



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№28/ИЮЛЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
Мишустин подчеркнул важность импортозамещения в сфере станкостроения.....	3
Беседа Михаила Мишустина с губернатором Новосибирской области Андреем Травниковым	4
Врио губернатора Самарской области Вячеслав Федорищев: «Объединив усилия науки, производства и государства, мы сможем создать мощный кластер станкостроения»	5
Перспективы сотрудничества с ПАО «Газпром».....	7
Томская компания «Манотомь» совершенствует импортозамещающую продукцию.....	7
Росстандарт разработает программы стандартизации всей продукции для нефтегазовой отрасли.....	8
Производство телеметрического оборудования запускают в Челябинской области	9
Ростех открыл в Уфе участок с уникальным оборудованием для наращивания выпуска двигателей ПД-8 и ПД-14.....	11
ЦНИИ «Курс» привлекут к научно-методическому сопровождению мероприятий по импортозамещению в судостроении	12
Техническая политика РЖД сегодня: интервью Владимира Андреева.....	13
Разработчики железнодорожных инноваций получают гранты от ГЖД	23
IBS создала для ОАО «РЖД» автоматизированную систему ведения НСИ.....	23
Масштабный сбой в облачной платформе Microsoft парализовал работу авиакомпаний, аэропортов и железнодорожных вокзалов	26
ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ	27
ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	28

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

19-25.07.2024

Мишустин подчеркнул важность импортозамещения в сфере станкостроения

Премьер-министр России Михаил Мишустин назвал важнейшей задачей по импортозамещению в сфере станкостроения.

«Очень важно, что идет процесс импортозамещения. Конечно, в станкостроении это не просто сделать в очень короткий срок, но восстановление компетенций в станкостроении – это важнейшая задача», – сказал Мишустин во время посещения завода «Дальэнергомаш» в Хабаровске. Он отметил уникальность оборудования, которое производится на заводе.

«Оборудование уникальное – нагнетатели, технологические оснастки... Все нужно для горной промышленности, нашей химической промышленности», – сказал премьер, добавив, что среди заказчиков продукции завода – крупнейшие российские компании.

Мишустин выразил надежду, что на продукцию предприятия будет спрос. «Самое главное – успехов в импортозамещении», – напутствовал он.

Хабаровский машиностроительный завод «Дальэнергомаш» специализируется на производстве компрессорного, нагнетательного и энергетического оборудования. Продукция завода востребована предприятиями металлургического комплекса и химической промышленности. Предприятие работает с 2004 года. Выручка за прошлый год составила 690 миллионов рублей, план на этот год – 1,2 миллиарда рублей. Доля экспорта в среднем составляет 12 процентов. Продукция поставляется в Белоруссию, Казахстан, Узбекистан, Вьетнам, Грузию, Индию.

На предприятии идет обновление производственных комплексов, в том числе за счет отечественного оборудования. С 2021 года завод является участником национального проекта «Производительность труда», в рамках которого была проведена оптимизация потока по изготовлению редуктора нагнетателя АЭРО-ИМ.

Источник: ria.ru, 23.07.2024

Беседа Михаила Мишустина с губернатором Новосибирской области Андреем Травниковым

Обсуждались вопросы развития промышленности региона, сферы здравоохранения и транспорта, в том числе с использованием инфраструктурного меню.

М.Мишустин: Как обстоят дела в промышленности и наукоёмких, непростых производствах. Знаю, что этим в области серьёзно занимаются.

А.Травников: Хорошие показатели. И в 2023 г., и в этот год индекс промышленного производства выше общероссийского. В этом году 105,3. Но важнее те структурные изменения, которые нам удаётся поддерживать последний год. Основной драйвер – не добыча, а обрабатывающее производство (10% по этому году).

Но самое главное даже в структуре обработки – это высокотех. Например, производство малотоннажной химии – более 14% прирост по этому году, производство электротехники – 25%. Особенно радует производство компьютеров, электронной, оптической техники – два года подряд мы прирастаем на 40% и более. Это эффект импортозамещения. Наши предприятия не только успешно отвечают на вызовы, но и пользуются возможностями сегодняшнего момента.

Наука. Действительно, наш регион – в топ-5 по научно-технологическому потенциалу по рейтингу. Но это не только исследования, это в том числе и вклад в реальную экономику.<...>

Это главное производство, которое сегодня участвует в реализации научного проекта для всей страны – Сибирский кольцевой источник фотонов. Синхротрон «СКИФ». Но для нас ещё важно, что это центр развития кооперации. Потому что в СКИФе участвуют, кроме Института ядерной физики, ещё семь крупных новосибирских предприятий. Именно они обеспечивают совместно уровень импортозамещения, локализации более 90%. И это серьёзный вклад в развитие экономики.

Бурно развиваются информационные технологии и связь. Мы уже признанный, один из крупных центров цифровой трансформации. Почти 30 тысяч работающих, 165 млрд – оборот за прошлый год, причём с приростом в 30%. Но что особенно важно – доля в ВРП от информационных технологий – 4,1%. Это соизмеримо с такими крупными отраслями, как строительство и сельское хозяйство. И выше, чем в среднем по России, и намного выше, чем в среднем по Сибири.

Это дополнительные поступления в бюджет. Да, эти отрасли ещё в абсолютном значении не превысили такие бюджетобразующие столпы, как добыча, железная дорога, банковский сектор, но по темпам прироста доходов

в бюджет далеко впереди. В этом и прошлом году ИТ и связь давали прирост в бюджет 43%, научная деятельность – больше 40%. <...>

Правительству Российской Федерации отдельные слова благодарности за беспрецедентные меры поддержки сферы ИТ-технологий и связи. Я считаю, что эти меры сработали не как антикризисные, а именно как стимулирующие, развивающие отрасль.

И благодаря такой поддержке Правительства Российской Федерации нам удаётся строить региональную экономику XXI века – несырьевую, диверсифицированную, высокотехнологичную. <...>

Источник: government.ru, 23.07.2024

Врио губернатора Самарской области Вячеслав Федорищев: «Объединив усилия науки, производства и государства, мы сможем создать мощный кластер станкостроения»

20 июля, врио губернатора Самарской области Вячеслав Федорищев на площадке технопарка «Жигулевская долина» провел совещание по реализации национального проекта «Средства производства и автоматизации» в регионе. Также были подписаны два соглашения в интересах развития станкоинструментальной отрасли.

Участие в обсуждении актуальной проблематики по нацпроекту приняли ректор Самарского национального исследовательского университета имени академика С.П.Королева Владимир Богатырев, ректор Самарского государственного технического университета Дмитрий Быков, ректор Тольяттинского государственного университета Михаил Криштал, а также ректор Московского государственного технологического университета «СТАНКИН» Владимир Серебряный, представители предприятий машиностроительной отрасли области.

