



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№27/ИЮЛЬ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
Михаил Мишустин дал поручения по итогам стратегической сессии об опережающем развитии транспортной инфраструктуры.....	3
Дмитрий Чернышенко: Бюджет на науку будет приоритизирован под задачи, поставленные Президентом	4
«Транснефть» довела долю используемого российского оборудования до 97,7%	6
Курганский завод начал выпускать уникальные самоходные платформы, которые помогут в нефтегазовой отрасли	7
ОАК завершила сборку последнего опытного самолета МС-21	8
Глава Минтранса посетил авиатехническую базу «Уральских авиалиний»	9
Завод получил сертификат на поезд «Финист» для железных дорог с постоянным и переменным током	10
Суверенитет с международным участием	11
Полный цикл производства осветительного оборудования создаст челябинское предприятие.....	14
В Самарской области при поддержке ФРП наладили производство импортозамещающих комплектующих для энергетики и нефтехимии	15
Разработки в энергосфере. Подписано соглашение между крупными компаниями.....	17
Минпромторг рассказал о действующих мерах поддержки для черной металлургии	18
«Росатом» поможет импортозаместить важное вещество для микроэлектроники	19
От готовых решений к локализации: как покупать высокие технологии.....	20
На Ozon появилась витрина товаров «Сделано на Ставрополье»	23
ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ	24
Юрий Трутнев: Технологический суверенитет и импортонезависимость: Хабаровский край готовится к выставке «Улица Дальнего Востока» в рамках ВЭФ	24

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

25–31.07.2025

Михаил Мишустин дал поручения по итогам стратегической сессии об опережающем развитии транспортной инфраструктуры

Председатель Правительства Михаил Мишустин поручил актуализировать транспортную стратегию России до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. Такую задачу глава кабмина поставил Минтрансу по итогам стратегической сессии, посвящённой этому направлению. Работу необходимо завершить к 1 декабря 2026 г.

В актуализированную стратегию должны быть включены цели и задачи по обеспечению лидерства России в сфере беспилотных технологий в транспортной сфере. В частности, должны быть обозначены конкретные сроки начала и завершения экспериментов в этой сфере по каждому виду транспорта.

Также в стратегии должны быть предусмотрены такие направления, как развитие инфраструктуры новых регионов и транспортной связанности с ними, улучшение транспортной доступности опорных населённых пунктов с учётом пассажиро- и грузопотоков, приведение в нормативное состояние внутренних водных путей и расширение направлений использования внутреннего водного транспорта.

Кроме того, Минтрансу поставлена задача к 28 ноября представить в Правительство концепцию научно-технологического развития транспортного комплекса Российской Федерации до 2035 г.

Минтранс и Минэкономразвития в срок до 5 ноября должны представить в Правительство предложения по концепции проекта федерального закона «О транспортной политике».

Минтрансу и Минцифры до 15 декабря предстоит доработать концепцию Национальной цифровой транспортно-логистической платформы с учётом необходимости создания платформенного решения для сокращения логистических издержек.

Ряд поручений Михаила Мишустина касаются вопросов финансирования. Так, Минтрансу, Минстрою и Минфину необходимо до 15 декабря представить в Правительство предложения по опережающему финансированию мероприятий по развитию Новороссийского и Мурманского транспортных узлов, а также Багаевского гидроузла (Ростовская область).

Минфину и Минтрансу поручено при формировании федерального бюджета на 2026-2028 гг. проработать направление дополнительного

финансирования на обновление общественного транспорта в рамках одноимённого федерального проекта и мероприятия федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла национального проекта «Инфраструктура для жизни»». Доклад о результатах работы в Правительстве ожидают не позднее 1 сентября.

Ещё одно поручение дано Минтрансу и Минэкономразвития. До 1 октября им предстоит провести оценку и анализ производительности труда в транспортной отрасли и сформировать комплекс дополнительных мер по повышению производительности труда, обеспечивающий достижение отраслью не менее чем пятого места по производительности труда среди отраслей российской экономики к 2030 г.

Стратегическая сессия об опережающем развитии транспортной инфраструктуры состоялась 17 июня 2025 г. Её участники подробно обсудили вопрос наращивания возможностей ключевых сегментов транспортного комплекса.

Источник: government.ru, 26.07.2025

Дмитрий Чернышенко: Бюджет на науку будет приоритизирован под задачи, поставленные Президентом

Заместитель Председателя Правительства Дмитрий Чернышенко провёл заседание Комиссии по научно-технологическому развитию, ключевым вопросом которого стало распределение базовых и дополнительных средств на науку на 2026-2028 гг. в рамках реализации государственной программы научно-технологического развития.

В начале совещания Дмитрий Чернышенко напомнил, что Председатель Правительства Михаил Мишустин утвердил изменения в положение о комиссии, расширив её полномочия, в том числе в части управления научным бюджетом.

При рассмотрении проекта бюджета на 2026-2028 гг. была отмечена динамика роста средств на исследования.

Дмитрий Чернышенко подчеркнул необходимость эффективного использования дополнительных средств, выделяемых на науку, и их приоритизации в соответствии с поручениями Президента Владимира Путина.

«По поручению главы государства мы должны стремиться к тому, чтобы к 2030 году обеспечить рост расходов на науку до 2% ВВП. И наша задача – обеспечить максимальную эффективность вкладываемых средств и приоритизацию с учётом обозначенных Президентом Владимиром Путиным

целей. Ключевые инструменты для их достижения заложены в госпрограмме научно-технологического развития. Мы подробно обсуждали подходы к их применению на стратсессии Председателя Правительства», – подчеркнул вице-премьер.

Значительная часть средств будет направлена на поддержку научных исследований и развитие сферы образования.

Приоритизация предполагает научное обеспечение национальных проектов, направленных на достижение технологического лидерства и реализацию поручений Президента и Правительства.

«Правительство России продолжает уделять приоритетное внимание финансированию научно-образовательной сферы. Учитывая все текущие вызовы, наша основная задача – не просто обеспечить наличие ресурсов, но и добиться предельной эффективности расходов федерального бюджета, тщательно приоритизируя их в соответствии с наиболее актуальными задачами», – отметил замглавы Минобрнауки Андрей Омельчук.

