РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№30 АВГУСТ| 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Промышленность не успевает выбрать российское 3
Подрядчик сбил на 120 миллионов цену миграции с SAP на «1С»
инвестиционной ИТ-системы РЖД 5
Гендиректор АО «Группа Синара» Виктор Леш: «Началась большая работа
по заключению долгосрочных контрактов на пять и более лет» 7
Представитель АО «Инжиринговый центр железнодорожного транспорта»
посетил ЗАО «ЗЭТО».....12
Импортозамещение в деле: локомотивные прожекторы и светильники 12
Нефтегазовая отрасль обсудит импортозамещение.....15
В правительстве утвердили план работы координационного совета
по импортозамещению нефтегазового оборудования 17
На базе РЭА Минэнерго создан отраслевой центр компетенций
по импортозамещению ПО для ТЭК 19
Ростех импортозаместил систему цифровой связи «борт-земля»
для российских авиакомпаний 20
Смоленск протестировал автобус «НЕФАЗ».....22
В Подольске наладили импортозамещение герметичной упаковки для продуктов.....23
Вице-премьер Беларуси рассказал, как реализуются инвестпроекты по
импортозамещению с РФ.....23
ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 24

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
31.07.- 04.08.2023 г.

Промышленность не успевает выбрать российское

Для удовлетворения растущего внутреннего спроса ей многого не хватает

Структурная перестройка российской промышленности под давлением санкций выглядит в динамике первого полугодия 2023 года достаточно проблемной, показывают данные ВШЭ и Института Гайдара. В основном речь идет о перераспределении загрузки имеющихся мощностей при нарастающем дефиците кадров, сокращении запасов и переходе скорее на российские, чем на китайские комплектующие и оборудование. Приросты инвестиций в обработку и госуправление преодолевают ощутимый спад инвестиций в добыче и в торговле.

Прошедшие месяцы структурной перестройки промышленности и ее будущее уже лучше видны в текущей экономической статистике, а анализ инвестиций показывает, что это – скорее быстрая и, возможно, лишь первоначальная подстройка экономики РФ к процессам, которые вызваны резким изменением условий внешней торговли (санкции G7 после начала военной операции России на Украине). Июльский конъюнктурный обзор Института Гайдара и данные Центра развития Высшей школы экономики (ЦР ВШЭ) об инвестициях, опубликованные на этой неделе, демонстрируют, как на практике выглядит процесс.

Опрос Сергея Цухло из Института Гайдара показывает существование определенных пределов оптимизма промышленников, остающегося очень высоким. Так, промышленники констатируют дефицит запасов готовой продукции – это и симптомы повышенного спроса, и результат закрытия рынка комплектующих и оборудования, показатели запасов очень нестабильны с лета 2022 года, дефицит импортного сырья медленно растет. В первом полугодии 2023 года продолжался процесс замещения импортных (в основном западных) комплектующих: быстрый переход на китайские аналоги еще в 2022 году осуществили 53% опрошенных компаний, с начала 2023 года устойчиво растет доля в замещении российских аналогов. В 2022 году – 54% опрошенных, в 2023-м – 68%, данные по остальным изменялись в общем в пределах погрешностей, кроме доли турецких комплектующих – доля их использующих в 2022 году составляла 17%, в 2023-м – 7%, впрочем, снижается и использование иранских, индийских, вьетнамских, египетских комплектующих – российские, видимо, оказываются конкурентоспособнее.

Ситуация с импортозамещением оборудования выглядит немного иначе. Китайские аналоги в замену западного оборудования – мейнстрим: его закупал, согласно опросу Института Гайдара, 61% опрошенных (в 2022 году – 66%); российским оборудованием заменяют санкционное 45% опрошенных (в 2022 году их было 38%) – и это выглядит реальными масштабами импортозамещения в секторе: оно немало, но идет весьма медленно. «Перегрев» в промышленности, о котором постоянно упоминает Банк России, опросами Института Гайдара подтверждается хорошо: дефицит мощностей фиксируется два квартала подряд, сейчас, по опросу, они используются на 78%, сами предприятия считают, что в теории его можно без критических рисков («на расплав стола») увеличить до 87% в среднем по отрасли – это, видимо, предел возможного удовлетворения спроса только с восстановительными инвестициями. Впрочем, не факт, что его вообще можно достигнуть – несмотря на весь инвестиционный оптимизм, число компаний, считающих, что компаниям не хватает или, с учетом будущего расширения, не хватит людей, сейчас составляет 42%, в Институте Гайдара пишут, что за 28 лет опросов такого дефицита кадров не было никогда.

Инвестобзор ЦР ВШЭ за авторством Валерия Миронова и Алексея Кузнецова показывает, в каких секторах, собственно, наблюдается инвестиционный всплеск, который уверенно демонстрируется в сводках Росстата уже не первый квартал. Крупнейшими секторами вложений остаются в РФ добыча (22,5% от всех инвестиций первого квартала 2023 года, более поздних данных пока нет), обработка (18,3%) и транспорт (15,6%). Если бы не спад год к году вложений в добычу, экономику РФ явно ждал бы инвестбум – отрицательный вклад сектора в квартальный прирост инвестиций год к году составил 8,8%, хотя в реальном выражении спад был больше в менее «весомых» секторах торговли (26,5%), в инфраструктуре досуга (22,5%) и секторе гостеприимства (15,7%). Основной реальный прирост обеспечил сектор госуправления, то есть прямо и косвенно это преимущественно военные расходы (рост на 92,8%, 0,8% в общий прирост).

В обработке увереннее всего наращивали инвестиции металлурги и машиностроение без автопрома и производства оборудования (22-29% прироста инвестиций), в строительстве прироста инвестиций в первом квартале 2023 года, по сути, не было. В услугах основной рост инвестиций – в пассажирском железнодорожном транспорте (54,6%) и в строительстве трубопроводов (79,4%). Вряд ли эта картина может быть финалом структурной перестройки промышленности – скорее речь идет хоть и о стабильной, но временной конструкции.

Источник: kommersant.ru, 03.08.2023

Подрядчик сбил на 120 миллионов цену миграции с SAP на «1С» инвестиционной ИТ-системы РЖД

РЖД переводит функциональность своей инвестиционной информсистемы с программного обеспечения SAP на платформу «1С». На проект было выделено 475 млн руб. По итогам тендера нашелся подрядчик, согласившийся выполнить работы за 357 млн руб.