Новый национальный проект «Средства производства и автоматизации» имеет огромное значение для развития станкостроения в России, особенно в условиях жестких экономических санкций. Этот проект призван обеспечить достижение показателей, которые определены Президентом России Владимиром Путиным в части технологического лидерства. Станкостроение – ключевой элемент в цепочке создания высокотехнологичной продукции. От того, насколько развито это направление, напрямую зависит конкурентоспособность отечественной промышленности.

Вячеслав Федорищев подчеркнул, что Самарская область как индустриальный регион обладает большим потенциалом для развития станкостроения, здесь работают сильные предприятия и университеты.

В ходе совещания участники обсудили предложения по реализации нацпроекта. В частности, было отмечено, что сегодня необходимо создавать оборудование, которое будет обладать производительностью в 2-5 раз выше, чем существующие, даже модернизированные, мощности. Именно такое оборудование позволит обеспечить технологический суверенитет. В рамках региона нужно подключать имеющиеся предприятия, в том числе ОПК, объединять усилия науки и производства, ориентируясь на нужды предприятий-потребителей этих технологий. Исходя из их конкретных потребностей – планировать предложения по научно-исследовательским и опытно-конструкторским работам.

На площадке «Жигулевской долины» глава региона Вячеслав Федорищев и ректор Московского государственного технологического университета «СТАНКИН» Владимир Серебряный подписали соглашение о сотрудничестве между Правительством Самарской области и вузом, специализирующимся на подготовке кадров для станкоинструментальной промышленности. Соглашение предусматривает сотрудничество по таким направлениям, как научно-технологическое прогнозирование и планирование, развитие кадрового потенциала региона, проведение мероприятий по повышению эффективности производственных предприятий Самарской области.

«Самарская область – одна из самых технически развитых областей нашей страны, и тот потенциал, который здесь есть, до конца еще не раскрыт. Но два ключевых направления в машиностроении – это автомобильная и аэрокосмическая промышленность – традиционно очень развиты в регионе. Сегодня, в условиях того, что предпринимаются огромные усилия по достижению технологического суверенитета в области станкоинструментальной промышленности и средств автоматизации, очень важно, что мы подписали соглашение. Президентом РФ, Правительством уделяется много внимания развитию направления, которое является ключевым для всего машиностроения. Очень важно, что «СТАНКИН», который сегодня будет выполнять роль оператора федерального проекта, будет тесно работать с Самарской областью и предпринимать повышенные усилия для развития предприятий», – прокомментировал ректор вуза.

Также в присутствии руководителя области было заключено соглашение с управляющей сервисной компанией «РУДА». Подписи под документом поставили врио вице-губернатора Самарской области Антон Емельяненко и директор ООО СК «РУДА» Антон Борзаев. Тольяттинская компания «РУДА» объединяет шесть предприятий Самарской области, которые специализируются

на разработке и производстве металлообрабатывающего станочного оборудования с числовым программным управлением.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 22.07.2024

Перспективы сотрудничества с ПАО «Газпром»

АО «КМПО» приняло участие в совещании по вопросам сотрудничества ПАО «Газпром» и Правительства Республики Татарстан в части импортозамещения и технологического развития, прошедшем 23 июля 2024 г. в Аппарате управления Общества «Газпром трансгаз Казань».

В ходе встречи обсуждались организационные и технические меры, направленные на дальнейшее расширение взаимодействия промышленных организаций Республики Татарстан с ПАО «Газпром», организацию серийного производства, поставок и обслуживания высокотехнологичной продукции под гарантированные объемы закупок будущих лет.

По окончании совещания делегация Газпрома посетила ряд предприятий, в том числе промышленную площадку и газотурбинную энергетическую установку КМПО, ознакомившись с производственным потенциалом предприятия и используемыми современными технологиями.

Источник: kmpo.ru, 24.07.2024

Томская компания «Манотомь» совершенствует импортозамещающую продукцию

Завод «Манотомь» получил сертификаты соответствия ГОСТам, подтверждающие возможность эксплуатации датчика ДМ5017 при их применении в средах, содержащих сероводород, что особенно важно при добыче и переработке нефти и природного газа.

Сертификаты подтверждают надежность и безопасность датчиков с возможностью замещения аналогичных приборов иностранного производства.

«Наша продукция применяется в нефтегазовом секторе и других отраслях промышленности. Чтобы сохранить лояльность потребителей и расширить сферы применения приборов, компания постоянно работает над улучшениями своей продукции, которая не уступает лучшим зарубежным аналогам, – отметил генеральный директор ОАО «Манотомь» Андрей Метальников. – Это позволяет сохранять лидирующие позиции на рынке производителей КИПиА и участвовать в решении задач по импортозамещению и укреплению научно-

технологического суверенитета страны, безопасности и цифровизации различных отраслей российской промышленности».

ОАО «Манотомь» – ведущий российский производитель контрольно-измерительных приборов и автоматики (КИПиА), полный производственный цикл которого локализован на единой территории завода в Томске. В материально-техническом и ресурсном снабжении производства предпочтение отдаётся российской сертифицированной продукции. Завод активно внедряет инновационные разработки, контролирует процесс создания и отслеживает качество выпускаемой продукции. Номенклатура продукции включает более 200 наименований и более 15 тыс. различных модификаций приборной продукции, которые используются во всех отраслях промышленности.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 22.07.2024

Росстандарт разработает программы стандартизации всей продукции для нефтегазовой отрасли

Росстандарт утвердил 58 стандартов по технологиям и оборудованию для сжиженного природного газа (СПГ) и доведет их количество до 220 в срок – в следующем году, сообщил руководитель ведомства Антон Шалаев.

Он напомнил, что программа стандартизации в сфере СПГ была подписана в 2023 году и содержала порядка 220 стандартов, которые необходимо разработать или актуализировать.

«Сегодня, менее чем за год, из этой программы реализованы 58 стандартов, они уже утверждены. Несколько десятков стандартов находятся в разработке. То есть в целом работа идет по графику. Уверен, что в 2025 году полный пул стандартов в области СПГ, как мы и планировали, будет реализован», – отметил Шалаев.

В число объектов стандартизации входят установки по производству и транспортировке сжиженного природного газа, системы контроля автоматики, сигнализации комплексов СПГ. Также в программу включены стандарты, которые будут применяться для морских перевозок, судов и установок регазификации.

Кроме того, Росстандарт совместно с Институтом нефтегазовых технологических инициатив рассчитывает создать аналогичные программы стандартизации по всем группам машиностроительной продукции и оборудованию для нефтегазовой отрасли, в которых задачи импортозамещения

являются приоритетными. Речь идет об оборудовании для геологоразведки и бурения, а также в сфере нефтепереработки, нефтехимии и транспортировки.

