



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ  
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ  
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№28/АВГУСТ 2025

## СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ .....	3
Владимир Путин встретился с главой госкорпорации «ВЭБ.РФ» Игорем Шуваловым .....	3
Чего требует президент Беларуси от ученых и Академии наук .....	4
НИУ «БелГУ» возглавил Консорциум «Наукоемкое технологическое предпринимательство» .....	5
Локомотивы по требованию.....	6
Маршрут в будущее построен.....	8
«Синара-ТМ» в конце августа презентует новую железнодорожную технику на выставке в Петербурге .....	11
Завод по созданию плит для ВСМ под Новгородом выйдет на полную мощность в 2026 году .....	12
Встреча Михаила Мишустина с генеральным директором государственной корпорации «Ростех» Сергеем Чемезовым.....	13
В Пулково протестировали первый отечественный сервис передачи метеоинформации .....	15
В России разработают математическую модель расчета прочности конструкций балкеров и газозовозов для СМП .....	16
На ОКР по созданию композитного судна на подводных крыльях выделят до 660 млн руб. ....	18
Разработаны шлифовочные пасты для разных отраслей промышленности .....	19
«Газпром нефть» надеется получить 20 млн т дополнительной нефтедобычи .....	20
Аналитическое агентство RAEX опубликовало рэнкинг крупнейших ИТ-компаний России .....	20
Зависимость от импорта падает .....	21
ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ .....	22
В Петербурге железнодорожный салон соберет более 130 компаний из РФ, КНР и СНГ .....	22

## НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

01-07.08.2025

### **Владимир Путин встретился с главой госкорпорации «ВЭБ.РФ» Игорем Шуваловым**

Масштабные проекты, направленные на укрепление технологического потенциала страны в центре внимания президента. Владимир Путин сегодня в Кремле встретился с главой госкорпорации развития «ВЭБ.РФ» Игорем Шуваловым. Основной акцент, отметил глава государства, нужно сделать на поддержку собственных российских разработок, только так можно достичь лидерства. И сейчас у нас есть для этого все необходимое.

– «ВЭБ» у нас – крупнейший институт развития. Как ощущаете себя, чем в основном сейчас занимаетесь, что является наиболее интересным или наиболее перспективным?

– Мы за последние годы смогли много сделать для того, чтобы по повестке импортозамещения иметь успех. Например, базовые станции 5G. Мы провели эту работу, мы заместили импортное оборудование, и в Шуе теперь производятся базовые станции, и это индустриальный выпуск. А вот что касается технологического лидерства, как говорят специалисты, у нас есть все предпосылки, например, по беспилотной авиации, добиться мирового лидерства. По этой повестке необходимо работать, – Игорь Шувалов, председатель государственной корпорации развития «ВЭБ.РФ».

– Мы с вами неоднократно обсуждали вопросы, связанные с технологическим лидерством. На первом этапе – после введения большого количества санкций – мы, конечно, занимались, и правильно делали, импортозамещением. Но исключительно занимаясь импортозамещением и обратным инжинирингом так называемым, мы технологического лидерства не добьемся. Нам нужны собственные разработки и организация производства на собственных платформах. И сейчас у нас и уровень технологического развития, и состояние экономики позволяют это делать. Поэтому я вас прошу, конечно, при определении перспективных проектов, которые вы поддерживаете, обращать внимание именно на это.

*Источник: 1tv.ru, 05.08.2025*

## Чего требует президент Беларуси от ученых и Академии наук

Импортозамещение и рост наукоемкости были названы белорусским президентом Александром Лукашенко одними из ключевых направлений в работе национальной Академии наук. В ходе совещания, на которое глава государства пригласил 5 августа рабочую группу по анализу деятельности НАН, он акцентировал внимание на том факте, что развитие общества и, прежде всего, экономики без науки не только сегодня, но и впредь невозможно. Именно так развивается весь мир.

Констатировав, что проблемные вопросы работы главной научной организации страны рассматривались уже несколько раз в течение этого года, Лукашенко считает, что разговор не окончен. И с учетом смены руководства НАН, предложил определить план дальнейших действий, чтобы «ученые работали в одном ключе со всей страной, экономикой и обществом».

Дело в том, что, по оценке главы государства, «на финансирование исследований тратится много государственных средств, а должной отдачи не видно». Есть только точечные положительные результаты без широкого внедрения в отрасли экономики. «Сегодня этого явно недостаточно», – критически заметил он, признав, что по таким направлениям, как беспилотники, электротранспорт, страна «просто топчется на месте».

«Нужных компетенций до сих пор нет, наработок для полного цикла производства тоже, подготовка кадров в процессе становления», – признал белорусский руководитель.

При этом Лукашенко выделил три основных направления НАН, которые требуют приоритетного внимания. К ним были отнесены: практикоориентированность научных исследований, внедрение разработок в экономику и социальную сферу, а также импортозамещение и экспорт научно-технической продукции.

Президент уточнил, что под практикоориентированностью подразумевается эффективность взаимодействия науки и промышленности, сельского хозяйства, медицины, транспорта и других сфер. «Ведь важен и такой аспект: видят ли практики в науке фундамент для своего развития? Насколько результативно они взаимодействуют с учеными?» – поинтересовался он. А говоря про внедрение разработок в экономику и социальную сферу, белорусский руководитель спросил, что мешает росту наукоемкости ВВП.

«И третье – импортозамещение и экспорт научно-технической продукции. Насколько Академия включена в решение этих задач?» – обозначил еще один вопрос Лукашенко. Он подчеркнул, что в докладах ему нужна реальная картина, которая складывается в отечественной науке. Важно

услышать, какие меры по совершенствованию деятельности приняты и какие предложения по ее дальнейшей работе подготовлены.

