РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№32 АВГУСТ| 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Стратегия импортозамещения: что, кто, когда....3
Развитие производства редукторов важно для импортозамещения....10
В РЖД заявили, что число DDoS-атак на инфраструктуру доходило до 227 тысяч в сутки....12
РЖД переведут все рабочие гаджеты на ОС «Аврора»....13
«Ростелеком» отметил активизацию перехода пользователей на устройства с ОС «Аврора»....13
Первые серийные самолеты МС-21 с отечественными комплектующими выйдут в 2024 году....14
Сарапульский электрогенераторный завод оснастит Superjet New двигателями для гидравлической системы....15
Брянский автозавод изготовил образец гражданского габаритного грузовика....16
Завод создал «умную» гидравлику для «КАМАЗов»....17
Елабужский завод наращивает объемы производства автомобильных аккумуляторов....18
Русское импортозамещение взорвали изнутри. Выход один....18
Минпромторг отметил успехи России в импортозамещении отбеливателей бумаги....27
Нижегородский агрегатор промышленных мощностей «Станкофонд» в настоящее время используют 475 компаний....28
Прием заявок на гранты для промышленников начнется в Подмосковье 21 августа....29
ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ....30

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
14-18.08.2023 г.

Стратегия импортозамещения: что, кто, когда

Как будет развиваться промышленность в России сегодня, в условиях ограниченного трансфера высоких технологий и разорванных кооперационных связей

На состоявшемся в октябре прошлого года заседании экспертного совета Госдумы по развитию промышленной инфраструктуры стимулирование импортозамещения и обеспечение технологического суверенитета России были объявлены новым вектором господдержки. РБК Черноземье поговорил с экспертами в разных отраслях промышленности, чтобы узнать, инвентаризированы ли масштабы импортозамещения – что, в каких объемах нам придется замещать, и что будет считаться критерием технологического суверенитета?

Импорт – это не плохо. Какова сегодня глобальная стратегия России на мировом рынке

В феврале этого года НИУ ВШЭ вместе с РСПП, Институтом исследований и экспертизы ВЭБа и фондом «Сколково» выпустили аналитический доклад «Импортозамещение в российской экономике: вчера и завтра», в котором, в частности, постулировали, что импорт не является негативным фактором и свидетельствует лишь о тесной интеграции в мирохозяйственные связи. «До введения санкций российские юридические лица использовали порядка 240 тысяч технологий, из них треть — зарубежные», – приводит пример Андрей Елагин, сооснователь ГК «БиоМикроГели». Промышленный комплекс России зависит от импорта на 39%, отмечают авторы исследования. Это в два раза ниже, чем в экономиках ЦВЕ (Венгрии, Словакии, Словении) и странах Прибалтики, в полтора раза ниже, чем в Канаде и Австралии и сопоставимо с уровнем США и Индии. А в товарной структуре импорта, по данным Росстата, наибольшая доля по итогам 2021 года приходилась на категории «Машины, оборудование и транспортные средства» (от 47% до 51%) и «Химическая промышленность» (около 18%).

Вплоть до 2014 года основными мотивами импортозамещения были развитие условий для занятости, диверсификация экономики, технологическая модернизация, обеспечение догоняющего, а иногда и опережающего развития. Но введенные в 2022 году санкции привели к переориентации целей – достижение устойчивости экономики, восполнение провалов в цепочках создания стоимости и обеспечения технологического

суверенитета. «Мировая история знает всего несколько примеров такой логики в политике импортозамещения – это, в частности, опыт ЮАР и Ирана», – отмечают в исследовании.

По мнению экспертов, текущая ситуация в промышленности исключает создание универсальной для всех секторов стратегии импортозамещения, поэтому дорожная карта этого процесса подразумевает несколько треков для приложения усилий.

«Россия реализует многовекторную архитектуру импортозамещения, пользуясь любыми возможностями заместить утраченные технологические связи, – говорит политолог и экономист Инна Литвиненко. – Среди наиболее значимых направлений – государственная поддержка системно значимых производств: ИТ-сектора, сельского хозяйства, тяжелой, преимущественно военной промышленности, некоторых ключевых направлений тяжелого машиностроения, значимых для действующих российских экспортных индустрий, поддержка частной инициативы, в первую очередь за счет создания благоприятных возможностей для параллельного импорта, а также реализация технологического и торгового сотрудничества с дружественными и нейтральными странами».

Важным компонентом импортозамещающей политики является установление приоритета отечественных товаров, работ и услуг перед иностранными при закупках и запрет на допуск иностранных товаров к закупкам для государственных и муниципальных нужд, а также для целей нужд обороны страны и безопасности государства, поясняет директор Ассоциации кластеров, технопарков и ОЭЗ России (АКИТ) Михаил Лабудин. «Однако главным общесистемным инструментом прямой поддержки импортозамещающих проектов является инструмент промышленных кластеров, регулируемый постановлением правительства РФ от 31.07.2015 года №779. Их участники обязаны реализовать не менее трех импортозамещающих проектов, а государство берет на себя обязанность предоставить субсидии на приобретение стартовой партии, льготное кредитование и снижение страховых взносов до 7,6%».

«Стратегия – это всегда про цели и ресурсы, – рассуждает Владимир Леваков, генеральный директор ГК «Трайв» (метизные решения для отечественного машиностроения, судостроения и других отраслей промышленности). – Мы видим коррекцию целей промышленной политики государства от обеспечения рентабельности производства в сторону достижения технологического суверенитета страны. Видим ресурсы – инвестиции государства в рост научного потенциала, развитие технологий, финансирование критически важных отраслей экономики. Но очень важно при этом, чтобы фокус внимания не смещался с главного – со стимулирования

развития отечественного производства в широком смысле для снижения политических, валютных и иных рисков».

Михаил Аким, профессор Высшей школы бизнеса НИУ ВШЭ, обращает внимание на важность селективного подхода в этом процессе: «Задачи импортозамещения связаны с необходимостью значительных инвестиций в отраслевую науку. Мировые бенчмарки демонстрируют колоссальный уровень необходимых затрат для создания и коммерциализации технологий или передовых отраслей «с нуля» – например, китайские инвестиции в электромобили составили 60 млрд долларов, инвестиции США в производство полупроводников – 52 млрд долларов в виде грантов и 24 млрд в виде налоговых кредитов. И ввиду ограниченности доступных средств представляется крайне важным определение ограниченного количества стратегически важных направлений, которые получат финансирование, адекватное поставленным задачам, для развития научно-технологических компетенций и разработок, создания средств производства и модернизации существующих мощностей».

Все по полочкам. Что и в каких объемах придется импортозамещать

Эксперты подчеркивают, что, несмотря на масштабность задач в сфере импортозамещения, речь не идет о попытках создания «натурального хозяйства» на современном этапе. «На ПМЭФ президент ясно дал понять, что «технологический суверенитет не означает, что страна самостоятельно создает все товары и услуги, главное – это обеспечение себя по важным направлениям, – рассказывает Инна Литвиненко. – Поэтому доминирующим направлением в технологическом развитии России по-прежнему является участие в глобальном технологическом рынке, хотя и в усеченном виде с опорой на китайский вектор сотрудничества».

