



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№32/АВГУСТ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
Импортозамещение, внедрение новых технологий. Каранкевич сообщил о перспективах белорусской промышленности	3
Михаил Мишустин провёл стратегическую сессию по национальному проекту «Промышленное обеспечение транспортной мобильности».....	4
Локомотив потребления	6
Путевые инновации.....	11
ОВК продолжает импортозамещение компонентов узла сочленения для грузовых вагонов.....	15
На рынке ПТО – ренессанс.....	16
Владимир Кантор: «Формируется техзадание на краны с грузоподъемностью 250 тонн».....	18
Таможня увидит добро	19
«Волгабас» переведет автобусы на российские двигатели.....	22
Дьявол в деталях: что мешает полноценному импортозамещению.....	23
На Южном Урале благодаря ФРП запустили серийное производство деталей для Lada Largus и Vesta.....	26
В Ульяновске заемщик ФРП запустил оборудование для выпуска крупногабаритных пресс-форм.....	27
ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	28

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

16-22.08.2024

Импортозамещение, внедрение новых технологий. Каранкевич сообщил о перспективах белорусской промышленности

Для увеличения объемов промышленного производства требуется сконцентрироваться на развитии импортозамещения и повышении эффективности отраслей и предприятий за счет внедрения новых технологий. Такое заявление сделал заместитель Премьер-министра Виктор Каранкевич в эфире телеканала «Беларусь 1», сообщает sb.by.

Вице-премьер подчеркнул, что драйвером в развитии экономики остается промышленность. Так, темп роста объемов промышленного производства за январь – июль этого года составил 107,5 % к такому же уровню 2023 года.

– С целью сохранения таких положительных показателей необходимо сконцентрироваться на дальнейшем решении таких основных вопросов, как развитие импортозамещения, в том числе в рамках реализации интеграционных проектов с Российской Федерацией. Это дальнейшая работа по стабилизации предприятий деревообработки и увеличение объемов производства соответствующей продукции, в том числе с наличием внешних ограничений и санкционного давления. Также это вопросы повышения эффективности отраслей и предприятий за счет внедрения новых технологий, оборудования, машин, механизмов, – перечислил Виктор Каранкевич.

Особое внимание необходимо уделить реализации проектов по импортозамещению. Например, с Россией согласовано 27 импортозамещающих проектов на общую сумму около 168 млрд российских рублей. Значительные суммы освоены по 25 проектам, которые находятся в стадии реализации.

– Здесь можно выделить отдельные проекты, направленные и на модернизацию действующих производств, увеличение объемов производства, и расширение ассортимента выпускаемой продукции на таких крупных промышленных предприятиях, как «Гомсельмаш», «Минский подшипниковый завод», «БЕЛАЗ», «АМКОДОР» и других. Если брать нефтехимический комплекс, то это модернизация основных производственных фондов «Гродно Азота», реализация инвестиционных проектов по выпуску новых продуктов в нефтепереработке («Мозырский нефтеперерабатывающий завод», «Нафтан»), – подчеркнул заместитель Премьер-министра.

Источник: sb.by, 18.08.2024

Михаил Мишустин провёл стратегическую сессию по национальному проекту «Промышленное обеспечение транспортной мобильности»

Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин провел стратегическую сессию по национальному проекту «Промышленное обеспечение транспортной мобильности». В заседании обсудили вопросы развития промышленного потенциала для выполнения поставленных Президентом задач по улучшению транспортной мобильности. Это одно из значимых направлений комплексной работы, которую сейчас последовательно выстраиваем для достижения обновлённых национальных целей, обозначенных в майском указе Президента.

Национальный проект «Промышленное обеспечение транспортной мобильности» планируется запустить в 2025 г.

Михаил Мишустин: Важно, чтобы у граждан были самые широкие возможности для доступных и безопасных путешествий, деловых или личных поездок (причём с комфортом и по доступным ценам), а для бизнеса – достаточные средства для более эффективной перевозки грузов. Для этого необходимо наращивать собственные компетенции и производственные мощности, обеспечивать полноценный технологический суверенитет в соответствующих сегментах и отраслях экономики и промышленности. Только так в условиях беспрецедентного санкционного давления возможно качественно обновить существующий парк техники.

Современные отечественные разработки помогут надёжно связать территории нашей большой страны, что будет способствовать росту качества жизни граждан и повышению устойчивости российской экономики в целом.

Президентом и Правительством уделяется повышенное внимание развитию всех видов транспорта – воздушного, водного, железнодорожного, автомобильного.

Благодаря строительству и модернизации инфраструктуры динамично растут перевозки, открываются новые маршруты и сокращается время в пути. Весомую роль в эти результаты вносит и промышленный комплекс. За первое полугодие рост производства обрабатывающего сектора составил 8%. Причём выпуск легковых автомобилей вырос на две третьих, тепловозов – почти в 1,5 раза, грузовых вагонов – на 40%, автобусов – примерно на 20%.

