, де-факто речь идет о дополнительном стимулировании экспорта конкурентоспособной российской продукции. По сравнению с 2022 годом взгляды на международное сотрудничество действительно изменились: усилия по созданию в РФ собственной технологической базы больше не сводятся к попыткам отстроить весь процесс внутри. На Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) господин Мантуров говорил о выстраивании «защищенных» кооперационных цепочек и в контексте сотрудничества с Индонезией. Запрос не только на бюджетное, но и на иностранные финансирование и спрос указывает на признание – разработка технологий и разворачивание в РФ капиталоемких проектов для выпуска высокотехнологичной продукции невозможны в пределах одной страны. Также на ПМЭФ первый вице-премьер сообщил, что ряд отраслей не требуют бюджетных инвестиций и господдержки в прямом виде, им государство может оказать регуляторную поддержку. Такая позиция соответствует бюджетным

ограничениям Минфина: денег на новые потребности в казне нет. Впрочем, в правкомиссии по промышленности создадут подкомиссию по согласованию закупок, а также координационные советы по импортозамещению нефтегазового оборудования и химической и нефтегазохимической продукции, а по запросу – и по отдельным отраслям.

Сейчас в правкомиссии по импортозамещению действуют две подкомиссии – по гражданским отраслям и отраслям оборонно-промышленного комплекса. Такая структура также утратила смысл: с 2022 года предприятия ВПК нарастили выпуск военной продукции, стимулировав производство в связанных гражданских отраслях и рост экономики. На ПМЭФ президент и вовсе констатировал ненужность разделения гражданских и военных отраслей. Суть высказывания заключалась в том, что вопрос в равной степени упирается в технологическое обеспечение тех и других, однако это создает проблему распространения в промышленности технологий двойного назначения, контролем которых, вероятно, также придется заниматься новому органу правительства.

Источник: kommersant.ru, 30.06.2025

Денис Мантуров провёл совещание по развитию отрасли тяжёлого машиностроения

Первый заместитель Председателя Правительства Денис Мантуров провёл совещание по развитию отрасли тяжёлого машиностроения. В мероприятии приняли участие представители Минпромторга и крупнейших предприятий сектора.

Участники совещания обсудили текущее состояние и перспективы развития отрасли, а также реализацию ключевых инвестиционных проектов. Ещё один вопрос повестки – поддержка российских производителей и защита внутреннего рынка по тем направлениям, где они уже наработали соответствующие компетенции.

В 2022-2024 гг. отрасль тяжёлого машиностроения показывала положительную динамику: объём рынка увеличился почти на 60%, до 513 млрд рублей, а объём российского производства – на 42%, достигнув 284 млрд рублей в 2024 г.

По итогам совещания Денис Мантуров дал ряд поручений. В частности, Минэкономразвития и государственной корпорации развития «ВЭБ.РФ» совместно с Минпромторгом было поручено внести изменения в механизм «Фабрика проектного финансирования», предусмотрев необходимость

применения российского оборудования, в том числе для проекта освоения Баимской рудной зоны (ООО «ГДК «Баимская»), реализуемого в Чукотском автономном округе.

Кроме того, Минпромторг, Ростехнадзор и Росстандарт должны проработать вопросы стандартизации и сертификации оборудования, чтобы обеспечить безопасность и надёжность его эксплуатации, а также поддержать добросовестных российских производителей.

Источник: government.ru, 26.06.2025

Денис Мантуров провёл совещание по развитию пищевого машиностроения

Первый заместитель Председателя Правительства Денис Мантуров провёл совещание по развитию машиностроения для пищевых и перерабатывающих производств. В мероприятии приняли участие представители Минпромторга, Минсельхоза, а также ведущих ассоциаций, предприятий отрасли и производителей пищевой продукции.

Участники совещания обсудили текущую ситуацию и перспективы развития отрасли, технологическая независимость которой играет важную роль в обеспечении продовольственной безопасности России. Пищевое машиностроение включает 12 ключевых подотраслей. На сегодняшний день промышленность готова практически полностью закрывать потребности рынка на оборудование для зерновой отрасли, общепита, а также на упаковочные машины. Средний уровень локализации оборудования здесь составляет более 50%. Поэтапно планируется расширять присутствие отечественных производителей и в других сегментах оборудования.

В производстве оборудования для пищевой и перерабатывающей промышленности задействовано более 270 предприятий. По итогам прошлого года объём рынка продемонстрировал значительный рост и превысил 377 млрд рублей, что на треть больше показателя 2023 г. При этом объём производства совокупно по всем сегментам увеличился почти на 55% относительно 2023 г. и составил 216 млрд рублей. Лидером по росту стал сектор оборудования для животноводства, где объёмы выпуска выросли более чем в 2 раза. В 2025 . отрасль продолжает показывать положительную динамику по объёмам производства, несмотря на высокую базу прошлого года.

Для поддержки отечественных производителей и стимулирования закупки высокопроизводительного российского оборудования Минпромторгом России реализуется программа субсидирования скидок на спецтехнику

и оборудование, благодаря которой за 4 года (с 2021 по 2024 гг.) суммарно реализовано почти 81 тыс. единиц оборудования. В ближайшие три года на данную программу предусмотрено 38 млрд рублей, из которых 12 млрд рублей – на этот год. Параллельно оказывается поддержка по линии НИОКР, позволяющая осваивать серийное производство новых видов оборудования и комплектующих, российских аналогов которых ранее не было. Этот инструмент также актуален для предприятий пищевой промышленности, которые намереваются производить необходимое оборудование на территории России на собственных мощностях. Кроме того, предприятиям пищевого машиностроения доступны льготные займы Фонда развития промышленности. Только за период с прошлого года принято решение о поддержке 5 проектов, сумма льготных займов по ним превысила 1,2 млрд рублей.

При этом на данный момент сформированы концептуально новые подходы в отраслевой работе, направленные на выстраивание эффективной цепочки взаимодействия между потребителями и производителями. Процессы разработки и запуска в серийное производство новых видов оборудования выстраиваются вокруг потребностей потенциальных покупателей, которые, в свою очередь, заранее определяют потребность в таком оборудовании. Это позволяет машиностроителям корректно распределять производственные ресурсы, рассчитывать сроки и стоимость реализации проекта, а также его перспективную окупаемость. Меры господдержки также сфокусированы именно на проектах, которые реализуются в соответствии с техническими заданиями предприятий пищевой промышленности. В ходе совещания были представлены первые результаты по проектам, организованным в рамках такого взаимодействия.

На совещании также был рассмотрен вопрос импортозамещения и реинжиниринга оборудования и комплектующих, критически необходимых для стабильной работы АПК. Работа по этому направлению ведётся Минпромторгом России совместно с Минсельхозом России и Агентством по технологическому развитию (АТР). В 2022-2025 гг. АТР поддержано 59 проектов в интересах машиностроения для пищевой и перерабатывающей промышленности на общую сумму свыше 760 млн рублей.