«Мы видим системную работу по стандартизации в области СПГ как хороший пример для того, чтобы масштабировать ее и на другие направления в области импортозамещения нефтегазового оборудования. <...> До конца этого года, думаю, мы сможем принять программы по другим группам оборудования (помимо СПГ – ИФ)», – сказал Шалаев.

По его мнению, разработка стандартов каждой группы программы будет рассчитана на 2-3 года. Спрогнозировать точное количество стандартов, которые будут содержать другие программы в нефтегазовой сфере, сейчас затруднительно, «но для того, чтобы реализовать каждую такую программу, 2-3 года – более чем достаточно», добавил Шалаев.

Источник: interfax.ru, 22.07.2024

Производство телеметрического оборудования запускают в Челябинской области

Один из самых результативных на Южном Урале участников национального проекта «Производительность труда» – миасский завод «Нефть-Сервис» – наращивает мощности и запускает новую линейку продукции с помощью льготного займа Фонда развития промышленности Челябинской области.

Как сообщает пресс-служба министерства промышленности, новых технологий и природных ресурсов Челябинской области, предприятие, создающее оборудование для крупнейших нефтегазодобывающих компаний России и стран СНГ, реализует проект по изготовлению компонентов модульной телеметрической системы «Атлас». Наблюдательный совет регионального ФРП уже одобрил его софинансирование по программе «Импортозамещение». Компания получит 10,9 млн рублей на 3 года по ставке 1% годовых.

Увеличив с помощью бережливых технологий в ходе нацпроекта «Производительность труда» выпуск традиционной для себя продукции – буровых ключей и спайдеров, предприятие приступило к новой амбициозной задаче – разработать модульную телеметрическую систему «Атлас» для измерения навигационных и геофизических параметров в процессе бурения и передачи данных в реальном времени. Для успешного достижения цели «Нефть-Сервис» использует различные инструменты господдержки как регионального, так и федерального уровня, включая льготные займы ФРП.

«Телеметрические системы – принципиально иной класс продукции. Это высокоинтеллектуальное нефтесервисное оборудование, обеспечивающее процесс направленного бурения. Импульсом к освоению нового для нас и довольно сложного продукта стал уход с российского рынка компаний большой нефтесервисной четверки. Он дал старт целому ряду импортозамещающих проектов. Для российских производителей, в том числе для нашей компании, открылось окно возможностей, ведь производством полноценных комплексов телеметрического оборудования, широко применяющихся сегодня, занимаются лишь несколько компаний в мире, и все они расположены в западных странах», – рассказывает генеральный директор ООО «Нефть-Сервис» Михаил Камышев.

Миасские инженеры проектируют телеметрическую систему «Атлас» так, чтобы использовать в ней разработанные здесь же, на «Нефть-Сервисе», модули как запчасти к зарубежным аналогам, находящимся в парке оборудования нефтегазодобывающих и сервисных компаний РФ.

Общая сумма инвестиционного проекта – 17,7 млн рублей, из которых 10,9 млн рублей приходятся на льготный заем Фонда. На средства господдержки компания приобретет токарный трубонарезной станок с ЧПУ и печь ПКМ. Расширение технопарка позволит наладить производство соединительных модулей телеметрических систем. Первые изделия – резистивиметры диаметром 90 мм – планируется выпустить в первом квартале 2025 года.

«Из-за западных санкций российские нефтегазодобывающие компании столкнулись с невозможностью поставок различного вида оборудования, необходимого им в работе. Региональная программа «Импортозамещение» была запущена нашим Фондом именно для софинансирования проектов, направленных на создание и серийный выпуск такой важной импортозамещающей продукции. Благодаря этой поддержке наши коллеги из Миасса запускают здесь, на Южном Урале, производство уникального оборудования, потребность в котором у нефтегазовых компаний по всей стране сложно переоценить», – говорит директор ФРП Челябинской области Сергей Казаков.

Реализация проекта обеспечит компании за время пользования займом суммарный объем выручки почти в 167,5 млн рублей, а налоговые отчисления в бюджет региона превысят 27,5 млн рублей.

Источник: expert-ural.com, 22.07.2024

Ростех открыл в Уфе участок с уникальным оборудованием для наращивания выпуска двигателей ПД-8 и ПД-14

На уфимском предприятии ОДК-УМПО Объединенной двигателестроительной корпорации Ростеха открыт новый производственный участок с самым большим в стране горячим изостатическим прессом отечественного производства. Запуск уникального оборудования позволит нарастить выпуск и ускорить процесс изготовления деталей для серийных двигателей ПД-8 и ПД-14 и перспективных силовых установок. Общий объем инвестиций в проект составил более 3 млрд рублей.

В торжественной церемонии открытия производственного участка приняли участие министр промышленности и торговли Антон Алиханов, генеральный директор ОДК Вадим Бадеха, управляющий директор ОДК-УМПО Евгений Семивеличенко. Новые мощности занимают площадь в 2 тыс. кв. м. Самый большой в стране горячий изостатический пресс спроектирован и изготовлен на отечественном предприятии ЗАО «Дробмаш».

«У нас стоят амбициозные задачи по гражданскому авиастроению и гособоронзаказу. Таких газостатов раньше не было в России, поэтому приходилось закупать титановые части в различных странах. Теперь же мы становимся полностью импортонезависимыми в части этого технологического процесса. Производство было освоено на предприятии в Нижегородской области, что позволяет предприятиям ОДК снижать издержки, т.к. исчезает необходимость тратиться на постоянные перевозки из-за рубежа. Это важнейший проект для всей корпорации», – сказал министр промышленности и торговли Антон Алиханов.

С помощью уникального оборудования на уфимском предприятии ОДК-УМПО будут выполнять технологическую операцию газостатирования, которая является неотъемлемой частью производственного цикла изготовления титанового и алюминиевого литья. Использование горячего изостатического прессы позволяет устранять газоусадочную пористость литья из титановых и алюминиевых сплавов, улучшать однородность материала и упрочнять его за счет высокой температуры и давления аргона.

В частности, будет обеспечена круглосуточная работа по газостатированию титановых и алюминиевых отливок корпусных деталей авиационных двигателей. Они будут изготавливаться, в том числе для первых созданных в современной России авиационных двигателей ПД-14 и ПД-8 для отечественных пассажирских самолетов.

Также Антон Алиханов провел встречу с учащимися Производственно-учебного центра Ростеха на базе ОДК-УМПО, где ведется подготовка специалистов рабочих профессий. В дальнейшем студенты будут

трудоустроены на ОДК-УМПО. Помимо того, что обучение абсолютно бесплатное, на всем его протяжении выплачивается стипендия.