Глава государства заверил, что одобренные на совещании подходы уже осенью развернутся в конкретные мероприятия, которые предстоит обсудить и утвердить на встрече с научной общественностью.

*Источник: rg.ru, 05.08.2025*

### **НИУ «БелГУ» возглавил Консорциум «Научное технологическое предпринимательство»**

На площадке Донецкой академии управления и государственной службы подписано соглашение о создании Консорциума «Научное технологическое предпринимательство», который объединил 18 университетов из шести приграничных и исторических регионов России – Белгородской, Курской, Брянской областей, Донецкой и Луганской народных республик, Республики Крым.

«Научное технологическое предпринимательство – драйвер развития всей экономики. Запрос на техпред со стороны студентов очень большой, количество вовлеченных ребят постоянно растет. Минобрнауки России поддерживает множество инициатив в этой сфере. Платформа технологического предпринимательства, ставшая частью нацпроекта «Технологии», программа «Стартап как диплом», университетские стартап-студии, проекты Фонда Бортника, инициативы ведущих вузов. Желаю участникам Консорциума плодотворной работы», – сказала замглавы Минобрнауки России Ольга Петрова.

Председателем Совета Консорциума единогласно избрана ректор Белгородского государственного национального исследовательского университета Евгения Карловская.

Как отметила ректор НИУ «БелГУ», в январе 2025 г. Президент России Владимир Путин во время заседания наблюдательного совета Агентства стратегических инициатив по продвижению новых проектов обозначил 2025 год ключевым для технологического прогресса России. Президент обратил внимание на то, что ключевые национальные проекты по своей концепции должны быть ориентированы на достижение технологического превосходства.

В этой связи Консорциум является важным субъектом реализации государственной политики и становится платформой для объединения потенциалов университетов, индустрии, бизнес-сообществ, органов власти

различных уровней в сфере реализации новых национальных проектов, технологического лидерства и трансфера технологий.

*Источник: minobrnauki.gov.ru, 31.07.2025*

### **Локомотивы по требованию**

Доставшийся ОАО «РЖД» локомотивный парк изначально состоял из моделей, в разные годы разработанных и построенных в СССР или же выпущенных на платформах старых серий. Компания нашла выход из создавшегося положения.

#### ***Ставка на развитие***

Отечественное локомотивостроение в середине 90-х находилось в кризисе из-за отсутствия спроса на продукцию. Так, в 1996 году для нужд железных дорог России закупили 15 локомотивов, в 1997-м – 10. С формированием локомотивного хозяйства ОАО «РЖД» встал вопрос и обновления парка тягового подвижного состава. Самым простым решением могла бы стать покупка иностранных машин. Но компания выбрала путь поддержки отечественной промышленности, согласившись даже с тем, что ей понадобится время для освоения целого ряда современных технологий, ставших к тому моменту обыденностью для зарубежных производителей. Речь в первую очередь о применении микроэлектроники, делающей более простым и точным управление, понижающей расход топлива и энергоресурсов, улучшающей тяговые характеристики. Курс на развитие компетенций российского железнодорожного машиностроения был верным. В 2004 году компания приобрела 100 локомотивов, в 2006-м – 272, в 2008-м – 455, в 2013 году – 804, в 2021-м – 535, в 2024-м – 562 новых локомотива.

Вместе с тем в компании стали формировать собственные требования к характеристикам перспективных машин.

«Нам необходимы не только современные высокотехнологичные локомотивы, но и тяговый подвижной состав, отвечающий условиям его эксплуатации. В частности, учитывающий особенности работы на Восточном полигоне», – подчеркивает заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Дирекции тяги Дмитрий Пегов.

Разработки, которые велись по техтребованиям компании, находились в собственности российских предприятий-производителей. Хотя часть агрегатов, оборудования и элементной базы закупалась за рубежом, одним из условий была постепенная технологическая суверенизация производства.

Такой подход сыграл ключевую роль в 2022 году, когда западные компании отказались от сотрудничества с РФ. Локомотивный комплекс смог выдержать шок от одномоментного разрыва многолетних связей, утвержденных многими договоренностями. Пассажирское и грузовое движение не остановилось ни на минуту.

«При этом локомотивостроители и сервисные предприятия смогли при поддержке правительства страны и основного заказчика в лице ОАО «РЖД» в короткие сроки заместить западные компоненты в самых востребованных сериях локомотивов, таких как «Ермаки» (2, 3, 4ЭС5К), 2ЭС6, 2ТЭ25Км, ТЭМ18. И успешно продолжили работу над перспективными моделями уже без надежды на техническую или технологическую поддержку со стороны», – отмечает Дмитрий Пегов.

Из цехов стали выходить первые локомотивы с отечественным асинхронным двигателем, освоен выпуск необходимых новым тепловозам дизельных силовых установок, электроника и микроэлектроника все чаще имеют российское происхождение.

### ***Стремление к технологическому лидерству***

Сегодня железнодорожное машиностроение способно обеспечить поставки РЖД импортонезависимых современных машин, которые по ряду характеристик превосходят лучшие образцы зарубежного производства. В стране налажен серийный выпуск электровозов 2(3)ЭС8 «Малахит», тепловозов 3ТЭ28, маневровых ТЭМ23 и контактно-аккумуляторного ЭМКА2.

«В марте 2024 года ОАО «РЖД» утверждена Программа создания нового тягового подвижного состава до 2030 года и на перспективу до 2035 года. В соответствии с ней уже до 2028 года запланированы разработка и постановка на производство 16 новых серий локомотивов. И каждая из этих машин будет в числе лучших в своем классе в мире», – заявляет Дмитрий Пегов.