Источник: government.ru, 26.06.2025

Антон Алиханов принял участие в заседании Комитета Совета Федерации по экономической политике

Министр промышленности и торговли Российской Федерации Антон Алиханов принял участие в Комитете Совета Федерации по экономической политике под председательством сенатора Андрея Кутепова, где рассказал об основных подходах при достижении целей в рамках национальных проектов технологического лидерства.

Министр подчеркнул, что Президентом Российской Федерации были поставлены масштабные цели: увеличение на 40% индекса производства в обрабатывающей промышленности к 2030 г., что сопряжено с необходимостью снижения доли импорта в ВВП до 17%.

Для сырьевой независимости промышленности будем воссоздавать разные переделы и полупродукты по двум с лишним десяткам продуктовых цепочек в химии. Работа на данном направлении уже ведется. В частности, объемы выпуска в мало- и среднетоннажном сегментах увеличились до 370 млрд рублей. Будем продолжать наращивать темп за счет создания по всей стране небольших новых производств, а также центров компетенций по химии, объединяющих усилия науки, инжиниринга и компаний, – отметил Антон Алиханов.

Министр подчеркнул, что в отношении композитных материалов также были сделаны большие шаги для независимости отрасли. Дальнейшая работа будет направлена на снижение доли импорта прекурсоров, связующих, и ряда видов оборудования. Кроме того, планируется 5-кратно увеличивать производство углеродного волокна, а также расширять производственные линейки.

По редким и редкоземельным металлам уже разработали основные технологии разделения веществ. Благодаря крупным проектам с заинтересованными инвесторами рассчитываем нарастить собственное производство РЗМ в 7 раз, снизив зависимость от импорта до минимального уровня, – рассказал глава Минпромторга России.

Следующий значительный план работ касается производства комплектующих для различных видов транспорта. Здесь речь идет о двигателях, оборудовании, компонентной базе для авиа- и судостроения, железнодорожного машиностроения и автопрома. По его словам, отдельное внимание будет уделено общесистемному национальному проекту «Средства производства и автоматизации». В планах на ближайшие 5 лет – разработать свыше пяти сотен новых видов станков и обрабатывающих центров и закрыть потребности по 5 основным видам промышленных роботов.

Сергей Цивилев: Россия намерена занять весомое место в нише экспорта технологических услуг и товаров

К 2050 г. Россия намерена укрепить свои позиции в качестве мирового энергетического лидера, используя ресурсы, технологические возможности и стратегические партнёрские отношения. Об этом сообщил Сергей Цивилев, открывая отраслевую панельную сессию «Промышленные инновации – драйвер устойчивого развития энергетики», прошедшую в рамках 5-го заседания Министров энергетики государств ШОС.

Министр подчеркнул, что Россия проводит взвешенную и экономически обоснованную энергетическую политику, основанную на эффективном использовании всех источников энергии, включая ископаемое топливо и новые источники энергии, одновременно наращивая долю АЭС и ВИЭ. Ключевым вектором развития энергетики в России является обеспечение технологического суверенитета.

«Россия входит в число мировых лидеров по запасам углеводородного сырья, объёмам производства и экспорта энергетических ресурсов, по развитию, использованию и экспорту технологий атомной энергетики. В условиях стремительного развития технологий и усиления геополитической конкуренции считаем ключевым вопрос обеспечения технологического суверенитета», – сказал Глава Минэнерго России.

Также Сергей Цивилев рассказал о работе по разработке новых и актуализации существующих дорожных карт научно-технического сотрудничества с дружественными странами.

«Мы поддерживаем разработку отраслевых стандартов на базе Института нефтегазовых технологических инициатив (ИНТИ) и создание пула проверенных технологий. Проводим работу по разработке цифровых двойников для энергетики, содействию переходу на независимые цифровые решения и продукты, в том числе с использованием искусственного интеллекта», – заявил он.

Также Министр отметил, что Россия готова предлагать передовые цифровые решения в области ТЭК на зарубежные рынки, способствуя обмену опытом и внедрению инновационных технологий для повышения эффективности и устойчивости энергетических систем.

«В перспективе Россия намерена занять весомое место в новой для себя нише экспорта технологических услуг и товаров», – заключил Сергей Цивилев.

Источник: minenergo.gov.ru, 26.06.2025

«Российская промышленность обречена на рост»

На полях Петербургского международного экономического форума директор Фонда развития промышленности (ФРП) Роман Петруца рассказал «Ведомости. Капитал» о влиянии макроэкономических факторов на инвестиционную активность, планах фонда и ключевых тенденциях в российской промышленности. Он также отметил, что в последнее время российский бизнес все меньше доверяет иностранцам, и рассказал, на какие новые льготы могут рассчитывать компании.

– *Как повышение ключевой ставки и общая макроэкономическая конъюнктура повлияли на инвестиционную активность в российском промышленном секторе в целом? И как на этом фоне изменилась динамика поступающих заявок на льготные займы Фонда развития промышленности?*

– Повышение ключевой ставки ожидаемо заставило предприятия пересмотреть свои инвестиционные планы. Мы прекрасно понимаем происходящий контекст. Однако российская промышленность обречена на рост из-за необходимости импортозамещения и объективной потребности в локализации критически важных компонентов.

ФРП проводил опрос среди промышленных предприятий в конце 2024 г.: только 20% компаний заявили о переносе инвестиционных проектов. Остальные планируют использовать господдержку, банковское кредитование и собственные средства. В стране достаточно много частных денег, которые ищут применение. Другой вопрос, что они ищут доходность выше ключевой ставки, но не каждый промышленный бизнес дает такую маржинальность.

Спрос на господдержку со стороны ФРП значительно вырос. За первые пять месяцев 2025 г. фонд получил на 60% больше заявок, чем за аналогичный период прошлого года. Косвенным подтверждением этого служит высокая активность на профильных мероприятиях. В конце мая на московской выставке «Металлообработка» было столпотворение: промышленники со всей страны приехали в поисках поставщиков металлообрабатывающего оборудования. За четыре дня мероприятие посетили около 45 000 человек.

– *Какие ключевые тенденции в трансформации промышленных производств вы наблюдаете сейчас в России? И как фонд планирует адаптировать свою стратегию и объем финансирования на 2025 г. с учетом этих вызовов и возможностей? Какие отрасли при этом станут приоритетными?*

– После изменения макроэкономической ситуации есть тренд на повышение уровня локализации. Компании стали меньше доверять иностранным партнерам, которые могут неожиданно прервать сотрудничество.

ФРП предоставляет долгосрочные займы на создание новых продуктов, производств и технологий. Фактически это дешевый банковский кредит, но ключевое отличие нашего инструмента – ставка фиксирована на весь срок реализации проекта, и не зависит от изменений в экономике.