Экономия на миграции

Как выяснил CNews, «Российские железные дороги» (РЖД) нашли ИТ-подрядчика, который согласился выполнить работы со «скидкой» в 118,8 млн руб. по отношению к базовому бюджету масштабного проекта.

Этот проект касается с создания автоматизированной системы управления инвестициями железнодорожного монополиста с использование российского ПО. С 2007 г. в РЖД задействована Система планирования и учета инвестиций (СПиУИ) на платформе немецкой компании SAP, известной своими ERP-решениями (от Enterprise Resource Planning – планирование ресурсов предприятия).

Напомним, данный вендор принял решение приостановить свою работу на территории России на неопределенный срок в первых числах марта 2022 г. после начала российской спецоперации на Украине 24 февраля того же года.

В качестве альтернативы SAP железнодорожники выбрали платформу «1С». Создаваемая АС «Инвестиции» должна быть реализована именно на ней.

Тендер на разработку системы был запущен РЖД 30 июня 2023 г. в формате конкурса в электронной форме, участниками которого могут быть только субъекты малого и среднего предпринимательства. Начальная цена договора была выставлена на уровне 475,4 млн руб.

В тендере приняло участие две компании, имена которых в документах на сайте госзакупок не приводятся. Ценовое предложение одной из них составило 442,1 млн руб. Другой – 356,6 млн руб.; она и была признана победителем.

Редакция CNews попросила РЖД раскрыть имя будущего подрядчика и ожидает ответа.

Подоплека миграции

Как следует из тендерных документов, упомянутая выше система СПиУИ на SAP содержит информацию более чем о 1,2 тыс. инвестиционных подпроектов, включающим в себя более 90 тыс. объектов инвестиций. Она объединяет около 3 тыс. пользователей из 67 структурных подразделений РЖД на всей сети железных дорог.

СПиУИ интегрирована с автоматизированными системами РЖД – от нормативно-справочной до систем бюджетного управления и казначейского контроля. Она обеспечивает как планирование, так и контроль инвестиционной деятельности компании.

Описывая подоплеку проекта, заказчик не упоминает уход SAP из России, а ссылается на директивы Правительства, согласно которым необходимо обеспечить достижение доли расходов на закупку отечественного ПО и связанных с ним работ (услуг), равной 70% от общих тематических расходов.

«Примененная при разработке СПиУИ платформа SAP не позволяет произвести миграцию на импортонезависимое ПО существующих функциональностей и механизмов встроенными средствами платформы, – отмечается в ТЗ. – В связи с этим необходимо реализовать функциональность, аналогичную СПиУИ, в составе разрабатываемой Автоматизированной системы управления инвестициями РЖД».

Некоторые подробности проекта

Создаваемая АС «Инвестиции» на платформе «1С» должна будет включать модули «Формирование ИП» (инвестиционная программа РЖД, «Контроль ИП», «Проектная документация», «Казначейство», «Отчеты», «Инвестиционные заявки», «Корпоративный заказ», «Паспорт проекта», «Физические показатели», «Прогноз исполнения», «Параметры объектов незавершенного строительства», «Детальные планы», «Постинвестиционный мониторинг», «Проект ИП», а также модули новостной информации и интеграционных взаимодействий.

«Функциональный модуль «Формирование ИП» является основным модулем, обеспечивающим формирование инвестиционной программы РЖД», – подчеркивается в тендерном ТЗ. Он должен обеспечить бизнес-процесс «Формирование инвестиционной программы».

В АС «Инвестиции. Формирование ИП» должна быть реализована функциональность, обеспечивающая формирование инвестиционной программы, а также опции по администрированию и аудиту пользователей.

Импортозамещене ERP в РЖД

Как писал CNews по итогам выступления директора по ИТ в РЖД Евгения Чаркина на «CNews FORUM. Информационные технологии завтра» в начале ноября 2022 г. холдинг в условиях западных санкций еще в начале весны 2022 г. полностью прекратили закупать зарубежное ПО.

При этом еще в декабре 2017 г. Президент России Владимир Путин поручил Правительству и РЖД перевести железные дороги страны на преимущественное использование отечественного ПО.

Тогда же CNews писал, что, по данным сайта госзакупок, на лицензии и поддержку ПО SAP в РЖД тратят сотни миллионов рублей ежегодно – не менее 800 млн руб. в 2017 г.

Однако к тому моменту, в ноябре 2017 г. в рамках CNews Forum РЖД подписали соглашение о сотрудничестве в области информатизации, подразумевающее импортозамещение зарубежного ПО, с корпорацией «Галактика» – отечественным конкурентом SAP.

Кроме того, еще в начале июня 2017 г. РЖД также подписали аналогичное соглашение о сотрудничестве в области информатизации с компанией «1С».

Источник: cnews.ru, 31.07.2023

Гендиректор АО «Группа Синара» Виктор Леш: «Началась большая работа по заключению долгосрочных контрактов на пять и более лет»

Группа «Синара» объединяет предприятия различных отраслей экономики. Среди них – машиностроительный холдинг «Синара – Транспортные машины» (СТМ), который долгое время возглавлял Виктор Леш. В июне он был назначен генеральным директором Группы. О новой концепции развития СТМ, о том, как решаются задачи с импортозамещением, какие продукты готовятся к выпуску и, в чем их особенность, Виктор Леш рассказал в интервью «Интерфаксу».

- Виктор Николаевич, совсем недавно Вы возглавили Группу «Синара». Как видите свои задачи на новом месте? Есть уже понимание, какие проекты будете курировать или реализовывать?

- На самом деле мои задачи значительно не поменялись, потому что я руководил самым крупным в составе Группы Синара холдингом – «Синара-Транспортные машины» (СТМ). Он остается ключевым с точки зрения инновационной и инженерной мысли, развития отдельных предприятий и наличия самой крупной сервисной сети. Плюс те компетенции, которые есть сегодня у Группы, безусловно, находятся в моей зоне ответственности – туризм, стройка, банки. Мы остаемся в одной команде с Михаилом Яковлевичем Ходоровским, все проекты и задачи будем решать вместе.