«Хотел бы обратить особое внимание на необходимость выделения средств для обновления приборной базы академических институтов. Кроме того, многие научные институты требуют капитального ремонта, необходима модернизация научной инфраструктуры, чтобы наши научные организации были современными, соответствовали мировому уровню. Очень важно, чтобы росли расходы на научные исследования в Российской Федерации. Всё это позволит эффективно решать задачи, связанные с достижением научно-технологического суверенитета нашей страны», – отметил президент Российской академии наук Геннадий Красников.

Вице-премьер подчеркнул необходимость реализации поручения Президента по консолидации средств на науку в рамках госпрограммы и поручил Минобрнауки совместно с Минфином подготовить предложения по стимулированию роста расходов на исследования и разработки, в том числе с привлечением частных инвестиций.

На комиссии также была представлена концепция научно-технологического развития транспортного комплекса до 2035 г.

Напомним, Председателем Правительства Михаилом Мишустиним были даны поручения по итогам стратегической сессии об опережающем развитии транспортной инфраструктуры. На ней была поставлена задача представить в Правительство концепцию научно-технологического развития транспортного комплекса Российской Федерации до 2035 г.

Концепция, подготовленная Министерством транспорта, была одобрена Комиссией по НТР. Это первый документ, комплексно определяющий направления научно-технологического развития транспортной отрасли страны. В концепции впервые дано определение транспортной науки и предусмотрено

формирование эффективной системы управления научными исследованиями и разработками в транспортном комплексе.

Президент РАН Геннадий Красников подчеркнул важность этого направления, отметив, что оно аккумулирует в себе практически все фундаментальные науки: от математики и химии до материаловедения и квантовых технологий.

В рамках реализации концепции планируется создание девяти исследовательских научных центров на базе научных организаций России. Основные задачи этих центров и сети лабораторий: повышение мобильности населения, развитие автономных беспилотных высокоаккумуляторных транспортных средств, цифровизация, развитие Северного морского пути и совершенствование транспортной инфраструктуры.

В совещании приняли участие заместитель Министра науки и высшего образования Андрей Омельчук, президент Российской академии наук Геннадий Красников, руководитель Федерального медико-биологического агентства Вероника Скворцова, а также представители профильных министерств и организаций, главы регионов и заместители глав субъектов, ответственные за научно-технологическое развитие отраслей и регионов.

Источник: government.ru, 28.07.2025

«Транснефть» довела долю используемого российского оборудования до 97,7%

Доля отечественного оборудования, используемого в «Транснефти» составляет 97,7%, сообщил президент компании Николай Токарев на встрече с депутатами «Единой России», пишет корпоративный журнал «Трубопроводный транспорт нефти».

По словам главы «Транснефти», уровень полного импортозамещения в нефтяной отрасли должен быть обеспечен к 2027 году. «Компания продолжает работу в области развития собственных производств, автоматизации и цифровизации технологических процессов», – сообщается в издании.

Темой импортозамещения компания начала заниматься задолго до введения санкционных ограничений, напомнил президент трубопроводной монополии. «Программа из 26 пунктов наиболее критичных видов оборудования, которое ранее закупалось за рубежом, была составлена в 2014 году: в частности, это магистральные насосы и двигатели для них. На выполнение программы было выделено 25 млрд руб. На сегодня она полностью завершена», – уточнил он.

Помимо этого, одним из наиболее приоритетных проектов президент «Транснефти» назвал оперативное решение проблемы, возникшей в связи с санкционными ограничениями. «После отказа европейских стран от российской нефти компания смогла быстро перераспределить объемы транспортировки без потерь для объемов добычи: мощность порта Приморск увеличена на 10 млн т на год раньше планируемого срока, порт Козьмино при проектной мощности 30 млн т в 2024 году отгрузил 45 млн т нефти, в этом году завершится инвестпроект по расширению мощности порта Новороссийск на 15 млн т, в Иркутской области расконсервирована железнодорожная перевалочная станция на 7 млн т», – напомнил он. «Второй вопрос – замена линейной части нефтепроводов, срок эксплуатации которых составляет более 50 лет: из почти 35 тыс. км осталось 10 тыс. км, поэтому ежегодно необходимо менять по 700–800 км труб», – сообщил Токарев.

«Есть принципиальные моменты, с которыми мы не один год работаем, в частности, закон о трубопроводном транспорте, который уже 11 лет не двигается, есть также проблема охранных зон и минимальных расстояний вблизи магистральных трубопроводов», – заключил Токарев.

Источник: interfax.ru, 30.07.2025

Курганский завод начал выпускать уникальные самоходные платформы, которые помогут в нефтегазовой отрасли

Завод «Буровые установки Кургана» запустил первое в регионе производство самоходных платформ ПСТ–5, предназначенных для монтажа специализированной техники, используемой в нефтегазовой отрасли. Об этом сообщает правительство Курганской области в своем tg-канале.

«ООО Завод «Буровые установки Кургана» при поддержке региона запустило производство самоходных платформ ПСТ–5, применяемых для монтажа специализированной техники, используемой в нефтегазовой отрасли. Это первое подобное производство в регионе», – отметили в ведомстве.

Завод получил субсидии на возмещение части затрат по уплате первого взноса при заключении договоров лизинга оборудования. Новая пятиосная платформа ПСТ–5 оснащена полным приводом и способна перевозить грузы массой до 23 тонн при собственной массе 35 тонн. Это позволяет ей передвигаться по дорогам общего пользования без оформления специальных разрешений. В настоящий момент опытный образец проходит необходимые испытания.

Платформы ПСТ–5 собираются из российских комплектующих, что способствует достижению целей импортозамещения. Производственные мощности предприятия включают более 12 тысяч квадратных метров цехов и свыше 4 тысяч квадратных метров складских помещений. Это позволяет заводу ежегодно выпускать несколько десятков самоходных платформ и буровые установки грузоподъемностью до 225 тонн, не имеющие аналогов в России, а также другую востребованную продукцию для нефтегазовой отрасли.

Запуск производства платформ ПСТ–5 – часть крупного инвестиционного проекта по созданию современной производственной площадки буровой техники в Кургане. Общий объем внебюджетных инвестиций в проект уже превысил 820 миллионов рублей. На действующем предприятии создано 164 рабочих места, а в перспективе их количество планируется увеличить до 330.

Ранее крупнейшее промышленное предприятие региона, «Курганмашзавод», также демонстрировало высокие производственные и финансовые показатели, ежегодно выпуская продукцию на 55 млрд рублей и создавая тысячи рабочих мест. Развитие новых производств, таких как выпуск платформ ПСТ–5, отражает тенденцию к расширению промышленного потенциала Курганской области и поддержке импортозамещения в машиностроении.