Есть ли понимание в коридорах власти, что и каких объемах придется замещать? «Работа по составлению перечня отраслевых планов импортозамещения по гражданским секторам промышленности ведется Минпромторгом уже несколько лет, – подчеркивает Михаил Лабудин (АКИТ). – Этот перечень, охватывающий широкий спектр отраслей – от автопромышленности и гражданского авиастроения до спортивной индустрии и легпрома, содержит не только номенклатуру, которую планируется замещать, но и информацию о доле отечественной продукции на текущий момент, о планируемых объемах производства и ежегодного спроса. Эту продукцию Минпромторг будет поддерживать в приоритетном порядке. Агентство по технологическому развитию, в свою очередь, сформировало перечень критических комплектующих, необходимых для отраслей промышленности. Проекты по их производству могут получить поддержку

по постановлению правительства РФ от 18.02.2022 года №208 до 100 млн руб. Для участников промышленных кластеров, приобретающих промышленную продукцию из вышеуказанного перечня, действует субсидия до 150 млн рублей и до 50% от стоимости партии промышленной продукции.

Кроме того, в начале 2023 года Минэкономразвития, Банк России и ВЭБ.РФ разработали таксономию проектов по импортозамещению и технологическому суверенитету, куда вошли 13 отраслей промышленности, а также проекты по модернизации транспортной инфраструктуры с целью дальнейшего расширения экспорта. На основании таксономии банки смогут применять сниженные коэффициенты риска при финансировании проектов. По прогнозам ВЭБ.РФ, в будущем объемы такого финансирования составят от 5 до 10 трлн рублей».

При этом эксперты-практики из реального бизнеса уже замечают тенденцию к размежеванию государства и бизнеса в выполнении целей импортозамещения. Процесс стратификации задач и делегирования части из них бизнесу уже запущен, полагают они. «На данный момент страна будет стараться заместить все ниши, которые стратегически важны: тяжелое машиностроение, программирование, робототехника. И, увы, я не думаю, что в их число войдут сегменты, нужные рядовым потребителям, – мобильные телефоны, ноутбуки и т.п. Это будет оставлено на откуп бизнесу», – считает сооснователь и совладелец веб-интегратора StepUp Тимур Алимханов.

«Оценка перспективы и глубины задач по импортозамещению нам только предстоит, – уверен Владимир Леваков (ГК «Трайв»). – Инвентаризация проектов импортозамещения реализована лишь на самом верхнем уровне, а проекты второго-третьего уровня, не относящиеся к областям государственного управления, требуют дополнительной проработки. Стране не хватает систем оценки, стресс-тестов, показывающих «что будет, если» и позволяющих увидеть разрывы в непрерывности деятельности. И это – государственная задача, поскольку носит стратегический характер и должна исключить любое субъективное влияние заинтересованных сторон».

На высоком старте. У каких отраслей высокий потенциал в импортозамещении

Россия начнет процесс импортозамещения не с нуля. Во многих отраслях есть научный и производственный базис, на который она может опираться. Правда, он был заложен еще в XX веке, но и сегодня может служить отличной стартовой позицией в «импортозамещающей гонке».

В числе сегментов экономики с высоким импортозамещающим потенциалом политолог и экономист Инна Литвиненко называет отрасли, обеспечивающие себя притоком иностранной валюты для скорейшего

технологического развития. Это, в частности, ТЭК, металлургия, отрасли замкнутого производственного цикла (например, Росатом).

Тимур Алимханов (StepUp) добавляет в этот перечень сельхозмашиностроение: «Ниша сельхозтехники имеет хорошие стартовые позиции, но отдельно хочется отметить курс, который страна взяла по примеру Китая. Все больше отрывается локализованных производств. Яркий пример тому – Калининградская область, в которой несколько представителей китайских брендов занимаются крупноузловой сборкой. Но путь этот очень длинный, и хорошо, если мы его осилим».

Михаил Лабудин (АКИТ) считает, что наиболее выгодными стартовыми позициями в плане научного и кадрового потенциала и производственной базы обладают машиностроение, станкостроение, фармацевтика, химическая промышленность. «Все они относились к ведущим отраслям промышленности страны еще в советский период. Но 90-е годы стали большим потрясением для всей экономики страны в целом, особенно для промышленности, – напоминает эксперт. – Отдельное внимание хочется заострить на химической отрасли. Сегодня Иркутская область при экспертно-аналитической поддержке нашей Ассоциации занимается формированием межрегионального химического кластера, в рамках которого будут реализованы несколько важных импортозамещающих проектов, в том числе в области малотоннажной химии. В частности, предусмотрено освоение производства полимерных связующих, функциональных добавок, смол, полианионной целлюлозы, клеевых материалов, гидроксида лития, химических полупродуктов, интермедиатов и активных фармацевтических субстанций. «На долю мало- и среднетоннажной химической продукции в России приходится примерно 15% общего объема химического производства, в то время как в развитых странах она составляет около 40%, – оценивает проблему Андрей Елагин (ГК «БиоМикроГели»). – В связи с этим спрос на данную продукцию удовлетворяется в основном за счет импорта, и зависимость от него по многим стратегически важным продуктам доходит до 100%. Но за последний год в России нарастили производство биополимеров, что позволяет решать экономические и экологические задачи предприятий, поддерживая их курс на устойчивое развитие».

Импортозамещение в действии: что уже удалось, а что не очень

«Оценка текущих результатов политики импортозамещения – философский вопрос, ответ на который зависит больше от того, кто и во что верит, – говорит Владимир Леваков (ГК «Трайв»). – Есть очевидные успехи в авиастроении, в судостроении, которое умирало еще при СССР, а сегодня активно возрождается, в производстве сельскохозяйственной и дорожной

техники, в металлургии и металлообработке. Но есть и сферы, в которых существенных результатов нет – скажем, в разработке софта для управления промышленными предприятиями. При этом не всегда возникающие на пути импортозамещения проблемы лежат в отсутствии или недостаточной наработке технологической базы. Зачастую сложности – в реальном или искусственно созданном дефиците спроса. Например, у нас все прекрасно с технологиями в авиастроении, однако десятилетиями отсутствовали условия для их коммерческого применения. Сегодня они воссоздаются, внутренний рынок – колоссальный, поэтому перспективы радужные. А в микроэлектронике наша проблема не столько в отсутствии технологий, сколько в том, что они становятся эффективными с точки зрения производства только на очень большом объеме потребления – сотни миллионов единиц в год, а рынок таких размеров у нас отсутствует. Поэтому российский ВПК прекрасно развивается на отечественных чипах, а потребительская электроника – на импортных. Также очевидно, что успех политики импортозамещения, как и любой иной стратегии, во многом связан с потребностью. В металлообработке сегодня ощущается дефицит отечественных станков, способных обеспечить высокую точность, – последние 30 лет этот рынок стагнировал. Однако еще 40 лет назад экспорт подобного оборудования приносил СССР выручку, соизмеримую с выручкой от продажи продукции ВПК, нефти или газа, то есть технологии были, научный потенциал сохранился, рынок – есть, следовательно, и предложение рано или поздно появится».

«Значительный рост обеспеченности отечественной продукцией произошел в машиностроении для пищевой промышленности, тяжелом и сельскохозяйственном машиностроении, в производстве строительных материалов и в металлургии, – констатирует Михаил Лабудин (АКИТ). – Однако есть отрасли, в которых доля импортной продукции все еще превышает 50%. Это станкостроение, производство детских потребительских товаров, радиоэлектроника и фармацевтика. Для их поддержки и развития во второй половине 2022 года было принято постановление правительства РФ №1659, предоставляющее федеральные субсидии до 900 млн рублей на три года для создания и реализации проектов в промышленных технопарках в сфере электронной промышленности».

Реализация проектов импортозамещения потребует усилий не только от государства и производителей, но и от конечного пользователя, полагает Кирилл Поляков, сооснователь цифровой платформы для управления стройкой Pragmacore, резидент «Сколково».