Это будут экономически и технологически эффективные пассажирские, грузовые, маневровые и универсальные локомотивы. К примеру, уже в 2026 году ожидается получение первых серийных грузовых магистральных тепловозов 2ТЭ35А с асинхронным тяговым приводом. По тяговым свойствам этот двухсекционный локомотив заменяет трехсекционные машины. Собираемая его датчиками диагностическая информация может передаваться на сервер в режиме реального времени. Также в будущем году ожидается сертификация универсального грузопассажирского тепловоза ТЭ26.

«К 2026 году планируем вывести на линию принципиально новые пассажирские скоростные электровозы серий 2ЭП21, ЭП21 и ЭП22, способные развивать скорость до 200 км/ч. На их базе будут создаваться поезда, использующие технологию push – pull («толкай – тяни»). Хвостовой вагон такого состава оборудуется кабиной управления. При движении вперед

машинист находится в локомотиве, а при обратном движении он управляет электровозом из кабины в последнем вагоне. Локомотив в этом случае не тянет, а толкает состав, находясь в его хвосте. Главным преимуществом такого решения является возможность быстрой смены направления: «тяги – толкай» сможет отправиться в обратный рейс гораздо быстрее привычного нам состава из вагонов и локомотива», – поясняет Дмитрий Пегов.

При этом и эксплуатируемые сегодня серии проходят необходимую модернизацию. Так, электровозы ЭП2К были оборудованы для работы по системе многих единиц, позволяющей при необходимости вести поезд двумя соединенными машинами, управляемыми машинистом из головной кабины. Увеличенная таким образом мощность тяги позволила 11 июня провести пассажирский состав поезда «Аврора» из 18 двухэтажных вагонов по маршруту Москва – Санкт-Петербург с рекордным количеством пассажиров – 1515 человек.

### ***Поезда поведет автоматика***

Все новые машины оснащаются современными системами самодиагностики и автоведения. Перспективы совершенствования управления связаны с развитием технологии «Автомашинист». Уже созданы опытные образцы системы, соответствующие максимальному, четвертому уровню автоматизации (УА-4), предполагающему беспилотное движение без машиниста в кабине. Сейчас инновация тестируется на маневровых тепловозах, задействованных в проекте «Цифровая железнодорожная станция».

«Идет работа над созданием беспилотного магистрального тепловоза, тестовое движение которого планируется начать на БАМе. После обкатки технологии на этой магистрали можно будет приступать к ее тиражированию на сети РЖД. Ожидать таких масштабных внедрений стоит за горизонтом 10 или даже 15 лет», – говорит Дмитрий Пегов.

Но локомотив под названием ОАО «РЖД» набирает скорость на пути технического и технологического прогресса и обязательно достигнет поставленных целей. Чтобы затем взять курс на новые достижения.

*Источник: gudok.ru, 31.07.2025*

## **Маршрут в будущее построен**

Железнодорожные перевозки становятся все более технологичными. Ежегодно растет объем автоматизации, цифровизации и роботизации производственных и управленческих процессов ОАО «РЖД».

С 1 января 2025 года по поручению президента РФ Владимира Путина в России стартовал национальный проект «Эффективная транспортная система», или «Транспорт», направленный на создание транспортной инфраструктуры нового качества. Цифровизация, устойчивое развитие и стремление к улучшению качества обслуживания пассажиров определяют будущее железных дорог, делая их более эффективными, устойчивыми и взаимосвязанными. «Гудок» выяснил, как компания прокладывает себе дорогу в будущее.

### ***Опора на отечественную промышленность***

Российская экономика в целом и ОАО «РЖД» в частности уже выработали иммунитет к санкциям коллективного Запада. Справиться с этим вызовом удалось прежде потому, что вовремя взяли курс на импортозамещение.

Начальник Департамента технической политики (ЦТЕХ) ОАО «РЖД» Владимир Андреев считает, что добиться такой устойчивости удалось за счет ранее принятых руководством Министерства путей сообщения, Минтранса России и холдинга правильных решений, предполагавших развитие прежде всего на базе собственных технических и технологических решений. «Мы изначально не пошли по пути массовой закупки западных локомотивов, вагонов, пассажирского подвижного состава. Благодаря заказам РЖД производители железнодорожной техники сначала сохранили, а затем развили свои мощности и компетенции, осваивая выпуск все более сложной и современной продукции», – говорит он.

Даже в случаях, когда компания вынужденно воспользовалась предложением западных коллег («Сапсан», «Ласточка») в силу отсутствия таких электропоездов в России, вопрос освоения компетенций по самостоятельному изготовлению аналогичного подвижного состава сразу ставился перед отечественной промышленностью. Ответом на это требование стало появление на железных дорогах электропоездов «Финист» и «Иволга».

В целом, по мнению начальника ЦТЕХ, стержень технологической независимости РЖД находится в принадлежащей компании конструкторской документации.

«Верхнее строение пути, контактная сеть, система управления движением, локомотивы, вагоны, электропоезда – все это российского происхождения, результат работы наших конструкторов и инженеров», – отмечает Владимир Андреев.

Конечно, полностью избавиться от импортных деталей в железнодорожной технике, особенно разрабатывавшейся в партнерстве с иностранными коллегами, в течение нескольких месяцев невозможно. В одном магистральном локомотиве от 13,5 до 25 тыс. комплектующих. Заменить даже 10% из этого числа – колоссальная задача, решаемая с привлечением многих

промышленных предприятий. Тем не менее железнодорожники преодолели и это препятствие. В прошлом году доля российской продукции в закупках ОАО «РЖД» составила 98,9%.