Источник: Ura.ru, 24.07.2025

ОАК завершила сборку последнего опытного самолета МС–21

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК<UNAC>, входит в «Ростех») завершила сборку последнего опытного импортозамещенного самолета МС–21 в линейке, начались приемо-сдаточные испытания борта, сообщили в ОАК.

«В цехе окончательной сборки Иркутского авиационного завода стартовали приемо-сдаточные испытания опытного самолета МС–21, полностью модернизированного в рамках программы импортозамещения. Эта машина с заводским номером 0013 завершает линейку опытных самолетов МС–21», – сообщили в корпорации.

«На самолете выполнена масштабная работа по импортозамещению... Заменены ключевые системы на отечественные, включая комплексную систему управления, которая охватывает все приводные механизмы рулей – высоты и направления», – отметил начальник смены монтажного отделения цеха, чьи слова приводит ОАК.

Кроме того, на данном самолете впервые используется импортозамещенное стендовое оборудование, изготовленное в Новосибирске, для отработки гидравлической системы самолета.

В ОАК добавили, что по окончании приемо-сдаточных испытаний самолет направят на летно-испытательную станцию для прохождения следующего этапа – заводских доводочных испытаний.

Самолет совершил первый полет в декабре 2021 года, став первым самолетом с крылом из отечественных композитов. Пройдя испытания и подтвердив высокое качество отечественных композитов, лайнер встал на доработки.

МС–21 – среднемагистральный пассажирский самолет нового поколения. Лайнер, созданный на базе новейших разработок, ориентирован на наиболее востребованный сегмент рынка пассажирских перевозок. Крупным заказчиком этих лайнеров является группа «Аэрофлот», которая рассчитывает до 2030 года получить 108 самолетов МС–21, а к 2033 году увеличить их число в своем парке до 200. Авиаперевозчик рассчитывает начать эксплуатацию отечественных самолетов МС–21 в четвертом квартале 2026 года.

Источник: Iprime.ru, 30.07.2025

Глава Минтранса посетил авиатехническую базу «Уральских авиалиний»

Министр транспорта России Андрей Никитин прибыл в Екатеринбург для осмотра технической базы авиаперевозчика «Уральские авиалинии». Во время визита особое внимание уделялось вопросам импортозамещения и ремонта силовых установок воздушных судов отечественного производства.

Мероприятие прошло совместно с руководителем Росавиации Дмитрием Ядровым и генеральным директором авиакомпании Кириллом Скуратовым.

– Стороны обсудили перспективы развития технических компетенций по обслуживанию и ремонту агрегатов, в том числе двигателей отечественных воздушных судов, совершенствованию импортозамещенных разработок, – рассказали в пресс–службе «Уральских авиалиний».

Посещение состоялось 22 июля. После экскурсии по техбазе министра сопровождали в открытии модернизированной системы автоматического пропуска через государственную границу в международном аэропорту «Кольцово». Проект реализован вместе с исполняющим обязанности губернатора Свердловской области Денисом Паслером.

«Уральские авиалинии» задумались о модернизации своей авиационно–технической инфраструктуры еще в 2006 году, запустив программу обновления

парка самолетов. Уже в 2012–м открылся учебно–тренировочный комплекс подготовки пилотов на самолетах Airbus A320, а спустя три года начал функционировать специализированный авиационный технический центр.

База получила сертификацию на выполнение сложных технических обслуживаний воздушных судов и стала звеном в освоении инновационных технологий для российского гражданского воздушного флота.

Источник: ural.kp.ru, 24.07.2025

Завод получил сертификат на поезд «Финист» для железных дорог с постоянным и переменным током

Завод «Уральские локомотивы» получили сертификат на двухсистемный поезд «Финист», который может ездить на электрифицированных постоянным и переменным током участках железной дороги, сообщила головная компания предприятия «Синара».

«Документ подтверждает соответствие двухсистемного скоростного электропоезда «Финист» серии ЭС105 требованиям норм технического регламента Таможенного Союза. Сертификат выдан на 5 лет и действует до июля 2030 года. Его получение дает заводу возможность приступить к серийному выпуску новых электропоездов», – говорится в сообщении.

ЭС105 – вторая модификация в новой линейке скоростных электропоездов, созданных заводом на базовой платформе «Финист», которая предназначена для эксплуатации на путях, электрифицированных как постоянным, так и переменным током.

Двухсистемный поезд ЭС105 оснащен тяговой системой и вспомогательным оборудованием отечественного производства. Использование таких поездов на участках пригородного сообщения позволит сократить время перехода состава с одного рода тока на другой и увеличить количество маршрутов.

ЭС104 – базовая платформа для линейки скоростных электропоездов нового поколения. «Синара» ранее сообщала, что инженеры «Уральских локомотивов» на ее базе разрабатывают несколько модификаций: двухсистемный электропоезд серии ЭС105, гибридный электропоезд с автономной тяговой батареей ЭС105 А, электропоезд для городов с высоким пассажиропотоком ЭС106, двухэтажный электропоезд ЭС106Д.

Источник: Iprime.ru, 29.07.2025

Суверенитет с международным участием

За 3 года отечественное машиностроение значительно продвинулось в деле импортозамещения. За счет льготных займов и других мер господдержки предприятия отрасли нарастили выпуск востребованных комплектующих к железнодорожной технике, в том числе которые раньше закупались только за рубежом. Несмотря на движение в сторону технологического суверенитета, 100-процентная локализация производства по всем видам продукции для железнодорожного транспорта пока недостижима. В частности, международная кооперация запланирована в рамках создания электропоездов для ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

От мала до велика

Отечественные комплектующие для железнодорожной техники традиционно занимали весомую долю в готовой продукции. По словам менеджера одной из компаний, являющейся крупным поставщиком услуг для РЖД, российские машиностроители всегда стремились быть в числе лидеров среди мировых изготовителей подвижного состава. Естественно, на выпускаемые локомотивы, электропоезда ставили лучшее, что имелось на рынке. В некоторых случаях это были иностранные комплектующие. Например, активно использовалась продукция признанного в мире производителя тормозного оборудования Knorr–Bremse. Тем не менее техническая политика главных игроков отечественного желдормаша заключалась в том, чтобы присутствовали альтернативные поставщики, в том числе из РФ.