«Нужно в определенном смысле бороться с консерватизмом и желанием работать так, как привыкли и по инерции, – считает эксперт. –

Приведу пример из своей сферы. Еще в 2021 году была утверждена дорожная карта в области цифровой трансформации строительной отрасли до 2030 года. Но пока консерватизм и недоверие к российским платформам приводят к тому, что компании продолжают использовать ранее установленный или «серый» софт, лишь параллельно занимаясь рассмотрением или поиском отечественных решений. И это притом, что массово установленное импортное ПО, например, Primavera – сложный продукт, функционал которого даже на масштабных проектах использовался менее чем на 30%. По нашим оценкам, только 10 из более 3000 строительных компаний в России работают с цифровыми продуктами отечественной разработки. Впрочем, мы видим, что ситуация меняется. Еще год назад строительный рынок не понимал, как работать в условиях отсутствия зарубежных решений. Сейчас спрос на отечественные цифровые продукты на стройке растет, запросы менеджмента становятся более конкретными и прозрачными. Тем более что российские цифровые решения сегодня разрабатываются с учетом недостатков и нюансов зарубежных продуктов – фактически, это версии 2.0 относительно того, что было ранее, более совершенные и адаптированные».

«Конкурировать с крупными ИТ-брендами будет тяжело, но не невозможно, – соглашается Тимур Алимханов (StepUp). – Например, MS office заменяют на «Мои документы» и в целом это хороший пример полностью отечественного ПО. Правда, есть и другие примеры. Лучшие средства по ИТ-безопасности производят в Израиле. И что сделали некоторые компании, которые занимаются дистрибьюцией подобного ПО? Они перевесили шильдики, зашли в реестр отечественного ПО и продают разработку как российскую...».

«Все предпосылки для импортозамещения и цифровизации промышленности у нас есть: и научная база, и исследовательская, и практическая, – уверен Кирилл Поляков (Pragmacore). – Один из главных вызовов на этом пути – нехватка кадров-практиков или недостаток у них квалификации и экспертизы. Кадры нужно развивать за счет поддержки со стороны государства, мотивации, переориентации, ведь с формированием триады «наука – кадры – производственная база» можно добиться действительно хороших результатов».

Их не догонят. В каких направлениях технологический суверенитет для нас недостижим

Михаил Лабудин (АКИТ) среди отраслей, в которых будет сложно уйти от импортозависимости, называет микроэлектронику, судостроение, авиационную и автомобильную промышленность, станкостроение, фармацевтику, малотоннажную химию. А вот эксперты из реального бизнеса более оптимистичны. «Мы не видим какой-либо области, в которой

достижение технологического суверенитета России невозможно, все определяется только потребностью и инвестициями, – говорит Владимир Леваков (ГК «Трайв»). – Импортозамещение – сложная сущность, которую невозможно анализировать в моменте, нужно смотреть на поток и динамику изменений, а они происходят не быстро. Ключевая проблема сегодня в том, что построить полную или оптимальную (никто не требует 100% локальной идентичности) производственную цепочку предстоит в очень большом количестве отраслей. Это потребует огромных капитальных инвестиций и временных затрат, что эмоционально часто воспринимается как нерешаемая задача. Однако смена ракурса внимания и оценка изменений с точки зрения «было – стало», двигаемся мы или стоим на месте, позволяет уйти от эмоций в плоскость рациональных оценок».

Согласен с такой позицией и Тимур Алимханов (StepUp): «Незаменимых ниш нет, но государство не до конца понимает, как это работает и что нужно для этого делать. Недавно к нам обратилось федеральное ведомство с просьбой написать мобильное ПО. Задумка хорошая, только вот озвученный бюджет на это – 100 тысяч рублей. А там работы на 2-3 года, с командировками по всей стране. Чтобы закрыть любую задачу и получить результат, нужно потратить три ресурса: время, деньги, специалисты. Время на внедрение можно сократить, увеличив другие два ресурса – например, дать кратно больше денег и пригласить лучших специалистов в мире, как это делает Китай. Китайский бренд автомобилей, который используется правительством, проектирует тот же дизайнер, что проектировал «Ролс Ройс» последние 10 лет, – они его просто купили. Также и тут – дайте денег, не мешайте работать – и все можно сделать».

Источник: chr.plus.rbc.ru, 16.08.2023

Развитие производства редукторов важно для импортозамещения

Подвижной состав электропоездов сейчас активно обновляется по всей стране, в связи с чем редакция решила поговорить с генеральным директором АО «Демиховский машиностроительный завод» Владимиром Чекалиным.

– Владимир Александрович, насколько сейчас загружено ваше предприятие и до какого года сформирован портфель заказов?

– Демиховский машиностроительный завод (ДМЗ, входит в «Трансмашхолдинг») является крупнейшим в Европе заводом по количеству строящихся вагонов электропоездов. С 2018-го по 2022 г. доля ДМЗ на рынке

электропоездов в России составляла в среднем 60%. На сегодняшний день выросла до 75%.

Портфель заказов формируется ежегодно в зависимости от потребностей компаний-эксплуатантов. В среднем это от 450 до 530 вагонов. В 2023 году ДМЗ планирует выпустить 528 вагонов электропоездов, в том числе 130 переменного тока ЭП3Д, 212 постоянного тока ЭП2Д и 186 постоянного тока ЭП2ДМ.

Ведутся переговоры о поставках подвижного состава в Казахстан, Узбекистан, Белоруссию.

– Какие вагоны вы строите?

– Предприятие осуществляет серийное производство электропоездов постоянного тока ЭП2Д и электропоездов переменного тока ЭП3Д. Сегодня это основная продукция завода. Парк вагонов электропоездов на июнь 2023 г. составляет в России порядка 12 тыс. вагонов, из них 2088 вагонов ЭП2Д и 382 вагона ЭП3Д.

– Какие проекты в сфере импортозамещения являются самыми важными?

– Важнейшим импортозамещающим мероприятием является развитие производства редукторов для моторвагонного подвижного состава. В рамках этого проекта, реализуемого при поддержке Фонда развития промышленности РФ, на предприятии планируется производить для электропоезда «Иволга» в 2024–2026 гг. до 600 редукторов в год.

Развитие производства редукторов – один из пяти проектов реализуемой на предприятии при поддержке Фонда развития промышленности РФ программы «Развитие пассажирского транспорта ДМЗ и освоение производства редукторов для МВПС». В рамках программы реализуются проекты по модернизации текущей производственной линейки, профинансированы работы по сертификации электропоездов.

– Какой объем работы выполнен за год?

– В 2022 году ДМЗ поставил заказчикам 429 новых вагонов. Объем производства растет, в этом году предприятие планирует выпустить уже 528 новых вагонов электропоездов.

В прошлом году на заводе реализовали несколько проектов модернизации производственных участков и увеличения мощностей по выпуску продукции. Для испытаний готовых вагонов построен дополнительный быстровозводимый модуль контрольно-испытательной станции. Это способствовало расширению возможностей для организации испытаний новых и прошедших ремонт вагонов электропоездов. Открытие нового здания контрольно-испытательной станции позволило увеличить производственную мощность ДМЗ до 630 вагонов в год.

В том же году на предприятии завершено строительство двух электрифицированных путей общей протяженностью 760 метров для проверки составов под напряжением. Расширение этих мощностей позволит сократить время ожидания испытаний для готовых поездов.

В следующем году наш завод планирует расширить ремонтное производство. Для решения этой задачи разработан проект по строительству на предприятии окрасочно-сушильного комплекса стоимостью в 320 млн рублей. Реализация проекта позволит увеличить окрасочные мощности с 525 до 680 вагонов в год.