### ***Здесь сказки становятся былью***

Технологический суверенитет позволит холдингу сосредоточиться на реализации проектов, программ и стратегий, направленных на достижение поставленных целей, среди которых мировое технологическое лидерство в железнодорожной отрасли. Только план научно-технического развития содержит в этом году около 400 работ, направленных на ускорение прогресса. Компания курирует разработку, строительство электропоезда и инфраструктуры для высокоскоростных магистралей. Впервые в России создается система высокоскоростного движения, предполагающая высокотехнологичное развитие целого ряда промышленных производств. Она во многом уникальна и полностью отечественная.

Разработаны и проходят испытания конструкция и технологии обслуживания пути, способного пропускать между капитальными ремонтами 2,5 млрд тонн, включая вес локомотивов. Сегодня этот показатель составляет 1,4 млрд тонн.

### ***Без пилотов***

Беспилотная «Ласточка» с третьим уровнем автоматизации (УА-3) из четырех уже ходит по Московскому центральному кольцу в общем графике. УА-3 предполагает, что в кабине еще присутствует машинист, хотя он в управлении и не участвует. Технологии полностью отработаны и в планах – переоборудование на УА-3 всех поездов МЦК. Следом на такое же движение перейдут калининградские «Ласточки», а затем технология будет масштабирована на сети.

Продолжаются работы по созданию российского электропоезда с УА-4, который будет ходить без локомотивной бригады на борту.

На сортировочной станции Лужская испытываются пять маневровых локомотивов ТЭМ7А, прошедших специальную модернизацию и оборудованных системой «Автомашинист». Они выполняют работу в беспилотном режиме, в том числе самостоятельно осуществляя операции по надвигу составов на сортировочную горку. И уже выпущены первые серийные машины ТЭМ23А, способные работать без прямого управления машинистом.

Беспилотные автоматизированные маневровые локомотивы являются частью проекта «Цифровая железнодорожная станция», предполагающего минимальное использование человеческого труда.

«Мы создаем устройства, которые без участия человека собирают информацию о состоянии инфраструктуры, вагона, локомотива. Она автоматически передается в облако. Там нейронная сеть обрабатывает данные и

выдает команды роботизированным механизмам, которые их выполняют», – рассказывает Владимир Андреев.

Это – будущее РЖД, предполагающее смену не только технического и технологического уклада, но и изменение многих железнодорожных профессий.

В ЦТЕХ считают, что на горизонте 10 лет исчезнет такой персонал, как расцепщик вагонов и составитель поездов. Травмоопасные операции будут автоматизированы и роботизированы. Специалист компании, даже монтер пути, будет не исполнителем тяжелого физического труда, а оператором сложных технических систем, выполняющих необходимые работы на инфраструктуре.

Более далекая перспектива – создание цифровой железной дороги, где диагностика и контроль всех процессов ведутся автоматически, решения выработывает искусственный интеллект, анализирующий за секунды объемы информации, для обработки которой современным средствам понадобятся дни. Управление ведется из единого центра, где в режиме реального времени видно все, что происходит на инфраструктуре и задействованных в организации движения подразделениях.

Кому-то это сегодня может показаться фантастикой, но когда-то сказкой посчитали бы и локомотив без машиниста.

*Источник: gudok.ru, 31.07.2025*

### **«Синара-ТМ» в конце августа презентует новую железнодорожную технику на выставке в Петербурге**

АО «Синара - Транспортные машины» («Синара-ТМ», СТМ) представит новые локомотивы на Международном железнодорожном салоне пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо», который состоится в Санкт-Петербурге 28-31 августа.

Как сообщается в телеграм-канале СТМ, участникам выставки покажут электровоз переменного тока 2ЭС11 производства завода «Уральские локомотивы» (Верхняя Пышма, Свердловская область) с отечественным асинхронным тяговым двигателем.

Также будут представлены два локомотива производства Людиновского тепловозостроительного завода (Калужская область) – магистральный тепловоз 2ТЭ35А для работы на Восточном полигоне и маневровый тепловоз ТЭМ10 в новой модификации с отечественным двигателем производства «КАМАЗ» (МОЕХ: КМАЗ).

Как уточнили «Интерфаксу» в пресс-службе СТМ, все локомотивы будут продемонстрированы впервые.

СТМ – машиностроительный холдинг полного цикла, основанный в 2007 году. Компания объединяет 24 производственные площадки, а также более 80 сервисных центров. Входит в группу «Синара».

*Источник: interfax.ru, 01.08.2025*

### **Завод по созданию плит для ВСМ под Новгородом выйдет на полную мощность в 2026 году**

Завод в Новгородской области по производству инновационных безбалластных рельсовых железнодорожных плит для высокоскоростной магистрали (ВСМ) выйдет на полную мощность в третьем квартале 2026 года. Об этом сообщила пресс-служба Министерства транспорта РФ.

«12 млрд рублей инвестиций в этот завод – это наше вложение в технологическое лидерство России в сфере высокоскоростного транспорта. Мы создаем практически инновационный центр с полной автоматизацией процессов. График предельно сжатый – всего за год мы должны пройти путь от проектирования до выпуска первой продукции. К третьему кварталу 2026 года завод выйдет на полную мощность и обеспечит ВСМ необходимыми материалами», – цитирует пресс-служба слова генерального директора АО «ГК «Нацпроектстрой» Алексея Крапивина.

На площадке, где будет построен завод по производству рельсовых плит, состоялось выездное заседание проектного офиса по реализации проекта ВСМ. Участие в заседании приняли, в частности, представители правительства РФ, Минтранса, Росжелдора, РЖД, АО «ГК Нацпроектстрой», администраций субъектов, по территории которых пройдет будущая магистраль. Глава Министерства транспорта РФ Андрей Никитин отметил, что важнейшим вопросом реализации проекта является эффективное взаимодействие с субъектами страны.

