



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№31/АВГУСТ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
Дмитрий Чернышенко провёл совещание с руководителями по научно-технологическому развитию субъектов Российской Федерации	3
В Петербурге начнут обучать инженеров для создания отечественной радиоэлектроники	6
Центр по производству сервоприводов открыл УрФУ	6
В ожидании дискуссий и технологических открытий.....	7
ТМХ показал облик первого в России пассажирского поезда на водороде.....	13
Мантуров поручил проработать господдержку расширения НЭВЗ ТМХ, общая стоимость проекта - 43 млрд руб	14
Денис Мантуров ознакомился с ходом подготовки к серийному производству двигателя ПД-8	15
Россия заявила права на отечественную «убийцу» Boeing Dreamliner.....	16
«Норникель» ввел новую систему газоочистки в Мончегорске.....	17
Исчерпанный импульс: как не допустить «инвестиционной зимы» в российской экономике	18
Влияние санкций на выручку российского бизнеса оценили	21

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

22-28.08.2025

Дмитрий Чернышенко провёл совещание с руководителями по научно-технологическому развитию субъектов Российской Федерации

Заместитель Председателя Правительства Дмитрий Чернышенко провёл селекторное совещание с заместителями глав регионов, отвечающими за научно-технологическое развитие (РНТР). Его основными темами стали обсуждение ключевых решений стратегической сессии под руководством Председателя Правительства по модели развития науки и планы по подготовке следующей, развитие регионального сегмента домена «Наука и инновации», итоги оценки зрелости системы управления научно-технологическим развитием каждого региона.

В совещании приняли участие губернатор Красноярского края, председатель комиссии Государственного совета по направлению «Технологическое лидерство» Михаил Котюков, руководитель Роспатента Юрий Зубов, замглавы Минобрнауки Андрей Омельчук, представители свыше 80 регионов России, научных и образовательных организаций.

Дмитрий Чернышенко отметил, что Президент Владимир Путин поставил национальную цель – технологическое лидерство. Её достижению способствует работа института РНТР.

«Перед нами стоит важная задача – выстроить в каждом регионе России систему управления научно-технологическим развитием, которая трансформирует научный потенциал в конкретные технологии, продукты и услуги для экономики и общества. Эффективность такой работы напрямую зависит от нашего «научного спецназа» – РНТР. Одними из инструментов его поддержки станут расширение функционала регионального сегмента домена «Наука и инновации» и запуск двух пилотных проектов: по распределению внеконкурсной части контрольных цифр приёма при участии РНТР субъектов и масштабированию региональных конкурсов по модели РНФ», – заявил он.

Ожидается, что пилотный проект по распределению внеконкурсной части контрольных цифр приёма под юридически закреплённые обязательства регионов по трудоустройству выпускников даст возможность субъектам получать специалистов по востребованным в них направлениям и гарантированно обеспечивать их работой. В число пилотных регионов планируется включить Красноярский край, Республику Татарстан, Новосибирскую и Томскую области.

Пилотный проект по масштабированию региональных конкурсов по модели Российского научного фонда (РНФ) на иные институты развития по приоритетным направлениям научно-технологического развития позволит учитывать специфические нужды и конкурентные преимущества каждого региона. Так, отбор и финансирование научных проектов будут происходить на региональном уровне под контролем институтов развития.

Вице-премьер добавил, что в августе 2025 года утверждён план реализации Стратегии пространственного развития России до 2036 года. Она обеспечит синхронизацию пространственного и отраслевого развития, а также расширит возможности для научно-технологического развития регионов.

Михаил Котюков представил новую модель развития науки и управления наукой в регионах, разработанную рабочей группой с участием шести субъектов (Красноярский край, Калужская, Новосибирская, Томская области, Санкт-Петербург и Тюменская область). Модель включает три ключевых направления:

1. Регион – участник национальной научно-технологической политики: определение научной специализации территорий и их прямое участие в реализации нацпроектов.

2. Регион – квалифицированный заказчик: участие субъектов в формировании тематик государственного задания для вузов и научных организаций под свои социально-экономические нужды.

3. Регион – создатель привлекательной среды: кооперация федерального центра и субъектов в создании современной инфраструктуры (кампусы, лаборатории в рамках программ «Приоритет-2030», НОЦ, НЦМУ) и комфортных условий для жизни и работы научных кадров.

Михаил Котюков отметил, что важная составляющая работы субъектов – это создание комфортных и привлекательных условий для жизни научных сотрудников и их семей – благоустройство, решение вопросов в области ЖКХ и экологии, транспортной доступности, цифровизации услуг и сервисов, популяризация науки, ранняя профориентационная работа со школьниками.

«Критически важно понимать, что все эти направления не изолированы. Их сила – во взаимосвязи и синергии. Инструментом для этого должны стать региональные комплексные программы научно-технологического развития. В них необходимо интегрировать задачи технологической политики, государственное задание для научных и образовательных организаций, комплекс мероприятий по созданию привлекательной научно-инновационной и социальной среды. Ряд предложений уже находится в активной проработке», – заявил он.

Центральным инструментом для координации работы по реализации представленной модели станет региональный сегмент единого цифрового

домена «Наука и инновации». Этот ресурс должен стать «единым окном» для управления и мониторинга научно-технологического профиля региона, навигатором мер господдержки и платформой для поиска партнёров.