- Как Вы отметили, холдинг СТМ является ключевым блоком Группы. Какова концепция его развития? Какие финансовые показатели предварительно достигнуты по итогам первого полугодия?

- Первое полугодие было достаточно тяжелым и для нас, и для наших заказчиков, но основные задачи мы решили. По финансовым показателям идем примерно на уровне прошлого года, без серьезных ростов и падений и по РСБУ, и по МСФО. Приоритетным остается наш крупный заказчик – ОАО «РЖД», от которого мы получаем твердые заказы.

Кроме того, в компании началась большая работа по заключению долгосрочных контрактов на период 5 и более лет, и это, я считаю, даст серьезную устойчивость всему Холдингу СТМ. В работу запущено несколько интересных проектов, которые в течение 8-10 лет сформируют весомый научно-технический задел по перспективным поставкам, контрактам, сервисным компетенциям. Долгосрочные контракты также позволят сбалансировать наши производственные мощности, наладить ритмичную работу с производителями комплектующих, инвестировать в новые продукты.

При этом практика долгосрочных контрактов должна быть применима не только в работе с РЖД. Сейчас все стараются захеджировать свои риски, связанные с увеличением стоимости, наличием технологических решений. Многие заказчики сегодня перестраивают свою систему закупок, и это должно нам помочь уже в ближайшей перспективе.

- С какими странами сотрудничаете или обсуждаете сотрудничество? Какие проекты реализовываете? Какие новые экспортные направления считаете перспективными и почему?

- Мы продолжаем сотрудничать с нашим индийским партнером – «Индийскими железными дорогами». В портфеле заказов СТМ по-прежнему большой блок по индийским путевым машинам, на совместной производственной площадке в Бангалоре идет сборка выправочно-пробивочно-рихтовочных машин. В Казахстане также продолжает работать наш сервисный блок: электровозы туда поставлены, тепловозы и путевую технику поставляем, с этим экспортным направлением все хорошо.

Кроме этого, развивается сотрудничество в части кооперации с белорусскими предприятиями, и думаю, что дальше в этом направлении будет только рост. У белорусских коллег достаточно хорошие результаты по электронной компонентной базе, по многим материалам, которые нам тоже будет интересно использовать в разных продуктах.

- На «Иннопроме» впервые презентован опытный образец полностью отечественного скоростного электропоезда «Ласточка» серии ЭС104. Когда ожидаете получения сертификационных документов на него?

- Новая «Ласточка», действительно, стала флагманом этой выставки. После «Иннопрома» электропоезд ЭС104 был передислоцирован на сертификационные испытания. В третьем квартале этого года мы планируем

получить сертификат соответствия, а в четвертом квартале уже поставим первую партию серийно выпускаемых поездов из 60 вагонов. Сейчас мы обеспечены двухлетним контрактом на новую «Ласточку». Общая производственная мощность завода «Уральские Локомотивы» позволяет выпускать в плановом режиме 250 вагонов в год.

- Есть планы по увеличению мощности по производству электропоездов?

- У нас стоит несколько другая задача: не увеличивать производство «Ласточек», а освоить производство высокоскоростных электропоездов со скоростями до 400 км/ч. Это совсем другая модификация, совсем другая, образно говоря, ДНК поезда. На текущий момент мы совместно с РЖД и под их руководством проектируем такой высокоскоростной электропоезд. Поставлена задача запустить в эксплуатацию первую высокоскоростную магистраль Москва – Санкт-Петербург в 2028 году, поэтому на данный момент ведутся два параллельных процесса. Первый – проектирование инфраструктуры, второй – проектирование и освоение производства высокоскоростных электропоездов.

- Отмечалось, что в перспективе новая «Ласточка» ЭС104 станет базовой платформой для целой линейки отечественных электропоездов нового поколения. Каких именно и в какие сроки? В том числе ранее сообщалось о разработке 2-этажного электропоезда, на каком этапе его производство? Когда могут быть получены первые образцы?

- Действительно, нами разрабатываются новые модели «Ласточек». В их числе двухсистемный электропоезд ЭС105, готовность которого предполагается в 2024 году. В перспективе он сможет использоваться на расстояния до 500 км. В модели ЭС105, рассчитанной на 335 мест, появится бизнес-класс, а также откидывающиеся на 17 градусов пассажирские сидения. Далее, в 2025 году, мы планируем разработать и изготовить аккумуляторную «Ласточку» ЭС105А, которая будет автономной. Такой гибридный электропоезд сможет проезжать на неэлектрифицированном участке дороги до 60 км с одним аккумуляторным модулем и до 125 км – с двумя.

В задачах на 2026 год – изготовление «Ласточки» ЭС106 для Московского центрального кольца. Ее особенностью станет повышенная пассажировместимость, широкие межвагонные переходы и увеличение в 1,5 раза количества дверей. Данный электропоезд будет оснащен четвертым уровнем автоматизации, что позволит его эксплуатировать полностью в автоматическом режиме, то есть без машиниста. Данный поезд будет также обладать ускорением 1,1 м/с, что позволит ему быстро набирать и сбрасывать скорость на небольших расстояниях между остановками.

Что касается двухэтажной «Ласточки», этот проект по-прежнему может быть актуален. У нас заключено соглашение с РЖД, согласовано техническое задание, сейчас мы занимаемся проектированием этих электропоездов, о конкретных сроках пока говорить рано.

- Вам удалось полностью локализовать электропоезд «Ласточка». А испытываете какие-либо сложности с комплектующими для локомотивов?

- Благодаря целенаправленной позиции РЖД по созданию импортонезависимых локомотивов, СТМ вели эту работу под руководством вице-президента РЖД Олега Сергеевича Валинского в течение 2020-2022 годов, и к февралю прошлого года мы были готовы к переходу на полностью отечественную компонентную базу. Да, существовали сложности с подшипниковой продукцией, но глобально могу сказать, что сейчас те электровозы, которые производит СТМ, импортонезависимы. При этом завод «Уральские Локомотивы» полностью выполнил план первого полугодия по поставкам электровозов для РЖД. Да, не без сложностей, но мы преодолели все возникающие проблемы.

- Сообщалось, что завершена приемка грузового электровоза 3ЭС8 «Малахит» производства ООО «Уральские локомотивы», определена к производству установочная партия из 50 электровозов. Подскажите, когда и в какие сроки планируется изготовление этой партии?