Источник: rostec.ru, 20.07.2024

ЦНИИ «Курс» привлекут к научно-методическому сопровождению мероприятий по импортозамещению в судостроении

АО «Центральный научно-исследовательский институт «Курс» (ЦНИИ «Курс») выполнит работу «Информационно-аналитическое и научно-методическое сопровождение мероприятий, способствующих развитию импортозамещения в судостроительной отрасли и повышению уровня локализации судового комплектующего оборудования», шифр «Импортозамещение-СКО 2». Компания признана победителем соответствующего конкурса Минпромторга России. Итоговый протокол размещен в единой информационной системе в сфере закупок.

Контракт будет заключен по начальной (максимальной) цене в 131 млн рублей. Кроме ЦНИИ «Курс», к конкурсу был допущен еще один участник, который не раскрывается.

Работу нужно выполнить поэтапно: 1 этап – с даты заключения контракта по 9 декабря 2024 года; 2 этап – с 10 декабря 2024 года по 1 декабря 2025 года; 3 этап – с 2 декабря 2025 года по 18 ноября 2026 года. Финансирование из федерального бюджета на 2024 год составляет 1 млн рублей, на 2025 год – 62,5 млн рублей, на 2026 год – 67,5 млн рублей.

В материалах конкурса уточняется, что вопросам импортозамещения уделялось особое внимание начиная с 2014 года после введения первых ограничений. «В дальнейшем в Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года... также установлены цели, направленные на импортозамещение СКО и локализацию его производства на территории Российской Федерации. Кроме того, в государственной программе Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» также определена задача по импортозамещению и локализации производства продукции судостроения. В настоящее время в условиях нарастающего санкционного давления и сложной геополитической обстановки актуальность развития импортозамещения резко возросла, поскольку замена импортных товаров, пользующихся спросом на внутреннем рынке, на товары собственного производства является основой для обеспечения технологической независимости и безопасности, в том числе судостроительной промышленности», – сказано в документе.

Задачами, которые предстоит решить ЦНИИ «Курс», в частности, являются: финансово-техническое исследование рынка судостроительной отрасли в части судового комплектующего оборудования на предмет снижения стоимости строительства судов, с учетом разработки сравнительного анализа стоимости СКО; информационно-аналитическое сопровождение работы по развитию импортозамещения в судостроении в части подготовки предложений для формирования нормативных правовых актов, включающих в себя финансовые, нефинансовые стимулирующие и нефинансовые регламентирующие меры господдержки; научно-методическое сопровождение работ по проведению экспертизы на соответствие продукции критериям подтверждения производства российской промышленной продукции; научно-методическое сопровождение работ по формированию и мониторингу реализации перечня критической промышленной продукции в судостроении; сопровождение работы по актуализации каталога СКО, выпускаемого российскими производителями.

Источник portnews.ru, 23.07.2024

Техническая политика РЖД сегодня: интервью Владимира Андреева

Масштабы НИОКР у национального перевозчика всегда значительны. Ежегодно в работе находятся около 400 проектов в части внедрения перспективного подвижного состава и передовых технологий. Планированием и реализацией этой работы занимается Департамент технической политики РЖД – ЦТЕХ. На фоне санкционного давления именно на ЦТЕХ была также возложена задача по курированию повышения интенсивности процессов импортозамещения. Об этой работе и новых разработках в направлении подвижного состава в системном интервью ROLLINGSTOCK рассказал начальник ЦТЕХ РЖД Владимир Андреев.

Владимир Евгеньевич, сегодня регулярно освещается вопрос импортозамещения западных комплектующих. Активную работу в этом направлении ведут и РЖД: не раз сообщалось об уже найденном значительном количестве аналогов по многим комплектующим для подвижного состава. Как они показывают себя по качеству и надежности?

Значимых отклонений от параметров безопасности и надежности при эксплуатации импортозамещенных технических средств мы в настоящий момент не выявляем.

Однако, действительно, такое замещение компонентов всегда связано с рисками отклонения от установленных показателей надежности. Это не зависит

от страны происхождения того или иного компонента: любое изменение конструкции подвижного состава – это практически всегда сложная инженерная кооперационная задача. Ее решают специалисты сразу нескольких промышленных предприятий. Также необходимо учитывать, что текущие условия диктуют сжатые сроки на разработку, если мы говорим о создании отечественных аналогов. Даже при положительных итогах всех необходимых испытаний подвижного состава с измененной конструкцией никто не может быть стопроцентно уверен, что в эксплуатации не будет отказов.

Какие можете привести примеры?

Тезис о сложности решаемых задач по замене компонентов, например, подтверждает новая импортонезависимая серия электропоездов ЭС104 «Финист». К сожалению, их ввод в эксплуатацию в начале этого года сопровождался массовым выходом из строя тяговых электродвигателей по причине конструктивной ошибки. Просчеты были оперативно выявлены и приняты меры по их устранению. Это нормальная инженерная работа, характерная не только для импортозамещающей продукции, но и для любых новых сложных технических систем.



*Электропоезд ЭС104 на заводе «Уральские локомотивы».
Источник: Кирилл Широков/transphoto*

Вместе с тем, повторюсь, в большинстве случаев замещенное оборудование работает в рамках установленных показателей надежности. В качестве примера отмечу проекты по замещению системы электронного впрыска топлива от «ППП Дизельавтоматики» для тепловозов, а также винтовые компрессоры и системы дискового тормоза «Транспневматики» для электровозов ЭП20.

Как сегодня работает система контроля по импортозамещенным компонентам?

Естественно, им уделяется особое внимание. Мониторинг отказов такой продукции осуществляется во всех основных подразделениях, эксплуатирующих подвижной состав.

Создан штаб РЖД по техническим вопросам, нормативному регулированию и технологической независимости. Он регулярно проводит выездные заседания не только на основных предприятиях транспортного машиностроения, но и на площадках субпоставщиков. В их рамках идет проработка вопросов и качества изготовления продукции и ее ремонта, показателей надежности техники с учетом мероприятий по замещению комплектующих.

В этом году уже проводились таких мероприятия на литейном заводе «Петрозаводскмаш», Демиховском машиностроительном заводе, а также на площадках группы компаний «Ключевые системы и компоненты».

Какие проекты по импортозамещению комплектующих считаете наиболее значимыми?

Работа по поиску аналогов импортных компонентов ведется по двум сценариям. Первый включает подбор аналогов отечественного производства или продукции, которая независима от санкций. Если таким образом найти решение не удастся, то начинается работа по второму сценарию – идет поиск компаний, которые потенциально могут изготовить нужные узлы с техническими характеристиками не хуже импортных.

Второй сценарий требует гораздо больше времени, но такие проекты и наиболее значимы. Ведь они связаны с развитием отечественных инжиниринговых и производственных компетенций, что в итоге даст долгосрочный положительный эффект не только для железных дорог, но и для России в целом.