«Поставленная Президентом страны задача по научно-технологическому развитию требует увеличения инвестиций в исследования и разработки, а также ускорения внедрения полученных результатов в экономику. Для этого требуется активная вовлечённость регионов. На местах наука призвана решать практические задачи: создавать рабочие места, привлекать молодёжь и развивать местную промышленность. Цифровым инструментом, способствующим обеспечению координации деятельности региональных органов власти на местах, призван стать сервис «Региональное научно-технологическое развитие», – отметил Андрей Омельчук.

По его словам, сервис позволит региону в полной мере выполнять роль квалифицированного заказчика, в цифровом формате планировать и реализовывать проекты НТР. Также сервис позволит синхронизировать федеральную научную повестку и социально-экономические задачи региона.

Дмитрий Чернышенко поручил обеспечить интеграцию домена с создаваемой цифровой платформой пространственного развития. По словам Андрея Омельчука, до конца года Минобрнауки проведёт дополнительную работу по развитию сервиса с пилотными регионами (Красноярский край, Новосибирская и Томская области, республики Татарстан и Башкортостан) и доработает методологию единого навигатора.

Директор дирекции приоритетных образовательных инициатив Президентской академии Наталья Гаркуша представила результаты оценки зрелости систем управления НТР в регионах и компетентности таких команд. Результаты показали, что коллегиальные органы управления созданы в 53 субъектах, команды НТР сформированы в 35, а собственные программы НТР приняты в 26 регионах.

По итогам совещания принято решение для повышения эффективности работы РНТР проводить оценку их профессиональной компетентности и оценку зрелости системы управления НТР один раз в год. Кроме того, вице-премьер дал ряд поручений, направленных на внедрение представленной модели, включая проведение пилотных проектов по региональным конкурсам и интеграции данных, а также на доработку функциональности домена «Наука и инновации».

В Петербурге начнут обучать инженеров для создания отечественной радиоэлектроники

Передовая инженерная школа (ПИШ) «Электроника и электротехника» Санкт-Петербургского государственного электротехнического университета «ЛЭТИ» в новом учебном году запустит магистерскую программу для подготовки специалистов по созданию импортозамещающих элементов радиоэлектроники. Об этом в кулуарах форума «Технопром-2025» рассказал замдиректора школы Александр Кондрашов.

В РФ остро стоит проблема импортозамещения радиоэлектронных компонентов. Согласно прогнозу Минпромторга, к 2030 году отечественная электроника должна занять 70% внутреннего рынка, а объем индустрии вырасти вчетверо.

«Программа по радиотехническим компонентам. Не для кого не секрет, что от этих компонентов все зависит, а их все сложнее добыть. Есть целая программа под конкретное питерское предприятие, которое занимается тем, что создает отечественные радиотехнические компоненты для замены того, что перестало поставляться, и вот под эти нужды прямо сразу ребята будут учиться на конкретных образцах, которые нужно делать», – сказал собеседник агентства.

Он добавил, что в новом учебном году в вузе также планируется запуск программы обучения работе на промышленных лазерах. «Это и обработка материалов и изготовление», – добавил Кондрашов.

Кроме этого, в ПИШ ЛЭТИ будут запущены две программы, посвященные цифровым двойникам в области технологических процессов и предприятий. «И разработке, и внедрению их на производство с точки зрения управления и предпринимательства», – дополнил собеседник агентства.

О форуме

XII Международный форум технологического развития «Технопром» проходит в Новосибирске с 27 по 30 августа, его главная тема – «Наука, кадры, индустрия: ключевые факторы технологического лидерства».

Источник: tass.ru, 28.08.2025

Центр по производству сервоприводов открыл УрФУ

Импортозамещающие высокоточные сервоприводы и редукторы выпускают специалисты центра высокоточной механики Уральского федерального университета (ЦВТМ УрФУ) – его потенциал оценил первый

заместитель губернатора Свердловской области Алексей Шмыков. Об этом сообщает пресс-служба УрФУ.

Новая производственная площадка – часть инженерного центра УрФУ – создана для обеспечения технологического суверенитета ключевых отраслей обрабатывающей промышленности России, отмечают в университете.

«Высокоточные сервоприводы востребованы при производстве компонентов автомобильной техники, летательных аппаратов, наземных робототехнических комплексов, а также имеют большой потенциал для использования в роботизированных технологических линиях. Глава региона Денис Паслер отметил, что сегодня импортозамещение актуально как никогда. Планируется, что новый центр будет запущен до конца 2025 года, он станет важным звеном в стратегии развития научного и производственного потенциала не только вуза, но и региона в целом», – сказал Алексей Шмыков.

Замгубернатора осмотрел изделия, выполненные в рамках программы обратного инжиниринга, реализуемой Агентством по технологическому развитию, и изготовленные на производственной площадке центра инженерных разработок УрФУ (ЦИР УрФУ). Мощности ЦВТМ УрФУ способны обеспечить их серийное производство.

«Мы гордимся тем, что наш центр становится площадкой для реализации самых смелых идей и проектов. Наше ключевое преимущество – это готовность не только к разработке, но и к серийному выпуску конкурентоспособной продукции. Мы открыты для сотрудничества и готовы делиться опытом с промышленными предприятиями, чтобы ускорить импортозамещение на предприятиях Урала и всей страны», – отметил директор ЦВТМ УрФУ Максим Сапогов.

Источник: expert-ural.com, 25.08.2025

В ожидании дискуссий и технологических открытий

Что изменилось в отрасли за два года и чем может удивить ЭКСПО-2025? С таким вопросом «Гудок» обратился к участникам салона – железнодорожникам, производителям техники, экспертам. На площадке они смогут познакомиться с новинками отечественного производства, инновационными технологиями и цифровыми решениями, обсудить лучшие управленческие практики.