Источник: rzd-partner.ru, 15.08.2023

В РЖД заявили, что число DDoS-атак на инфраструктуру доходило до 227 тысяч в сутки

Атаки были направлены на нарушение работы социально значимых сервисов РЖД.

До 227 тысяч DDoS-атак на инфраструктуру РЖД в сутки совершалось в пиковые периоды. Об этом в студии «Звезды» сообщил замглавы РЖД Евгений Чаркин.

«В 2022 году мы одно время держали рекорд по России, нас атаковали больше, чем Госуслуги. В первую очередь, чтобы создать социальную напряженность в плане продажи билетов и всего, что с этим связано. В пике в сутки регистрировалось до 227 тысяч атак на нашу инфраструктуру», – сказал он.

Несмотря на серьезный прессинг, компании удалось выстоять и не нарушить бизнес-процессы, связанные с обслуживанием клиентов. По словам Чаркина, хакерские атаки не прекращаются, а становятся более изощренными, но у РЖД большой опыт решения подобных проблем.

Холдинг много сделал для обеспечения технологического суверенитета, и несмотря на то, что многие иностранные компании покинули российский рынок, провел работы по импортозамещению, не допустив остановки своих сервисов.

Источник: tvzvezda.ru, 15.08.2023

РЖД переведут все рабочие гаджеты на ОС «Аврора»

РЖД перевели на российскую операционную систему (ОС) «Аврора» несколько тысяч служебных мобильных устройств сотрудников и продолжают работу по переводу пользователей на нее, сообщили в пресс-службе компании.

РЖД в 2021 году сообщали, что внедряют отечественное программное обеспечение (ПО) для смартфонов и планшетов, используемых работниками ремонтно-восстановительных бригад сетей связи. Речь идет о ПО для цифровизации технологических процессов компании и создании мобильных рабочих мест специалистов, обеспечивающих эксплуатацию сетей связи.

«На данный момент в ОАО «РЖД» ОС «Аврора» установлена на нескольких тысячах устройств для задач мобильного приложения эксплуатационного персонала: мобильное рабочее место, контролирующее обслуживание и ремонт объектов электросвязи», – сообщили в РЖД.

В компании напомнили, что планшет, приложение и операционная система «Аврора» являются полностью отечественными разработками.

«Ведется плановая работа по адаптации софта и переводу пользователей», – рассказали в РЖД.

Компания в 2021 году сообщала, что российская мобильная операционная система «Аврора» имеет встроенные механизмы защиты информации от несанкционированного доступа. Она предназначена для использования в государственных информационных системах, системах персональных данных и автоматизированных системах управления высокой степени защищенности.

Источник: 1prime.ru, 11.08.2023

«Ростелеком» отметил активизацию перехода пользователей на устройства с ОС «Аврора»

«Ростелеком» отмечает активизацию перехода заказчиков на устройства с отечественной мобильной экосистемой «Аврора». Об этом сообщили в пресс-службе компании.

Разработкой ОС «Аврора» занимается компания «Открытая мобильная платформа», принадлежащая «Ростелекому».

«Наша компания всегда готова помочь заказчикам перейти с американских на отечественную мобильную экосистему. В последнее время этот процесс активизировался, растет применение устройств на операционной системе «Аврора», – рассказали в «Ростелекоме».

Однако, по договоренности с клиентами, как подчеркнули в пресс-службе, «Ростелеком» не может раскрывать детали проектов.

Ранее газета «Известия» сообщила со ссылкой на источники, что российские чиновники и законодатели начали получать для тестирования смартфоны под управлением операционной системы «Аврора».

О запрете iPhone в министерствах

В начале июня в ФСБ России заявили о вскрытии совместно с ФСО разведывательной акции США через программу-вирус на мобильных устройствах Apple. Специалисты выявили «аномалии, характерные только для пользователей мобильных телефонов Apple и обусловленные работой ранее неизвестного вредоносного программного обеспечения, использующего предусмотренные производителем программные уязвимости».

С тех пор от использования iPhone в служебных целях отказались в Минтрансе, Минпромторге, Ростехе и Росавиации. О планах отказаться от американских телефонов сообщали также в Минцифры. 9 августа источник ТАСС в транспортной отрасли сообщил, что холдинг РЖД запретил сотрудникам пользоваться iPhone в служебных целях.

ОС «Аврора»

«Аврора» – первая отечественная мобильная операционная система, разработана на базе Sailfish OS – операционной системы с открытым исходным кодом от финской компании Jolla, созданной бывшими сотрудниками Nokia.

ОС «Аврора» может быть установлена на любые мобильные устройства, успешно прошла сертификационные испытания ФСБ России, зарегистрирована Роспатентом и внесена в реестр отечественного программного обеспечения.

Источник: tass.ru, 11.08.2023

Первые серийные самолеты МС-21 с отечественными комплектующими выйдут в 2024 году

По словам первого заместителя гендиректора «Ростеха», уже в следующем году МС-21 будет летать с пассажирами по маршрутам.

Первые серийные машины МС-21 с отечественными комплектующими выйдут в 2024 году. Об этом рассказал в студии «Звезды» первый заместитель генерального директора «Ростеха» Владимир Артяков.

«Первые серийные машины МС-21, полностью укомплектованные нашими комплектующими уже выйдут в 2024 году. Должен был выходить в 2025, но мы сместились на год раньше. Уже будет летать с пассажирами, по маршрутам», – рассказал Артяков.

Первый заместитель генерального директора «Ростеха» также добавил, что полностью под импортозамещение попадает и машина Superjet100. Согласно его словам, его двигатель, который находился в российско-французском производстве, заменяет отечественная модификация ПД-8.

Ранее заместитель председателя правительства России – министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров заявил, что поставки МС-21 начнутся до конца следующего года. Согласно его словам, до конца года будут завершены все испытания, и начнется поставка коммерческим заказчикам.

Источник: tvzvezda.ru, 15.08.2023

Сарапульский электрогенераторный завод оснастит Superjet New двигателями для гидравлической системы

АО «Сарапульский электрогенераторный завод» (СЭГЗ, Удмуртия) отгрузило электродвигатели ДАТ-5-12 и ДПТ-2,5 для гидравлических насосных станций и двигатель ДБК привода пожарного крана для самолета Superjet New, сообщает пресс-служба предприятия.

«Три новых электродвигателя отгружены производителю агрегатов воздушного судна – Уфимскому агрегатному предприятию «Гидравлика». Сейчас отечественные гидравлические насосные станции с сарапульскими двигателями проходят испытания», – говорится в сообщении.

Уточняется, что гидравлические станции являются одними из важнейших систем самолета, которые позволяют пилотам управлять механизацией крыла, выпуском шасси и другими процессами на земле и во время полета.

До конца года завод планирует освоить для этого самолета производство еще четырех электродвигателей для системы вентиляции и кондиционирования воздуха.

«На протяжении последних десяти лет акционеры завода всегда поддерживали предложения Совета директоров о распределении большей части прибыли предприятия на его развитие. Благодаря этому, мы подошли к сегодняшней экономической блокаде России подготовленными и готовы

предложить лучшие решения в области импортозамещения», – приводит пресс-служба слова председателя совета директоров АО «СЭГЗ» Виталия Шурыгина.

Гендиректор предприятия Алексей Беляев сообщил, что создание электродвигателей для агрегатов и комплектующих бортовых систем гражданского самолета является для СЭГЗ новым направлением работы, но благодаря 80-летнему опыту в производстве электрических машин различной сложности заводу удалось в короткий срок освоить их выпуск, выполнив все требования разработчиков к надежности.