Чтобы ускорить создание прорывных технологий, их внедрение в такие сектора, крайне важно повысить привлекательность транспортной отрасли для инвестиций и использования механизмов государственно-частного партнёрства. Прежде всего, из этого исходили при подготовке национального проекта, который будет запущен со следующего года. В его основу войдут новые подходы к созданию высокотехнологичной продукции.

Одно из ключевых направлений, которое планируется поддержать в рамках отдельного федерального проекта, – это самолёто- и вертолётостроение.

Главой государства поставлена задача существенно увеличить количество лайнеров отечественного производства: к 2030 г. их доля должна составить не менее половины в парке российских авиакомпаний. Речь идёт о широкой линейке самолётов – от небольших региональных до широкофюзеляжных, с материалами, бортовым оборудованием, двигателями, комплектующими собственных отечественных разработок.

Большая работа предстоит и в части наращивания серийного выпуска вертолётостроения, чтобы в полном объёме обеспечить прогнозные показатели и потребности в них российских компаний. Все необходимые ресурсы для этого имеются.

Мы будем для этого финансировать производство и закупку воздушных судов, в том числе с привлечением средств Фонда национального благосостояния, активно применять инструменты стимулирования спроса на новую технику, включая содействие в создании системы послепродажного обслуживания.

Следующее важное направление – это строительство судов различного назначения, морской техники и соответствующего комплектующего оборудования. В зоне особого внимания – производство ледоколов для круглогодичной навигации по Северному морскому пути.

Россия усилит работу по формированию гражданского флота, который способен будет решать весь объём задач, в том числе обеспечивать вывоз экспортных грузов. С учётом современных вызовов сейчас завершаем актуализацию стратегии развития судостроительной промышленности.

Обновлённые цели помогут выполнить поручение Президента об увеличении перевозок по международным транспортным коридорам. За следующие 5 лет их объём должен вырасти в 1,5 раза по сравнению с уровнем 2021 г.

Значительный импульс развитию наших территорий может придать производство инновационного транспорта. Это ещё один федеральный проект, который сегодня формируется.

По решению главы государства в текущем году приступили к строительству высокоскоростных железнодорожных магистралей. Первая из них свяжет Москву с Санкт-Петербургом.

Быстрый прогресс отмечается в секторе создания электромобилей. Одновременно совершенствуются автономные технологии управления.

Отмечу, что такие инициативы будут способствовать снижению выбросов опасных загрязняющих веществ в городах. В соответствии с национальной

целью «Экологическое благополучие» их объём к 2036 г. необходимо сократить в 2 раза.

Реализация всех таких планов в сфере промышленности потребует привлечения большого числа квалифицированных специалистов. В течение следующих 6 лет общая потребность предприятий составит около 150 тысяч человек, включая почти 75 тысяч сотрудников с высшим образованием. С этой целью планируется выстраивание эффективной работы системы профессиональной подготовки в рамках четвёртого федерального проекта «Кадровое обеспечение». В первую очередь проект будет направлен на развитие инженерной базы – опытной, исследовательской, конструкторской и лабораторной.

«Необходимо синхронизировать спрос на технику со стороны перевозчиков с возможностями наших производителей. Чтобы найти этот баланс, потребуются слаженная, скоординированная работа всех ведомств и организаций», – заключил Премьер-министр.

Источник: government.ru, 20.08.2024

Локомотив потребления

В РЖД предварительно сформирована долгосрочная программа обновления тягового подвижного состава. До 2036 года перевозчик планирует закупить порядка 10 тыс. локомотивов. Однако в монополии указывают на то, что если локомотивостроители не расширят свои мощности, то компания в перспективе столкнется с дефицитом новой техники. Транспортные машиностроители, в свою очередь, заявляют о запуске ряда важных для освоения новой продукции инвестпроектов и повышении компетенций в свете импортозамещения.

Что желает перевозчик

Потребности перевозчика в 2024-2035 годах оцениваются в 9,9 тыс. локомотивов. Отчасти они обусловлены необходимостью обновлять имеющийся парк, в первую очередь из-за старения грузовых электровозов переменного тока ВЛ-80. Эти локомотивы массово выпускались Новочеркасским электровозостроительным заводом с 1960-х до начала 1990-х годов. На сегодня основной заменой ВЛ-80 выступают электровозы семейства «Ермак» (2ЭС5К/3ЭС5К).

Если на этот год потребность РЖД в локомотивах переменного тока составляет 163 ед., то уже в следующем она превысит 360 ед. До 2036 года компании необходимо приобрести порядка 4,4 тыс. таких электровозов.