- На данный момент мы находимся в стадии заключения долгосрочного контракта на «Малахиты». Ориентировочно партия из 50 единиц может быть поставлена в течение 3-4 лет. Локомотив, оснащенный российским асинхронным двигателем, является нашим инновационным прорывным продуктом. Это первый электровоз постоянного тока нового поколения, который станет платформой для различных модификаций машин. На текущий момент «Малахит» после всех комплексных сертификационных испытаний прошел приемку, мы ожидаем получение сертификата соответствия. Он будет показан в конце августа на выставке PROДвижение - ЭКСПО в Санкт-Петербурге. После этого локомотив планируется поставить РЖД для эксплуатации на полигонах Свердловской и Западно-Сибирской железных дорог.

Не менее интересна еще одна наша инновационная разработка - маневровый локомотив ТЭМГ1 с двумя силовыми установками, работающими на сжиженном природном газе. Это технология, которой по сути больше нет нигде в мире. В июле мы заканчиваем эксплуатационные испытания ТЭМГ1 в Оренбурге, вносим необходимые конструкторские доработки и со следующего года переходим к серийному производству.

- Как идет развитие вашего нового направления по общественному городскому транспорту?

- Мы прекрасно стартовали с городским транспортом в Челябинске год назад. Сейчас участвуем во всех программах закупок муниципалитетов, продолжая развивать это направление. Не все так быстро, как хотелось бы, но динамика положительная и в целом дивизион «Городской общественный транспорт» показывает очень неплохие результаты.

Существующий объем заказа по троллейбусам, который есть для Челябинска, полностью перекрывает наши производственные возможности в текущем году. Со следующего года планируем активно поучаствовать в программе обновления подвижного состава и в части электробусов. В целом сможем выпускать до 500 единиц транспорта в год, вне зависимости, троллейбусы это или электробусы.

- Когда ожидается начало поставок Челябинску новых троллейбусов в рамках концессионного соглашения?

- В настоящий момент мы перешли к этапу сдачи продукции. Сейчас готово 25 машин, в планах до конца года изготовить все 168 единиц. Кроме того, параллельно занимаемся строительством первого депо, сдадим его в конце года. Построим также промежуточное депо, которое в перспективе будет использоваться для технического обслуживания машин на линии. В зависимости от готовности инфраструктуры все троллейбусы должны поехать в июле следующего года.

- Какое соотношение отечественных и импортных комплектующих в троллейбусах, которые собираются в Челябинске? Что планируется импортозаместить в ближайшей перспективе?

После февраля прошлого года мы провели существенную работу по импортозамещению, перешли на узлы и агрегаты, доступные к поставке. В том числе заменили приводные элементы на российские компоненты, что-то заменили на китайское. Теперь способны без сбоев поставлять технику в пределах производственных мощностей.

- Как в целом видите развитие холдинга СТМ в перспективе?

На данный момент мы находимся в точке ренессанса развития российской промышленности. СТМ имеет уверенный и твердый заказ на долгосрочную перспективу. При этом мы развиваем сотрудничество с нашими стратегическими заказчиками, и это не только РЖД, например, есть очень серьезная кооперация с «Газпромом». С частными крупными компаниями у нас также заключен целый ряд стратегических соглашений на общую сумму более 30 млрд рублей.

Я уверен в дальнейшем успешном развитии Холдинга СТМ, мы приложили к этому максимум усилий и не намерены снижать темпы работы.

Источник: interfax.ru, 28.07.2023

Представитель АО «Инжиринговый центр железнодорожного транспорта» посетил ЗАО «ЗЭТО»

ЗАО «ЗЭТО» с рабочим визитом посетил представитель АО «Инжиринговый центр железнодорожного транспорта».

В ходе круглого стола специалисты завода совместно с ведущим экспертом АО «Инжиринговый центр железнодорожного транспорта» обсудили технические требования и задания к комплексу изделий КС-400, пилотного проекта инжинирингового центра железнодорожного транспорта по разработке высокоскоростного поезда для соединения крупных Российских городов. Особое внимание было обращено к следующим видам оборудования: разъединителям и приводам к ним, ограничителям перенапряжений, опорным изоляторам.

«Мне было интересно увидеть, как работает завод, ознакомиться с технологиями производства оборудования для железных дорог. В цехах много высокотехнологичных современных станков. Удивила высокая степень локализации» – поделился своими впечатлениями после экскурсии ведущий эксперт АО «Инжиринговый центр железнодорожного транспорта» Виктор Александрович.

Источник: advis.ru, 31.07.2023

Импортозамещение в деле: локомотивные прожекторы и светильники

Вопрос импортозамещения стоит довольно остро с весны 2022, с уходом иностранных производителей и поставщиков особенным спросом теперь пользуются изделия отечественных компаний. Что сегодня предлагает рынок локомотивных прожекторов и светильников?

ООО «СПЛАВ»
198095, Россия, г. Санкт-Петербург, Химический пер., д.1, Литер П, часть пом. 9-Н, пом. 146.
info@splav.biz, www.splav.biz
тел.: +7(495)535-03-05, +7(999)988-87-77

Петербургское предприятие ООО «СПЛАВ» занимается разработкой и производством локомотивного светового оборудования в том числе прожекторов и светильников.

Локомотивный светодиодный лобовой прожектор СПК-78

СПК-78 предназначен для замены традиционных ламповых локомотивных прожекторов, используется для освещения пути перед локомотивом в ночное время.

Имеется возможность регулировки направления луча в горизонтальной и вертикальной плоскостях ± 5°. По габаритным и присоединительным размерам СПК-78 соответствует применяемым на локомотивах ламповым прожекторам.

Прожектор имеет два режима работы: «ярко» и «тускло». Работает от источников питания, входящих в комплект поставки, подключаемых к бортовой сети локомотива.

Степень защиты от внешних воздействий IP65 по ГОСТ 14254-96, поэтому он может устанавливаться не только в специальные прожекторные ниши, но и открытым способом.

Прожектор имеет климатическое исполнение УХЛ1 по ГОСТ 15150-69. Рабочая температура окружающей среды от -55°С до +60°С.