Особенно такого подхода отрасль стала придерживаться после 2014 года, а с 2022–го по понятным причинам запрос на российские компоненты вырос многократно. Однако с отечественными партнерами поначалу складывалось не так все просто. Причина была даже не столько в возможности производить тот или иной продукт, сколько в ограниченных мощностях. Ведь из-за ухода иностранных партнеров рынок и спрос серьезно вырос, его нужно было каким-то образом закрывать, пояснил представитель отрасли. Из-за этого не всегда ритмично и в полном объеме изготовитель конечной продукции мог выполнять те заказы, которые размещали РЖД и другие заказчики.

Однако время делает свое дело. Диверсифицируя производство, отечественные заводы осваивали выпуск новой номенклатуры взамен импортной: запасных частей, материалов, агрегатов.

Например, на Новочеркасском электровозостроительном заводе при поддержке Фонда развития промышленности России с 2022 года реализуется проект «Суверенизация». В числе его задач – организация выпуска комплектов

электрооборудования и других узлов для пассажирских локомотивов ЭП2К и ЭП20, магистрального электровоза 2ЭС5 (разрабатывался совместно с Alstom).

Похожим образом развивалась локализация в сегменте моторвагонного подвижного состава. Как сообщили на Демиховском машиностроительном заводе (ДМЗ), доля отечественных комплектующих в выпускаемых сейчас электропоездах ЭП2ДМ и ЭП3Д приблизилась к 100%. ДМЗ работает с большим количеством российских компаний, поставляющих для них детали и узлы.

Например, для новой модели ЭП2ДМ это более 80 предприятий, проинформировал гендиректор завода Владимир Чекалин.

При этом ДМЗ, продолжает он, также вносит вклад в межзаводскую кооперацию. В частности, Демиховский завод освоил изготовление редукторов для электропоездов ЭГЭ2Тв «Иволга 4.0», которые собираются в Твери.

Настоящие моторы импортозамещения – малые и средние предприятия, считает директор Фонда развития промышленности Челябинской области Сергей Казаков. «Я вижу множество примеров, когда совсем небольшие заводы смогли наладить выпуск оборудования, комплектующих и других важных изделий, которые раньше закупали исключительно за границей», – свидетельствует он. Зависимость сводится к минимуму. Потребность в замещении импортных комплектующих возникает не только при производстве новой техники, но и для содержания, ремонта имеющейся.

Так, в 2022 году компания «ЛокоТех» столкнулась с резким ростом стоимости иностранных компонентов, а также увеличением сроков доставки продукции из-за рубежа и необходимостью перенастраивать альтернативные каналы поставок. Совместно с РЖД и отечественными машиностроителями был определен перечень необходимых комплектующих для технического обслуживания локомотивов. В него вошло около 2 тыс. наименований.

К настоящему времени сервисные локомотивные депо полностью перешли на отечественные краски, смазки, масла, присадки для подготовки охлаждающих жидкостей, выключатели, контакторы, электрические разъемы, резинотехнические изделия, подшипники, другие расходные материалы и детали. Ежегодно для техобслуживания и ремонта более 15 тыс. локомотивов «ЛокоТех» использует порядка 25 тыс. наименований товарно-материальных ценностей. Сегодня доля иностранных комплектующих не превышает 1% от общего объема номенклатуры, информируют в компании.

В других хозяйствах эта доля может быть выше. Как рассказал управляющий директор дивизиона «Железнодорожная автоматика и телемеханика» группы компаний «Нацпроектстрой» Константин Хромушкин, в производстве систем ЖАТ зависимость от зарубежных компонентов, которые не выпускаются в России, оценивается в пределах 3-5% общей себестоимости.

При этом за 10 лет пройден большой путь в деле импортозамещения, говорит Евгений Гоман, главный инженер компании «Элтеза» (производитель ЖАТ). «Мы взяли все максимально, что есть в российской промышленности, за исключением ПККИ [приставки контактные], которое не производим», – уточнил он.

Безусловно, есть изделия, которые приходится импортировать, говорит представитель другого холдинга, но к настоящему моменту с поставками никаких сложностей нет, поскольку было время найти надежных зарубежных контрагентов.

ВСМ как клуб избранных

Не обойдется без иностранной помощи и создание высокоскоростного поезда. На импортные изделия будет приходиться 10-15% от общего объема комплектующих.

«На самом деле международная кооперация будет у нас присутствовать. Как известно, производителей такого поезда с такими скоростями можно посчитать по пальцам одной руки – это те страны, которые обладают этими компетенциями. Они все активно кооперируются друг с другом, это нормальная международная практика», – заявил президент Свердловского областного союза промышленников и предпринимателей Дмитрий Пумпянский.

Зарубежных партнеров он не назвал, уточнив только, что это дружественные государства.

То, что будут привлечены иностранные комплектаторы, – абсолютно нормально, соглашается председатель совета директоров «Синара – транспортные машины» Александр Мишарин: «В мире всегда существует международное сотрудничество. Надо всегда быть откровенными и профессиональными. А второе, что важно, это дает хорошие перспективы для экспорта. Мы это тоже должны для себя закладывать, мы сразу должны себя сравнивать с тем [мировым] рынком, который существует сегодня».

Самое главное, добавил он, вся документация на создаваемый подвижной состав и интеллектуальная собственность должны принадлежать России. «Надо ее вовремя оформить на себя», – отметил А. Мишарин.

В то же время отечественные производители стараются максимально повышать свое присутствие в проекте ВСМ. Сегодня с главным изготовителем «Уральские локомотивы» формируется кластер поставщиков компонентов для подвижного состава. Это более 150 российских предприятий.

Кстати, часть вопросов по технологической независимости отработана в рамках производства последних моделей скоростных электропоездов.

Определенным достижением стала разработка двухсистемного тягового привода, проинформировал Д. Пумпянский. В настоящее время «Уральские локомотивы» получают сертификат на электропоезд ЭС105 семейства

«Финист». Он предназначен для эксплуатации на путях, электрифицированных как постоянным, так и переменным током.

«Это первый отечественный двухсистемный поезд, построенный на российском тяговом оборудовании», – подчеркнул первый заместитель гендиректора по технической политике «Уральских локомотивов» Виталий Брексон. Поскольку предполагается, что высокоскоростное движение будет действовать не только между Санкт-Петербургом и Москвой, но и на других направлениях с разными родами тока, такая разработка актуальна и для ВСМ-поезда.