В июне 2025 г. исполнилось 10 лет с выдачи первого льготного займа Фонда развития промышленности. Мы по факту сейчас запускаем инвестиции на третий круг (имеется в виду принцип работы фонда, согласно которому возвращенные средства направляются на финансирование новых проектов. – «Ведомости. Капитал»).

Недавно премьер-министр Михаил Мишустин анонсировал докапитализацию фонда на 20 млрд руб. В целом в распоряжении ФРП в этом году находится порядка 100 млрд руб., большая часть которых – это средства от ранее профинансированных проектов. Уверен, Минпромторг сможет найти дополнительные источники капитализации до конца года, так как спрос на займы значительно превышает текущие возможности фонда.

Среди приоритетных направлений финансирования в 2025 г. можно выделить транспортное машиностроение: у фонда порядка 150 проектов в этой сфере, включая знаковые для страны, такие как создание производства поездов для высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург на заводе «Уральские локомотивы».

В отрасли медбиофармы у нас более 250 проектов, из которых около 100 были профинансированы в период пандемии. В сегменте химии и новых материалов – более 300 проектов, преимущественно в сегменте средней и малотоннажной химии.

– Оглядываясь на последние десять лет, – какие стратегические изменения произошли в российской промышленности? И как это отразилось на эволюции портфеля фонда и подходах к поддержке?

– Основной фокус нашей работы строится на финансировании проектов по импортозамещению критически важной для страны продукции. Если в начале нашей работы Минпромторг ставил задачу на импортозамещение конечной продукции, то с 2022 г. этот акцент сместился в сторону выпуска собственного сырья, материалов и комплектующих. Приоритетом для фонда стало финансирование проектов, которые повышают уровень локализации, снижают зависимость от зарубежных компаний, создают устойчивую цепочку поставок внутри страны и полный цикл производства. Переориентация на поддержку выпуска компонентов и материалов отразилась в структуре нашего портфеля.

Кроме того, за счет масштабных проектов по производству высокотехнологичной продукции наблюдается рост среднего объема инвестиций. В ответ на это в 2023 г. Минпромторг по инициативе

правительства запустил кластерную инвестиционную платформу, оператором которой выступает Фонд развития промышленности. Этот механизм позволяет привлекать до 100 млрд руб. под 9% годовых при ключевой ставке в 20% годовых.

– *С учетом текущих вызовов и необходимости адаптации бизнеса, какие нововведения в условия финансирования были внедрены в 2025 г.? И как это повлияло на доступность и эффективность государственной поддержки для промышленных предприятий в целом?*

– ФРП постоянно работает над упрощением процессов для клиентов, следуя принципу «лишний документ – лишний». Фонд также активно помогает с методическими материалами для подготовки бизнес-планов и финансовых моделей, которые доступны на нашем сайте.

В 2025 г. внедрены новые опции по снижению ставки займа. Мы предложили снижать ставку на два процентных пункта от нашей базовой ставки в 5% годовых в случае, когда компания в течение срока реализации проекта выйдет на IPO. В условиях запретительных ставок на рынке кредитования предприятия приходят к нам, но мы не можем и не должны становиться заменой банковской системы. Выход на биржу – одно из решений по привлечению финансирования.

Также предусмотрено снижение ставки на два процентных пункта для предприятий, включенных в реестр производителей товаров с использованием вторичного сырья. Кроме того, есть возможность снизить ставку при закупке отечественного обрабатывающего оборудования или программного обеспечения, а также российской радиоэлектронной продукции из реестра Минпромторга России.

Ставки ФРП от 1% до 5% годовых уже сами по себе сильно ниже инфляции и крайне доступны для бизнеса.

– *Проблема кадрового дефицита и необходимость повышения производительности труда остаются ключевыми для обрабатывающих отраслей. Какие системные подходы и инициативы сейчас наиболее эффективно реализуются в российской промышленности для решения этих задач? И как фонд поддерживает своих клиентов в этом направлении?*

– В условиях практически отсутствующей безработицы вопросы роботизации и цифровизации приобретают особую актуальность.

В ФРП есть программа «Повышение производительности труда», которая является вторым этапом после работы Федерального центра компетенций (ФЦК). ФЦК оказывает консалтинговую помощь в оптимизации производственных процессов. Когда потенциал роста производительности за счет бережливого производства исчерпан, ФРП предоставляет средства на

модернизацию – закупку более высокопроизводительного оборудования. По этой программе уже профинансировано более 150 проектов.

Кроме того, фонд стимулирует внедрение цифровых решений, направленных на повышение скорости и качества производства. При этом мы устанавливаем ключевые показатели эффективности, по которым отслеживаем рост выработки. На большой выборке проектов ФРП фиксирует кратное превышение установленных целевых показателей.

Фонд также вносит вклад в популяризацию рабочих специальностей, участвуя в чемпионате «Хайтек» и вручая победителю и его наставнику сертификаты на два млн руб. каждому.

– *Какие ключевые для развития промышленности соглашения и на какой объем финансирования подписали на полях ПМЭФ?*

– В рамках ПМЭФ-2025 ФРП подписал соглашения на общую сумму порядка 2,7 млрд руб. В частности, благодаря займу на 930 млн руб. во Владимире компания «НПК «Автоприбор» запустит производство электродвигателей для систем ABS (антиблокировочная система автомобиля) и ESP (электронная система динамической стабилизации автомобиля), а также моторов вентилятора радиатора охлаждения двигателя. Еще два соглашения предусматривают создание новых производств химической продукции в Омской и Нижегородской областях. «Омский каучук» за счет займа фонда в 949 млн руб. организует импортозамещающее производство низкомолекулярного полиизобутилена на основе современной российской технологии. Он (Продукт) применяется при производстве смазочных материалов, клеев, герметиков, косметики. Предприятие из Нижегородской области «Синтез ОКА-Полиэфир» получит заем в 782 млн руб. на выпуск полиалкиленгликолей и простых полиэфиров, востребованных нефтеперерабатывающими заводами, автомобильной, химической промышленностью и строительными компаниями.

Однако активность ФРП не ограничивается рамками форума. Наш средний темп – порядка 25-30 договоров ежемесячно. В июне планируем заключить договоры на девять млрд руб. В прошлом году мы профинансировали 283 проекта, и я думаю, что в этом году будет больше.

Источник: vedomosti.ru, 01.07.2025

ФАС разработала проект о приоритете железнодорожных импортных перевозок компаниям непрерывного цикла

Федеральная антимонопольная служба разработала проект постановления правительства о приоритете перевозки импортного сырья непрерывно действующим организациям. Документ размещен на портале проектов нормативно-правовых актов.

В соответствии с ним, пункт правил недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре о перевозке грузов по РФ при отсутствии возможности полного удовлетворения спроса грузоотправителей на конкретном направлении дополняется подочередью «е1». Правила могут вступить в силу с 1 сентября 2025 года.