«Необновление парка будет приводить к отказам технических средств на линии, перепростоям на плановых видах ремонта и возникновению внеплановых видов ремонта, что сейчас и происходит. С каждым годом поддерживать стареющий подвижной состав все сложнее и сложнее», – говорит заместитель гендиректора ОАО «РЖД» – начальник Дирекции тяги Дмитрий Пегов.

Новые локомотивы нужны и в связи с ростом перевозок по Восточному полигону, где строится дополнительная инфраструктура. Как сообщили в группе «Синара», одна из главных задач, которую перед производителем ставит заказчик, – это тепловоз для БАМа. В этом году запланировано производство опытных образцов 2ТЭ35А. На организацию выпуска магистральных тепловозов предусмотрено 8,8 млрд руб., из которых 7 млрд – кредит, получаемый на льготных условиях. В целом в линейке перспективной к серийному освоению локомотивной техники значатся 16 моделей. «Конечно, мы с нетерпением ожидаем инновационные локомотивы с асинхронным тяговым приводом. Конечно, хотели бы увидеть двухсистемные [электровозы]. Хотим увидеть новый пассажирский локомотив для скоростных пассажирских перевозок по проекту «Центр – Юг», где у нас сейчас сложился рост пассажиропотока», – рассказал Д. Пегов.

Должен быть востребованным современный грузопассажирский тепловоз ТЭ26, который может использоваться в маневровом, вывозном, пригородном (с вагонами локомотивной тяги) видах движения, добавил он. Сейчас такую функцию на некоторых дорогах выполняет старый локомотив М62.

Не теряют актуальности проекты создания грузовых электровозов двойного питания 2ЭС20 и 2ЭС14 для контейнерных перевозок. Первые образцы локомотивов могут появиться в 2027 году. Стоит сказать, проект 2ЭС20 в свое время разрабатывался инжиниринговым центром, созданным «Трансмашхолдингом» и французской Alstom, но в итоге был заморожен. Дальнейшее развитие, как ожидается, получат новинки, которые уже увидели свет. Так, в прошлом году «Уральские локомотивы» передали РЖД первый грузовой электровоз постоянного тока 3ЭС8 «Малахит». Он начал работать на участке Санкт-Петербург – Бабаево – Усть-Луга. В 2024 году «Уральские локомотивы» планируют поставить заказчику 4 машины данной серии, в 2025-м – порядка 20.

Всего до 2036 года РЖД нужно закупить 1,6 тыс. электровозов постоянного тока. Для пассажирских перевозок в этот период потребуется около 400 новых локомотивов. Причем начиная с 2026 года планируется вывести на линию первые скоростные электровозы двойного питания 2ЭП21/ЭП22. Планируется, что со временем их будет закупаться больше, чем

пассажирских электровозов постоянного и переменного тока. Потребность в локомотивах двойного питания оценивается в 110 ед.

В поисках своей базы

Между тем мощности локомотивостроительных заводов в России пока не могут закрыть все потребности перевозчика, указывает Д. Пегов. Согласно подсчетам компании, при текущем уровне производства, а с другой стороны, с учетом прогноза выбытия парка и примерных планов на перевозку к 2036 году дефицит в поставке техники для РЖД суммарно может составить порядка 1,5 тыс. локомотивов.

Соответственно, уже сегодня производителям целесообразно инвестировать в расширение своих технических возможностей, привлекать и обучать дополнительный персонал, рекомендует представитель компании-заказчика. В ближайшее время потребности перевозчика в ежегодном исчислении составят не менее 800 машин, тогда как в сегодняшнем состоянии заводы могут произвести для РЖД менее 700. Для сравнения, в 2023 году компании было поставлено 557 локомотивов разных серий.

Другая стратегическая задача – переход на отечественную компонентную базу. «Не секрет, что у нас все еще есть проблемы с определенными элементами, которые в некоторых случаях не позволяют производить локомотивы в том количестве, которые необходимы Российским железным дорогам. Здесь задача комплексная: для больших производителей, чтобы они поддержали своих поставщиков, помогли преодолеть им те барьеры, которые возникают в процессе производства компонентов», – отметил начальник Дирекции тяги.

Импортозамещение сейчас охватывает различные детали и узлы. В частности, для потребностей локомотивостроителей осваивается и частично локализовано производство подшипников средней и тяжелой серий (буксовые, моторно-якорные, моторноосевые), компонентов систем топливного впрыска топлива (форсунки, топливные насосы высокого давления), винтовых компрессоров, силовых полупроводниковых приборов (диоды, IGBT-транзисторы 33 и 65 классов). Сложнее обстоит ситуация с электронными комплектующими (микропроцессоры, микроконтроллеры, микросхемы памяти и т.д.) – пока что используются изделия китайского и тайваньского производства.