«Участники заседания рассмотрели вопросы выполнения подготовительных работ для начала строительства ВСМ. Для реализации проекта уже заключены договоры и развернуты подготовительные работы на всем протяжении магистрали. В общей сложности в подготовительных работах задействованы 4 880 строителей и 1 407 единиц строительной техники. Важным вопросом также является завершение оформления земельных участков по всем этапам строительства магистрали», – говорится в сообщении.

2 августа в Новгородской области при участии министра транспорта Андрея Никитина прошла торжественная церемония закладки первого камня, символизирующего начало строительства автоматизированного завода по производству рельсовых плит для первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург.

### *О ВСМ*

Реализация проекта строительства первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург ведется по поручению Президента России Владимира Путина в рамках национального проекта «Эффективная транспортная система».

После запуска магистрали путь из Москвы в Санкт-Петербург займет 2 часа 15 минут, это почти в два раза быстрее, чем сейчас. Железная дорога протяженностью 679 км пройдет по территории 6 субъектов страны, в которых проживает 30 млн человек. Ожидается, что пассажиропоток между городами к 2030 году вырастет до 23 млн человек в год. В дальнейшем запланирована реализация проектов ВСМ из Москвы до Екатеринбурга (через Казань), Минска, Адлера и Рязани.

*Источник: tass.ru, 02.08.2025*

## **Встреча Михаила Мишустина с генеральным директором государственной корпорации «Ростех» Сергеем Чемезовым**

*М.Мишустин:*

«Ростех» – одна из ключевых государственных корпораций, которая играет важнейшую роль в достижении технологического, промышленного суверенитета и активно участвует в решении задач национального масштаба. Причём это касается довольно широкого спектра продукции – от медицинских изделий до космических технологий.

Глава Ростеха рассказал Михаилу Мишустину об итогах работы Госкорпорации в 2024 г. и первом полугодии 2025 г.

По словам Сергея Чемезова, перед Госкорпорацией стоят задачи в самых разных сферах, от медицины до военной техники, но при этом приоритетом является исполнение гособоронзаказа.

За прошлый год выполнили гособоронзаказ на 99,5%, а особо востребованные образцы – полностью на 100%. За первое полугодие 2025 г. уже выполнили на 65% поставки готового вооружения, готовых изделий и на 50% – средства поражения, боеприпасы и так далее.

В то же время предприятия Ростеха не останавливают работы по выпуску гражданской продукции. Так, по итогам первого полугодия выручка Госкорпорации ожидается на уровне 1,5 трлн рублей, из которых 455 млрд рублей приходится на производство и продажу гражданской продукции, то есть каждый третий рубль заработан таким образом.

Говоря о проектах в области авиастроения, глава Ростеха отметил, что одной из самых первоочередных задач является производство гражданских самолетов. Он сообщил, что для МС-21 создано более 70 отечественных систем и агрегатов на замену иностранным аналогам. В 2026 г. ожидается завершение сертификационных полетов и начало серийных поставок самолетов этого типа. Что касается «Суперджета», он тоже полностью импортозамещен, сейчас идут сертификационные полеты. Серийно производить начнем в 2026 г.. Такая же ситуация с Ил-114.

Он также отметил создание отечественного двигателя ВК-650В, который будет устанавливаться на вертолеты «Ансат» и новые одномоторные Ми-34. Кроме того, увеличится дальность полета «Ансата» с 505 до 640 км и его взлетный вес. В перспективе машина получит также новые винты, что улучшит характеристики маневренности и скорости.

Глава Ростеха затронул вопрос организации сервисного обслуживания отечественных самолетов. «Мы столкнулись с этой проблемой, когда начали поставлять авиакомпаниям первый «Суперджет», еще не импортозамещенный. Сегодня уже создали восемь своих сервисных пунктов, а к 2030 году их будет 15. Всего вместе с авиакомпаниями, которые также имеют свои сервисные службы, у нас их будет 50. Мы вовремя будем обслуживать и поставлять запасные части.

Отдельно Сергей Чемезов упомянул создание системы «Купол» для послепродажного сопровождения самолетов «Сухой Суперджет», МС-21, Ил-114, а также двигателей ПД-14, ПД-8: эта система аккумулирует всю информацию о жизненном цикле воздушного судна и двигателя и связывает всю авиационную отрасль, от производителя до авиакомпании. Она позволяет работать в едином информационном пространстве как производителю, так и всем эксплуатантам и сервисным центрам.

Помимо авиастроения, Сергей Чемезов рассказал о проекте по цифровой маркировке товаров. «Сегодня уже более 500 тыс. компаний задействованы в маркировке – производители и поставщики, она охватывает 220 млн человек. К системе подключены все кассовые аппараты страны. Это приводит к обелению рынка и ликвидации контрафакта, а главное, люди получают хороший продукт.

Глава Ростеха также затронул одну из самых актуальных тем отечественной промышленности – кадровый вопрос. У нас уже 700 тысяч

человек. Мы сегодня один из самых больших работодателей, причем в ближайшее время численность будет увеличиваться. К концу года может составить порядка 750 тыс. человек.

*Источник: government.ru, 05.08.2025*

## **В Пулково протестировали первый отечественный сервис передачи метеоинформации**

Аэропорт Пулково стал одной из площадок апробации отечественной разработки для передачи метеорологической и аэронавигационной информации, сообщает Росавиация.

Ранее для этих целей использовались технологии США и Швейцарии.

В российской авиации внедрили отечественный сервис D-ATIS, благодаря которому экипажи воздушных судов смогут получать информацию о погодных условиях и навигации.

В качестве преимуществ импортозамещенной технологии указываются быстрый доступ к критически важной погодной и аэродромной информации и текстовый формат информации, в отличие от голосовых сообщений, предусмотренных предыдущими технологиями. Разработка поможет снизить нагрузку диспетчеров и экипажа воздушных судов.