Технические характеристики СПК-78:

Осевая сила света прожектора:

- режим «ярко» от 720000 до 1080000 кд;
- режим «тускло» не менее 80000 кд.

Напряжение питания (постоянный ток): 24 В, 50 В, 75 В, 110 В;

Потребляемая мощность – не более 240 Вт;

Цвет свечения прожектора – белый

Срок службы до списания – не менее 15 лет

Угол рассеивания луча прожектора в горизонтальной и вертикальной плоскостях по уровню 0,5 от осевой силы света – от 3° до 5°;

Размеры, не более – 508×350×500 мм;

Масса – не более 24 кг.

Локомотивный светодиодный лобовой прожектор СПЛ-10.8

СПЛ-10.8 предназначен для замены традиционных ламповых локомотивных прожекторов, используется для освещения пути перед локомотивом в ночное время.

Корпус прожектора имеет возможность регулировки направления луча в горизонтальной и вертикальной плоскостях ± 5°. Прожектор имеет два режима работы: «ярко» и «тускло».

Работает от источников питания, входящих в комплект поставки, подключаемых к бортовой сети локомотива. Степень защиты прожектора от внешних воздействий IP65 по ГОСТ 14254-96, поэтому он может устанавливаться не только в специальные прожекторные ниши, но и открытым способом. Прожектор имеет климатическое исполнение УХЛ1 по ГОСТ 15150-69. Рабочая температура окружающей среды от -55°С до +60°С.

Технические характеристики прожектора СПЛ-10.8:
Осевая сила света прожектора:
- режим «ярко» от 720000 до 1080000 кд;
- режим «тускло» не менее 80000 кд.
Напряжение питания (постоянный ток): 24 В, 50 В, 75 В, 110 В;
Потребляемая мощность – не более 240 Вт;
Цвет свечения прожектора – белый;
Срок службы до списания – не менее 15 лет;
Угол рассеивания луча прожектора в горизонтальной и вертикальной плоскостях по уровню 0,5 от осевой силы света – от 3° до 5°;
Размеры – не более 508×375×406 мм;
Масса – не более 24 кг.

Локомотивный светодиодный лобовой прожектор СПЛ-10.4

СПЛ-10.4 предназначен для замены традиционных ламповых локомотивных прожекторов, используется для освещения пути перед локомотивом в ночное время.

Корпус прожектора имеет возможность регулировки направления луча в горизонтальной и вертикальной плоскостях ± 5°. Прожектор имеет два режима работы: «ярко» и «тускло». Работает от источников питания, входящих в комплект поставки, подключаемых к бортовой сети локомотива. Степень защиты СПЛ-10.4 от внешних воздействий IP65 по ГОСТ 14254-96, поэтому он может устанавливаться не только в специальные прожекторные ниши, но и открытым способом. Прожектор имеет климатическое исполнение УХЛ1 по ГОСТ 15150-69. Рабочая температура окружающей среды от -55°С до +60°С.

Технические характеристики прожектора СПЛ-10.4:
Осевая сила света прожектора:
- режим «ярко» от 300000 до 540000 кд;
- режим «тускло» не менее 40000 кд.
Напряжение питания (постоянный ток): 24 В, 50 В, 75 В, 110 В;
Потребляемая мощность – не более 120 Вт;
Цвет свечения прожектора – белый;
Срок службы до списания – не менее 15 лет;
Угол рассеивания луча прожектора в горизонтальной и вертикальной плоскостях по уровню 0,5 от осевой силы света – от 3° до 5°;
Размеры – не более 288×200×273 мм;
Масса – не более 12 кг.

Светодиодный локомотивный светильник для внутрикузовного и кабинного освещения ССЛ-М

ССЛ-М предназначен для освещения оборудования и проходных коридоров железнодорожных локомотивов, вагонов, прочего подвижного состава железных дорог.

Светильники ССЛ-М выполнены в корпусе из алюминиевого сплава с ударопрочным плафоном-рассеивателем, вандалоустойчивы и имеют оптимальную эффективную поверхность для теплового рассеивания, что обеспечивает длительную безотказную работу светодиодного светильника. Изделие рассчитано на работу в условиях умеренного и холодного климата (УХЛ) категория размещения 1 по ГОСТ 15150-69. Рабочая температура окружающей среды от минус 55°С до плюс 60°С.

Технические характеристики светильника ССЛ-М:
Потребляемая мощность – 9 Вт;
Напряжение питания постоянного тока (в зависимости от исполнения):
24, 50, 75 или 110 В;
Световой поток – не менее 650 лм;
Срок службы – 50000 часов;
Класс защиты – IP65;
Размеры – 155х155х77 мм;
Масса – 1,2 кг.

Источник: rzd-partner.ru, 01.08.2023

Нефтегазовая отрасль обсудит импортозамещение

На форуме TNF-2023 соберутся корпорации, МСБ и представители власти

В прошлом году нефтегазовые доходы в России составили 11,586 трлн руб. Это 42 % от всей доходной части бюджета страны за 2022 год. По данным Росстата, нефтегазовый сектор составляет 18,1 % ВВП. Именно поэтому отрасль имеет стратегическое значение для технологического суверенитета. После ухода производителей западного ПО и оборудования возникла потребность заместить их собственными разработками. Обеспечение технологической независимости и импортозамещение в нефтегазовой отрасли – главные темы Тюменского промышленно-энергетического форума (TNF), который проводится при поддержке правительства России и продлится три дня – с 19 по 21 сентября. Недропользователи, поставщики оборудования и технологий, представители органов власти и отраслевые эксперты обсудят проблемы российского

нефтегаза и пути их решения. Программа мероприятия сформирована уже на 80 %, рассказала программный директор форума Антонина Козьмина. Сейчас на TNF-2023 еще можно подать заявку со своей темой.

Первый день форума будет посвящен технологиям и оборудованию для разведки и добычи углеводородов, второй – вопросам стратегического развития отрасли, а в третий планируется обсуждение цифровизации и кадров, поделилась Козьмина. Это именно те вопросы, которые считают важными правительство, компании и профессиональное сообщество.

Участники форума обсудят развитие нефтегазохимии и производства СПГ, реализацию арктических проектов, возможности экспорта российских технологий и оборудования для нефтегазовой промышленности, вопросы производственной и информационной безопасности и многое другое. В рамках форума пройдет более 50 мероприятий разного формата: от дискуссионных сессий по актуальным вопросам международной повестки до Технологических дней, рассчитанных на прямое общение потенциальных заказчиков и поставщиков.