Путь к сердцу локомотива

Большая проблема, продолжает Д. Пегов, – отсутствие в настоящий момент современного российского дизельного двигателя. «Несмотря на то, что поставляются новые локомотивы, мы должны понимать, что там находится дизель, который был разработан в прошлом веке – так называемый Д49», – подчеркивает он.

Действительно, на новом тепловозе 3ТЭ28 (в настоящее время проходит обкатку на участках БАМа) установлен дизель-генератор 18-9ДГМ, который является глубоко модернизированной версией в линейке двигателей Д49. Стоит сказать, с середины 2000-х годов Д49 массово устанавливались при проведении капитального и капитально-восстановительного ремонта на локомотивах серии 3ТЭ10, в том числе обслуживающих Восточный полигон.

Кроме энергосбережения и улучшения условий труда локомотивной бригады, замена агрегата позволила повысить межремонтные сроки тепловоза, уменьшить простой на плановых видах ремонта.

Правда, проведенные на Дальнем Востоке сравнительные испытания 3ТЭ10 с тепловозом ТЭ10М, который был модернизирован по технологии General Electric с использованием силового модуля Super Skid, состоявшего из дизель-генераторной установки типа 7FDL, вспомогательного оборудования, оригинальной аппаратной камеры, показали, что «американец» имеет определенные преимущества – он мощнее, а при одинаковой весовой норме поезда более экономичный по расходу топлива и масла.

Впрочем, жизнь не стоит на месте. За последние годы инвестировано немало средств в развитие отечественного двигателестроения, и к настоящему времени разработаны абсолютно новые комплекты дизельных двигателей большой мощности (от 0,9 МВт и выше), которые предварительно показали хорошие эксплуатационные характеристики, отметил первый заместитель гендиректора «Трансмашхолдинга» Александр Морозов.

«Мы готовим сейчас серийное производство. Обещали Минпромторгу, что с 2025 года будем запускать отдельные модели по графику», – рассказал А. Морозов.

В свою очередь, в «Синаре» осваивают двигатели семейства ДМ-185 мощностью до 3,5 МВт, которые также нужны для судостроения, производства карьерной автотехники, нужд малой энергетики. В 2022 году, после ввода санкций на поставки компонентов для агрегата, Уральский дизель-моторный завод активизировал программу импортозамещения. В целом создание высокотехнологичного производства линейки дизельных и газопоршневых двигателей мощностью свыше 0,5 МВт – один из крупных машиностроительных инвестпроектов «Синары», на который предусмотрено 7 млрд руб.

Защитить, но не навредить

Вместе с тем производители двигателей указывают на риски вследствие того, что компании КНР наращивают присутствие во многих сегментах российского рынка, и просят у государства защиты от китайской экспансии.

«Двигатели нужны не только РЖД. Сегодня 69-70% этого рынка – двигатели, которые используются в виде установок генерации энергетическими

предприятиями. Они приезжают в Россию в составе готовых блоков. Мы до сих пор потребляем иностранный, правда, китайский продукт», – пояснил А. Морозов.

В качестве предложения – ввести на зарубежные дизельные двигатели большой мощности утилизационный сбор, для чего нужны законодательные изменения. «Покупай либо российское, либо покупай дороже», – сформулировал подход представитель ГМХ.

Как проинформировали в Министерстве промышленности и торговли РФ, сейчас проводится оценка степени локализации данной продукции с помощью балльной системы, чтобы в последующем можно было принять решение о заградительных мерах.

Стоит сказать, что подобная ситуация складывается по автотранспорту и дорожно-строительной технике. До 2030 года запланирована кратная индексация утильсбора. Минпромторг намерен представить для общественного обсуждения проект постановления относительно поэтапного повышения данного вида налога. Однако следует учитывать, что влияние роста утильсбора на рынок легковых автомобилей и рынок спецтехники принципиально различается, обращает внимание директор Ассоциации импортеров и производителей спецтехники Егор Теплов-Барейша.

«Для рынка легковых автомобилей эта мера действительно является защитной для отечественных производителей. При этом такое решение в отношении спецтехники должно приниматься индивидуально, по отношению к каждому ее типу», – убежден Е. Теплов-Барейша.

Необходим детальный анализ рынка и готовности российских предприятий к выпуску такой продукции в объеме, достаточном для обеспечения спроса. Проработки требуют и оказываемые отечественным производителям меры поддержки, возможно, им нужны новые виды помощи, не исключает эксперт.

Не стоит забывать, что сейчас формируются новые нацпроекты «Эффективная транспортная система» и «Инфраструктура для жизни», которые предусматривают значительный объем строительства и реконструкции.