В качестве такого примера приведу развитие производства средне- и высокооборотных дизельных двигателей – такие проекты реализует «Трансмашхолдинг». В них вовлечено сразу несколько заводов холдинга, а результатом станет создание у нас в стране производства ключевых комплектующих, которые ранее ввозились из-за рубежа. По этим проектам РЖД выступает одним из якорных заказчиков.

Также идет организация производства IGBT-модулей 33-го и 65-го класса, необходимых для изготовления тяговых преобразователей подвижного состава. По ним РЖД выступает заказчиком, который гарантирует потребление разрабатываемой продукции в нужных объемах. Это дает изготовителю возможность привлекать грантовую государственную поддержку.

Оба этих проекта стратегически важны не только для железнодорожного транспорта, но и для смежных отраслей. Мы очень рассчитываем на их успешную реализацию.

Насколько готова конструкторская документация на комплектующие по проекту высокоскоростного поезда?

Напомню, что поезд мы разрабатываем с 2020 года. Уже проведена огромная работа по подготовке конструкторской документации, выбору оптимальных технических решений и поиску потенциальных поставщиков оборудования и составных частей. В конце 2024 года завершаем этап проработки технического проекта, по его итогам будут закреплены основные технические и дизайнерские решения. По отдельным узлам уже ведется подготовка рабочей конструкторской документации.



*Макет высокоскоростного поезда на ПМЭФ, июнь, 2024.
Источник: Группа Синара*

Сегодня в первую очередь работа идет над документацией для составных частей с длительным циклом производства, – это, например, кузов и тележка. Для их изготовления требуется специализированная оснастка и элементная база. С июля запускается производство рамы тележки. Производство опытных образцов составных частей начнется во второй половине этого года, а основная их часть будет изготовлена в 2025-м.

Прошлой весной в интервью газете «Гудок» вы среди ключевых проектов ЦТЕХ обозначали инновационные электропоезда дальнего следования и низкопольные поезда. Какой перспективный подвижной состав по этому направлению сейчас в работе у производителей?

Во-первых, это полностью отечественный электропоезд постоянного тока ЭС104 «Финист», о котором мы уже говорили. Он базовый в линейке изготовителя – завода «Уральские локомотивы» – для последующих других моделей: переменного тока, двойного питания и с гибридной тягой. Так, на платформе «Финиста» разрабатывается двухсистемный электропоезд ЭС105,

который будет выпускаться в вариантах для пригородного и дальнего следования. Сертифицировать этот поезд планируется до конца текущего года.

Во-вторых, «Трансмашхолдинг» также разрабатывает новую унифицированную платформу моторвагонного подвижного состава. Она будет представлена в ближайшее время. Новый подвижной состав будет возможно использовать как с низкими, так и с высокими пассажирскими платформами, эксплуатировать на участках с различным родом тока. Также предусматривается модификация для автономной эксплуатации. Такая вариативность даст РЖД широкие возможности по эксплуатации данного подвижного состава на всей сети железных дорог.



Ключевые проекты ЦТЕХ РЖД. Источник: Гудок

Какие работы ведутся в направлении поездов push-pull?

Такая техника тоже в работе, создание таких поездов – один из путей для обеспечения растущего пассажиропотока. Разработки совместно с «Трансмашхолдингом» ведутся как для пригородных перевозок, так и дальнего следования.

Так, для пригорода поезд будет состоять из тепловоза ТЭП70БС, немоторных и одного головного вагона электропоезда ЭП2ДМ. Опытный образец планируется изготовить до конца 2024 года. Поезд предполагается к эксплуатации на неэлектрифицированных участках, в первую очередь на Октябрьской железной дороге.

Для дальнего сообщения в предпроектной стадии находится поезд постоянного формирования, который включит электровоз, промежуточные серийные двухэтажные вагоны локомотивной тяги и один двухэтажный вагон с кабиной управления. Такие составы рассматриваются к перевозкам пассажиров

на маршрутах между Москвой, Санкт-Петербургом, Казанью, Екатеринбург, Ростовом-на-Дону, Оренбургом, Анапой, Сочи и Новороссийском.

По анонсированным несколько лет назад техтребованиям РЖД к перспективным грузовым локомотивам пока в эксплуатацию пошел только электровоз 3ЭС8 от «Синара – Транспортные Машины». Как он себя показывает?

В электровозах постоянного тока серий 2ЭС8 и 3ЭС8 с асинхронными тяговыми электродвигателями действительно учтены наши актуальные требования. В них применена кабина машиниста с повышенными свойствами пассивной безопасности. Это снижает риск травмирования локомотивных бригад при столкновении с препятствиями на пути. Предусмотрена возможность управления двумя соединенными поездами с одного пульта управления локомотивом.

Сейчас электровоз при участии завода-изготовителя успешно проходит подконтрольную эксплуатацию на полигоне Октябрьской железной дороги. За пять месяцев этого года им перевезено более 655 тысяч тонн грузов. В апреле на участке Бабаево – Лужская электровоз успешно провел грузовой поезд рекордной массы в 12573 тонны. Локомотивные бригады положительно отзываются о его тяговых свойствах и эргономике.

Какие НИОКР ведутся в направлении пассажирских электровозов?

Мы передали техтребования «Трансмашхолдингу» на создание двухсекционных восьмиосных магистральных электровозов двойного питания – 2ЭП21 и 2ЭП22. Первый должен быть исполнен для конструкционной скорости 160 км/ч, второй – для 200 км/ч. Сейчас идет опытно-конструкторская работа, изготовить опытные образцы планируется в начале 2026 года, после чего электровозы пойдут на испытания.

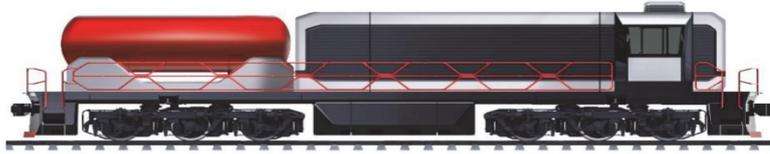
А что с локомотивами для ускоренных контейнерных поездов?

Над этой темой наши машиностроители тоже работают. При этом в их создании планируется использовать наработки, полученные при постановке в производство тех локомотивов, о которых говорил ранее. Как обозначили сами производители, такой тяговый подвижной состав будет создан не ранее 2027 года.

Производители сегодня работают над развитием газовой тяги: «Трансмашхолдинг» – над моделями локомотивов 3ТЭ30Г и ТЭМ29, а «Синара – Транспортные Машины» – по проектам ТЭМГ1, 2ТЭ35АГ и ГТЭМ1. Как оцениваете результаты текущей работы?