«Надо, чтобы мы ехали с эксплуатационной скоростью 360 км/ч (до 400 км/ч – экспозиционная скорость) и при этом пассажиры не чувствовали никакого дискомфорта. Такой двухсистемный тяговый привод есть в двух-трех странах мира», – обратил внимание Д. Пумпянский.

Напомним, подвижной состав для ВСМ должен быть запущен в серийное производство в 2028 году. Как сообщал глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров, на высокоскоростную линию Москва – Санкт-Петербург планируется переключить 50– 60% пассажирского движения между этими городами.

ЦИТАТА

«Создание принципиально нового для отечественного железнодорожного машиностроения подвижного состава для высокоскоростных магистралей – это одна из наших приоритетных задач в рамках реализации нацпроекта «Промышленное обеспечение транспортной мобильности» и входящего в его состав федпроекта «Производство инновационного транспорта». Видим, что все запланированные работы идут по графику. Эффективно работают в связке наши меры господдержки – предприятию («Уральским локомотивам». – Прим. ред.) уже доведена часть льготного займа ФРП в объеме 1,7 млрд из общей суммы в 7,2 млрд руб. Они направлены на закупку оборудования. А также 9,6 млрд руб. получено по линии кластерной инвестиционной платформы. В III квартале [2025 года] ожидаем закладку первого кузова будущего высокоскоростного электропоезда».

Альберт Каримов, замглавы Минпромторга России.

Источник: rzd-partner.ru, 29.07.2025

Полный цикл производства осветительного оборудования создаст челябинское предприятие

Златоустовский «Завод Оборон Свет» увеличивает мощности по производству осветительного оборудования. Как сообщает пресс-служба Фонда

развития промышленности Челябинской области (ФРП), предприятие инвестирует в модернизацию площадки 29 млн рублей.

Наблюдательный совет регионального ФРП одобрил компании льготный заем по программе «Импортозамещение». Средства кредита предприятие направит на приобретение необходимого оборудования и комплектующих для создания предприятия по принципу полного цикла. Модернизация даст возможность уменьшить затраты на производство, снизить себестоимость и сроки изготовления.

Общие затраты на реализацию проекта составят 29 млн рублей. Все эти средства выделены региональным ФРП под 1% годовых на три года. Предприятие направит их на закупку девяти единиц нового оборудования для напыления, покраски и обработки изделий, а также раскроя, гибки, резки и сварки металла.

На приобретенном оборудовании компания намерена освоить выпуск семи новых видов продукции. Изделия завод будет поставлять в такие государственные структуры и корпорации, как РЖД, МЧС, «Газпром», «Роснефть» и «Транснефть». Также до 20% всех изделий завод планирует направлять на экспорт в Турцию, Казахстан, Беларусь, Узбекистан и другие страны.

Генеральный директор «Завод Оборон Свет» Сергей Кирьянов пояснил, что спрос на мобильное осветительное оборудование растет, а конкуренция на рынке после ухода иностранных производителей все еще невелика.

«Основная задача – создать на предприятии полный цикл производства, чтобы исключить зависимость от сторонних поставщиков. Рассчитываем, что это позволит нам сократить расходы на изготовление продукции на 30-50%, снизить время работы на 40%, а также увеличить выпуск готовых изделий на 80%», – рассказал Сергей Кирьянов.

Расширение производства позволит предприятию создать дополнительно 29 новых рабочих мест, а к 2028 году завод планирует увеличить выручку более чем в три раза.

Источник: expert-ural.com, 28.07.2025

В Самарской области при поддержке ФРП наладили производство импортозамещающих комплектующих для энергетики и нефтехимии

Тольяттинская компания «Профиль» завершила модернизацию производства и наладила выпуск новых видов запчастей для динамического

оборудования, которое используется в химической, нефтехимической и энергетической отраслях.

Об этом сообщает федеральный Фонд развития промышленности (ФРП), предоставивший льготный заем.

На модернизированных мощностях производят полужесткие дисковые (пластинчатые) муфты, рабочие колеса компрессоров и насосов, в т.ч. импеллеры, роторы в сборе, лопатки паровых турбин, винты воздушных компрессоров и т.д. По оценке компании, до недавнего времени свыше 70% соответствующих комплектующих на российском рынке приходилось на импорт. Конструкторская документация для производства новых деталей, не уступающих зарубежным аналогам, разработана специалистами конструкторско-технологическим бюро предприятия.

Общий объем инвестиций в модернизацию составил 200 млн руб. Из них 148 млн руб. в виде льготного займа предоставил федеральный ФРП по программе «Комплектующие изделия».

«Заем Фонда развития промышленности помог нам реализовать очень важный для российской промышленности проект – налажено производство уникальных для России комплектующих динамического оборудования, часть из которых ранее завозили только из-за рубежа. Запуск серийного производства позволит обеспечить бесперебойную работу предприятий, оказавшихся без должного сервиса в условиях санкций. Внедрение новых производственных мощностей повысит стабильность поставок для отечественной промышленности», – прокомментировал директор компании «Профиль» Е. Малюга.

Предприятие также производит подшипники скольжения, колодки подшипников, различные уплотнения и валы, ранее выпускавшиеся небольшими партиями.

В процессе эксплуатации детали динамического оборудования подвержены естественному износу и без регулярного технического обслуживания и ремонта такое оборудование может быстро выйти из строя, приостановив весь производственный процесс на предприятии.

После завершения проекта «Профиль» планирует занять до 40% в сегменте и снизить долю импортных поставок до 30%. В производственных цепочках компании, как сообщается, используется преимущественно отечественное сырье, уровень локализации составляет 90%.

«Профиль» поставляет продукцию крупнейшим российским предприятиям, среди которых Сибур Холдинг, Роснефть, Татнефть, ОГК–2, Уралхим, ЕвроХим, ФосАгро, Акрон, Т Плюс, КуйбышевАзот, Аммоний.

Разработки в энергосфере. Подписано соглашение между крупными компаниями

На площадке 10-й международной научно-технической конференции «Развитие и повышение надежности распределительных электрических сетей» в центре международной торговли в Москве соглашение о взаимодействии подписали две крупные энергетические компании. Подписи под соглашением поставили генеральный директор АО «ОЭК» Евгений Прохоров и глава ЗЭТО Алексей Федоров.