«В тех сегментах техники, которые мы не производим (это, например, дорожные фрезы, бетоноукладчики, самоходные скоростные комплексы по укладке асфальтобетона), нужно очень взвешенно подходить к заградительным мерам, так как это приводит к ее удорожанию и в результате – удорожанию самого инфраструктурного проекта», – подчеркнул первый зампред комитета по экономической политике Совета Федерации Иван Абрамов. Согласно подсчетам компании, при текущем уровне производства, а с другой стороны, с учетом прогноза выбытия парка и примерных планов на перевозку к 2036 году

дефицит в поставке техники для РЖД суммарно может составить порядка 1,5 тыс. локомотивов

Источник: rzd-partner.ru, 19.08.2024

Путевые инновации

В ОАО «РЖД» готовятся к системе заключения многолетних контрактов с производителями железнодорожной техники и ремонтными предприятиями. Данный вопрос обсуждался на рабочем совещании Комитета Совета Федерации (СФ) по экономической политике, где рассматривалось развитие транспортного машиностроения. Какие инновации, в свою очередь, готов представить рынок?

Долгосрочные контракты

Вопрос о размере заказа путевой техники следует считать стратегическим, поскольку железнодорожный холдинг – крупнейший заказчик для отрасли и определяет параметры ее развития. Благодаря курсу на импортозамещение доля российской продукции в компании достигла 90%, уточнил заместитель директора департамента автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения Минпромторга России Алексей Цылев. Причем в текущем году благодаря заказам ОАО «РЖД» объем производства железнодорожного подвижного состава в денежном эквиваленте вырос в 1,5 раза. По данным Центральной дирекции инфраструктуры (ЦДИ) холдинга, до 2030 года намечено закупить 961 ед. путевой техники. При этом расчетная потребность в ней, по оценкам экспертов, выше (в сравнении с намеченными объемами строительства и ремонта инфраструктуры).

Однако частные инвесторы не могут опираться на расчеты, поскольку они не дают гарантию заказа. А без такой гарантии вкладываться в модернизацию цехов рискованно. Производителям требуется устойчивый спрос, сказал заместитель председателя комитета СФ по экономической политике Константин Долгов. Иными словами – долгосрочные контракты на поставку техники. Пока же закупки холдинг планирует на год вперед. Да еще потом корректирует объемы в зависимости от доходов.

При этом в компании разными способами пытались принуждать клиентов к долгосрочным и равномерным отправка на сети и неоднократно настаивали на введении контрактов «вези или плати». Теперь холдинг сам получил поручение на разработку пятилетней инвестпрограммы. Ее планируется утвердить на заседании правительства РФ в ноябре текущего года, уточнил заместитель директора департамента госполитики в области железнодорожного транспорта Минтранса РФ Константин Григорьев.

На заседании комитета ОПЖТ по координации производителей компонентов инфраструктуры и путевой техники представитель ЦДИ рассказал, что в 2024 году на сети ежедневно в машинных станциях поддерживают эксплуатацию 1,5 тыс. ед. путевой техники. Из них 2/3 парка (без спецвагонов) предназначено для текущего содержания пути и 1/3 – для капремонта пути и стрелок. В ближайшую перспективу его планируют пополнить 17 щебнеочистительными машинами, 67 выправочно-подбивочно-рихтовочными машинами, 110 снегоуборочными и снегоочистительными машинами, а также 3,1 тыс. спецвагонов. При этом в ЦДИ настаивают на внедрении электронных паспортов на новый парк для эффективной организации его работы. В них должны быть интегрированы конструкторская документация и каталог запасных частей для формирования долгосрочных планов ремонта и оптимизации сроков его проведения. Сейчас жизненный цикл 1 ед. техники сопровождается 8-10 бумажных документов, не всегда увязанных между собой, данные в которых могут меняться, что затрудняет ведение единого архива.

Существующий парк машин позволил в I полугодии 2024 года провести глубокую очистку балласта на 1507 км и выправить 14,5 тыс. км пути. В целом удалось оздоровить более 2,1 тыс. км пути и уложить 788 стрелочных переводов. План на текущий год – 5,2 тыс. км пути.

В текущем году эффективность программ оздоровления сети в холдинге оценили по размеру поездопотерь от отказов технических средств и технологических нарушений. Их в I полугодии удалось снизить на 18%. Это хорошо. И все же данный показатель корректнее сравнивать с количеством и характером узких мест на сети. В холдинге так и поступали – в те годы, когда количество узких мест удавалось сократить. Например, в 2018 году.

Правда, тогда, напомним, объем оздоровительных работ на сети превысил 6500 км. Если сопоставить с нынешними объемами, то получится, что в текущем году оздоровят на четверть меньше, чем в указанный период. Отсюда эксперты и предположили, что сейчас парк путевых машин должен быть больше. Ведь при нынешнем объеме оздоровления пути длина узких мест, по опросам участников рынка, продолжает увеличиваться.