Как отметили ТАСС в РЖД, действующей редакцией правил был закреплён приоритет в приеме к перевозке по лимитирующим направлениям грузов от/для непрерывно действующих организаций. Однако перечень организаций не был четко определен, из-за чего грузы, в том числе сырье и готовая продукция таких компаний отправлялись на общих основаниях в порядке других очередей ПНД.

В конце мая правительство РФ утвердило список из 166 компаний непрерывного цикла с приоритетом доступа железнодорожных перевозок в рамках правил недискриминационного доступа, среди них – металлургические предприятия, производители удобрений, нефтяные и перерабатывающие, газовые и химические компании. Однако, как пояснили в РЖД, грузы предприятий из перечня получили приоритет по сравнению с основной массой грузов, но вопрос приоритета поставок импортного сырья не был урегулирован.

«Данное решение позволит предприятиям непрерывного цикла совместно с РЖД более точно планировать перевозки, что обеспечит необходимую надежность и ритмичность поставок, бесперебойность производственных процессов», – подчеркнули в компании.

История вопроса

Ранее замглавы РЖД Дмитрий Мурев в интервью корпоративной газете «Гудок» сообщал, что ряд предприятий зависят от импортного сырья и комплектующих, которые не подлежат импортозамещению, а импортные перевозки в действующих правилах доступа относятся к наименее приоритетной 12-й очереди. С такой ситуацией столкнулась компания «Русал», для работы которой необходим импорт глинозема.

Источник ТАСС в отрасли отмечает, что на сегодня критической ситуации с завозом импортного сырья нет. По его словам, в значительной степени это связано с высвобождением дополнительных пропускных способностей на Восточном и Западном полигонах. «Тем не менее, повышение

приоритетности перевозок импортного сырья, безусловно, позволит обеспечить стабильный поток глинозема на заводы компании в ситуации полной загрузки сети»,— добавил собеседник агентства.

Источник: tass.ru, 02.07.2025

«Мы оперируем понятием «транспортный коридор»

Несмотря на жесткую денежно-кредитную политику государства, вынудившую компании заметно сократить инвестиции, «Трансмашхолдинг» (ТМХ) в 2025 году вложит в развитие свыше 40 млрд руб. О направлениях инвестиций, закупках локомотивов со стороны ОАО «РЖД» и об их технической готовности, акционерных планах в отношении ГК «Дело» и экспортных перспективах «Ъ» рассказал генеральный директор ТМХ Кирилл Липа.

— *Какова инвестиционная программа ТМХ на этот год? Какие основные направления инвестиций намечены?*

— В этом году у нас парадоксальная ситуация: объем инвестиционной программы выше исторического максимума. Больше 40 млрд руб. Значимая ее часть — это, конечно, те проекты, которые реализуются совместно с Фондом развития промышленности (ФРП): большой объем финансирования у нас идет по линиям Минпромторга и ФРП. Это долгосрочный проект, он был начат в этом году, продолжается и в следующем году должен быть завершен полностью — речь идет о строительстве целого ряда технологических линий по производству элементов дизельного двигателя большой мощности. Более того, мы продолжаем те проекты, которые были связаны с развитием нашего продуктового портфеля. Ни один из этих проектов не остановлен. Во всех сегментах, в которых мы работаем, мы стараемся поддерживать и широту продуктовой линейки, ее качество, современность и так далее. И есть наши обязательные инвестиции, связанные с продвижением мощностей, с промышленной безопасностью и так далее. Таким образом, мы поддерживаем эти три категории инвестиций.

— *Какая доля от этих 40 млрд руб. приходится на ФРП?*

— В пределах 20 млрд руб.

— *Как продвигается импортозамещение в ТМХ? В каких сегментах наивысший показатель, где дело обстоит сложнее всего? Для всего ли найдены нужные аналоги надлежащего качества из дружественных стран?*

— Начнем с того, что наши заводы работали и в период COVID, и в период санкций. Мы практически не останавливались. Мы работали и продолжаем это

делать. Поэтому все проекты, которые у нас подписаны, мы реализуем в сроки, которые были изначально согласованы. Что касается импортозамещения, то, скажем так, в крупную клетку проблем нет вообще.

– *Даже по электрике, по электродвигателям?*

– Электродвигатель мы делаем сами. Безусловно, есть вещи, которые мы импортируем, но с ними никаких сложностей нет: там и надежные зарубежные контрагенты, и достойное качество. Все необходимые доработки, которые нужно было сделать, мы сделали еще в 2022 году, как только началась санкционная политика, поскольку целый ряд наших сегментов сразу попал под отраслевые санкции, когда был запрещен ввоз в Россию определенных компонентов. Еще в мае 2022 года этот санкционный пакет был принят, и касался он, в частности, метровагоностроения. Поэтому нам пришлось, конечно, многие вещи перерабатывать, но мы это сделали.

– *А уровень импортозамещения по холдингу вы считаете? Каков он? Или так не делается?*

– Мы никогда так не делаем. Все очень любят эти цифры: 100%, 98%, 99%. Но они вообще ни о чем не говорят. Просто отсутствие в вагоне одного колеса уже делает его непригодным. Поэтому 99% или 98% – это нематериально.

– *И никто у вас эти показатели не спрашивает?*

– Нет, спрашивают: и вы спрашиваете, и большие руководители спрашивают. Самый главный критерий – наличие записи в реестре постановления правительства №719. Но все равно, я еще раз подчеркиваю: для меня как для человека, который отвечает за выпуск, важно, чтобы продукция была полностью укомплектована. Специфика продукции нашей отрасли такова, что, если на локомотиве отсутствует, например, камера наблюдения или какой-то еще прибор, его заказчик просто не примет. И один процент это весит или полпроцента – совершенно неважно.

<...>

– *А у вас вообще есть какая-то синергия с «Росатомом» или с «Делом»?*

– Конечно.

– *Производственная?*

– Производственной нет, но есть бизнес-синергия. Во-первых, у нас уже есть совместная компания с «Росатомом» – это «ТМХ-Энергетические решения», где «Росатому» принадлежит 25%. Поэтому для нас сотрудничество с «Росатомом» – это на самом деле большая стратегия. Потому что «Росатом» сегодня – это не только строительство атомных станций: они развивают очень большой коммерческий блок, связанный с неключевым, непрофильным бизнесом. У них есть KPI по наращиванию выручки на этом направлении,

поэтому они активно инвестируют и развиваются. Мы наблюдаем их растущую экспертизу в таких вещах, которые нам очень интересны.

В частности, это новые материалы. У них, например, есть холдинг, который занимается композитами. Мы считаем для себя композиты одним из приоритетных направлений научно-технических и исследовательских работ. У них есть целый ряд проектов, связанных с водородной энергетикой. Мы сейчас делаем поезд на водородных элементах в расчете на то, что они сделают конкурентоспособный водород. У нас есть с ними целый ряд потенциальных проектов, связанных с разработкой программного обеспечения. Они очень активно этим занимаются, много денег вкладывают, и мы тоже.