«Президент Владимир Путин поставил задачу в кратчайшие сроки выйти на максимальное замещение всей импортной продукции, а у нас ее достаточно много. Мы начали с тех проблемных моментов, которые у нас возникали. И у нас уже реализован совместный проект, разработка в рамках импортозамещения – стыковочный модуль, благодаря которому мы можем не менять целиком КРУЭ, а добавить к импортному оборудованию отечественную ячейку. Этот модуль успешно смонтирован, прошел испытания, и сейчас он уже в эксплуатации, проблем нет. Мы настроены на дальнейшее плодотворное сотрудничество, для того чтобы разрабатывать и производить другие элементы всей линейки оборудования», – прокомментировал подписание соглашения Прохоров.

«Я убежден, что в рамках данного соглашения наши компании смогут более тесно взаимодействовать в различных направлениях деятельности, – отметил Федоров важность совместных усилий в области модернизации и повышения надежности электросетевой инфраструктуры. – Это и закрытие текущих серийных потребностей в электрооборудовании и, конечно же, совместная научно-исследовательская деятельность, создание новых НИОКР и высокотехнологичных аппаратов».

Изготовление и монтаж стыковочного модуля ячеек комплектного распределительного устройства (КРУЭ) различных производителей для столичной подстанции «Никулино» – первый случай использования такого типа оборудования отечественного производства в электроэнергетике.

Реализация проекта продемонстрировала возможность российских предприятий создавать современные технологические решения высокого уровня, не уступающие в качестве зарубежным аналогам.

Источник: aif.ru, 25.07.2025

Минпромторг рассказал о действующих мерах поддержки для черной металлургии

Минпромторг для поддержки металлургов прорабатывает с банками и компаниями, накопившими долговую нагрузку в период высоких ставок, отсрочку платежей по кредитным обязательствам, реструктуризацию кредитного портфеля и неухудшение условий заимствования. Об этом сообщили в пресс-службе Минпромторга РФ.

«С компаниями, накопившими свою долговую нагрузку в условиях повышенной стоимости заемного финансирования, мы прорабатываем с ключевыми банками – партнерами отсрочку платежей по кредитным обязательствам, реструктуризацию кредитного портфеля и неухудшение условий заимствования. Также совместно с Минфином России и ФНС рассматриваем возможность предоставления каникул по уплате налоговых и страховых платежей, а также НДС», – сказали в министерстве. Там отметили, что последний яркий пример совместной работы по оптимизации задолженности – это антикризисная программа группы «Мечел», которая позволит компании сохранить устойчивость на рынке, объемы выпуска металлургической продукции, наработанные компетенции и занятость на предприятиях группы.

Кроме того, в Минпромторге подчеркнули, что в некоторых ситуациях отрицательный операционный поток предприятий связан не с высокой долговой нагрузкой, а в целом со снижением рентабельности производственных процессов. «В таких случаях мы помогаем снизить себестоимость выпуска металлопродукции. Например, совместно с ОАО «РЖД» решаем логистические сложности по перевозке металлопродукции», – сказали там. Большая группа предприятий металлургической промышленности с непрерывным производственным циклом была включена в перечень организаций, осуществляющих работы, приостановка которых невозможна по производственно-техническим условиям, определяемых в соответствии с правилами недискриминационного доступа перевозчиков, что дает преимущества в доступе к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, добавили в министерстве.

Там также уточнили, что в отрасли черной металлургии с помощью общесистемных механизмов СПИК и кластерной инвестиционной платформы поддержаны ключевые инвестиционные проекты на сумму свыше 600 млрд рублей. Кроме того, Минпромторгом в рамках механизма кластерной инвестиционной платформы в 2023–2024 годах поддержаны инвестиционные проекты с общим объемом вложений свыше 300 млрд рублей, направленные на

импортозамещения широкого спектра металлопродукции из нержавеющей и специальных марок стали, добавили там.

По итогам I квартала 2025 года объем инвестиций в отрасль не уменьшился, а, наоборот увеличился на 23,2%, до 123 млрд рублей, отметили в министерстве.

Об акцизе на жидкую сталь

В пресс-службе Минпромторга также добавили, что вопрос о повышении порогового значения в 30 тыс. рублей для уплаты акциза на жидкую сталь прорабатывается с Минэкономразвития и Минфином на основании предложений отрасли.

Источник: tass.ru, 28.07.2025

«Росатом» поможет импортозаместить важное вещество для микроэлектроники

Ученые «Росатома» разработали технологию изготовления особо чистого гексафторида вольфрама – вещества, важного для микроэлектроники, которое Россия сейчас поставляет из-за рубежа, сообщила атомная госкорпорация.

«Сотрудники Научно-исследовательского института научно-производственного объединения «Луч» (АО «НИИ НПО «Луч», Подольск, входит в научный дивизион «Росатома») разработали технологию и аппаратурно-технологическую схему изготовления особо чистого гексафторида вольфрама. В период с 2023 по 2024 год работа проводилась в рамках государственного контракта с Минпромторгом России. Создание нового участка для производства гексафторида вольфрама в России направлено на импортозамещение, достижение технологической независимости (пока страна не может обходиться без зарубежных поставок этого важного химического вещества)», – говорится в сообщении.

Особо чистый гексафторид вольфрама используется в микроэлектронике, например, при производстве полупроводников для осаждения металлического слоя вольфрама из газовой фазы. Этот слой отличается высокой химической и термостабильностью, низким сопротивлением и служит защитой для плат и схем. Также гексафторид вольфрама применяется для получения покрытий и изделий из высокочистого вольфрама методами газовой металлургии (водородное восстановление, химические транспортные реакции).

Сейчас идут работы по проектированию первого в России производственного участка по выпуску особо чистого гексафторида вольфрама.

Он будет включать полную цепочку технологического и аналитического оборудования для производства этого вещества, отмечает «Росатом».

Источник: Iprime.ru, 24.07.2025

От готовых решений к локализации: как покупать высокие технологии

Вице-президент, директор по цифровой идентичности компании «Ростелеком» Иван Беров – о новых подходах к импорту высокотехнологичной продукции для автоматизации и роботизации

Один из трендов в сфере развития цифровизации и автоматизации российской экономики – переход отечественных компаний от закупок готовых зарубежных решений к адаптации и локализации импортных технологий.