Инновации: факты и перспектива

Какая новая техника, поступающая на сеть, представляется железнодорожникам инновационной? Ее линейка достаточно разнообразная. В частности, железнодорожники отметили щебнеочистительную машину ЩОМ-1400.

На сети уже действует три десятка таких машин. Комплексы состоят из двух секций (добывающе-распределительной и очистной) и отличаются повышенной производительностью – до 300 м пути в час. Но на практике за

смену она очищает 650 м пути – с учетом проведения сопутствующих работ. Как видим, сама по себе ЩОМ-1400 работает пару часов с небольшим. При капремонте при полной вырезке балласта комплекс обычно сопровождают 6 ед. техники (2 грейдера, 3 бульдозера и погрузчик). Вопрос в итоге в том, с какой скоростью доставляют на участки ремонта пути и грузят с/на железнодорожные платформы автотракторную технику, выполняют операции, сопутствующие очистке балласта. В 2024 году некоторые процессы удалось оптимизировать.

Были реализованы рацпредложения. Помогло использование машинного зрения и видеонаблюдения с искусственным интеллектом, позволяющего проанализировать производительность труда ремонтников и уточнить нормы выполнения технологических операций. При этом все данные видеонаблюдения автоматически загружались в ЕКАСУТР (компьютерную систему управления трудовыми ресурсами).

На ряде железных дорог при ремонтах на участках с интенсивным движением все чаще собирают путевые машины в единый фронт. Скажем, за ЩОМами ставят хоппер-дозаторы, которые выгружают на путь дополнительный объем щебня. Далее идут две путевые рельсосварочные самоходные машины, выправочная машина ВПО-С, выправочно-подбивочно-рихтовочная машина и, как обычно, вспомогательная автотракторная техника. Подобные схемы повышают эффективность использования машин.

Инновационной считается самоходная машина для рельсовых креплений МС-700Т, ускоряющая замену рельсошпальной решетки и укладку бесстыкового пути. Изделие сертифицировано в сентябре 2023 года. Пока выпущено две таких машины, которые проходят испытания на СЖД и ОЖД. МС-700Т снимает и ставит рельсовые крепления (АРС, КБ, ЖБР). Попутно может выполнить погрузочно-разгрузочные работы. Машина способна брать на борт груз и бригаду ремонтников. Может использоваться самостоятельно или в составе путевого комплекса при замене рельсовых плетей бесстыкового пути.

В 2024 году на сеть поступили новые подбойки для выправочно-подбивочно-рихтовочных машин для уплотнения балластной призмы в процессе выправки пути. Они изготовлены из сплава повышенной прочности.

Это увеличивает надежность инструмента. Новинка повышает уплотнение, а значит, увеличивает несущую способность балласта.

На сети также используется парк дефектоскопных мотрис и путеизмерительных вагонов, мобильных и съемных средств диагностики пути.

Их применение позволяет ежегодно выявлять онлайн сотни тысяч отклонений от норм содержания инфраструктуры и дефектов рельсов. Инновационной считается мотриса, представляющая собой самоходный диагностический комплекс. Технические характеристики этого комплекса в

2-3 раза превышают показатели ранее действующих систем, а в целом он контролирует более 150 параметров инфраструктуры.

Эффективным признано также использование автоматизированных вагонов-рельсосмазывателей (работают в составе поездов). Их применение снизило износ рельсов в кривых, бандажей колес подвижного состава, расход энергии на тягу.

Остается добавить, что ученые, связанные с работой РЖД, недавно проанализировали перспективные для транспорта инновации. Результаты мониторинга показали, что железнодорожная техника продолжает развиваться.

Сегодня конструкторы работают над тем, чтобы путевые машины становились еще более производительными, быстрыми и надежными, потребляли меньше энергии. Среди приоритетов также – автоматизированное управление. Вместе с тем было отмечено, что в РФ недостаточно внимания направлено на повышение экологичности и энергоэффективности новой техники. Это свидетельствует о необходимости активной реализации исследований и разработок в данном направлении для повышения стратегической конкурентоспособности РЖД. Для повышения безопасности и надежности транспортных средств важную роль играет применение новых материалов. В мире активно развиваются малообслуживаемые и безлюдные технологии, чему способствует применение элементов искусственного интеллекта. Следует отметить, что искусственный интеллект и роботизация используются в рамках различных инновационных трендов. Это можно рассматривать как пример сквозных технологий.

Применительно к путевому хозяйству это означает, что отдельные виды ремонтных работ все теснее должны координироваться в цифровой среде. Такой подход, как показывает мировая практика, позволяет повысить эффективность оздоровления сети железных дорог. Соответствующие рекомендации внесены для внедрения в холдинге.