АО «Сарапульский электрогенераторный завод» – производитель бортовых систем генерирования, управления и защиты электропитания, светотехники для самолетов и вертолетов, приводов для ракетной техники и систем электропитания, стартовой автоматики для комплексов ПВО, а также гражданской продукции (напольный электротранспорт, лифтовое оборудование, автокомпоненты, электродвигатели). Завод является одним из трех градообразующих предприятий Сарапула.

Источник: interfax.ru, 17.08.2023

Брянский автозавод изготовил образец гражданского габаритного грузовика

АО «Брянский автомобильный завод» («БАЗ», входит в концерн ВКО «Алмаз-Антей») изготовило первый предсерийный образец гражданского габаритного грузовика, сообщил губернатор Брянской области Александр Богомаз в телеграм-канале.

«В этом году в Инжиниринговом центре АО «Обуховский завод» был разработан, а изготовлен на «БАЗ» первый предсерийный образец грузового габаритного автомобиля гражданского назначения. Его высокая проходимость достигается за счет использования БАЗовских транспортных осей с независимой подвеской, каждая из которых обладает грузоподъемностью 12 тонн. Отечественных аналогов ведущих габаритных мостов такой грузоподъемности в России нет», – написал глава региона по итогам встречи с заместителем гендиректора концерна «Алмаз-Антей» Михаилом Подвязниковым.

Он также уточнил, что габаритный грузовик может использоваться на дорогах всех категорий и на бездорожье. О сроках начала запуска серийного производства глава региона не сообщил, но отметил, что это станет

значимым шагом в импортозамещении и развитии российской автомобильной промышленности.

«Брянский автомобильный завод» производит специальные колесные шасси и тягачи (СКШТ) высокой проходимости грузоподъемностью от 14 до 40 т, обеспечивает полный жизненный цикл (разработка, испытания, производство, техническое обслуживание и ремонт) СКШТ.

«БАЗ» входит в АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей» с 2015 года. С 2018 года – в ООО «СЗРЦ Концерна ВКО «Алмаз-Антей» (Управляющая организация АО «БАЗ» - АО «Обуховский завод»).

Производство организовано по технологии двойного назначения: унифицированные узлы и агрегаты применяются в технике как для обеспечения обороноспособности государства, так и для экономического комплекса страны: в нефтегазовом секторе, в строительстве, для сложных транспортных операций, для пожарной, спасательной, аэродромной техники и другого.

АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей» – одно из крупнейших интегрированных объединений российского оборонно-промышленного комплекса, в состав которого входят свыше 60 высокотехнологичных предприятий. Продукция концерна поставляется более чем в 50 стран мира.

Источник: interfax.ru, 17.08.2023

Завод создал «умную» гидравлику для «КАМАЗов»

Как сообщает «Саратовдизельаппарат», в рамках импортозамещения завод совместно с другими российскими предприятиями создал интеллектуальную систему гидрофикации полностью на российской компонентной базе собственного производства для грузовиков нового поколения – К5.

В режиме реального времени гидросистема автомобиля отслеживает количество перевезенного груза с выводом всех параметров на смартфон, планшет или компьютер, ведет мониторинг ключевых параметров эксплуатации машины, прогнозирует поломки и контролирует своевременное прохождение технического обслуживания, передавая данные через ГЛОНАСС на сервисные центры.

Система автоматически уведомит владельца о необходимости техобслуживания или ремонта автомобиля, проверит наличие нужных запчастей и расходников и закажет их с доставкой к месту обслуживания.

Источник: news.sarbc.ru, 17.08.2023

Елабужский завод наращивает объемы производства автомобильных аккумуляторов

Рост промышленности и грузоперевозок в России повысил спрос на автомобильные аккумуляторы. Поэтому Елабужскому заводу пришлось значительно нарастить объемы выпуска таких батарей.

Елабужский аккумуляторный завод сегодня самый современный и технологически оснащенный среди подобных предприятий России. Его мощности позволяют собирать полтора миллиона аккумуляторных батарей в год.

«Мы работаем на современном оборудовании. Это позволяет нам производить качественную продукцию. Все отлажено, как часовой механизм» – рассказывает мастер сборочного участка Дмитрий Петров.

Производят около 50-ти модификаций для легковых авто, грузовиков, тягачей и даже для тракторов и комбайнов. Процесс автоматизированный. В моноблок укладывают 6 аккумуляторов, дают ток и погружают в водный раствор серной кислоты. Полностью автоматизированные сборочные линии позволяют сразу выявлять и исправлять возможные ошибки производства, исключив человеческий фактор. Почти все компоненты отечественного производства или из стран-партнеров. Так что это пример импортозамещения в действии. Сегодня завод работает круглосуточно 24/7. Спрос огромный.

«Качество соответствует всем мировым стандартам, а импортные поставщики, в основном европейские, они покинули рынок – рынок требует батарей. Мы идем навстречу рынку» – подчеркивает главный технолог Елабужского аккумуляторного завода Ренат Сираев.

Ежедневно со склада в регионы России и страны Ближнего зарубежья уходят от пяти дот десяти фур. Скоро здесь планируют добавить мощности выпуска. А в магазинах появится больше качественных аккумуляторов, которые тем более очень понадобятся грядущей зимой.

Источник: smotrim.ru, 16.08.20203

Русское импортозамещение взорвали изнутри. Выход один

Заявления и указания по поводу импортозамещения мы слышим уже, почитай, полтора десятка лет. Как только начались первые экономические санкции, так, собственно, разговоры об этом не прекращаются. Однако – вопрос: насколько возможно что-то «импортозамещать», если делать это, по сути, не на чем. Отечественное станкостроение с развалом СССР фактически умерло, а Запад активно перекрывает нам каналы поставок

высокотехнологичных компонентов для средств производства. Каковы шансы сейчас?

Всё было, но всё потеряли

Мысль о том, что развитая экономика не может существовать без станков, не нуждается в каких-то особенных подтверждениях. Без современных и высокотехнологичных станков невозможно произвести автомобиль, ракету, процессор и продукцию для оборонки, космической отрасли. И если в советское время станками, произведёнными в СССР, оснащались даже промышленные гиганты в Германии, то сегодня всё как раз наоборот. Наша промышленность, к сожалению, практически полностью зависит от импортных станков и их комплектующих.

Крах отечественного станкостроения в 1990-х годах был ужасающим. Этот процесс достаточно ярко был проиллюстрирован в одном из самых крупных исследований последних лет по теме станкостроения в России – докладе «Становой хребет экономики», подготовленном в 2021 году главой аналитического бюро «СОНАР-2050» Иваном Лизаном. В частности, там говорится:

Таким образом, в 1990 году советское станкостроение скатилось до объёмов производства, которых советская власть планировала достичь в 1942 году, а в кризисный 2008 год российский станкопром повторил показатели Российской империи, которая в 1913 году изготовила 1800 станков.

Ещё более печальные цифры содержатся в докладе НИУ ВШЭ «Рынок продукции станкостроения» от 2020 года. Там говорится, что если в 1990 году годовая потребность русской промышленности составляла 200 тыс. станков, то к 1994 году она сократилась до 100–145 тыс. К 1993-му Россия сократила выпуск металлорежущих станков более чем наполовину (с 50 до 24 тыс. штук). Деревообрабатывающих станков стали производить на треть меньше (спад с 18,7 до 11,3 тыс. штук), а кузнечно-прессовых машин – на 65% (с 21 до 5,7 тыс. штук).