Владимир Косой, президент Центра экономики инфраструктуры:

– За последние три года железнодорожная отрасль России пережила масштабную трансформацию. Полностью поменялась вся география перевозок,

что вызывает немало трудностей. Вызовы не останавливают поступательное развитие отрасли, и свидетельством этого является запуск самого амбициозного инфраструктурного проекта в современной истории страны – высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург. Именно ВСМ станет одной из ключевых тем Международного железнодорожного салона пространства 1520.

«PRO//Движение.ЭКСПО» подтверждает статус главной площадки отрасли для обмена опытом, демонстрации технологий и формирования вектора развития на десятилетие вперед.

Сергей Виноградов, генеральный директор АО «ВНИИЖТ»:

– «PRO//Движение.ЭКСПО» стал уже традиционной площадкой для презентации инновационных изобретений и технологий. С момента проведения предыдущего ЭКСПО прошло два года, и за это время в железнодорожной отрасли произошли значительные изменения в развитии подвижного состава, цифровизации и импортозамещения.

Как и раньше, в этом году фокус внимания и обсуждения будет, конечно же, на ключевых и масштабных проектах.

АО «ВНИИЖТ» предлагает свои решения для железнодорожной отрасли и активно внедряет отечественные разработки, включая системы, использующие функционал генеративного искусственного интеллекта (ИИ). Акцент в наших проектах сделан на технологическую независимость – создаются новые материалы, испытательные стенды и программные комплексы, которые призваны заменить иностранные аналоги. На нашем стенде будут представлены натурные образцы перспективных разработок специалистов института, а также показана работа ИИ в деморежиме.

Считаю, что железнодорожный салон станет площадкой для обмена опытом и представления передовых решений, которые определяют ближайшее будущее отрасли.

Дмитрий Болотский, заместитель генерального директора по коммерции ГК «Нацпроектстрой»:

– Отрасль преодолела зону турбулентности, вызванной санкционным давлением. Она движется к технологическому суверенитету. Выросла доля отечественных решений в устройствах сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) и связи, повсеместно внедряются цифровые двойники, российские САПР, ТИМ, обязательные системы повышения киберустойчивости.

Реализован ряд знаковых проектов: введены новые МЦД, достигнут плановый показатель второго этапа развития Восточного полигона в 180 млн тонн в год. Сложности при этом остаются: оптимизация инвестиций требует жестко расставлять приоритеты и считать эффект по жизненному циклу.

ЭКСПО-2025 станет полигоном высокоскоростной повестки. Страна готова к созданию сети отечественных ВСМ. Тестовый участок магистрали Москва – Санкт-Петербург прошел Главгосэкспертизу, развернуты подготовительные работы. Создан комплекс решений для движения со скоростью до 400 км/ч: безбалластный путь, контактная сеть, цифровая диспетчеризация, связь.

И главное, все эти инновации – полностью отечественные разработки с большим потенциалом к тиражированию на сети 1520 мм.

Александр Поликарпов, управляющий партнер, сооснователь ROLLINGSTOCK Agency:

– В этом году салон «PRO//Движение.ЭКСПО» покажет, какую работу провели российские производители по адаптации к новым условиям, когда перестали быть доступны технологии и компоненты партнеров из недружественных стран. Стоит отметить, что на нашу отрасль негативное влияние рестрикций было довольно сдержанным, чему содействовал совместный курс РЖД, производителей и органов власти на высокий уровень локализации подвижного состава, взятый более 10 лет назад. В результате на салоне будет достаточно большое количество нового подвижного состава, имеющего высокую степень суверенизации.

Более того, локомотивный сегмент покажет тренд на усиление конкуренции на рынке. Так, Группа Синара выставляет электровоз переменного тока 2ЭС11, продолжающий линейку электровозов нового поколения, магистральный тепловоз 2ТЭ35А, а также обновленный маневровый тепловоз ТЭМ10 с двигателем КАМАЗ. Все эти модели – прямые конкуренты для подвижного состава Трансмашхолдинга.

Важнейшей новинкой станут пассажирские вагоны локомотивной тяги в новом габарите Т. Гости салона первыми увидят наступающее будущее российских поездов дальнего следования.

Впервые в рамках салона будет показан пятисекционный трамвай, пройдет отдельная сессия про городской рельсовый транспорт. Это может стать первым шагом для расширения экспозиции салона в части городского общественного транспорта в последующие годы, тем более площадка Санкт-Петербурга, имеющего одну из крупнейших сетей общественного транспорта в России и Европе, этому способствует. К тому же современные тренды транспортной мобильности уже приводят к интеграции железных дорог и городского общественного транспорта.

Производители грузовых вагонов традиционно представят свои инновационные разработки. Площадка салона является оптимальным местом для предметного диалога между клиентами и вагоностроителями, что особенно важно на фоне ожидаемого низкого рынка в ближайшие несколько лет.

В деловой программе 2025 года отдельного внимания заслуживает тема реализации проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург и создание российского высокоскоростного подвижного состава. Ведь именно реализация проекта ВСМ станет драйвером технологического развития отрасли в следующем десятилетии.