И, безусловно, у них есть очень большое направление, так называемая «Росатом-Логистика», где они активно развивают Северный морской путь как новый транспортный коридор, связывающий Восток и европейскую часть земного шара. Вся история завязана на взаимодействие с Азиатским регионом, в первую очередь это Китай.

<...>

– *А вам с какой стороны это интересно?*

– Сейчас объясню. Наша компания сейчас дошла до уровня стратегического планирования такого масштаба, когда мы уже не оперируем понятием «поставки в этом году». Мы оперируем понятием «транспортный коридор». Существует целый ряд транспортных коридоров. В Китае, например, это называется проектом «Новый шелковый путь» – из Китая в Европу. И они строят порты, они прокладывают железные дороги, туда они устанавливают свой парк. Это локомотивы и вагоны, как грузовые, так и пассажирские. То есть это комплексная программа, которая включает в себя колоссальное количество проектов и направлений, нацеленных на обеспечение связанности между континентами.

«Росатом», по сути, претендует на нечто похожее – на то, чтобы в рамках строительства атомного флота обеспечить движение по Севморпути если не круглогодично, то близко к этому, с учетом того что происходит таяние льдов. И они считают, что это направление будет все более и более востребовано. Вторая история заключается в том, что «Росатом» стал акционером группы компании FESCO. А группа FESCO состоит из двух частей – это шиппинговая часть и железнодорожные вагоны, которые эти контейнеры из Владивостока транспортируют. И «Росатом» же – акционер группы «Дело» в этой же логике. Потому что ГК «Дело» является 100-процентным акционером «Трансконтейнера». А «Трансконтейнер» – 40 тыс. вагонов-платформ, которые перевозят эти самые контейнеры.

– *Но вы же не вагоностроители.*

– И вагоностроители тоже. Концерн «Тракторные заводы» юридически является другой структурой со схожим акционерным владением. Но вагоны меня меньше интересуют – меня больше интересуют локомотивы.

Иными словами, «Росатом» – это структура, которая сегодня планирует, и всерьез, стать игроком глобального масштаба по построению этих транспортных коридоров.

Мы общаемся с ними, мы рассчитываем на то, что это общение позволит нам занимать новые рынки. Это рынки ближнего и дальнего зарубежья, на которые они нацеливаются. И, соответственно, логика очень простая: это контейнерные грузы, которые двигаются как по морю, так и по железным дорогам. И желательно, чтобы центр планирования развития инфраструктуры и парка был единым.

– То есть сейчас рассматривается конфигурация, в которой потенциально ТМХ может стать владельцем скорее доли Сергея Шишкарева в группе «Дело»?

– Нет-нет. Сергей Шишкарев – частный инвестор, мы не можем стать владельцами этой доли. Мы можем стать владельцами доли «Росатома» в ГК «Дело».

– И при этом продолжать сотрудничество с «Росатомом» по каким-то другим линиям?

– Да. В первую очередь, как я уже сказал, меня интересует тематика, связанная с развитием транспортных коридоров. Это касается не только России: мы работаем в Монголии, Казахстане. «Новый шелковый путь», который развивает Китай, имеет несколько направлений: это и морские порты, и железная дорога. Это и Казахстан, и дальше это вдоль Каспия выход на юг, это Азербайджан, Грузия и Черное море. И нас эти регионы тоже очень интересуют. Как производители подвижного состава мы хотим работать в Казахстане, поставлять и в Монголию, и в Закавказье, Грузию, может быть, Турцию.

– Если говорить об экспорте, ваши перспективные направления – это как раз те, что вы перечислили сейчас? На каком из них замечен сколь-либо существенный прогресс?

– В текущем моменте прогресса нет, но и регресса нет тоже. Это меня пока, я вам скажу так, очень радует. У нас компания не глобальная. У нас просто физически нет ресурсов для человеческого и организационного присутствия везде. Поэтому мы стараемся концентрироваться на тех рынках, где мы уже присутствуем. Мы стараемся там поддерживать свое стабильное положение. Например, мы поставляем пассажирские вагоны в Казахстан, и мы бы хотели, чтобы эта ситуация сохранялась в стабильном режиме. Нам там не нужен прогресс. Хочется сохранить то, что есть.

– Я слышала, что многие проекты с китайским капиталом имеют условия по кредитам от китайских банков о закупке техники только в Китае. Вас затронула эта проблема?

– Конечно, это связанное финансирование. Китай очень активно заходит именно в те регионы, о которых я только что сказал: в страны бывшего Советского Союза, конкретно в азиатские республики. Это и Казахстан, и Узбекистан, и Таджикистан.

– Что вы делаете для проекта высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург?

– Мы как АО «ТМХ», генеральным директором которого я являюсь, не делаем ничего. У нас есть еще один бизнес, который называется холдинг «Транспортные компоненты», в Твери. Там аналогичная структура акционеров, но это другая юридическая структура, и она внутри нашего холдинга и исторически на рынке ориентирована на производство компонентов. И вот у них есть значимый заказ по поставке полностью всех интерьеров. Это окна, двери, междвагонные переходы, санитарные блоки, все освещение, полностью все интерьерные панели. Все будет делаться там. Контракт уже подписан.

– Какие планы по развитию «Метровагонмаша»?

– Сейчас подписали с Москвой двухлетнее соглашение по поставкам свыше 700 вагонов. Но никаких суперпланов у нас нет. Этот завод сегодня стабильно работает на рынке Москвы, Санкт-Петербурга, Ташкента, Минска и Баку. Ну и, естественно, малые метрополитены России: Нижний Новгород, Екатеринбург, Новосибирск. Сейчас подписали соглашение с Казанью. Там мощности 750 вагонов в год, и они с избытком закрывают все потребности. МВМ стабильно работает.

Источник: kommersant.ru, 30.06.2025

«Цель – выпускать «под ключ» комплексные решения»

Производство отечественных двигателей – одно из важных направлений импортозамещения. Однако будущее не только в отработке отдельных элементов, но и в создании комплексных систем для разных видов транспорта и энергетики. Как создаются инновационные разработки в одной из самых науко- и инвестиционно емких отраслей промышленности, почему важно осваивать новые рынки внутри страны, рассказал гендиректор «ТМХ-Энергетические решения» Андрей Васильев в интервью приложению «Ведомости. Промышленность» на ПМЭФ-2025.

«ТМХ-Энергетические решения» была выделена в отдельную компанию из машиностроительной группы «Трансмашхолдинг» в конце 2020 г. Как компания выглядит сегодня и какие цели установлены в качестве приоритетных?

Одна из задач, которая ставилась при формировании «ТМХ-Энергетические решения», – развивать производство дизельных и электрических двигателей, генераторов и некоторые другие виды техники, чтобы, с одной стороны, закрыть потребности ТМХ, с другой – выйти на другие рынки, где применяется подобная техника.