До марта 2022 года на территории страны информационный обмен «борт – земля» для российских и иностранных авиакомпаний осуществлялся на базе решений компаний SITA (Швейцария) и ARINC (США), сообщили в Росавиации.

К новой разработке уже подключили большинство российских авиакомпаний. Сервис D-ATIS позволяет пилотам своевременно узнавать информацию о погоде, состоянии взлетно-посадочной полосы, навигационных средствах.

Также в Росавиации проанонсировали внедрение в 2026 году сервисов обслуживания воздушного движения по цифровым линиям передачи данных «диспетчер – пилот» (CPDLC) и выдачи цифровых разрешений на вылет (DCL).

Ранее «ДП» писал о реверс-инжиниринге, помогающем в процессе импортозамещения ключевых технологий.

Реверсивный инжиниринг может применяться как для изготовления нового изделия, так и для улучшения уже существующего. Такой подход используют в машиностроении, производстве материалов, электронике, IT-сфере, фармацевтике, авиации. Этапы обратной разработки включают предварительный анализ, разборку, изучение компонентов и их взаимосвязей,

детальное описание элементов, создание чертежей и моделей, а на финальной стадии – сборку и тестирование изделия.

*Источник: dp.ru, 05.08.2025*

### **В России разработают математическую модель расчета прочности конструкций балкеров и газовозов для СМП**

Министерство промышленности и торговли РФ объявило электронный конкурс по поиску исполнителя научно-исследовательской работы «Создание отечественной системы методов проектирования конструкций крупнотоннажных судов ледового плавания, гармонизированной с международными стандартами безопасности МАКО, для обеспечения функционирования Северного морского пути», шифр «Север». Начальная (максимальная) цена государственного контракта составляет 180 млн рублей, следует из объявления о закупке.

Заявки на участие в конкурсе можно подать до 1 сентября, победителя определят 5 сентября 2025 года.

Разработка системы связывается с необходимостью импортозаместить зарубежную нормативную документацию. Это, по данным Минпромторга, позволит существенно повысить конкурентоспособность отечественного судостроения на международном рынке, обеспечит соответствие российских судов мировым стандартам безопасности.

«Внедрение разрабатываемой отечественной системы методов проектирования конструкций позволит рационализировать процессы проверки соответствия проектов требованиям прочности, сократить сроки согласования и утверждения проектной документации. Это, в свою очередь, ускорит процесс создания новых судов и повысит конкурентоспособность отечественного судостроения на мировом рынке. <...> Новизна работы обусловлена: разработкой системы уникальных методик расчета прочности судов с учетом специфики арктического судоходства, созданием комплексных компьютерных моделей для анализа прочности в различных эксплуатационных режимах с учетом передовых достижений в области ледовой механики и взаимодействия судна со льдом», – сказано в документации к конкурсу.

Работа будет выполняться в рамках ведомственного проекта «Научное обеспечение нового облика судостроения» госпрограммы «Научно-технологическое развитие Российской Федерации».

Среди задач, которые нужно решить исполнителю, названы: разработка математической модели расчета прочности конструкций морских

крупнотоннажных судов; исследование специфических требований к прочности конструкций судов, эксплуатируемых в арктических условиях; создание компьютерных моделей для анализа прочности конструкций судов в различных эксплуатационных режимах; проверка разработанной системы методов проектирования конструкций на примерах крупнотоннажного балкера и танкера для перевозки СПГ и результатов испытаний на прочность стальных судовых конструкций; разработка Правил расчета прочности конструкций крупнотоннажных судов ледового плавания, гармонизированных с требованиями МАКО.

Выполнение НИР рассчитано на три этапа. На первом этапе (с даты заключения государственного контракта по 12 ноября 2025 года) стоимостью 25,25 млн рублей исполнитель должен проанализировать теоретические основы, заложенные в правила МАКО в части прочности и конструкции корпуса, и подготовить обзор мирового рынка крупнотоннажных транспортных судов в части конструкции, материалов и веса корпуса. На втором этапе требуется провести сравнительный анализ результатов проектирования корпусных конструкций по правилам МАКО, реализованным в программном комплексе *Odyssey Suite*, и по отечественным «Нормам прочности» Российского морского регистра судоходства (РС, Регистр). В том числе по его завершении исполнитель должен предоставить компьютерную программу определения ледовых нагрузок для выполнения расчетов прочности корпуса крупнотоннажного судна с применением метода конечных элементов. Этап проводится по 12 ноября 2026 года, его стоимость – 84,75 млн рублей.

Третий этап (по 12 ноября 2027 года) предполагает разработку российской системы методов проектирования. Он включает рекомендации по оптимизации конструкций крупнотоннажных судов для работы в арктических условиях, проверку системы методов проектирования на примерах крупнотоннажного балкера и СПГ-танкера, результаты испытаний на прочность стальных судовых конструкций. Финансирование этапа составляет 70 млн рублей.

Сроком исполнения всего контракта является 17 декабря 2027 года.

Предполагается, что результаты работы будут использоваться проектантами и верфями, строящими крупнотоннажные суда (АО «Балтийский завод», АО «Адмиралтейские верфи», судостроительный комплекс «Звезда») при производстве танкеров, газовозов и универсальных и специализированных сухогрузов. Ориентировочным сроком внедрения назван 2029 год.

*Источник: portnews.ru, 04.08.2025*

## **На ОКР по созданию композитного судна на подводных крыльях выделяют до 660 млн руб.**

Минпромторг России объявил конкурс на выполнение опытно-конструкторских работ (ОКР) по созданию высокоскоростного пассажирского судна на подводных крыльях из композитных материалов, стоимость работ оценивается в 660 млн рублей, следует из информации на сайте госзакупок.