Напомню, что использование природного газа в качестве топлива определено одним из приоритетных направлений на уровне государства. В его рамках у нас есть многостороннее соглашение о сотрудничестве с «Газпромом», «Трансмашхолдингом» и Группой Синара. По нему РЖД

отвечает за эксплуатацию, машиностроители – за разработку и постановку локомотивов в производство, «Газпром» – за газозаправочную инфраструктуру и обеспечение топливом. Вынужден констатировать, что этот процесс сдерживается отсутствием разработанных локомотивов.



Рендер проекта маневрового тепловоза ТЭМ29 с тягой на СПГ. Источник: ТМХ, 2021 год

Сейчас и Группа Синара, и «Трансмашхолдинг» обозначают сроки создания первых газодизельных и газопоршневых магистральных тепловозов на 2026–2027 годы. Такие сроки обусловлены наличием значительного количества импортных комплектующих как в двигательных установках, так и в силовой электронике разрабатываемых газомоторных машин.

В то же время проекты модернизации тепловозов под газовую тягу ведет и ВНИКТИ. На каком этапе эти проекты?

Мы инициировали такие разработки, чтобы ускорить работы по внедрению природного газа в процесс перевозок. Первые такие модернизированные газотепловозы – магистральный 2ТЭ116УГД и маневровый ТЭМ18ДМГ – появятся уже в 2025 году.

Разработка конструкторской документации по одному полностью завершена, по второму – находится в завершающей стадии. Документацию мы передаем в инжиниринговые центры крупных локомотивостроителей для оценки возможности проведения такой модернизации тепловозов. Также идет подбор сертифицированной площадки для непосредственного выполнения работ по модернизации.

Какой состав гибридной тяги в локомотивах считают в РЖД наиболее перспективным к масштабированию?

Гибридные силовые установки действительно нами востребованы, так как снижают нагрузку на экологию. Тут мы смотрим по нескольким направлениям. На первом месте отмечу маневровые локомотивы, в которых применяется дизельный двигатель малой мощности, в сравнении с традиционными двигателями в таких локомотивах, и накопитель энергии, дающий большую мощность в течение ограниченного периода времени.

Совсем исключить выбросы мы можем за счет замены двигателя внутреннего сгорания на электрохимические генераторы, которые используют в качестве топлива водород. Однако это направление требует создания не

только образцов водородного подвижного состава, но и инфраструктурного комплекса: разработки и сооружения станций заправки водородом, мощностей для его крупнотоннажного производства и хранения.

Вернусь к ускоренным контейнерным поездам. Как идет проект внедрения вагонов-платформ с конструкционной скоростью 140 км/ч?

Фитинговая платформа 13-6704, предназначенная для перевозки контейнеров на указанной скорости, прошла полную процедуру постановки в производство и получила сертификат в 2022 году. Она изготовлена компанией «Синара – Транспортные Машины» по заказу «Федеральной грузовой компании». Первый состав из 20 таких платформ с 80 крупнотоннажными контейнерами отправился в тестовую поездку в октябре прошлого года. Он был организован совместно с «Почтой России», маршрут шел от станции Ворсино в Калужской области до порта Новороссийск.

Время в пути составило около суток – как у пассажирских поездов. Это практически в два раза быстрее по сравнению с обычными грузовыми поездами. Направление Новороссийска выбрано неслучайно: оттуда грузы можно направить в Индию, Объединенные Арабские Эмираты, а также в страны Юго-Восточной Азии.



Фитинговая платформа 13-6704. Источник: СТМ

Сейчас продолжается подконтрольная эксплуатация этих вагонов и прорабатывается формирование эффективной технологии использования указанных платформ в составе скоростного контейнерного поезда. Первоначально для подконтрольной эксплуатации был выбран маршрут Белый Раст – Артем Приморский, то есть из Московской области на Дальний Восток, но сегодня полигон расширен и разрешен на всей сети железных дорог России.

На каком этапе находится проект создания вагонов для палетных грузов?

Мы выступили инициатором такого проекта, так как он может открыть новые возможности по диверсификации грузовой базы и привлечению новых объемов грузов на железную дорогу. К тому же он будет способствовать разгрузке основных автотрасс и сокращению времени доставки из европейской части страны в Сибирь, на Дальний Восток, в Китай и в обратном направлении.

По проекту был разработан бизнес-план по созданию нового сервиса перевозок высокодоходных грузов. Также определены технические требования к специализированным грузовым вагонам и к палетным рефрижераторным вагонам. К тому же разработаны технико-экономические требования к организации палетных перевозок, регламент техобслуживания таких поездов, включая проект специализированного депо.

Сейчас ведется поиск заказчика на строительство специализированных вагонов. При наличии спроса изготовителем подвижного состава готова выступить «РМ Рейл».

Проект цифрового грузового вагона, реализуемый РЖД, предполагает возможность мониторинга узлов грузовых вагонов и последующего внедрения предиктивного подхода в обслуживании. Какое направление сейчас принято – стационарные системы мониторинга, бортовые датчики или комплексный подход?

Проработку этого вопроса ЦТЭХ инициировал в 2019 году. Когда шла проработка Северного широтного хода – железнодорожной магистрали в Ямало-Ненецком автономном округе, – было определено, что вагоны там должны эксплуатироваться и обслуживаться с применением безлюдных технологий. Это стало основой для реализации проекта цифрового грузового вагона.

Сейчас уже созданы две системы мониторинга с разными источниками питания: автономным и генераторным. На Северной железной дороге в составе контейнерных платформ парка «Федеральной грузовой компании» была проведена подконтрольная эксплуатация разработки компании «Центр 2М». Результаты положительные. Система позволяет контролировать дефекты на поверхности катания колес, сверхнормативное ударное воздействие на вагон, местоположение подвижного состава. В перспективе заложено расширение функциональности в части контроля нагрева букс, факта схода, газодинамических процессов в тормозной системе.

Другая система – от НПП «РаТорм» – сейчас также проходит подконтрольную эксплуатацию на вагонах-хопперах на полигоне Октябрьской железной дороги. Предлагаются и другие новые разработки.



Тележка 18-9891 с блоком датчиков от НПП «РаТорм». Источник: railwayexpo

Учитывая, что сегодня контроль технического состояния грузовых вагонов осуществляется с помощью стационарных постов, таких как КТСМ и ППСС, делать выводы о том, что предпочтительнее – стационарные системы, бортовые датчики или в комплексе, – преждевременно и, наверное, не нужно. Система контроля технического состояния вагона должна строиться на модели его использования в перевозочном процессе. А здесь возможно любое техническое решение.

В то же время, с нашей точки зрения, бортовые датчики будут необходимы в первую очередь на вагонах, перевозящих опасные и дорогостоящие грузы, а также на таких полигонах с безлюдными технологиями, как уже упомянутый Северный широтный ход. Мы ожидаем, что технология найдет свое применение и в скоростных контейнерных, и в палетных перевозках.