Сегодня конструкторы работают над тем, чтобы путевые машины становились еще более производительными, быстрыми и надежными, потребляли меньше энергии. Среди приоритетов также – автоматизированное управление. Частные инвесторы не могут опираться на расчеты, поскольку они не дают гарантию заказа. А без такой гарантии вкладываться в модернизацию цехов рискованно. Производителям требуется устойчивый спрос.

Источник: rzd-partner.ru, 19.08.2024

ОВК продолжает импортозамещение компонентов узла сочленения для грузовых вагонов

Такую информацию «Объединенная вагонная компания» (ОВК) указала в годовом отчете за 2023 г. в части приоритетных направлений реализации своей стратегии. Так, компания сообщила, что в целях импортозамещения были выполнены работы по разработке и постановке на производство соединительного шарнирного устройства и комплектующих узла сочленения. Другие подробности не раскрываются.

ОВК пока является единственным производителем, который выводил на российский рынок шестиосные сочлененные вагоны с двумя кузовами. Экономический эффект для грузоотправителя обеспечивается за счет существенного повышения грузоподъемности при меньшем количестве осей по сравнению с восьмиосными вагонами. Основная линейка была сертифицирована в 2019 г. и включила полувагоны 12-6877 и 12-6877-02, зерновозы 19-6978 (претендуют на мировой рекорд по грузоподъемности) и минераловозы 19-6978-01, а также цистерну для перевозки СУГ 15-9541-01. В прошлом году ОВК также выпустила сочлененную фитинговую платформу модели 13-6741.

Допускающие серийный выпуск сертификаты соответствия ТР ТС 001/2011 сейчас действуют только для цистерны и платформы. Обе этих модели были созданы по заказу ГК TEXOL, которая не только выступает заказчиком, но и владеет интеллектуальными правами на них. В июне в компании указывали, что в вагонах применялся узел сочленения SAC-1 от американской Wabtec. Сейчас ГК TEXOL запускает свое производство вагонов в Казахстане, где, в том числе планирует производить сочлененные фитинговые платформы.

В годовом отчете ОВК также указала, что за 2023 г. разработала полувагон с осевой нагрузкой 36 тс и специальную тележку для него, создала конструкторскую документацию для зерновоза с объемом кузова 127 м³, завершила НИОКР по глухонным полувагонам для колеи 1676 мм (Индия). Дополнительно вагоностроитель вел работы по созданию контейнера для ряда грузов и съемного оборудования для перевозки рельсов, постановке в производство литых деталей тележки со сниженной массой, а также по многим другим проектам.

Источник: rollingstockworld.ru, 21.08.2024

На рынке ПТО – ренессанс

Часть инвестпроектов, отложенных стивидорами в прошлом году, как и ожидалось, реализуют в 2024-м. В связи с этим наблюдается повышенная интенсивность обновления парка подъемно-транспортного оборудования.

Краны и погрузчики

Технику обновляют практически по всем морским терминалам – на восточном, южном и северо-западном направлениях перевозок. Например, в УПК (Усть-Луга) в апреле появились 2 порталных крана «Аист» с грузоподъемностью в грейферном режиме 18 т. Еще столько же направлено на Мурманский балкерный терминал.

На юге для контейнерного комплекса НУТЭП доставлен новый перегружатель STS от китайской компании ZPMC грузоподъемностью 50 т – в дополнение к линейке аналогичного оборудования марки Liebherr. Причем в НУТЭП предпочли не списывать их, а модернизировать. И после апгрейда перегружатели STS становятся вполне импортозаместимыми: у них меняется система управления и приводы, что обеспечивает дальнейшие поставки запчастей без необходимости обращения к производителям из ЕС.

Напомним, что основные поставки кранов и перегружателей осуществлялись в прошлом году. А вот обновление погрузчиков частично было отложено на 2024 год. Соответственно, сейчас на эту тему поступает много новостей.

На северо-западе парк ММТП (Мурманск) пополнили два грейферных погрузчика Yonggong-Vorus грузоподъемностью 43 т. Их другое название – манипуляторы на гусеничном ходу, представляющие собой нечто среднее между мобильным перегружателем и погрузчиком. До конца июня планируется ввести в эксплуатацию еще один экскаватор-перегружатель, а также два манипулятора Vonny ВНW48-8 для навалочных грузов на колесном шасси с ковшом объемом 2 м³.

На УПК (Усть-Луга) ввели в эксплуатацию новый манипулятор с грейфером 5 м³. А ранее на терминал поступили два малых погрузчика грузоподъемностью 0,8 т – для вспомогательных операций.