Предполагается, что в 2025 году будет выделено 90 млн рублей, в 2026 году – 460 млн рублей и в 2027 году – 110 млн рублей. Заявки на выполнение ОКР принимаются до 25 августа.

В описании объекта закупки значится, что реализация проекта поспособствует обновлению пассажирского речного флота РФ, что на сегодняшний день является актуальной задачей, поскольку ежегодные объемы выбытия пассажирских судов из-за старения речного флота оцениваются на уровне около 80-100 судов, а темпы строительства новых судов вместе с тем низкие (20 пассажирских судов в 2024 году и 50 – за последние пять лет).

Отмечается, что по результатам оценки рынка пассажирских судов на подводных крыльях (СПК) наблюдается потребность в классе среднеразмерных пассажирских СПК в модельном ряде отечественных производителей. Так, например, крупноразмерное СПК «Метеор-120Р» ориентировано на перевозку большого количества пассажиров на значительные расстояния, имеет высокую стоимость и дорогую эксплуатацию, а «Валдай 45Р» обладает небольшой пассажировместимостью и рассчитано на движение по мелководью. Кроме того, при производстве пассажирских СПК, спроектированных до 2020 года, есть проблемы в части необходимости импортозамещения ряда ключевых агрегатов с соответствующей вынужденной модификацией конструкции судов.

«Планируемое к постройке судно, обладая размерными и скоростными характеристиками «Валдай 45Р», будет обеспечивать перевозку до 81 пассажира при более низких эксплуатационных расходах и высоких темпах строительства», – отмечается в материалах.

В конструкции судна предполагается использование широкой номенклатуры комплектующих отечественного производства, благодаря чему будет обеспечена его высокая локализация, а вместе с тем и качественное гарантийное и сервисное обслуживание.

«В концепцию разрабатываемого судна заложен принцип модульной компоновки конечного изделия, что позволит в дальнейшем существенно расширить перечень потенциальных заказчиков судна за счет широкой вариативности характеристик», – говорится в материалах закупки.

## **Разработаны шлифовочные пасты для разных отраслей промышленности**

Ученые Ярославского государственного технического университета (ЯГТУ) разработали шлифовочные, полировочные и финишные пасты для разных отраслей промышленности, особенностью паст является использование российского сырья вместо иностранного. Разработка находится на апробации на заводе «Москвич», сообщила директор Института химии и химической технологии ЯГТУ Галина Рыбина.

«Все три разработанных нами продукта работают в том числе взаимосвязанно – последовательно могут применяться на поверхности, например, автомобилей, для полноценного эффекта. Средство состоит из неорганических полировочных компонентов и других присадок, не содержит восковых компонентов, не разрушает структуру лакокрасочного покрытия. Наносится вручную или с помощью полировальной машинки, впоследствии легко удаляется с лакокрасочного покрытия мягкой ветошью. Мы благодарны АО МАЗ «Москвич» за сотрудничество», – рассказала Рыбина.

Шлифовочные пасты имеют абразивный эффект, они представляют собой вязкое жидкое средство для удаления различных дефектов неровностей отвержденных лакокрасочных покрытий. Полировочные, финишные пасты используются для увеличения степени глянца предварительно выровненных полимерных покрытий на различных подложках.

«ЯГТУ реализует государственную политику в сфере импортозамещения и обратного инжиниринга. Индустриальная безопасность нашей страны напрямую зависит от того, насколько эффективно мы сможем развивать науку и технологии, а затем апробировать наши изобретения на реальных проектах с партнерами - крупнейшими представителями промышленности России», - сказала ректор ЯГТУ Елена Степанова.

ЯГТУ сотрудничает в части научно-исследовательской деятельности, разработки новых технологий, а также импортозамещения с индустриальными и промышленными партнерами в разных отраслях экономики и производства. В этот список входят АО «Уральский завод гражданской авиации», АО «Автоваз», ГК «Черкизово», группа компаний ГАЗ, холдинг «Объединенные кондитеры», ОАО «Славнефть – ЯНОС», ПАО ОДК «Сатурн» и другие.

*Источник: tass.ru, 05.08.2025*

## **«Газпром нефть» надеется получить 20 млн т дополнительной нефтедобычи**

«Газпром нефть» испытала первое отечественное оборудование для повторного многостадийного гидроразрыва пласта. Компания утверждает, что повторный ГРП позволяет увеличить производительность скважин более чем в два раза. Тиражирование технологии может обеспечить ей свыше 20 млн тонн нефти дополнительной добычи, сообщила НК.

Тестирование оборудования прошло на месторождении в Ямало-Ненецком автономном округе. В перспективе планируется тиражировать технологию на 2,5 тысячи скважин «Газпром нефти» по всей России. «Технология повторного гидроразрыва пласта поможет дать вторую жизнь сотням уже пробуренных скважин и вовлечь в разработку значительные остаточные запасы зрелых месторождений», – заявил начальник департамента компании по добыче Сергей Доктор.

«Газпром нефть» является активным участником процесса создания отечественного флота ГРП, выступающего частью программы импортозамещения оборудования в нефтегазовой сфере.

Гидроразрыв пласта – одна из ключевых технологий повышения эффективности добычи трудноизвлекаемой нефти и остаточных запасов зрелых месторождений. В пробуренную скважину на глубине 2-3 км под большим давлением закачивают жидкость, которая создает дополнительные трещины в породе для увеличения притока углеводородов. Чтобы потом эти трещины не закрылись, их заполняют расклинивающим агентом, в качестве которого обычно используется пропант: керамические гранулы или кварцевый песок.