Когда, по вашим оценкам, бортовые диагностические системы, установленные на подвижном составе, наберут достаточный объем данных для внедрения полноценной и точной предиктивной аналитики?

Для этого нужно накопление данных за длительный период, учитывающий различные условия эксплуатации, сезонные изменения и другие факторы. Ключевую роль в этом играют современные системы сбора, обработки и хранения большого объема информации, а также развитие методов машинного обучения и искусственного интеллекта. Сказывается и фактор импортозамещения: есть необходимость перехода на новые российские аналоги. Думаю, можно ожидать, что предиктивная аналитика на основе бортовых данных начнет широко применяться для повышения надежности и эффективности железнодорожного транспорта на горизонте 5–10 лет.

Источник: rollingstockworld.ru, 11.07.2024

Разработчики железнодорожных инноваций получают гранты от ГЖД

Четыре проекта нижегородских научных коллективов, разработанные по техническому заданию Горьковской железной дороги, стали победителями грантового конкурса. Они получают поддержку в сумме 20 млн руб.

Конкурсный отбор научных коллективов провел Нижегородский научно-образовательный центр (НОЦ). Победителями грантового конкурса стал коллектив Нижегородского государственного технического университета (НГТУ), а также ООО «Н СИТЕК», ООО «НТЦ «Лазурь» и ООО «Русатом Пултрузия».

Разработки, в частности, решают задачи импортозамещения. Например, разработка НГТУ предполагает использование источника бесперебойного питания отечественного производства.

«Поддержку правительства получили сильнейшие проекты. Нижегородский НОЦ планирует проведение и других конкурсных отборов для индустриальных партнеров. Это удобная форма как оглашения потребности на создание инновационной разработки, так и выбора научной команды для крупных представителей реального сектора», – прокомментировал директор АНО «Нижегородский НОЦ» Александр Тарасенко.

Конкурс инновационных разработок в партнерстве с ГЖД проводится уже во второй раз. В 2022 году поддержку также получили четыре проекта. На данный момент разработки уже внедрены в железнодорожной отрасли.

Источник: nn.rbc.ru, 19.07.2024

IBS создала для ОАО «РЖД» автоматизированную систему ведения НСИ

Компания IBS в сжатые сроки обеспечила бесшовный переход на импортонезависимое решение для работы с нормативно-справочной информацией (НСИ) в ОАО «РЖД». Менее чем за 8 месяцев в рамках проекта была внедрена система на базе платформы «Планета. НСИ» – АС ЦНСИ-2, мигрированы справочники, используемые в рамках технологических процессов компании, и обеспечена интеграция со смежными системами.

ОАО «РЖД» – одна из крупнейших транспортных компаний в мире и одно из крупнейших предприятий России. В рамках реализации стратегии по обеспечению цифрового суверенитета перед компанией стояла задача по переводу автоматизированных процессов ведения и учета нормативно-справочной информации на импортонезависимую платформу.

Александр Толгский, руководитель дирекции департамента «Государственные программы» IBS: «Лидирующая позиция ОАО «РЖД» в

обеспечении технологического суверенитета накладывает на исполнителя большую ответственность при реализации проектов в сфере ИТ. Являясь объектом критической инфраструктуры, холдинг предъявляет жесткие требования к продуктам, на базе которых реализуются импортонезависимые решения. С учетом указанных обстоятельств успешное внедрение системы АС ЦНСИ-2, реализованной на базе собственного продукта компании IBS «Планета. НСИ», перевод в нее более 1400 технологических справочников и реализация типовых механизмов для взаимодействия со смежными информационными системами ОАО «РЖД» менее чем за восемь месяцев является предметом особой гордости компании IBS. Этот проект в очередной раз подтвердил, что в России умеют создавать и внедрять качественные высокопроизводительные решения, как минимум не уступающие по характеристикам иностранным аналогам, а по ряду характеристик и превосходящие их. Также хочу отметить, что без активного участия специалистов из ОАО «РЖД» и его дочерних обществ реализовать такой масштабный проект в столь сжатые сроки было бы невозможно».

В АС ЦНСИ-2 ведутся общероссийские и межгосударственные классификаторы, а также отраслевые технологические справочники: классификаторы модели железнодорожной сети, классификаторы транспортной инфраструктуры, перевозочного процесса, локомотивного и вагонного хозяйств, классификаторы Единой электронной карты ОАО «РЖД» и т.д. Справочники используются в процессах управления резервированием мест и билетно-кассовыми операциями, управления железнодорожными станциями в части грузовой работы, технического обслуживания, движения подвижного состава и во многих других процессах ОАО «РЖД». В рамках проекта реализована интеграция с большинством отраслевых автоматизированных систем ОАО «РЖД», в том числе с системами, внесенными в реестр значимых объектов критической информационной инфраструктурой Российской Федерации (АСУ «Экспресс» нового поколения, АСУ СТ НП, АС ГИД НП и др.). Также информация из АС ЦНСИ-2 передается в Таможенные органы, в ИС Минтранса, используется в Корпоративном информационном хранилище и отчетности.

«Российские железные дороги считают данные одним из своих важнейших активов, поэтому системное ведение нормативно-справочной информации и управление качеством наших мастер-данных является приоритетом ИТ-блока компании. Использование решений иностранных вендоров для автоматизации функций ведения справочников во множестве технологических систем ОАО «РЖД» несло существенные риски выхода из строя общесистемного программного обеспечения, а также обострило вопрос информационной безопасности. Проект перевода справочников и

классификаторов ОАО «РЖД» на отечественную импортонезависимую платформу был в фокусе особого внимания еще и потому, что от его своевременной и четкой реализации в немалой степени зависели сроки по смежным проектам по импортозамещению производственных систем», – рассказал начальник департамента информатизации ОАО «РЖД» Кирилл Семион.

По его словам, в компании было принято решение о создании новой версии автоматизированной системы ЦНСИ, реализованной на базе цифровых продуктов, включенных в реестр отечественного программного обеспечения Минцифры России, и отвечающей всем требованиям ОАО «РЖД» к решениям такого класса. На старте проекта было принято решение провести анализ включенных в реестр отечественного программного обеспечения продуктов, а затем предложить разработчикам пройти комплексное тестирование в соответствии с методикой ОАО «РЖД» и подтвердить возможность применения своего решения, как в части показателей назначения, так и в части предоставляемых продуктом функциональных возможностей.

По функциональным характеристикам и производительности под нагрузкой продукт компании IBS показал наилучшие результаты по сравнению с другими решениями из реестра отечественного ПО. Тестирование также доказало, что платформа «Планета. НСИ» соответствует требованиям надежности, предъявляемым ОАО «РЖД», и отвечает требованиям по импортозамещению: имеет свидетельство о государственной регистрации программы ЭВМ в Роспатенте и включена в Единый реестр российских программ Минцифры России.