Российское правительство стимулирует локализацию высокотехнологических решений. Так, государственная система специальных инвестиционных контрактов СПИК 2.0 дает возможность получения налоговых льгот и субсидий на условиях обязательной локализации технологий. При этом активно поддерживаются проекты, где иностранные технологии адаптируются и локализуются на территории России с обязательной передачей технологических карт, документации и созданием инженерной инфраструктуры. В рамках программы промышленных кластеров в 2023– 2024 годах Минпромторг поддержал более 40 проектов локализации на сумму свыше 400 млрд руб. Одновременно протекционистские меры создают барьеры для импорта готовых решений и побуждают зарубежные компании создавать локализованные версии продукции: иностранные товары, включая высокотехнологичные решения, допускаются к госзакупкам только при отсутствии российских аналогов.

Локализация имеет ряд несомненных преимуществ: такой подход подразумевает не просто сборку на территории страны, а включение зарубежной технологии в отечественный правовой, производственный и инфраструктурный контекст. В отличие от импорта готовых решений, это позволяет контролировать жизненный цикл продукта, адаптировать его под национальные стандарты и, главное, снизить зависимость от зарубежных поставщиков – как технологического характера, так и с точки зрения политических рисков.

Этот процесс организации производства дает доступ к исходным кодам, технической документации, инженерной поддержке, и обеспечивает контроль над критическими компонентами – от микрокодов до обеспечения эксплуатации. Также локализация позволяет выстроить национальные цепочки

добавленной стоимости – от производства комплектующих до сертификации и сопровождения высокотехнологичных решений.

Особенно актуально это для промышленности, автоматизация которой требует глубокого встраивания в физические процессы – от работы станков до управления энергией и логистикой. Это делает ее особенно чувствительной к технологическим санкциям: замена компонентов требует не только их закупки, но и полного пересмотра производственных процессов. В таких проектах сложнее переключиться на альтернативного поставщика – критически необходимы инженерная совместимость, безопасность, сертификация.

Кроме того, высокая степень капиталоемкости и длительный жизненный цикл промышленного оборудования требуют адаптации технологий к российским условиям, возможности обслуживаться локально и модернизации силами отечественных подрядчиков.

Особую роль в поставке в Россию высокотехнологических решений и их локализации на отечественном рынке играет Китай. Синергия взаимодействия двух стран здесь возникает естественным путем.

С одной стороны, как показывает опубликованное в этом году исследование Кепт, Россия занимает 43-е место в мире по уровню промышленной автоматизации, сильно отставая от ведущих мировых экономик: плотность роботизации в 2023 году у нас составляет лишь 19 роботов на 10 тыс. сотрудников, при среднемировом уровне в 162 робота. Чтобы войти в топ–25 стран по уровню роботизации к 2030 году, России необходимо увеличить парк промышленных роботов более чем в девять раз – с 12,8 тыс. до 123 тыс. единиц. Это означает ежегодный прирост на уровне 38%, что невозможно без внешнего технологического партнерства.

С другой стороны, именно Поднебесная является ведущим поставщиком соответствующих решений. По данным Кепт, в 2023 году Китай установил каждый второй новый промышленный робот в мире. И это огромный рынок: мировой парк промышленных роботов достиг в то время 4,3 млн единиц.

Китай в целом сегодня играет особую роль в поставке в Россию высокотехнологических решений и их локализации на отечественном рынке. В большинстве кейсов, реализованных в 2023–2024 годах в России, фигурируют именно адаптированные китайские решения: от контроллеров и приводов до систем визуального контроля. То есть речь идет не о прямом импорте, а о глубокой доработке решений под российские условия.

По данным Минпромторга на 2024 год, в рамках работы Российско-китайской межправительственной комиссии реализовывалось 86 крупных инвестпроектов на сумму свыше 18 трлн руб., в том числе в автомобилестроении и производстве бытовой техники, ключевых отраслях для внедрения промышленной автоматизации. При этом регулярно проходят

заседания подкомиссии по научно-техническому сотрудничеству, на которых обсуждается, в частности, расширение двусторонних прикладных проектов в области высоких технологий, включая телекоммуникации, материалы, микроэлектронику и мехатронику. Это свидетельствует о стремлении перевести сотрудничество в формат НИОКР и технологической адаптации, а не просто поставок готовых решений.

Заинтересованность отечественного бизнеса в локализации и адаптации высокотехнологичных решений подтверждается тематическими сессиями на крупнейших форумах, таких как «Цифровая индустрия промышленной России» (ЦИПР) и «Иннопром». Обсуждаются не просто закупки оборудования, а выстраивание локальных цепочек, импортозамещение комплектующих, адаптация ПО. Все чаще речь идет о совместных центрах сборки и передаче документации, а не о поставках «в коробке».

Например, в июне этого года на ЦИПР–2025 партнер «Ростелекома» российский интегратор DAO Tech и китайская компания Kuntu заключили соглашение о запуске в России производства серверов нового поколения. Проект включает выпуск двухпроцессорных платформ с поддержкой до восьми графических процессоров, адаптацию под отечественные стандарты информационной безопасности, тестирование китайских чипов на совместимость с российской ИТ–инфраструктурой, а также передачу российской стороне исходных кодов, инженерной документации и технологических карт. При этом проект не ограничивается сборкой компонентов. Он предполагает глубокую адаптацию технологий, включая сертификацию по требованиям ФСТЭК, интеграцию в российские реестры и госплатформы и обучение российских инженеров.

Одновременно DAO Tech берет на себя роль посредника не только технологического, но и культурного: компания обеспечивает выстраивание доверительных отношений между китайскими производителями и российскими корпорациями. И это тоже очень важно: при общении с китайскими контрагентами учет обычаев делового этикета этой страны является необходимым для успешности проекта. Так, практика показывает, что китайские компании достаточно гибкие и готовы к кооперации, но действуют по своей логике: им важны долгосрочное доверие, государственная поддержка и четкие гарантии.

Из других особенностей, которые важно иметь в виду, можно также отметить готовность китайской стороны передавать документацию и ноу–хау только при наличии устойчивых договоренностей, необходимость доработки китайских продуктов под российские нормы и сопровождения на месте, а также то, что в большинстве случаев решения принимаются не на уровне отделов.