Однако сильнее всего пострадал самый технологичный сектор – производство станков с числовым программным управлением (ЧПУ) – сокращение с 14 тыс. штук до 1 тыс.

Конечно, восставшая из пепла СССР Россия уже не была таким большим государством, и такое количество станков было просто не нужно экономике. Но тогда возникает вопрос, почему мы не увидели разумного сокращения сообразно потребностям промышленности (если такое сокращение вообще было необходимым), а увидели коллапс и тотальное разрушение отрасли.

А ведь в советские годы наши станки широко шли на экспорт, который даже приходилось ограничивать (в том числе и в соцстраны). На пиковые объёмы производства советское станкостроение вышло к 1980-м. К примеру, в 1988 году СССР поставил на экспорт 7,1 тыс. металлорежущих станков и ещё 4,2 тыс. кузнечно-прессовых машин.

Таблица по экспорту станков из СССР, по данным доклада «СОНАР-2050». Скриншот страницы сайта SONAR2050.org

С тех пор произошли изменения и на мировом рынке станкостроения – его центр переместился из Северной Америки и Европы в Азию, а Китай стал одним из лидеров в производстве станков. Россия же стала стабильно отставать, будучи крайне зависимой от импорта как самих станков, так и их комплектующих.

Сейчас отечественные станкостроители отстают от иностранных компаний на десятилетия, притом что мировые станкостроители раз в 7–10 лет проводят перевооружение своих производств. Потребности СГ (Союзного государства. – прим. Царьграда) и ЕАЭС обеспечиваются собственным производством станков лишь на 20%, однако это станки нижнего ценового сегмента, лишь порядка 7% отечественных станков оснащены ЧПУ, которое производится преимущественно из импортных комплектующих,

– сказано в докладе «СОНАР-2050».

Пытались навести порядок

Конечно, ситуацию видели наверху и пытались как-то вдохнуть новую жизнь в отечественное станкостроение. Первая масштабная попытка произошла в 2011 году, когда была запущена подпрограмма «Развитие отечественного станкостроения и инструментальной промышленности», которая была частью федеральной целевой программы «Национальная технологическая база». Цель подпрограммы – подготовить к концу 2016 года

серийное производство средств для переоснащения машиностроительных предприятий России.

На тот момент это была единственная масштабная подпрограмма, которая касалась всей станкостроительной отрасли. Судите сами: она предполагала создание с нуля практически 30 новейших образцов станков для разных сфер русской промышленности. Потенциально она была способна на долгие годы вперёд обеспечить России промышленный технологический суверенитет.

Ревизию выполнения задач, поставленных перед Минпромторгом по этой подпрограмме, провело в конце 2015 года Контрольное управление президента (КУП) России (документ есть в распоряжении Царьграда).

По подпрограмме 2011 года было выделено 26,4 млрд рублей (13,4 – из бюджета и 13 млрд – из внебюджетных источников). На первом этапе (до 2013 года) предполагалось проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) за 7,2 млрд рублей (и 5,8 млрд рублей, привлечённых предприятиями в виде кредитов под залог активов).

На 101 НИОКР в рамках подпрограммы истратили 11,2 млрд рублей. Результат: было разработано 26 образцов станков. Однако внедрить из них можно было только 17. И лишь один из этих 17 станков был высокотехнологичным. 14 НИОКР вообще были признаны бесперспективными и не отвечающими интересам рынка.

Предпринимаемые меры господдержки ожидаемого результата не дали,

– говорится в заключении КУП.

Это подтверждается цифрами. Выпуск продукции в области станкостроения по итогам 2014 года составил 6,8 млрд рублей, сократившись в сравнении с 2013 годом в два раза. Иными словами, очень похоже на то, что подпрограмма вместо пользы причинила вред промышленности.

Программные мероприятия планировались Минпромторгом России в отсутствие достоверной информации о состоянии станочного парка отечественных машиностроительных предприятий, их потребности в оборудовании, объёмах экспорта и импорта станкоинструментальной продукции,

– сказано в документе.

В итоге бюджетные траты были признаны Контрольным управлением президента неэффективными, подпрограмма была закрыта, а её цели переданы в подпрограмму «Станкоинструментальная промышленность».

Раз программу закрыли, цели не выполнили, то получается, что сумму ущерба для бюджета тут можно считать равной сумме, которая изначально

выделялась на реализацию. Вот так бездарно ушли в песок более 20 млрд рублей.

Ситуация с этим провалом оказалась такой вопиющей, что на неё обратил внимание генпрокурор Игорь Краснов, который в апреле 2021 года заявил, что в Минпромторге прошла проверка, которая выявила срывы программ по импортозамещению в ряде чувствительных отраслей, включая станкостроение. Кстати, Генпрокуратура заявила и о срыве в святая святых – в импортозамещении комплектующих для военной промышленности.

Краснов тогда анонсировал проверку в Минпромторге, однако о её результатах в открытых источниках информации нет. Царьград направил официальный запрос в Генпрокуратуру России о результатах проверки, но на момент публикации материала ответ не поступал.

Ещё за год до закрытия подпрограммы, в 2015 году, президент Владимир Путин подписал поручение ПР-1363, которым предписывал тогдашнему премьеру Дмитрию Медведеву организовать мероприятия по определению приоритетных направлений развития станкоинструментальной отрасли с целью «перевооружения» промышленности на отечественные станки. Отдельно поручалось разработать меры по локализации производства комплектующих для станков.

И что же было дальше? Дмитрий Медведев, действительно, провёл руками правительства ревизию отрасли и уже в 2016-м в Коломне при посещении крупнейшего станкостроительного предприятия «Группа СТАН» заявил на заседании президиума Совета при Президенте по модернизации экономики, что рынок станкостроения в России в 2015 году оценивался «приблизительно до 100 млрд рублей». А далее – просто картина маслом: доля импорта (барабанная дробь!) – почти 80%.

Ну, а «реализованная» подпрограмма в рамках ФЦП «Национальная технологическая база» – это как раз и есть провалившаяся в тартарары подпрограмма 2011 года. Вишенка на торте: тогдашний премьер сказал также, что в 2016 году на поддержку станкостроения из бюджета выделят 2,7 млрд рублей, что больше, чем годом ранее, когда казна раскошелилась на 1,5 млрд. О том, что вообще-то подпрограмма 2011 года принесла убытки более чем в 20 млрд рублей и была с позором закрыта, тогдашний глава кабмина, конечно, тактично умолчал.

Что получили сейчас?

По общему мнению, ситуация со станкостроением в России остаётся тяжёлой. В докладе бюро «СОНАР-2050», выдержки из которого мы уже приводили, характеристика дана следующая:

Стоит отметить, что в российском станкостроении доминируют предприятия малого и среднего бизнеса с численностью работников менее

250 человек, отсутствием узкой специализации, преобладанием неполного производственного цикла и крайне широкой географией расположения предприятий. Производство станков крайне зависит от импортных узлов и комплектующих, доля которых колеблется в пределах от 40 до 70% от общей стоимости готового изделия.

То есть мы не можем сказать, что станкостроения совсем нет. Напротив, оно есть, но мало значит само по себе без импортных деталей.

В России всего есть три или даже четыре станкостроительных кластера: в 2012 году «Группа СТАН» объединила вокруг Стерлитамакского станкостроительного завода часть таких предприятий, затем появился первый станкостроительный кластер в Санкт-Петербурге. В 2013 году на арену вышел «Ростех», который создал холдинг «Станкомпром», объединив входящие в госкомпанию заводы. В 2014 году ещё один кластер появился в Липецке (ПАО «СТП – Липецкое станкостроительное предприятие», «Свободный Сокол», «Флюидмаш» и другие).