Евгений Семенов, исполнительный директор Союза «Объединение вагоностроителей»:

– Если говорить об изменениях в отрасли грузового вагоностроения, то в первую очередь отмечу, что за последнее время сформировался тренд на разработку продуктов, позволяющих не только повысить саму эффективность работы железнодорожного транспорта, но и укрепить продовольственную безопасность страны. Из последних разработок, наиболее отвечающих трендам времени, выделю восьмиосные вагоны на жестком и полужестком сцепе от АО «НПК «Уралвагонзавод» и ООО «УК РМ Рейл», способные повысить объемы перевозок грузов в условиях ограниченной инфраструктуры; а также модельный ряд изотермического подвижного состава, освоение которого позволит обновить самый изношенный сегмент эксплуатируемого парка. Что до повышения продовольственной безопасности, нельзя не сказать и о разработке «Алтайвагона» – цистерне для перевозки более чем 20 видов пищевых масел.

Если рассматривать новые направления в вагоностроении, то одним из самых многообещающих является применение высокопрочной стали в сварных конструкциях, что позволяет снижать массу тары вагона. К таким разработкам можно отнести полувагон производства ПАО «НПК ОВК».

Развитие грузового вагоностроения в последнее время нацелено на удовлетворение узкоспециализированных запросов рынка, и, на мой взгляд, ЭКСПО-2025 в очередной раз продемонстрирует приверженность вагоностроителей этому тезису.

Андрей Бородин, генеральный директор ООО «1520 Сигнал» (входит в ГК «Нацпроектстрой»):

– За последние два года железнодорожная отрасль в России вышла на новый уровень благодаря активной проработке проектов высокоскоростных магистралей. Если раньше тема ВСМ воспринималась больше как перспектива, то сегодня мы уже видим конкретные технологические решения. Речь идет не только о подвижном составе, но и о комплексной инфраструктуре: инновационных системах управления движением, современных конструкциях пути и цифровых технологиях, обеспечивающих безопасность и надежность перевозок.

«PRO//Движение.ЭКСПО» в 2025 году, на наш взгляд, удивит именно реализованными решениями для ВСМ. Участники и гости выставки смогут увидеть российские разработки, которые станут основой будущей магистрали.

В их числе созданные компаниями «Нацпроектстроя» микропроцессорная централизация с функцией диспетчерского управления, новые форматы напольного оборудования, рельсовая плита для безбалластного строения пути.

Важно, что акцент делается не только на скорости как таковой, но и на комплексном подходе – синхронизации всех элементов будущих ВСМ: от конструкции дорожного полотна до систем управления движением. ЭКСПО становится площадкой, где можно увидеть, каким образом Россия создает базу для высокоскоростного железнодорожного сообщения мирового уровня.

Павел Иванкин, президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры:

– За два прошедших года был принят ряд решений, которые оказали на рынок железнодорожного машиностроения определенное влияние.

Начну с самого важного – проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург, включающего вопросы создания технико-технологической базы с нуля, адаптации мирового опыта, практики импортозамещения. Работа ведется в условиях ограниченных сроков. Конечно, до полной реализации проекта далеко, однако состоявшиеся решения – предмет обсуждения на ЭКСПО-2025.

Тенденции локомотивостроения также являются актуальным вопросом. В текущих условиях он аккумулирует в себе весь спектр имеющихся проблем: коэффициент технической готовности, мощность, модульность, эргономика, качество и стоимость. В рамках форума программой предусмотрено обсуждение этих вопросов.

Следующая тема – вагоностроение. Дискуссии о приоритетности использования инновационного подвижного состава, структуре и избыточности парка будут одними из главных в кулуарах форума. Конечно, все участники будут ждать стратегических ориентиров от главного заказчика – ОАО «РЖД». Считаю, что предстоящий форум станет неформальной площадкой для общения всех участников рынка железнодорожного машиностроения.

Юрий Саакян, генеральный директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ):

– За два года с предыдущего ЭКСПО в отечественном железнодорожном машиностроении выстроены и отработаны цепочки поставок отечественных комплектующих, новые поставщики прошли проверку на прочность, выпущена и введена в эксплуатацию готовая продукция с новыми импортозамещенными узлами и комплектующими. На этой выставке будет представлена по-настоящему новая и действительно полностью отечественная техника, созданная без участия партнеров из недружественных стран.

ТМХ уже привез на площадку «PRO//Движение.ЭКСПО» первый универсальный грузопассажирский тепловоз ТЭ26, который сможет заместить локомотивы, с советских времен выпускавшиеся Луганским

тепловозостроительным заводом; новый дизель-поезд локомотивной тяги ДП2Д в конфигурации push-pull для перевозок на пригородных маршрутах с неэлектрифицированными участками; инновационные пассажирские вагоны и первый в России скоростной низкопольный пятисекционный трамвай «Воевода».

СТМ представит на выставке маневровый тепловоз ТЭМ10, производство которого практически остановилось после введения санкций, с новым отечественным двигателем от КАМАЗа; новый магистральный тепловоз 2ТЭ35А и электровоз переменного тока на базе платформы 3ЭС8 с отечественным асинхронным тяговым двигателем «Орлец».

Антон Зубихин, заместитель генерального директора Группы Синара:

– Сегодня российские машиностроители совершили значительный прорыв в создании современной техники на базе отечественных комплектующих. Одним из ключевых направлений работы ОАО «РЖД» остается развитие Восточного полигона. Холдинг «Синара – Транспортные машины» (СТМ), осознавая важность этого проекта для страны, разработал два инновационных тяжеловеса – электровоз переменного тока 2ЭС11 для Транссиба и магистральный тепловоз 2ТЭ35А для работы на БАМе. Оба локомотива отличаются высокой мощностью и отлично подходят для работы с тяжеловесными составами.