*Источник: interfax.ru, 05.08.2025*

## **Аналитическое агентство RAEX опубликовало рейтинг крупнейших ИТ-компаний России**

Совокупная выручка 44 ведущих российских компаний и групп в области информационных технологий, вошедших в рейтинг RAEX, в 2024 году достигла 963,7 млрд рублей, сообщает организация. При этом за год показатель увеличился на 28%.

Основным драйвером роста участники рэнкинга в ходе опроса назвали спрос на поддержку отечественного программного обеспечения и разработки, связанные с импортозамещением. Численность специалистов в компаниях также выросла на 12,9%.

Лидером рейтинга стала МТС Web Services (MWS). Технологическая компания объединяет ключевые ИТ-активы МТС, включая искусственный интеллект, облака, платформы для бизнеса и биометрию. Выручка MWS составила 156,8 млрд рублей. Компания предоставляет более 100 b2b-сервисов как на внешнем рынке, так и внутри экосистемы МТС.

Генеральный директор MWS Павел Воронин отметил, что большинство решений компании выросли из внутренних проектов МТС.

«У нас большая экспертиза в тех направлениях, которые сегодня драйвят отрасль: в искусственном интеллекте, облаках, платформах для импортозамещения, кибербезопасности. Мы объединили знания и практический опыт в этих областях в единую компанию, чтобы за счет глубокой синергии они могли еще больше усиливать друг друга», – отметил Воронин.

По его словам, портфель MWS включает комплекс сервисов, помогающих компаниям автоматизировать процессы, ускорять разработку, повышать надежность сервисов и эффективно управлять данными.

В топ-10 рейтинга также вошли Т1, IBS, Лаборатория Касперского и другие компании. Список участников рэнкинга включает производителей оборудования, разработчиков ПО, поставщиков услуг в области ИТ и телекоммуникаций, а также дистрибьюторов.

*Источник: gazeta.ru, 05.08.2025*

### **Зависимость от импорта падает**

В условиях беспрецедентного санкционного давления вопрос импортозамещения и обеспечение технологического суверенитета являются первоочередными задачами. В этом плане Москва во многом выступает локомотивом для других регионов. На долю столицы приходится пятая часть всего валового продукта Российской Федерации. В городе сосредоточены более 4500 предприятий. Благодаря комплексной поддержке государства многие отечественные компании освоили выпуск продукции, которая ранее импортировалась в нашу страну. И сегодня принципиально важно обеспечить максимально выгодные и комфортные условия для притока частных российских инвестиций в передовые отрасли.

В рамках механизмов государственно-частного партнерства столичные предприятия поставляют на рынок самые современные товары и услуги. И речь идет не только о Москве, но и обо всей стране. Интересный факт: по итогам прошлого года российская экономика заняла четвертое место в рейтинге самых

независимых от импорта стран среди крупнейших экономик мира. Ключевым показателем для распределения мест в рейтинге стала стоимость закупаемых товаров по отношению к ВВП. Было проанализировано 25 стран. Среднее значение получилось чуть более 25 процентов. Россия же закупает товары на 13 процентов. Это позволило ей разместиться на четвертой строчке. Лидером стала Аргентина – 9,6, второе место у США – 11,2, третье у Бразилии – 12,6 процента. Следом за Москвой идет Пекин – 13,8 процента.

Важно, что мы не останавливаемся на достигнутом. Реализуемая городом политика позволяет обеспечивать высокие темпы развития и в дальнейшем. При этом сотрудничество государства и ответственного бизнеса постоянно расширяется: открываются новые предприятия, что, бесспорно, свидетельствует о действенности городских мер поддержки.

Следует отметить, что для меня как для председателя профильной комиссии на протяжении более десяти лет вопрос создания дополнительных мест приложения труда всегда был и остается одним из главных при рассмотрении законопроектов, связанных с экономическим развитием нашего мегаполиса.

Уход зарубежных брендов стимулировал развитие столичного бизнеса в разных сферах деятельности. Одними из самых быстро растущих отраслей являются производства электрооборудования, машин и оборудования, продуктов питания, лекарств и медицинских изделий, компьютеров, электронных и оптических изделий. И эта работа продолжается.

*Людмила Гусева, депутат Московской городской думы.*

*Источник: vt.ru, 06.08.2025*

## **ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ**

### **В Петербурге железнодорожный салон соберет более 130 компаний из РФ, КНР и СНГ**

Более 130 компаний из России, Китая и стран СНГ представят проекты и новинки в рамках Международного железнодорожного салон пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо». Мероприятие состоится с 28 по 31 августа на территории Музея железных дорог России, сообщили в пресс-службе учреждения.

«В этом году более 130 компаний из России, Китая и стран СНГ представят инновационные проекты и технические новинки», – приводит

пресс-служба слова директора Музея железных дорог России Владимира Одинцова.

Международный железнодорожный салон будет разделен на две части: для профессионалов «Деловые дни» будут проводиться с 28 по 29 августа, а 30 и 31 августа пройдут дни открытых дверей для всех желающих. Организаторы подготовили мастер-классы, тематические лекции, викторины и детскую программу.

Центральным событием выставки станет демонстрация железнодорожной ретротехники: раритетных паровозов, тепловозов и электровозов. Для зрителей вдоль железнодорожных путей Балтийского вокзала будут установлены трибуны. Показ ретротехники будет посвящен 80-летию Победы в Великой Отечественной войне.

Международный железнодорожный салон пройдет в Санкт-Петербурге во второй раз. В первый раз выставка проводилась в 2023 году. Как пояснил Владимир Одинцов, посетители смогут увидеть не только стенды экспонентов и динамический показ ретротехники, но и познакомиться с экспозициями и временными выставками музея.

*Источник: tass.ru, 04.08.2025*