«Представители компаний и профессиональных сообществ сами предлагают темы для обсуждения. Кроме того, по поручению министра промышленности и торговли России Дениса Мантурова команда TNF проактивно собирает предложения по дополнительному тематическому наполнению деловой повестки форума. Любой эксперт или участник рынка может связаться с нами и поделиться своими идеями. Для этого на сайте TNF существует специальный раздел. Прием предложений продлится до 20 августа», – отмечает Антонина Козьмина.

Важно, что на TNF не существует формата «выступление с докладом», поскольку форум направлен на решение проблем, которые реально волнуют отрасль. В повестку попадают только темы, обсуждение которых поможет выработать практические решения.

Тюменский форум собирает представителей крупных корпораций и МСБ – топ-менеджеров и руководителей среднего звена. Каждый участник может найти на форуме интересных собеседников и договориться о сотрудничестве. У потребителей оборудования и технологий есть возможность напрямую пообщаться с разработчиками и производителями. В этом году более трети участников предлагают решения для цифровизации ТЭК. Корпорации смогут ознакомиться с разработками и обсудить варианты внедрения или доработки решений. Помимо этого, TNF – это масштабная площадка для диалога бизнеса с властью.

В прошлом году TNF впервые прошел в статусе федерального мероприятия. В нем участвовали 9000 человек, было подписано 20 соглашений, а свои стенды на выставке TNF EXPO представили 60

компаний. В рамках технологических дней представители малого и среднего бизнеса рассказали о своих разработках и продукции специалистам компаний «НОВАТЭК», «Сургутнефтегаз», «Газпром нефть», «ЛУКОЙЛ», «СИБУР Холдинг». Ключевой темой дискуссий прошлогоднего TNF были национальные технологические приоритеты и стратегии лидерства.

Глава Минпромторга Денис Мантуров отметил на TNF-2022, что с 2014 года, когда были введены первые ограничения на поставку нефтегазового оборудования в Россию, технологическая независимость отрасли выросла на 20 п.п. до 60 %. Он отметил, что к 2025 году планируется выйти на 80 %. «Для этого есть все предпосылки, как я сказал, фундамент создан, и с компаниями будем продолжать эту работу», – заявил Мантуров.

Тюменский форум – это площадка для обсуждения направлений развития отрасли, вызовов, с которыми сталкивался топливно-энергетический комплекс страны, и мер господдержки, полагает губернатор Тюменской области Александр Моор. По его словам, в 2022 году за время работы площадки Тюменская область заключила соглашения на общую сумму более 15 млрд рублей.

TNF – форум с 20-летней историей, начавшейся в 2003 году, когда в Тюмени впервые прошла Нефтяная неделя. Сегодня оператор форума Межрегиональный нефтегазовый кластер объединяет более ста предприятий нефтегазового машиностроения, нефтесервисных организаций и подразделений ВИНК. Он выступает в роли межотраслевого интегратора, предоставляя участникам рынка возможность встречаться не только во время форума, но и на стратегических сессиях крупнейших нефтегазовых компаний, Днях поставщика и других мероприятиях, проводимых в течение всего года.

Источник: vedomosti.ru, 01.08.2023

В правительстве утвердили план работы координационного совета по импортозамещению нефтегазового оборудования

Он предполагает создание «дорожной карты» по оценке возможностей отечественных предприятий

Минпромторг вместе с АНО «Институт нефтегазовых технологических инициатив» создаст «дорожную карту» по оценке запасов нефтегазового оборудования. Она должна учитывать информацию о его возможном дефиците в целях импортозамещения. Об этом говорится в протоколе первого заседания координационного совета по импортозамещению

нефтегазового оборудования при соответствующей правительственной комиссии.

Заседание координационного совета по импортозамещению прошло 19 июля. Судя по тексту протокола, власти интересует как бесперебойная работа действующих производств, так и создание новых решений по импортозамещению в сфере нефтегазового машиностроения. Отраслевым компаниям поручили представить в Минпромторг свои потребности в оборудовании и имеющиеся возможности по собственному производству. Тем предприятиям, которые уже выпускают импортозамещающую продукцию, необходимо сообщить об этих проектах для включения в «дорожную карту».

Необходимо также просчитать возможный дефицит мощностей машиностроительных предприятий и сформировать предложения по их доукомплектации. На основе данных от компаний министерство и эксперты совета дадут оценку возможностей отечественных производств и сформируют потребности в оборудовании. Рассматривается создание единой цифровой платформы технологического суверенитета топливно-энергетического комплекса с последующим отражением актуальных изменений в нефтегазовом машиностроении.

Поручения, обозначенные в протоколе координационного совета, должны быть выполнены до 17 ноября 2023 г.

Обращаясь к участникам правительственной комиссии 19 июля, вице-премьер Денис Мантуров отметил, что для развития российского нефтегазового машиностроения важно использовать компетенции компаний из дружественных стран.

«Для этого определены семь приоритетных высокотехнологичных направлений ускоренного развития производства оборудования. По каждому из них создаются экспертные рабочие группы и назначаются кураторы, которые помогут сформировать консолидированную потребность. Далее в формате «дорожной карты» будут определены производители и перечень мероприятий по обеспечению серийного выпуска оборудования. Таким образом, мы объединим на одной площадке куратора, заказчика и исполнителя», – сказал на заседании Денис Мантуров.

Координационный совет по импортозамещению нефтегазового оборудования при правительственной комиссии создан для выполнения отраслевых поручений президента, а также формирования спроса на высокотехнологичную продукцию и развитие промышленного производства для удовлетворения этих потребностей. Постановление о создании совета 30 мая подписал премьер-министр Михаил Мишустин.

Сопредседателями совета являются вице-премьеры Мантуров и Александр Новак. В координационный орган вошли представители министерства энергетики, министерства промышленности и торговли, федеральных агентств, нефтегазовых компаний, профессиональных ассоциаций, представляющих интересы промышленных подрядчиков. Экспертов привлекли также из «Института нефтегазовых технологических инициатив», который осуществляет переход от иностранных отраслевых систем стандартизации и сертификации к отечественным.