Стратегически важным для страны проектом стало строительство ВСМ, старт которому дал президент РФ. Разработку поезда для ВСМ Москва – Санкт-Петербург доверили нашему предприятию «Уральские локомотивы». Как раз после завершения выставки «PRO//Движение.ЭКСПО» начнется ключевой этап – сварка корпуса первого высокоскоростного подвижного состава.

Мы гордимся результатами работы СТМ и уверены, что наша техника получит заслуженное признание со стороны РЖД и крупных промышленных предприятий.

Денис Даниленко, директор по инновационному развитию «РМ Рейл»:

– Наша компания в рамках «PRO//Движение.ЭКСПО» готовится проиллюстрировать основные тренды в грузовом вагоностроении на примере своей экспозиции. Главное – это внедрение стандарта 25 тс. В нашем случае все выставочные образцы будут оборудованы собственной инновационной тележкой с увеличенной нагрузкой модели 18-9891. Речь о люковом полувагоне модели 12-3201, признанной лучшей по совокупности ключевых технико-эксплуатационных параметров, вагоне-цистерне 15-3209, представляющей максимальные значения эффективности на рынке, а также рефрижераторном вагоне. Стратегия компании предусматривает перевод на этот стандарт

основных, востребованных отраслью вагонов. И в большей степени мы его реализовали.

Второе – развитие линейки для перевозки скоропортящихся грузов. Познакомим посетителей с автономным рефрижераторным вагоном. Сегодня это оптимальное предложение по технико-эксплуатационным свойствам на российском рынке.

Безусловный интерес отрасли сосредоточен на восьмиосном подвижном составе. В первую очередь говорим о «Находке» – вагоне-цистерне для перевозки нефтепродуктов на жестком сцепе, разработанном по заказу Федеральной грузовой компании. Первая партия отгружена. Покупатель передал ее в эксплуатацию на Восточный полигон. А мы продолжаем работать над проектом – в 2026 году планируется применить в «Находке» 25-тонную тележку.

Кроме того, актуальным остается применение стали повышенной прочности. И здесь, думаю, стоит ждать презентаций от наших коллег.

Источник: gudok.ru, 28.08.2025

ТМХ показал облик первого в России пассажирского поезда на водороде

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) показал облик первого в отечественном транспортном машиностроении пассажирского поезда на водороде.

«Трансмашхолдинг» планирует показать поезд на водородном топливе в 2025 году, сообщил летом 2024 года гендиректор компании Кирилл Липа. Согласно отчету РЖД за 2023 год, холдинг планирует запустить поезда на газе и водородном топливе в 2027-2028 годах. Компания ранее сообщала, что пилотным полигоном для этого выбран Сахалин. Речь шла о пригородных пассажирских поездах на водороде.

«Основной целью, которую перед собой поставили дизайнеры при работе над новым поездом на водородных топливных элементах, было создание инновационного и динамичного образа, соответствующего принятой в ТМХ концепции «Бренд ДНК», – цитирует компания в своем Telegram-канале шеф-дизайнера ТМХ Евгения Маслова.

Здесь же размещены рендеры с поездом с разных ракурсов. Экстерьер поезда выполнен в светло-сером цвете с черными, синими, голубыми и красными вставками. На электронном табло надпись «Южно-Сахалинск».

«Поскольку поезд представляет собой пример экологически чистого транспорта (выхлоп его энергетической установки представляет собой водяной пар), холдинг, как лидер российского транспортного машиностроения,

стремится с помощью дизайна донести до общества идею бережливого отношения к миру», – пишет ТМХ.

Примерно год назад «Трансмашхолдинг» показывал на Восточном экономическом форуме (ВЭФ) небольшой макет первого в отечественном транспортном машиностроении пассажирского поезда на водороде. Тогда внешний облик был другой: много белого цвета, светло-синие цвета и оранжевая полоса впереди кабины.

«Трансмашхолдинг» создает поезд в рамках соглашения с РЖД, «Росатомом» и правительством Сахалинской области. Работы по инициативе Минпромторга РФ софинансируются государством. Общий объем субсидий составляет 400 миллионов рублей. Завершить испытания и сертификацию первого в истории отечественного транспортного машиностроения пассажирского поезда на водороде ТМХ планирует в 2026 году.

ТМХ писал, что поезда проектируются в двухвагонном (два головных вагона и бустерная секция с силовыми установками и накопителями энергии) и трехвагонном (два головных и один промежуточный вагоны, бустерная секция) вариантах. Они смогут работать по системе многих единиц: два состава можно будет объединить; управление обоими при этом будет происходить из кабины ведущего поезда.

Запас хода трехвагонного поезда составит 487 километров на водороде и 40 километров на накопителях энергии, двухвагонного – 725 километров на водороде и 80 километров на накопителях энергии.

Источник: ria.ru, 26.08.2025

Мантуров поручил проработать господдержку расширения НЭВЗ ТМХ, общая стоимость проекта - 43 млрд руб

Минпромторг РФ проработает вопрос софинансирования из федерального бюджета в 2026 году проекта по расширению мощностей Новочеркасского электровозостроительного завода (Ростовская область, НЭВЗ, входит в состав «Трансмашхолдинга», ТМХ).

Как сообщила пресс-служба правительства, такое поручение дал первый вице-премьер РФ Денис Мантуров в ходе рабочей поездки в Ростовскую область.