Вторая цель – создать предприятие, способное выпускать под ключ комплексные решения для движения техники. Двигатель – лишь один из элементов системы, обеспечивающей движение локомотива или судна, нужен еще генератор, преобразователь энергии, аккумуляторы, возможно, накопители энергии и прочее.

В кораблестроении есть прекрасный термин – пропульсивная система. В нее как раз входит все, что приводит корабль в движение – от двигателя до непосредственно движителя. Когда производитель техники закупает элементы системы движения по отдельности, он вынужден самостоятельно разбираться в нюансах взаимодействия между ними. Мы хотим снять с него нагрузку и создавать комплексные решения. Для некоторых видов транспорта мы уже их представляем.

Мы активно движемся к увеличению в портфеле доли новых для нас рынков. Наша цель – достичь соотношения 50 на 50, где половина выпуска продукции – для железнодорожной техники, вторая – для судостроения, резервной и автономной генерации. Сейчас у нас в портфеле порядка 40% объема заказов – это продукция не для транспорта.

Как вы считаете, насколько оправдывает себя решение о выводе отдельных производств в самостоятельные юрлица?

В нашем случае это решение было, безусловно, выигрышным. Во-первых, оно дало возможность сконцентрироваться на эффективности: находясь в тени производства локомотива, выпуск дизельного двигателя не рассматривался как отдельный бизнес, внимание к экономике его производства, к накладным расходам было снижено. Выделение в отдельное предприятие позволило увидеть недостатки и проблемы и быстро их решить.

Во-вторых, выделение производства двигателей в отдельное предприятие толкает нас к тому, чтобы искать разные возможности для применения наших решений. Так, в частности, мы развиваем выпуск техники для распределенной энергетики: в прошлом году доля подобных заказов в нашем портфеле составляла меньше 1%, в этом – рост вдвое и дальше будет больше.

«Какие вы могли бы выделить продукты, разработанные и запущенные в производство на предприятиях «ТМХ-Энергетические решения»?»

Если говорить про традиционное для нас направление, то для локомотивов мы создали и сегодня испытываем новый двухтопливный газодизельный генератор 16ГДГ – речь о создании газовой тяги для магистрального подвижного состава. Думаю, в следующем году мы будем готовы поставлять его для производителей локомотивов.

Также я бы назвал двигатель для карьерных самосвалов БелАЗ. Санкции влияют не только на российскую промышленность, но и на белорусскую, в том числе БелАЗ. Создание отечественного двигателя для этой карьерной техники стало серьезным вызовом. В настоящее время несколько десятков самосвалов с этим двигателем (дизель-генератор 16-36ДГ серии Д49) находятся в опытной эксплуатации непосредственно на карьерах, мы отслеживаем их работу.

Один из флагманов нашего производства – двигатели семейства Д500. Они самые большие в нашей линейке, обладают самой высокой мощностью среди серийно выпускаемых в России (например, мощность дизель-генератора для АЭС составляет 6300-6400 кВт, газодизеля для судов – 5500 кВт).

Сейчас мы дорабатываем двигатель Д500, для того чтобы использовать в качестве топлива природный газ. Такой двигатель можно будет применять в распределенной энергетике.

Какие еще решения вы разрабатываете для распределенной энергетики?

Газопоршневый двигатель 1-9ГМГ. Сейчас его опытная эксплуатация ведется на площадке компании «Газпром нефть».

Мы также создали готовые под ключ мобильные электростанции контейнерного типа. Две головные станции этого типа установлены на нашем заводе в Коломне и в режиме опытно-промышленной эксплуатации вырабатывают электроэнергию и тепло для нужд предприятия. При этом потенциальные покупатели могут познакомиться с этой очень перспективной техникой вживую.

В нашей линейке также есть дизель-генератор для малой энергетики с диапазоном мощности от 1000 до 1700 кВт, газопоршневая электростанция с газовым двигатель-генератором, дизельная электростанция мощностью 1500 кВт.

На базе Коломенского завода запущен двигателестроительный кластер полного цикла. Есть ли планы запустить подобные кластеры на базе других предприятий?

Сегодня это единственный в России кластер, который специализируется на дизелестроении. Все его инженерные решения направлены на импортозамещение, развитие отечественных поставщиков и партнеров. В него

входят порядка 14 предприятий из Московской, Брянской, Рязанской областей и даже Санкт-Петербурга.

Помимо двигателестроения, у нас есть большое предприятие по производству аккумуляторов (ООО «Завод аккумуляторных батарей», который летом 2024 «ТМХ – Энергетические решения» учредил совместно с АО «Пензадизельмаш»), а также литейный завод «Петрозаводскмаш». Литейный завод производит продукцию для дизелестроения, целлюлозно-бумажной отрасли, машиностроения, металлургии и атомной промышленности, энергетической отрасли и других секторов экономики. Сейчас на нем освоено изготовление чугунных цельнолитых блоков для дизельных двигателей.

Мы рассматриваем возможность создания кластера в Петрозаводске в течение ближайших трех-пяти лет, но пока готовых планов и решений нет.

В Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г. подчеркивается важность перехода от коллекторного тягового привода к более эффективному асинхронному. В чем главное преимущество такого решения? И как в «ТМХ-Энергетические решения» продвигается работа по этому направлению?

Легкий экскурс в электротехническую промышленность: рассмотрим коллекторный тяговый привод. Коллекторный двигатель – это двигатель, который приводится в движение постоянным током. И один из его главных элементов – коллекторный узел, устройство, которое должно передать электричество в крутящийся внутри двигателя ротор.

Асинхронные двигатели обладают целым рядом преимуществ перед коллекторными. К таким преимуществам можно отнести относительную простоту конструкции, высокую надежность и долговечность из-за отсутствия в двигателе скользящих контактов и щеток. Асинхронные двигатели лучше переносят перегрузки, легко запускаются даже под нагрузкой и прекрасно справляются с режимами работы, где требуется частый запуск и остановка. Асинхронные двигатели имеют, как правило, более высокий КПД. В конечном итоге асинхронный привод экономичнее, чем привод постоянного тока.

В настоящее время мы считаем базово правильным переход от коллекторного на асинхронный тяговый привод, тем более это экономически оправданно.

Есть уже конкретные разработки в этой области?

Чтобы переходить на асинхронную тягу, нужно развивать как производство самих двигателей, так и производство преобразователей и управляющих элементов.

У нас есть несколько собственных разработок асинхронных электрических двигателей. В частности, двигатель ДТА-380 для электропоезда

«Иволга», который можно встретить на Московском железнодорожном узле, а также много разработок для разных видов транспорта.

Каков экономический эффект от подобных разработок?

Экономия электроэнергии. За счет целого ряда преимуществ, начиная от возможности рекуперации – возврата электричества за счет энергии торможения.