Кроме того, специалисты компании IBS разработали необходимую методологическую документацию, регламентирующую процедуры ведения и поддержания в актуальном состоянии нормативно-справочной информации в структурных подразделениях ОАО «РЖД». Введение АС ЦНСИ-2 позволяет обеспечить целостность и непротиворечивость предоставляемых данных, а также быструю масштабируемость – увеличение количества справочников, систем-источников и систем-потребителей.

Таким образом, компания IBS осуществила успешную миграцию унаследованной системы ведения НСИ ОАО «РЖД» и самих данных с решения иностранного вендора на новую российскую платформу, что позволило ОАО «РЖД» получить высокопроизводительное защищенное решение, отвечающее современным тенденциям и требованиям к продуктам для управления основными данными, а также обеспечить соответствие требованиям Постановления Правительства РФ от 22 августа 2022 г. N 1478.

Масштабный сбой в облачной платформе Microsoft парализовал работу авиакомпаний, аэропортов и железнодорожных вокзалов

American Airlines, United Airlines, Delta Airlines и Frontier Airlines объявили о приостановке полетов, Turkish Airlines сообщила о проблемах с бронированием билетов и регистрацией. Работу ограничили аэропорты Сиднея, Берлина, Эдинбурга. Главный оператор аэропортов Испании Aena сообщил, что операции выполняются с использованием ручных систем. Возникли проблемы и у британского железнодорожного оператора Southern Railway.

Сообщений о сбоях систем в российских аэропортах не поступало, заявили в Минцифры.

Ситуация с Microsoft показывает значимость импортозамещения иностранного ПО.

Источник: t.me, 19.07.2024

ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ

Международный форум Kazan Digital Week – 2024

9-11 сентября 2024 г. в столице Республики Татарстан г. Казани пройдет Международный форум Kazan Digital Week – 2024. Итоги Международного форума Kazan Digital Week – 2023 подтвердили растущую популярность новой регулярной площадки научного и делового сотрудничества разработчиков и пользователей цифровых технологий.

Миссия Международного форума Kazan Digital Week – 2024 – содействие в обмене научно-технической информацией, консолидации научно-технологических активов, способных эффективно решать задачи построения технологического суверенитета, обеспечить технологический суверенитет и суверенитет данных как основу лидерства Российской Федерации в международном сотрудничестве.

В целях расширения аудитории участников форум планируется провести в очном и онлайн-форматах в Международном выставочном центре «Казань Экспо».

Тематические направления форума:

- интеллектуальные транспортные системы;
- цифровые технологии в государственном управлении;
- цифровая индустрия 4.0;
- цифровые технологии в образовании;
- цифровые технологии в культуре;
- кибербезопасность нового времени;
- экосистема финтеха;
- инновации, интегрированные в бизнес;
- цифровые технологии в здравоохранении и медицине;
- цифровые технологии в сельском хозяйстве.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 24.07.2024

ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В настоящее время 78 поручений, в т.ч. поручения 2024 года:

Пр-616, п.1 и)

1. Правительству Российской Федерации при участии исполнительных органов субъектов Российской Федерации принять меры, обеспечивающие:

и) увеличение к 2030 году доли отечественных высокотехнологичных товаров и услуг, созданных на основе собственных линий разработки, в общем объеме потребления таких товаров и услуг в Российской Федерации в 1,5 раза по сравнению с 2023 годом.

Срок исполнения: 31 марта 2025 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 а)

9. Правительству Российской Федерации в целях обеспечения технологического суверенитета:

а) обеспечить, в том числе с учетом Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации, разработку, утверждение и реализацию новых национальных проектов технологического суверенитета по ключевым направлениям, прежде всего в части, касающейся сбережения здоровья граждан, продовольственной безопасности, беспилотных авиационных систем, средств производства и автоматизации, транспортной мобильности (включая автономные транспортные средства), экономики данных и цифровой трансформации государства, новых материалов и химии, перспективных космических технологий и сервисов, новых энергетических технологий (в том числе атомных);

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 б) 1

б) при разработке национальных проектов технологического суверенитета, указанных в подпункте « а » настоящего пункта, предусмотреть в том числе:

мероприятия по разработке и серийному производству соответствующей высококачественной продукции, созданной на основе собственных линий

разработки, по обеспечению долгосрочного спроса на такую продукцию, проведению исследований и разработок в отношении необходимых технологий, оптимизации систем сертификации, подготовке кадров, международному сотрудничеству, включая технологическое, расширению кооперации, снятию административных ограничений для развития соответствующих направлений.

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 б) 2

целевые показатели развития соответствующего технологического направления, включающие в себя, в том числе показатели, характеризующие объемы выпуска и продажи продукции отечественного производства, уровень локализации производства, глобальную конкурентоспособность технологий и продукции (в том числе показатели экспорта), обеспеченность квалифицированными кадрами технологических направлений;

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 в)

в) при формировании национального проекта технологического суверенитета в сфере средств производства и автоматизации предусмотреть мероприятия, обеспечивающие достижение ключевого показателя – вхождение Российской Федерации по итогам 2030 года в число 25 ведущих стран мира по показателю плотности роботизации.

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.12 а)

12. Правительству Российской Федерации обеспечить в 2025- 2030 годах:

а) выделение дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета на предоставление субсидии российским организациям для финансового обеспечения затрат, связанных с проведением научных исследований и опытно-конструкторских разработок технологий, необходимых

для производства отечественной приоритетной промышленной продукции, а также на расширение поддержки в рамках механизма промышленной ипотеки в размере не менее 120 млрд. рублей, исходя из задачи строительства и модернизации не менее 10 млн. кв. метров производственных площадей;

Срок исполнения: 1 октября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.15 а)

15. Правительству Российской Федерации совместно с палатами Федерального Собрания Российской Федерации:

а) при подготовке проектов федерального бюджета исходить из необходимости приоритетного финансирования национальных проектов технологического суверенитета.

Доклад – до 1 октября 2024 г., далее – один раз в год;

Срок исполнения: 1 октября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.16 а) 4

16. Правительству Российской Федерации:

а) обеспечить внесение в законодательство Российской Федерации о налогах и сборах изменений, предусматривающих:

возможность применения при исчислении налога на прибыль организаций повышающего коэффициента 2 в отношении фактических расходов предприятий обрабатывающей промышленности, понесенных в связи с приобретением оборудования, включенного в перечень российского высокотехнологичного оборудования, утверждаемый Правительством Российской Федерации, и расходов на научные исследования и опытно-конструкторские разработки, включенные в перечень, утверждаемый Правительством Российской Федерации;

Срок исполнения: 31 июля 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024