Вопрос о поддержке проекта поднял врио губернатора области Юрий Слюсарь. «Компания реализует проект на 43 млрд руб., связанный с масштабированием и модернизацией производств, выходит на производство более 700 секций в год, выстраивает фактически новый технологический

процесс и переходит на отечественные тяговые двигатели», – приводятся в сообщении слова врио главы региона.

Он отметил, что в рамках проекта предприятие заинтересовано в участии в государственно-частном партнерстве (ГЧП) с использованием формата капитального гранта.

Ранее о планах реализовать проект по расширению НЭВЗ в формате ГЧП говорил журналистам глава ТМХ Кирилл Липа. Он называл общую стоимость проекта на уровне 34-35 млрд руб., более половины из которых, как отмечал топ-менеджер, холдинг готов профинансировать самостоятельно. Он также пояснял, что речь идет об увеличении выпуска секций электровозов с действующих 500 до 750. Проект планируется начать в следующем году и реализовать в течение двух лет.

Новочеркасский электровозостроительный завод – крупный производитель магистральных и промышленных электровозов. Основная часть продукции изготавливается по заказу РЖД.

«Трансмашхолдинг» – крупнейший в РФ производитель подвижного состава для рельсового транспорта.

Источник: interfax.ru, 25.08.2025

Денис Мантуров ознакомился с ходом подготовки к серийному производству двигателя ПД-8

Первый заместитель Председателя Правительства Денис Мантуров посетил одно из ведущих предприятий двигателестроения – «ОДК-Сатурн» (входит в Объединённую двигателестроительную корпорацию госкорпорации «Ростех»), расположенное в Рыбинске.

На сегодняшний день предприятие ведёт подготовку к серийному запуску новейшего отечественного двигателя ПД-8. Первый вице-премьер ознакомился с ходом реализации опытно-конструкторской работы по созданию двигателя, а также с планами по его поставкам самолётостроителям. Также были представлены ключевые технологии, освоенные при разработке нового двигателя.

В настоящий момент ПД-8 проходит серию испытаний для получения сертификата типа, что является заключительным этапом перед запуском серийного производства. Денис Мантуров отметил, что двигатель будет широко востребован отраслью.

Двухконтурный турбовентиляторный двигатель ПД-8 тягой 8 тонн для пассажирского самолёта Superjet 100 и самолёта-амфибии Бе-200 создан с

применением новейших российских материалов и прогрессивных технологий. В работе над ним задействована широкая кооперация предприятий в контуре Объединённой двигателестроительной корпорации, активно применяется опыт создания двигателя ПД-14 для отечественных среднемагистральных самолётов.

Источник: government.ru, 28.08.2025

Россия заявила права на отечественную «убийцу» Boeing Dreamliner

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) запатентовала новый широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет, который сможет перевозить до 320 пассажиров и превзойдет Boeing 787-9 Dreamliner по экономичности. Это следует из описания изобретения к патенту.

«Широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет (ШФДМС) предназначен для коммерческих перевозок на расстояния до 13 600 км и будет выпускаться в трех модификациях», – передает ТАСС со ссылкой на документацию. Отмечается, что наиболее близким аналогом к разработанному самолету является Boeing 787-9 Dreamliner. Однако российская разработка обладает значительными преимуществами по эксплуатационным расходам.

Базовая модель ШФДМС-600 демонстрирует на 3% меньшие непосредственные эксплуатационные расходы и на 6% меньшие прямые расходы на рейс по сравнению с Boeing 787-9. При расчете на кресло-километр преимущество достигает 11-17%. Конструкция самолета предусматривает активное использование полимерных композиционных материалов для улучшения технико-эксплуатационных характеристик.

Ранее министр промышленности и торговли РФ Антон Алиханов сообщал, что в 2026 году планируется запуск НИОКР по созданию широкофюзеляжного самолета. Конкретные сроки появления лайнера не называются.

Разработка новых российских авиалайнеров ведется в рамках масштабной программы импортозамещения в авиационной отрасли. Ранее глава госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов сообщал о планах начать серийное производство самолетов МС-21, SJ-100 и Ил-114 до конца 2026 года, подчеркнув, что полностью импортозамещенные версии этих моделей проходят сертификационные испытания и готовятся к выпуску.

Источник: Ura.ru, 21.08.2025

«Норникель» ввел новую систему газоочистки в Мончегорске

Высокотехнологичное оборудование установлено в отделении пылеулавливания рафинировочного цеха на Кольской площадке в Мончегорске. Стоимость новой газоочистки – 6,9 млрд рублей. Монтаж велся в рамках масштабной экологической программы компании, призванной повысить качество воздуха в регионе присутствия. Если говорить в целом, то программа содержит почти две сотни мероприятий, финансирование которых превышает 71,7 миллиарда рублей.

«Ввод системы – важный проект для экологической стратегии Кольской площадки. Над его реализацией трудились несколько лет, были направлены значительные инвестиции. Это не просто модернизация, это качественный скачок в очистке отходящих газов, который позволит нам достичь новых минимальных значений по выбросам диоксида серы, продолжая курс на снижение воздействия на окружающую среду», – говорит вице-президент «Норникеля» по промышленной безопасности, охране труда и экологии Станислав Селезнев.

Практическая реализация проекта стартовала в декабре 2022 года. Для него было возведено здание, где установлены четыре современных четырехпольных электрофилтра российского производства. Доля отечественного оборудования в новой системе газоочистки достигает 98%.