«Работа этих органов позволит получать видение развития отрасли, обозначать актуальные задачи, предлагать решения и оптимизировать работу по импортозамещению. Кроме того, планируем активнее вовлекать регионы в эту работу через министров промышленности», – отметил Мантуров в ходе рабочей поездки в Ханты-Мансийский автономный округ 21 июля.

В следующий раз участники координационного совета встретятся на площадке Тюменского нефтегазового форума (TNF), который пройдет 19-21 сентября. По данным организаторов TNF, в совете создали экспертные рабочие группы под руководством кураторов по направлениям: геологоразведка, бурение и добыча на суше и на шельфе, транспортировка углеводородов, нефтегазохимия, переработка нефти и газа, получение сжиженного природного газа.

По словам Новака, которого цитируют организаторы форума TNF, «с 2014 г. отечественные предприятия нарастили компетенции по ряду направлений, однако это лишь начало пути». «В 2022 г. санкционное давление на нефтегазовый сектор значительно возросло, что потребовало усиленных мер по замещению критически важной номенклатуры продукции. Сегодня, по оценкам экспертов, в этом списке 250 000 позиций. Уровень импортозависимости по разным группам материалов, оборудования и комплектующих варьируется от 5% до 100%, при этом 220 наименований – приоритет технологического дефицита», – отмечают представители TNF.

Источник: vedomosti.ru, 31.07.2023

На базе РЭА Минэнерго создан отраслевой центр компетенций по импортозамещению ПО для ТЭК

На базе Российского энергетического агентства Минэнерго России создан отраслевой центр компетенций, в чьём ведении будут вопросы импортозамещения программного обеспечения топливно-энергетического комплекса, сообщает Ruscable.ru.

Центр станет курировать вопросы по сбору и анализу информации по вопросам импортозамещения ПО предприятиями ТЭК, а также их соответствие ежегодным отраслевым показателям. Кроме того, новая структура будет проводить мониторинг лицензионной политики поставщиков отраслевого ПО и реализации планов перехода объектов ТЭК с решений зарубежных вендоров на российский софт.

Центр также обладает полномочиями по агрегированию запросов к функционалу ПО от потенциальных потребителей, анализу перспективных и стратегических направлений при разработке ПО, а также возможностей его применения в ТЭК. В рамках деятельности будет осуществляться мониторинг Единого реестра российских программ для ЭВМ и баз данных, на основе которого планируется вырабатывать предложения в части использования вновь зарегистрированного ПО на объектах топливно-энергетического комплекса.

Напомним, что во время ПМЭФ-2023 было заключено соглашение о подготовке к регистрации индустриального консорциума для решения задач по обеспечению отечественными решениями ИТ-ландшафта нефтегазовой и нефтехимической промышленности. В состав консорциума войдут ПАО «Газпром», ПАО «Газпром нефть», ПАО «ЛУКОЙЛ», ПАО «Татнефть», ПАО «НОВАТЭК», ПАО «СИБУР Холдинг», АО «Зарубежнефть», АО «Росгеология» и ПАО «Транснефть».

Источник: ru-bezh.ru, 31.07.2023

Ростех импортозаместил систему цифровой связи «борт-земля» для российских авиакомпаний

Компании «Инфоком-Авиа» и «Азимут» Госкорпорации Ростех создали оборудование и внедрили сервис цифровой связи «борт-земля» для российских авиаперевозчиков после ухода из страны иностранных компаний. В нескольких аэропортах импортные решения уже заменены на отечественные. Всего необходимо установить 105 наземных станций, что позволит предоставить сервис на всей территории России.

До марта 2022 года сервис цифровой связи «борт-земля» (ACARS) для российских и иностранных авиакомпаний в нашей стране предоставляли иностранные провайдеры SITA (Швейцария) и ARINC (США). Для этого на территории Российской Федерации была размещена сеть радиостанций, а обработка авиационных сообщений осуществлялась в зарубежных процессинговых центрах. С 29 марта 2022 года сервисы цифровой связи

стали недоступны в связи с введенными США и Евросоюзом санкциями. Как следствие, были нарушены критически важные производственные процессы, что привело к финансовым потерям.

«Наземные станции цифровой связи отечественной разработки уже размещены в нескольких аэропортах, в том числе в Шереметьево. Обработка данных производится в российском процессинговом центре, который подключен к производственным системам авиакомпаний «Аэрофлот» и S7, в процессе подключения – авиакомпании «Россия», Red Wings. До конца текущего года станции будут установлены в 10 аэропортах страны. Для полномасштабного предоставления сервиса по всей территории Российской Федерации необходима установка 105 наземных станций», – сказал генеральный директор АО «Инфоком-Авиа» Виктор Соломенцев.

Созданный компаниями Ростеха сервис обеспечивает передачу всей телеметрии с борта самолета в центр управления авиакомпании, обмен экипажей и оперативных служб метеорологической и плановой информацией, необходимыми инструкциями, в том числе в критических ситуациях.

«Все изделия представляют собой программно-аппаратные комплексы. Разработанное нами программное обеспечение включено в реестр российского ПО. С помощью наших изделий будет также обеспечена возможность внедрения таких сервисов, как доставка на борт цифровых сводок погоды по аэродрому (D-ATIS), цифровое разрешение на вылет (DCL), передача цифровых сообщений «диспетчер управления воздушным движением – пилот воздушного судна» (CPDLC). Мы продолжаем разработки новых видов изделий в интересах обеспечения эффективности воздушного транспорта и безопасности полетов», – сказал генеральный директор АО «Азимут» Аскер Саидов.

Госкорпорация Ростех – крупнейшая машиностроительная компания России. Объединяет свыше 800 научных и производственных организаций в 60 регионах страны. Компания выступает ключевым поставщиком вооружений, военной и специальной техники в рамках гособоронзаказа. Развивает высокотехнологичные гражданские производства в стратегических важных для страны отраслях, таких как авиастроение, двигателестроение, транспортное и энергетическое машиностроение, медицинское приборостроение, фармацевтика, новые материалы и др. Консолидированная выручка в 2022 году превысила 2,1 трлн рублей, доля гражданской продукции составила 44,5%.