Сейчас в России есть 80 станкостроительных предприятий. Из них 56 строят металлорежущие станки, 24 – кузнечно-прессовое оборудование. Ещё 29 заводов производят инструмент. В станкостроении сейчас заняты всего 8 тыс. сотрудников.

Что же касается ЧПУ, то есть «мозгов» для станков, то мы привыкли слышать, что своих систем числового управления у нас нет, но это не совсем так. Их серийно производят семь предприятий в России, утверждается в докладе «СОНАР-2050». Причём это не доработки советских систем и не адаптация старых западных, а целиком отечественные разработки.

Если считать в качестве критериев отечественных ЧПУ наличие в их основе отечественной компонентной базы, оригинальную разработку (схемотехнику) и ПО, то полностью отечественными можно назвать три системы ЧПУ. Три системы ЧПУ – это очень хороший показатель, на весь мировой рынок всего 5-6 производителей ЧПУ, выпускающих конкурентоспособные системы,

– говорится в докладе.

Ну и, собственно, а почему важно иметь свои ЧПУ? Потому что зарубежные производители грешат тем, о чём, кстати, уже говорил сам Дмитрий Медведев ещё в 2013 году во время посещения инжинирингового центра при МГТУ «Станкин».

В частности, он указал, что тот или иной производитель станка запрещает покупателю его разбирать, отслеживает его местонахождение по GPS, регулярно снимает все данные о его использовании и даже может удалённо остановить его работу.

Значительная часть оборудования, которое мы получаем по импорту, работает таким образом, что мы в полной мере зависим от решений, которые принимаются в других странах, вплоть до включения самого станка. Если всё это происходит через Глобальную сеть, то всем понятно: в любой момент этот краник можно завернуть. И это, конечно, вопрос нашей технологической независимости,

– сказал тогда Медведев.

Надежда умирает последней

Происходящее с импортозамещением в отрасли к началу 2020-х годов сложно оценивать в каких-то реальных показателях. Создаётся впечатление, что для удовлетворения запроса на импортозамещение в станкостроении необходима не реальная работа, а постоянная постановка задач, целей, перезапуск программ с датами, которые всё дальше отодвигаются в будущее.

Судите сами: после провала подпрограммы 2011 года, то есть в 2016 году, её цели были переданы в программу «Станкоинструментальная промышленность». Но эта программа имеет горизонты достижения целей на период аж до 2035 года (теперь уже – под вывеской «Стратегия развития станкоинструментальной промышленности», распоряжение правительства от 5 ноября 2020 г. № 2869-р).

Одна из целей Стратегии, помимо повышения локализации комплектующих, – «обеспечение долгосрочного роста производства станкоинструментальной продукции со средним темпом на уровне 5,7 процента в год с 2020-го до уровня 79,5 млрд рублей к 2035-му».

В августе 2020-го правительство утвердило правила субсидирования производителей станкоинструментальной продукции, а спустя два с половиной года Кабмин расширил программу поддержки, включив в него производителей промышленных роботов и робототехнических устройств.

Уже в 2023 году стало известно, что на самом деле параметры федерального проекта… пока не озвучены. Как сообщили в Минпромторге, ФЦП по развитию станкоинструментальной отрасли в 2023 году было решено перезапустить, её обновлённая редакция будет представлена во II квартале 2023 года.

Поэтому и о финансировании профильной программы пока сказать нечего – контрольные цифры просто не озвучивались. Зато широко транслируются цели и задачи – в рамках упомянутой Стратегии до 2035 года. Там же содержится объяснение того, почему задачи формулируются в одном документе, а финансовая часть – в другом, которого пока почему-то нет. В Стратегии сказано, что «Стратегия как документ отраслевого планирования включает цели, задачи, приоритеты и способы их достижения».

Наконец, станкостроение затрагивается и госпрограммой «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности» (сроки реализации 2013-2030 годы). Программа настолько обширная, что, кроме целевого для станкостроения проекта «Развитие производства средств производства», включает в себя также такие далёкие от станкостроения проекты, как «Чистый воздух» или «Оздоровление Волги». В 2022-2024 годах на госпрограмму выделена впечатляющая сумма в 1,7 трлн рублей.

«Госаппарат не умеет играть в такие игры»

Так в чём же основания проблема? Ведь и документы по планированию есть, и деньги бюджетные льются буквально рекой. Ведь всем всё понятно и очевидно.

У нас на протяжении достаточно долгого времени и такого документа, как стратегия, не было. Её делали в виде подпрограммы импортозамещения – и всё. Несколько лет назад такую стратегию приняли и, честно говоря, она вызвала очень большой скепсис у специалистов. Потому что там базовые процессы, которые должны были быть учтены, оказались пробелом. Откровенно говоря, создавалось впечатление, что стратегию приняли для того, чтобы снять упрёки со стороны Генпрокуратуры, которая высказывала претензии в порядке общего надзора,

– сказал в беседе с Царьградом экс-проректор (с 2017-го), а потом и.о. ректора (в 2021-м) Московского государственного технологического университета «Станкин» Андрей Пинчук.

По его словам, основная проблема топтания на месте состоит в том, что станкостроение – это интегратор других процессов. К примеру, создание композитных материалов, робототехника. Ведь современный станок – это не просто обрабатывающее устройство, а робототехнический комплекс, для работы которого необходимо задействовать соответствующие технологии, например, безлюдное производство, ЧПУ, комплексные программы.

То есть за каждым из этих элементов стоит своя отрасль. И когда мы говорим, что отрасль станкостроения в кризисе, это связано с тем, что в кризисе находятся те отрасли, интегратором которых она является. Так что когда вы пытаетесь реанимировать этого интегратора без понимания, что для этого нужно реанимировать составные части интеграции, вы всегда будете получать отрицательный эффект,

– уверен Пинчук.

Поэтому сейчас государственное планирование построено по дискретному принципу – каждая сфера администрируется отдельно, без понимания сложных взаимосвязей, отметил он. Станкостроение никогда не будет «вещью в себе».

Следующая проблема, которой, кстати, вообще не касалась ни одна подпрограмма, программа или стратегия, – это кадровый дефицит. На следующий год, отмечает эксперт, в ОПК России ожидается нехватка до 400 тыс. работников.

Возникает вопрос: где эти сварщики и другие специалисты, которые будут работать на этом сверхэффективном оборудовании? Этих кадров элементарно нет. Более того, нет заказов на подготовку этих кадров. Тот же «Станкин», которым я руководил, мог бы решить эту задачу, но – куда эти кадры направлять? Где они будут работать и за какие деньги? У нас кадры, которые готовили «Станкин» и «Бауманка», шли прямиком работать в иностранные представительства,

– отметил Пинчук.

Тут и впрямь возникает вопрос: а почему, собственно, кадровый вопрос вообще ни разу не ставился в рамках программ по станкостроению? Такое ощущение, что авторы госпрограмм полагают, что «были бы станки, а уж работников мы найдём» или же что станки чудесным образом будут работать сами по себе.

Либо вы определяете, что выводите станкостроение из обычного околокоммерческого цикла рентабельности и вручную разгоняете отрасль, понимая, что это планово убыточная история со своим особым инструментом регулирования. Либо вы каким-то чудом создаёте очень сложный механизм регулирования всех параллельных отраслей – от робототехники и композитов до технологий производства и подготовки кадров. Но у нас, судя по всему, госаппарат ещё не умеет играть в такие сложные игры,

– заметил Пинчук.