Ключевая задача оборудования – снижение выбросов диоксида серы от печей кипящего слоя рафинировочного цеха. Ожидается, что проект позволит сократить эмиссию SO₂ почти на тысячу тонн в год. Это значительное достижение на фоне уже проделанной работы. В 1990-е годы выбросы SO₂ Кольской ГМК достигали почти 500 тыс. тонн, к 2015 году их снизили до 155,1 тыс. тонн, а по итогам 2024-го благодаря реализации Серной программы на Кольских промышленных площадках выбросы составили уже только 12,4 тыс. тонн.

Помимо экологического эффекта, новая система принесет и экономический результат, поскольку позволит дополнительно возвращать в производство цветные металлы. Кроме того, значительно повысится качество выпускаемой серной кислоты. В июле этого года компания уже ввела в Мончегорске современную систему мониторинга качества воздуха в режиме онлайн, данные которой доступны жителям.

«Экологическое благополучие жителей – абсолютный приоритет для нашего региона. Реализация таких высокотехнологичных проектов, как новая система газоочистки в Мончегорске, наглядно демонстрирует, как эффективное партнерство власти и ответственного бизнеса приводит к конкретным

результатам. Это важнейший вклад в здоровье людей и будущее Заполярья», – прокомментировал губернатор Мурманской области Андрей Чибис.

«Этот масштабный проект реализован с опорой на российские технологические решения. Отмечу, что все наши крупнейшие инвестиционные проекты, направленные на повышение экологической эффективности, импортозамещение и развитие региона, осуществляются при поддержке администрации Мурманской области и в конструктивном взаимодействии с федеральными министерствами и ведомствами», – рассказал первый вице-президент «Норникеля» Николай Уткин.

Источник: rg.ru, 25.08.2025

Исчерпанный импульс: как не допустить «инвестиционной зимы» в российской экономике

Снижение инвестиционной активности не позволяет создать базу для роста несырьевых секторов в 2026-2027 годах. А у экспортеров сырья перспективы довольно туманные, учитывая ценовые риски из-за возможного охлаждения мировой экономики на фоне торговых войн. Нужна новая стратегия, основанная на поддержке инвестиций и предпринимательской активности, считает исполнительный директор Института экономики роста Антон Свириденко

Экономисты все чаще говорят о рисках переохладения и даже рецессии российской экономики. По данным опроса предприятий, проведенному Институтом народнохозяйственного прогнозирования РАН, наблюдается падение инвестиционной активности из-за высокой стоимости кредитов. Эксперты ЦМАКП отмечают рост «индикатора рецессии», который может превысить критическое значение уже осенью 2025 года.

Почему же усилилась дискуссия об экономических перспективах на фоне замедляющейся, но все еще позитивной динамики ВВП и инвестиций?

Зажатая экономика

Период действия высокой ключевой ставки в России стал одним из немногих мировых примеров жесткой денежно-кредитной политики. Ставка была повышена до 15% еще в 2023 году, достигла 21% осенью 2024-го и лишь в августе 2025-го опустилась до 18%.

Высокая ставка, с точки зрения ЦБ, должна была помочь управляемому охлаждению экономики в условиях ограничений по росту предложения и одновременного давления инфляции – зарплат, производственных издержек, тарифов инфраструктурных монополий.

При этом компенсирующие меры бюджета, направленные на поддержание приоритетных секторов экономики, в полной мере не смогли сгладить негативный эффект от жестких действий ЦБ. Закономерно упали показатели продаж жилья (дорогая ипотека), автомобилей (дорогие кредиты), сельхозтехники и других основанных на кредитах и лизинге секторах.

В итоге падение выпуска в автопроме составило в первом полугодии 2,1%, а в отдельные месяцы достигало почти 30%, остановился рост жилищного строительства. Цепной реакцией затронуты смежные сектора – наблюдается падение в производстве неметаллической минеральной продукции (прежде всего стройматериалов), древесины, мебели, цемента. Предприятия переводят сотрудников на четырехдневную неделю, по косвенным данным, сворачиваются и инвестиции.

Еще по итогам 2024 года, по данным INFOLine, общий объем заявленных компаниями вложений снизился с 25,3 до 16,7 трлн рублей. Самое сильное снижение планов было заметно в нефтегазовой отрасли и инфраструктурном строительстве. В промышленном строительстве формально ситуация лучше: там объем заявленных проектов сохранился, но лишь в номинальном выражении – при достаточно высокой инфляции.

В декабре 2024 года министр экономики Максим Решетников сообщил о сокращении инвестпрограмм компаний, в том числе государственных. По данным открытых источников, урезали свои инвестиционные планы «Газпром», РЖД, «Транснефть», МТС, «Норникель», компании электроэнергетики.

Судя по косвенным данным за 2025 год о снижении потребления электроэнергии, падении покупок инвестиционных товаров (например, грузовиков), сокращении погрузки на сеть РЖД, можно говорить о торможении инвестиционной активности во многих отраслях.

Защищенные инвестиционные статьи бюджета – ОПК, авиастроение, программа «ВСМ Москва – Петербург» и те сектора, где еще не исчерпан потенциал импортозамещения, такие как станкостроение, не могут сами по себе вытянуть экономику. Их доля в ВВП хотя и высока, но не решающая.

Одновременно на фоне трудностей бюджета, связанных как с ростом расходов на безопасность, так и с высокой ключевой ставкой, падением нефтегазовых доходов и крепким курсом рубля, правительство объявляет о сокращении ряда программ, направленных на технологический суверенитет, например, на электронную промышленность.