В общем и целом мы считаем, что экономия электроэнергии от использования асинхронной тяги составляет 25-30%. Но эта экономия достигается не в моменте, а на дистанции эксплуатации. Нужно чуть больше потратить денег на старте, для того чтобы в режиме эксплуатации получить экономию. 25% – это начало, дальше все зависит от режимов эксплуатации, возможностей для накопления или возврата энергии в сеть. Тут необходим не только поезд или локомотив, который может генерировать энергию обратно, а также соответствующие изменения во всей инфраструктуре. Они происходят не мгновенно и не всегда, но со временем это, безусловно, оправданно.

Какие проекты вы реализуете сегодня совместно с «Росатомом» или для нужд атомной энергетики?

Все, что касается взаимодействия с атомной отраслью, – это отдельная задача – как инженерная, так и организационная, потому что там свои стандарты безопасности, надежности, организации производства, производственных систем. Многому нам пришлось обучаться и внедрять это в свое производство. Для системы аварийного энергоснабжения АЭС уже сегодня мы серийно изготавливаем дизель-генераторы и поставляем их совместно со всеми вспомогательными системами в составе дизель-генераторной установки для строящихся АЭС в России и за рубежом.

Сейчас в стадии исполнения контракт по поставкам дизель-генераторных установок для АЭС «Эль-Дабаа», которую «Росатом» строит в Египте, поставка оборудования начнется до конца года.

В будущем мы рассчитываем стать головным дизелестроительным предприятием для «Росатома».

В 2022 г. в уставный капитал «ТМХ-Энергетические решения» вошло одно из предприятий ГК «Росатом» – АО «Русатом Оверсиз». Как это партнерство отразилось на работе ТМХ ЭР?

Взаимодействие с «Росатомом» – это еще и возможность изучить новые для нас производственные решения. В атомной отрасли применяется Производственная система «Росатом» – ПСР. В ТМХ есть своя производственная система. Опыт работы с «Росатомом» дает возможность посмотреть на две системы одновременно и, создавая уникальный микс, добиваться дополнительной эффективности. Я считаю, что сотрудничество «Трансмашхолдинга» и «Росатома» на примере работы «ТМХ-Энергетические

решения» и «Русатом Оверсиз» имеет огромный долгосрочный потенциал для двух сторон. И уверен, что полученный опыт будет масштабироваться и развиваться.

Как строится работа компании на внешних рынках? Какие продукты, на ваш взгляд, в ближайшие годы будут востребованы на зарубежных рынках?

В первую очередь мы бы хотели освоить домашние рынки, самый ближний для нас – рынок распределенной энергетики. После того, как мы получим соответствующую долю на внутреннем рынке, будем готовы двигаться на глобальный рынок.

У нас есть все необходимые элементы успеха: опытная команда, современное производство, эффективные технологии и собственные разработки, для того чтобы иметь долю и на международных рынках. Мы уже представлены за рубежом, например через участие в международных проектах «Росатома», и, безусловно, существуют планы присутствия на зарубежных рынках в качестве самостоятельного игрока.

Источник: vedomosti.ru, 30.06.2025

Завод ТМХ построил грузопассажирский тепловоз новой серии для замены советских «Машек»

Брянский машиностроительный завод (БМЗ, входит в «Трансмашхолдинг») построил для РЖД грузопассажирский тепловоз новой серии для замены таких советских машин с именем «Машка», «новенький» получил прозвище «Мишка» и особую ливрею, сообщили РЖД.

«Первый грузопассажирский тепловоз ТЭ26 построили на Брянском машиностроительном заводе. Локомотив должен заменить эксплуатируемые РЖД тепловозы М62 (советская серия – ред.). Многие десятилетия «Машки», так в народе прозвали эти локомотивы, водили хозяйственные поезда», – говорится в сообщении.

Тепловоз №0001 получил прозвище «Мишка» и особую ливрею. После сертификации и подконтрольной эксплуатации он будет водить туристские поезда в Карелии. Первые машины этой серии пойдут на Октябрьскую и Московскую магистрали.

ТЭ26 – универсальный односекционный грузопассажирский магистральный тепловоз с двумя кабинами управления. В его конструкции больше 90% отечественных комплектующих. Тепловоз оснащен дизельным двигателем 18-9 ДГМ-02 мощностью 2850 кВт с турбокомпрессором нового поколения. Заявленный срок службы локомотива – не менее 40 лет.

«Сейчас на заводе собирают второй тепловоз. В ближайшее время оба локомотива отправятся на приемочные и сертификационные испытания», – пишут РЖД.

Источник: Iprime.ru, 30.06.2025

На Дону начали выпуск новых видов комплектующих для ремонта электровозов

Ростовский электровозоремонтный завод (РЭРЗ, входит в АО «Желдорреммаш») расширил производство комплектующих для ремонта донских электровозов серии «Ермак». В рамках реализации политики импортозамещения завод освоил выпуск около десяти видов продукции, которая раньше закупалась из-за рубежа. Это позволило добиться финансовой экономии и создать новые рабочие места. На заводе создали новый участок по ремонту обтекателей, на котором наладили производство пластиковых комплектующих для ремонта кабины электровоза, включая декоративные элементы. Процесс изготовления включает подготовку силиконовых форм и жидкого пластика, заливку материала в форму, охлаждение и обработку. Кроме того, на предприятии запустили восстановительный ремонт бамперов и светоотражающих фильтров. Поступающие в цех детали зачищают, обрабатывают, шпаклюют, армируют, красят и устанавливают на кабину электровоза. По словам директора РЭРЗ Сергея Едрышова, освоение ремонта комплектующих и самостоятельный выпуск части необходимой продукции дает предприятию возможность не зависеть от контрагентов в части расходов на материалы и сроков исполнения работ, а также экономить на затратах. По предварительным оценкам, освоение выпуска новых видов продукции позволит заводу снизить затраты на закупку комплектующих для ремонта кабин локомотива «Ермак» до 50% в год. Об этом сообщили в министерстве региональной политики и массовых коммуникаций Ростовской области.

Н писал, что до конца 2025 года в Новочеркасске запланировали выпуск нового электровоза.

Источник: gorodn.ru, 30.06.2025

Алиханов: ни одна страна не выпускает полностью импортозамещенные самолеты

Минпромторг на стратегической сессии по авиации изложит председателю правительства РФ Михаилу Мишустину свои предложения по совершенствованию программы развития авиационной отрасли, сообщил глава ведомства Антон Алиханов 2 июля на «правительственном часе» в Совете Федерации в рамках 593-го пленарного заседания СФ, отвечая на вопросы сенаторов.

Зампред Комитета СФ по бюджету и финрынкам Андрей Епишин отметил, что в гражданском авиастроении есть сложные вызовы. Самолеты не всегда соответствуют заявленным характеристикам из-за трудностей с импортозамещением ключевых агрегатов и технологических ограничений. «Кроме того, финансово-экономические модели требуют более глубокой проработки», – сказал сенатор. Не до конца ясны цены, по которым авиакомпания могут приобретать новую технику, даже с учетом льготных условий лизинга. Также актуальны ограничения в финансовых и кадровых ресурсах. Парламентарий поинтересовался, планируют ли корректировать комплексную программу развития авиационной отрасли РФ, рассчитанную до 2030 года.