Что с того?

Итог выглядит крайне удручающе. Даже если посмотреть на все попытки поднять станкостроение с колен с начала 2010-х годов, уже видно, что задача гораздо сложнее, чем её пытаются представить. Проблема со станкостроением упирается также в сам вопрос импортозамещения, как такового. Есть серьёзные сомнения в том, реально ли его добиться в принципе. Ведь в странах теперь уже развитого станкостроения – Южной Корее, Китае – есть доступ к мировым поставкам материалов, включая редкоземельные элементы или особо технологичные компоненты. Есть доступ к неограниченной рабочей силе, то есть кадрам, как в Поднебесной. Есть трансферы технологий между промышленными гигантами, работающими в режиме кооперации.

Ничего из этого про Россию сказать, к сожалению, в полной мере нельзя. То есть можно сколько угодно ставить в стратегиях вопрос о том, что

к такому-то году у нас есть задача заместить иностранные узлы и целые станки собственными. И давать на это много-много денег. Но вот никто не может сказать, насколько эта задача выполнима в принципе, так как она измеряется вовсе не бюджетными миллиардами. Как никто не может сказать, какова будет геополитическая ситуация через год, два, пять лет.

По мнению Андрея Пинчука, у России есть единственный выход – частичный переход на плановую экономику (ни в коем случае не полный, так как он «убьёт» её, выражаясь его словами). Этот подход широко применялся, например, во Франции, где получил название директивного подхода или дирижизма. Он предполагает планирование по индикативным показателям, а не по «количествам штук». При таком подходе станкостроение могло бы быть выведено в отдельный сектор именно как интегратор других отраслей.

Есть подозрение, что без осознания всей проблемы как целого громадного комплекса задач, дела будут становиться всё хуже и хуже. Ведь, ещё раз, станкостроение заслуживает особого подхода, так как без него промышленности в стране нет и не будет в принципе.

Источник: tsargrad.tv, 14.08.2023

Минпромторг отметил успехи России в импортозамещении отбеливателей бумаги

Российское производство отбеливателей для бумаги закрывает потребности отечественных предприятий, выпускающих бумагу, на 90%, при этом к 2025 году планируется повысить их качество до уровня европейских аналогов, заявили в Минпромторге РФ.

«На сегодняшний день в России оптические отбеливатели для бумаги выпускает тамбовский завод «Пигмент», в 2022 году компания увеличила объем производства, тем самым закрыла потребности российских производителей бумаги на 90%. В настоящее время тамбовское предприятие производит 8 наименований жидких отбеливателей и 6 – сухих. Благодаря реализации программы по продвижению местных химикатов предприятие производит около 7 тысяч тонн отбеливателей в год», – подчеркнули там.

Отмечается, что до 2025 года на производстве планируют повысить качество отбеливателей «до уровня европейских аналогов», запустить дополнительную сервисную программу и создать проектные группы для взаимодействия с технологами комбинатов.

В ведомстве также заявили, что в целом отечественным компаниям («Компания Хома», «Пигмент») удалось в течение прошлого года заменить

большую часть импортной химической продукции, которую потребляют целлюлозно-бумажные комбинаты. Более того, на рынок были выведены водно-дисперсионный перерабатываемый и барьерный полимеры, которые могут в существенной степени заменить полиэтилен в одноразовой посуде и упаковке.

Кроме того, по словам Минпромторга, к выпуску небеленой бумаги производители перешли как к временному решению. «Такая бумага «нашла своего покупателя» и сейчас выпускается в объеме чуть более 100 тысяч тонн/год. При этом общий объем производства офисной бумаги сейчас превышает 820 тыс тонн/год, большая его часть приходится как раз на стандартную белую бумагу, которая, в целом, вернулась к прежней стоимости на полках магазинов – около 319 рублей (500 листов)», – заключили там.

В прошлом году производители РФ из-за санкций лишились поставок из Финляндии химикатов для отбеливания бумаги. При этом на полках появились как товары в небеленой упаковке, так и соответствующая офисная бумага. В июле 2022 года замминистра промышленности и торговли Олег Бочаров заявлял, что Светлогорские, Кондопожские, Туринские ЦБК смогли адаптироваться в условиях санкций и стали производить офисную бумагу без использования отбеливателя. Тогда же министерство отмечало, что спрос на небеленую бумагу оказался гораздо выше, чем на обычную беленую.

Источник: 1prime.ru, 17.08.2023

Нижегородский агрегатор промышленных мощностей «Станкофонд» в настоящее время используют 475 компаний

Нижегородский агрегатор промышленных мощностей «Станкофонд» в настоящее время используют 475 компаний.

Примерно с середины июля до середины августа 2023 года их число увеличилось на 10%. Об этом сообщил министр промышленности, торговли и предпринимательства региона Максим Черкасов в ходе выездного собрания членов Нижегородской ассоциации промышленников и предпринимателей (НАПП).

«В связи с санкциями и разрывом международных логистических цепочек у предприятий появилась потребность в освоении новых производств импортозамещающей продукции. Для этого мы совместно с АНО «Горький Тех» разработали платформу «Станкофонд», на которой

компании могут взять в аренду необходимое оборудование и предложить свои мощности коллегам. Проект положительно оценил заместитель председателя правительства – министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров и предложил распространить нижегородский опыт на всю страну», – сказал министр.

Он добавил, что сейчас рабочая группа регионального Минпрома совместно с коллегами из Минпромторга РФ и АНО «Горький Тех» разрабатывает программу масштабирования системы коллективного использования технических мощностей на федеральном уровне.

По информации пресс-службы нижегородского правительства, платформа «Станкофонд» – часть цифровой экосистемы импортозамещения «СделаемвРоссии.РФ», которая начала работать около полугода назад. Экосистема является совместным проектом центра импорта и импортозамещения Нижегородской области и АНО «Горький Тех» и реализуется при поддержке министерства промышленности, торговли и предпринимательства региона.

Цифровая экосистема импортозамещения «СделаемвРоссии.РФ» связывает заказчиков и исполнителей. Система позволяет заказчикам разместить запросы на необходимую производственную продукцию, а исполнителям – откликаться на заказы.

Источник: nta-pfo.ru 17.08.2023,

Прием заявок на гранты для промышленников начнется в Подмосковье 21 августа

Фонд развития промышленности Московской области начнет принимать заявки на гранты 21 августа. К участию в конкурсе приглашают промышленные предприятия, занимающиеся импортозамещением. Подать заявку на участие можно до 28 августа.

«Подмосковные промышленники смогут воспользоваться новой мерой поддержки – грантом, с помощью которого можно компенсировать часть затрат на уплату процентов по кредитным договорам», – рассказала заместитель председателя правительства Подмосковья – министр инвестиций Екатерина Зиновьева.

Гранты будут выделяться по кредитам от 50 миллионов рублей. Промышленники смогут рассчитывать на субсидию в размере до 90% от процентной ставки по договору. Отмечается, что поддержка рассчитана максимум на 20 миллионов рублей для одного предприятия.

Для участия в конкурсе предприятие должно быть зарегистрировано в Подмосковье и работать в регионе от одного года. Еще одно важное условие – кредитные транши должны быть использованы на приобретение спецоборудования, модернизацию производства или инжиниринг.

Подробнее с условиями конкурсного отбора можно ознакомиться на сайте Фонда развития промышленности Московской области.

Источник:360tv.ru, 15.08.2023

ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В настоящее время 70 поручений, 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