Эти прогнозы и данные стали поводом для серьезного обсуждения на высшем уровне. На экономическом совещании у президента России был сделан ключевой вывод: о рецессии речи не идет, а ситуация находится под контролем

ЦБ и правительства. Тем не менее надо обратить серьезное внимание на экономическую динамику.

Смена стратегии

Проблема в том, что торможение инвестиций не позволяет создать базу для роста несырьевых секторов в 2026-2027 годах. А у экспортеров сырья перспективы довольно туманные, учитывая ценовые риски из-за возможного охлаждения мировой экономики на фоне торговых войн; в итоге цена на нефть может остаться в коридоре 55-65 долл. за баррель. Мировой рынок газа также переживает реформатирование, и 2026 год вряд ли принесет России дополнительные доходы от газового экспорта.

В том числе на основе анализа этих тенденций помощник президента Максим Орешкин еще в июне, перед ПМЭФ-2025, заявил, что «текущая модель роста экономики России себя исчерпала, для дальнейшего развития нужен шаг вверх – на следующую технологическую ступень». Речь шла о модели, во многом основанной на эффекте импортозамещения и адаптации к санкциям. По итогам форума был опубликован список поручений президента, в том числе касающиеся разработки к 1 октября 2025 года плана структурных изменений в российской экономике.

Уже сейчас понятно, что даже сильное снижение ключевой ставки не станет мгновенным лекарством. Да, оно поддержит экономику, но на фоне «простоя» инвестиционного цикла даст эффект только через два-три года. А возобновление кредитной активности на фоне крепкого курса рубля, наоборот, грозит возвращением импортных товаров, ударом по конкурентоспособности наших предприятий, ухудшению сальдо торгового баланса и, как результат, новым ускорением инфляции, казалось бы, полностью побежденной к августу 2025 года.

Можно ли избежать и рецессии, и негативного эффекта уже от снижения ставки? Можно, но об этом надо думать уже сейчас. Необходимы усилия всех органов власти по поддержке капиталовложений и предпринимательской активности. Нужна политика поддержки ключевых секторов как с помощью ДКП, так и через бюджетные каналы: развитие проектного финансирования, рынка облигаций и привлечение средств граждан в инвестиции в развитие, антиинфляционная программа, программа защиты внутреннего рынка, умное стимулирование спроса на отечественные товары. Очевидно, что это все невозможно без активного участия главного финансового регулятора – ЦБ. Нельзя и откладывать решение вопросов приватизации, гарантий прав собственности и снижения давления на бизнес со стороны контролирующих и правоохранительных органов.

Это на первом этапе – а на следующем необходимо четко определить новые источники роста и ориентиры для граждан, для бизнеса и для властей с

отказом от старых штампов околосырьевой и часто избыточно огосударственной экономики. Нужна умная экономическая стратегия, одним из главных направлений которой будет дальнейший сдвиг в сторону от сырьевого сектора.

Источник: Forbes.ru, 26.08.2025

Влияние санкций на выручку российского бизнеса оценили

Введенные против России санкции не оказали ощутимого влияния на выручку отечественного бизнеса – их воздействие оказалось в основном нейтральным, а в ряде сегментов рынка, попавших под ограничения, наоборот, произошло расширение деятельности. Об этом со ссылкой на опубликованные в журнале «Вопросы экономики» результаты исследования «Оценка воздействия адресных (персональных) санкций США на российские компании в 2014-2023 гг.» пишут «Ведомости».

Его автор, кандидат экономических наук Алексей Калинин, проанализировав данные почти 3,2 тысячи попавших под санкции компаний, пришел к выводу о практически нулевом эффекте ограничений для обрабатывающей промышленности, энергетики и ЖКХ, транспорта, финансов. Согласно приведенным оценкам, больше всего пострадали от санкций строительство и торговля, а вот подсанкционным IT-компаниям, наоборот, удалось даже расширить свою деятельность.

«Некоторая положительная связь также установлена для агропромышленного комплекса (АПК)», – говорится в публикации.

По словам Калинина, слабое влияние санкций объясняется тем, что попавшие под них компании относительно легко находили пути решения возникающих проблем. Негативный эффект был во многом снижен либо грамотными управленческими решениями, либо компенсирующими действиями со стороны властей, отметил, в свою очередь, декан факультета Высшая школа экономики и бизнеса РЭУ им. Плеханова Дмитрий Завьялов.

Сказался поворот российской экономики на Восток, возникновение нового спроса внутри страны, связанного с ОПК и смежными отраслями, а также начало «реального импортозамещения», перечислил директор научно-исследовательского центра пространственного анализа и региональной диагностики ИПЭИ РАНХиГС Дмитрий Землянский.

Сократилась доступность зарубежного финансирования и технологий, включая поставки оборудования, но в рассматриваемый период этот эффект в должной мере не проявился, также отмечается в исследовании. Его автор при

этом признает, что долгосрочное влияние санкций «значительно интереснее», а подсчеты, связанные с ним, вести сложнее в том числе из-за сокращения публикации отчетности подсанкционных компаний.

На фоне этого, подчеркивая, что технологии и оборудование в России в основном импортные и ограничение доступа к ним может стать препятствием для роста, эксперт отмечает, что экономика страны уже «научилась приспосабливаться массой способов».

Ранее президент Киргизии Садыр Жапаров высказал мнение о том, что антироссийские санкции Запада в целом не достигли ожидаемого эффекта, поскольку собственное производство и сельское хозяйство РФ поднялись на высокий уровень, а экспорт газа и нефти продолжился.

Источник: Lenta.ru, 25.08.2025