Источник: rostec.ru, 28.07.2023

Смоленск протестировал автобус «НЕФАЗ»

В Смоленске завершилась тестовая эксплуатация газомоторного автобуса НЕФАЗ-5299-40-57, производимого ПАО «НЕФАЗ», дочерним предприятием КАМАЗа в Башкирии.

Автобус НЕФАЗ-5299-40-57 был передан для тестовой эксплуатации в адрес МУП «Автоколонна-1308» сроком на два месяца. Автобус тестировался на различных маршрутах Смоленска и за время испытаний перевез свыше 19,5 тыс. пассажиров, проехав в общей сложности 9,9 тыс. км. Пробная обкатка пассажирской техники проводилась в рамках реализации транспортной реформы. По ее результатам специалисты МУП «Автоколонна-1308» предоставили отчет для администрации Смоленска, в котором отметили преимущества автобуса НЕФАЗ-5299-40-57. В частности, были высоко оценены динамические качества автобуса, прекрасная управляемость, плавность хода, виброзащита, эргономика рабочего места водителя и комфортный салон для пассажиров.

Рестайлинговый газомоторный низкопольный автобус НЕФАЗ-5299-40-57 создан, чтобы обеспечивать городскую мобильность с заботой об экологии, тишине и комфорте для пассажиров. Широкие дверные проемы способствуют более быстрой посадке пассажиров в салон. Кузов наклоняется в сторону дверей для удобного входа, широкая накопительная площадка позволяет размещать крупногабаритный груз, велосипеды и детские коляски. Широкая площадь остекления делает салон более светлым, открывает большую видимость, что вкупе с просторным салоном и удобными сиденьями делает поездку комфортной для пассажиров. В вечернее время салон освещается светодиодными светильниками. Материалы, используемые для производства автобусов «НЕФАЗ», долговечны и безопасны. Автобус разработан для удобного перемещения всех категорий пассажиров и полностью соответствует программе «Доступная среда». Общая пассажировместимость автобуса – 96 человек, 29 мест предусмотрены для сидящих пассажиров.

Модель НЕФАЗ 5299-40-57 является одной из самых востребованных в продуктовом портфеле КАМАЗа. Учитывая новые условия, автобусы поставляются с санкционно устойчивыми компонентами отечественного производства и компонентами из дружественных стран. В компании своевременно были решены вопросы импортозамещения. Сегодня КАМАЗ готов поставлять в российские регионы современный комфортабельный пассажирский транспорт, покрывая спрос и обеспечивая технологический суверенитет страны.

Источник: rostec.ru, 02.08.2023

В Подольске наладили импортозамещение герметичной упаковки для продуктов

Выпуск герметичной упаковки, позволяющей увеличить срок годности пищевых продуктов, запустила подольская компания «Георг Полимер».

Как отметила министр инвестиций, промышленности и науки Московской области Екатерина Зиновьева, выпуск продукции является импортозамещающей и включена в план Минпромторга по импортозамещению в отрасли химической промышленности.

Уточняется, что инвестиции в проект поставили 380 млн рублей. Подмосковье поддержало важный проект и помогло инвестору получить льготный заем на приобретение оборудования от ФРП России в размере 230 млн рублей. Также компании выдали субсидию на 4,6 млн рублей и грант на 780 тыс. рублей.

Ранее сообщалось, что с начала 2023 года производство электрооборудования в Москве в рамках импортозамещения увеличилось вдвое по сравнению с аналогичным периодом 2022 года.

Источник: vz.ru, 01.08.2023

Вице-премьер Беларуси рассказал, как реализуются инвестпроекты по импортозамещению с РФ

В эфире телеканала «Беларусь 1» заместитель премьер-министра Беларуси Петр Пархомчик рассказал, как реализуются инвестпроекты по импортозамещению с Российской Федерацией.

Отвечая на вопрос о темпах подготовки к реализации инвестпроектов по импортозамещению с Россией, Петр Пархомчик отметил: «Самое сложное было все-таки сформировать бизнес-планы. И мы это выполнили. Прошли они через все этапы согласования, а сейчас находятся на стадии уже реализации. У нас уже 14 согласованных проектов. Началась выборка денежных ресурсов, которые предоставлены нам в рамках российского кредита. Мы уже выбрали около Br900 млн. Это предприятие «Гомсельмаш», подшипниковый завод, предприятие белорусского металлургического завода».

Вице-премьер обратил внимание на то, что есть и инвестпроекты, которые сегодня успешно реализуются и финансируются белорусскими банками. «Банк развития финансирует очень хороший проект по Орше – создание кольцевых заготовок. Проект предусматривает и строительство производственных площадей в пределах 25 тыс.м^2. Работу эту мы уже

завершили. С конца года начинается поставка оборудования, там уже профинансированы около 30 млн долл. Банк развития и Беларусбанк профинансировали инвестпроекты по предприятию «Легмаш» в Орше. Очень хорошая сумма – в пределах 20 млн долл. И на сегодняшний день мы уже констатируем, что около 60 единиц оборудования прибыли на производственные площадки, они уже смонтированы, произошел их запуск. И сегодня эти станки уже дают конкретную продукцию», – сказал он.

Петр Пархомчик дополнил: «Мы ускорили эти все проекты где-то в пределах 1,5-2 лет, но этого недостаточно. Надо значительно быстрее это делать и как можно быстрее использовать ресурсы, которые выделены Российской Федерацией. Если не мы, то кто-то эту работу выполнит за нас».

Источник: belta.by, 31.07.2023

ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В настоящее время 71 поручение, в т.ч. поручения 2023 года:

Пр-1293, п.1 а)-4

Правительству Российской Федерации:

рассмотреть вопросы о разработке комплексной программы развития отечественного инжиниринга.

Срок исполнения 1 августа 2023 года

Ответственный Мишустин Михаил Владимирович.

http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/71562#assignment-3

Опубликовано 29.06.2023

Пр-562, п.1г)-3

Правительству Российской Федерации:

Обеспечить актуализацию Стратегии развития лесного комплекса Российской Федерации до 2030 года, обратив особое внимание на необходимость:

импортозамещения в сфере лесной промышленности с учетом текущих и перспективных потребностей.

Доклад до 31 марта 2024 г.;

Ответственный Мишустин Михаил Владимирович.

http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/70764#assignment-15.

Опубликовано 02.03.2023

Источник: kremlin.ru