Таким образом, выстраивается новый формат взаимодействия с поставщиками высокотехнологических решений, в рамках которого Россия не просто получает доступ к зарубежным разработкам и активно осваивает их на своей территории, создавая устойчивые компетенции, но и последовательно закрывает технологические пробелы, сформировавшиеся в условиях изменения глобальной экономической и геополитической обстановки последних лет.

Источник: rbc.ru, 28.07.2025

На Ozon появилась витрина товаров «Сделано на Ставрополье»

Маркетплейс запустил новую региональную витрину товаров «Сделано на Ставрополье». Специальный раздел с продукцией, произведенной в Ставропольском крае, появился на маркетплейсе в рамках проекта «Сделано в России». Предприниматели региона могут бесплатно размещать в нем свою продукцию и дополнительно продвигать ее на многомиллионную аудиторию покупателей.

Проект «Сделано в России» реализуется компанией с 2022 года при поддержке региональных властей. Его главная цель – помочь российским предпринимателям представить свои товары как можно большему числу потребителей. Витрина «Сделано на Ставрополье» была создана совместно с правительством Ставропольского края, Министерством экономического развития Ставропольского края и Корпорацией развития Ставропольского края.

Участие в программе Ozon «Сделано в России» – прекрасная возможность для малого и среднего бизнеса Ставрополья повысить свою узнаваемость, – комментирует министр экономического развития Ставропольского края Антон Доронин, – Мы ориентированы на сотрудничество с местными брендами. Продукция ставропольских производителей ценится на рынке – мы развиваем импортозамещение и обеспечиваем продовольственную безопасность. Программа создаст дополнительные площадки для ставропольских товаропроизводителей – бизнес сможет выйти на новые уровни сбыта, сократить сроки доставки товаров покупателям по всей стране и миру. Наше сотрудничество помогает и тем, что создает условия для появления новых рабочих мест и развития локальных брендов».

Сейчас в региональном разделе Ставрополья можно найти более 14,5 тысяч наименований товаров. Около 50 местных производителей представили на витрине свою продукцию: от продуктов питания, мебели, одежды и обуви до спортивного инвентаря, товаров для дома, сада, строительства и ремонта, изделий для хобби и творчества.

Присоединиться к проекту может любой предприниматель, чье производство располагается на территории Ставропольского края.

Как отмечает руководитель направления по взаимодействию с органами государственной власти Ozon Александр Васильев, в рамках проекта «Сделано в России» на маркетплейсе работают уже 45 региональных витрин.

«Восемнадцать из них мы запустили в этом году. И уже видим результат: количество представленных в этих разделах российских производителей увеличилось в 1,5 раза до 8 тысяч, если сравнивать первый квартал 2025 года с аналогичным периодом прошлого года. А ассортимент вырос в 1,2 раза до 5 миллионов наименований. Теперь к проекту присоединилось Ставрополье. Предприниматели региона смогут повысить узнаваемость своей продукции на федеральном уровне, а покупатели – быстрее и проще находить их товары», – подчеркнул Александр Васильев.

Источник: kp.ru, 28.07.2025

ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ

Юрий Трутнев: Технологический суверенитет и импортонезависимость: Хабаровский край готовится к выставке «Улица Дальнего Востока» в рамках ВЭФ

Хабаровский край представит достижения в экономике, передовые технологические разработки, мастер-планы городов, туристические объекты и продукцию местных производителей на выставке «Улица Дальнего Востока», которая состоится 3-9 сентября в рамках десятого, юбилейного Восточного экономического форума. Название экспозиции в этом году – «Хабаровский край – промышленный и технологический суверенитет и импортонезависимость».

Организатор выставки – фонд «Росконгресс» при поддержке аппарата полномочного представителя Президента России в Дальневосточном федеральном округе.

«Хабаровский край – опорный регион Дальнего Востока России – один из самых крупных и промышленно развитых субъектов. По итогам 2024 г. по ряду показателей Хабаровский край показал положительную динамику. Промышленное производство и инвестиции в основной капитал выросли на 5,5% и 32,5% соответственно. По фактически осуществлённым инвестициям в проекты с господдержкой среди субъектов ДФО край занимает третье место, а по созданным рабочим местам – второе. Для поддержки инвесторов работают

территория опережающего развития, свободный порт, меры финансовой и инфраструктурной поддержки. На территории края строят самые современные военные и гражданские самолёты и корабли. На базе авиационных заводов развивается мощный авиастроительный кластер национального масштаба. Экономическое развитие региона, в свою очередь, начинает стимулировать социальную сферу, помогает улучшать жизнь людей. Меняется облик городов. По поручению Президента России в Хабаровском крае реализуется два мастер-плана – Хабаровской агломерации и города Комсомольска-на-Амуре. О том, как развивается Хабаровский край, чем он живёт, можно будет узнать на выставке «Улица Дальнего Востока», а после этого, возможно, и приехать в регион, чтобы увидеть его красоту своими глазами», – сказал Заместитель Председателя Правительства – полномочный представитель Президента в Дальневосточном федеральном округе, председатель организационного комитета Восточного экономического форума Юрий Трутнев.

Экспозиция Хабаровского края разместится в двух зданиях, соединённых крытым мостовым переходом. Общая площадь павильона в футуристическом стиле составит 550 кв. м. Внутреннее пространство первого этажа основного здания поделит на пять ключевых зон. Отдельное внимание будет уделено теме развития острова Большой Уссурийский – совместной трансграничной территории России и Китая.

В зоне «Мастер-план «Хабаровск-Сити» на мультимедийном экране продемонстрируют перспективы развития столицы края. Видеоряд будет дополнен макетом нового района города. Пространство «Добыча металлов» будет посвящено добываемым в регионе полезным ископаемым. Центральным элементом площадки станет геометрическая фигура с реалистичными моделями самородков, ценных металлов и кристаллов.

На втором этаже павильона региона будет организовано деловое пространство для проведения встреч и переговоров. В малом пространстве разместится выставка-продажа продукции, выпускаемой под зонтичным брендом «Сделано в Хабаровском крае». Площадка будет разделена на три зоны: продукция лёгкой, пищевой и рыбоперерабатывающей промышленности.

X Восточный экономический форум пройдёт 3-6 сентября на площадке кампуса Дальневосточного федерального университета во Владивостоке. В эти дни выставка будет доступна для участников форума, а 7, 8 и 9 сентября она откроется для всех желающих. Организатор ВЭФ – фонд «Росконгресс».