Антон Алиханов подчеркнул, что российская авиационная промышленность решает уникальную задачу, которую не решала ни одна страна в мире. Ни одно государство не производит полностью импортозамещенные самолеты. «Наша страна такую задачу поставила, и мы успешно идем по пути ее реализации», – сказал Алиханов. Он отметил, что уже проходят сертификационные полеты SuperJet с российским двигателем ПД-8. Это самый быстро разработанный и поставленный под крыло двигатель.

Уже идут сертификационные полеты SupetJet, MC-21. Завершаются в этом году сертификационные полеты Ил-114. Программы по легкомоторным самолетам тоже в процессе реализации – это «Байкал», «Ладога» и ряд других.

Глава Минпромторга сообщил, что программа развития авиационной отрасли требует корректировки. 15 июля запланирована стратегическая сессия по этому направлению, и Минпромторг изложит свои предложения премьер-министру Мишустину. Речь идет об актуализации сведений, сколько нужно производить и какой номенклатуры, и о совершенствовании финансовых механизмов. Что касается цен, действуют программы репрайсинга, и Минпромторг готов поддерживать создание вторых, третьих альтернативных поставщиков, чтобы создавать давление на стоимость отдельных комплектующих, отметил Антон Алиханов.

Ранее глава Минтранса Роман Старовойт заявил, что все самолеты, которые выходят на линию, проходят проверку в соответствии с международными нормами и абсолютно безопасны.

Председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко считает авиацию государствообразующей отраслью. По ее словам, поддержка бесперебойного авиасообщения с переходом на российские самолеты и оборудование способствуют формированию технологического суверенитета России.

Источник: aviaport.ru, 03.07.2025

Алиханов: Первые самолеты «Байкал» планируют передать «Авроре» в 2026 году

Глава Минпромторга Антон Алиханов в ходе правительственного часа в Совете Федерации сообщил, что в конце следующего года планируется передать первые пять легких самолетов «Байкал» авиакомпания «Аврора».

По его словам, «в конце следующего года первые пять самолетов мы должны поставить авиакомпании «Аврора». Поставка этих отечественных воздушных судов станет важным этапом для обновления парка российских авиаперевозчиков, передает ТАСС.

Также Алиханов отметил необходимость законодательно закрепить достижение 50% доли отечественных самолетов в парках российских авиакомпаний. Он напомнил, что эта цель прописана в указе президента под номером 309. Министр подчеркнул, что считает нужным включить данное положение и в законодательство, чтобы обеспечить выполнение стратегической задачи по импортозамещению в гражданской авиации.

Ранее гендиректор Уральского завода гражданской авиации Леонид Лузгин заявил, что легкий самолет «Байкал» поступит на рынок по цене, сопоставимой с американской Cessna Grand Caravan, он уже нашел первых заказчиков.

В мае министр финансов Антон Силуанов подчеркнул, что проект регионального самолета «Байкал» обеспечен необходимыми ресурсами и будет реализован без задержек. Минпромторг подтвердил эффективность доработок конструкции самолета «Байкал».

Источник: vz.ru, 02.07.2025

**НОСТРОЙ: около 70% попадающей в РФ стройпродукции
не соответствует госстандартам**

Примерно 70% строительной продукции, попадающей под контроль аккредитованных лабораторий в РФ, не соответствует государственным стандартам. Об этом сообщил глава Национального объединения строителей (НОСТРОЙ) Антон Глушков.

«Примерно 70% строительной продукции, попадающей под контроль аккредитованных лабораторий, не соответствует государственным стандартам. <...> У нас до сих пор наблюдается неурегулированность в вопросах [качества стройматериалов] в рамках ЕврАзЭС, что позволяет поступать на рынок РФ огромному количеству строительной продукции, которая не подвержена контролю. До сих пор не подписан этот документ (в отношении безопасности строительных материалов с ЕврАзЭС – прим. ТАСС.). Без подписания этого документа наведение порядка на рынке стройматериалов невозможно», – сказал Глушков на заседании Общественного совета при Минстрое РФ по вопросам строительства.

По его словам, также необходимо определить перечень стройматериалов, которые должны выпускаться только в соответствии с госстандартами. Дело в том, что большая часть попадающих в каталог импортозамещения стройматериалов Минстроя выпускается в соответствии с так называемыми техническими условиями производителя, а не с госстандартами, что не дает возможности правильно их использовать при проектировании объектов недвижимости, заключил глава НОСТРОЙ. «Думаю, настало время рассмотреть возможность передачи контроля за производством стройматериалов назад в Минстрой, потому что у Минпромторга, который сейчас этим занимается, наверное, это точно не первоочередная задача», – заключил Глушков.

Каталог импортозамещения был создан НОСТРОЙ совместно с Минстроем России для удобного поиска отечественных товаров. Как отмечали ранее в пресс-службе министерства, каталог включает сведения о материалах и оборудовании для строительства объектов образования, медицины, спорта, инженерной инфраструктуры.

Источник: tass.ru, 30.06.2025

Валерий Фальков открыл научно-образовательный центр «Искусственный интеллект» в РТУ МИРЭА

Деятельность НОЦ «Искусственный интеллект» направлена на разработку перспективных решений в области ИИ и их практическое применение в сферах образования, здравоохранения, экономики, финансов.

Центр создан при поддержке Федерального казначейства, которое уже активно использует ИИ-технологии для анализа документации, автоматической генерации ответов на запросы и прогнозирования рисков.

Глава Минобрнауки отметил высокий уровень знаний, навыков и опыта коллектива РТУ МИРЭА, благодаря чему выстраивается эффективное сотрудничество вуза с федеральными органами исполнительной власти, среди которых Федеральное казначейство и Минфин.

В НОЦ формируется сквозная система подготовки кадров в сфере ИИ. Так, уже в 2024 г. переобучение прошли 80 сотрудников Федерального казначейства, в этом году его пройдут более 540 специалистов. Еще более 700 студентов прошли обучение на цифровой кафедре по программе «Программные средства решения прикладных задач искусственного интеллекта» за 2024-2025 гг.

Президент Владимир Путин отмечал, что наличие собственных разработок нового поколения ИИ – одно из ключевых условий научного, технологического и, что важно, мировоззренческого суверенитета нашей страны.

Сегодня в России уже функционирует 12 исследовательских центров ИИ, а к 2030 г. планируется увеличение их числа до 14. Это позволит оптимизировать деятельность государственных органов, а также обеспечить технологический суверенитет и конкурентоспособность России в области цифровых решений.

Источник: minobrnauki.gov.ru, 02.07.2025