Для ПКТ (Санкт-Петербург) и Усть-Лужского контейнерного терминала закуплены два новых ричстакера Sany грузоподъемностью 45 т для обработки контейнеров в зоне хранения и на железнодорожном грузовом фронте. Два аналогичных ричстакера Sany закуплены для терминала «Владморрыбпорта», где увеличилась перевалка контейнеров – в том числе рефконтейнеров с рыбой.

Восточная стивидорная компания приобрела три порталных погрузчика ZPMC грузоподъемностью 40 т для внутрипортовых перемещений и штабелирования контейнеров. В ближайшие месяцы парк компании также

пополняют восемь автотягачей с прицепами и два автопогрузчика грузоподъемностью 16 и 32 т. Дальневосточный порт Ванино ввел в эксплуатацию семь новых вилочных погрузчиков Lonking китайского производства различной грузоподъемности. Они поступили в ноябре 2023 года, но должны были сначала пройти техобслуживание.

На юге в Туапсинский балкерный терминал поступит фронтальный автопогрузчик Lovol с ковшем 3,5 м³.

Китай и импортозамещение

В целом на рынке ПТО у стивидоров сейчас лидируют китайские машины. Среди наиболее известных брендов – LGCE, LiuGong, XCMG, Lonking и Sany.

Поначалу они позиционировались как поставщики дорожно-строительной техники. Но после доработок стали использоваться и в морских портах РФ.

К сожалению, каждый игрок действует в этом сегменте рынка на свой страх и риск. Те стивидоры, кто договорился о долгосрочных поставках из Китая, дают положительные отзывы о китайском ПТО. А вот те, кто закупает единичные экземпляры, говорят о рисках, которые сопровождают использование китайских машин. Например, Sany может указать неполные параметры грузоподъемности привода. Они могут оказаться завышенными. И при интенсивной нагрузке оборудование быстро выходит из строя, рассказал представитель одной из стивидорных компаний и предложил стивидорам через АСОП обмениваться опытом о нюансах, связанных с закупками китайской продукции. Это объясняет, почему стивидоры стали проявлять интерес к российским погрузчикам. К сожалению, предложение пока в этом сегменте для стивидоров небольшое. В 2024 году впервые появились известия о подобных поставках. В частности, в Малый порт (Находка) поступили фронтальные колесные погрузчики «Кировец» с объемом ковша 5 м³. Российские производители готовы выполнять обязательства по гарантии и поставлять запчасти после ее окончания.

В апреле текущего года главой Башкирии Радием Хабировым было объявлено о старте совместного башкирско-белорусского предприятия «Амкодор-Алга» по производству коммунальной техники, который ожидается в конце 2024 года. При этом в линейке продукции обозначены и погрузчики. Инвестиции в проект оцениваются в 8 млрд руб. Погрузчики для тыловых терминалов собираются выпускать и на Челябинском заводе строительнородорожных машин. К 2026 году по мере локализации производства комплектующих здесь их линейка расширится. А на заводе «Брянский арсенал» в 2024 году начали импортозамещающее производство телескопических погрузчиков, которых собираются выпускать до 500 ед. в год.

Те стивидоры, кто договорился о долговременных поставках из Китая, дают положительные отзывы о китайском ПТО. А вот те, кто закупает единичные экземпляры, говорят о рисках, которые сопровождают использование китайских машин

Источник: rzd-partner.ru, 19.08.2024

Владимир Кантор: «Формируется техзадание на краны с грузоподъемностью 250 тонн»

Компания «Челябкрансервис» за последние годы освоила производство нескольких моделей железнодорожных кранов большой грузоподъемности. Тем самым у РЖД, промышленных предприятий и других заинтересованных сторон появилась отечественная альтернатива немецким кранам, которые эксплуатируются несколько десятков лет и морально устарели. При этом краны для грузов в 200 т сейчас в России производит только «Челябкрансервис».

ROLLINGSTOCK поговорили с владельцем предприятия Владимиром Кантором о текущем спросе на железнодорожные краны и перспективном развитии линейки.

Владимир Александрович, над каким расширением линейки железнодорожных кранов работаете сегодня?

Сейчас при поддержке института развития «Иннопрактика» под перспективный заказ дирекции аварийно-восстановительных средств РЖД формируется техзадание на краны с грузоподъемностью 250 тонн. Концепция крана заключается в возможности использования его не только для аварийно-восстановительных работ, но и в общестроительных целях на инфраструктуре национальной железнодорожной компании, в частности при укладке пролетных строений железнодорожных мостов.

Какие видите основные вызовы при создании такого крана?

Сейчас обсуждаем следующее – на больших вылетах стрелы в 26 метров нам нужно обеспечить повышенную грузоподъемность до 80 тонн. Это технически сложная задача даже для нас. В мире единицы кранов способны дать эксплуатанту такую возможность.

Какую потребность в таких кранах видите в России?

В настоящее время на сети РЖД имеется 46 кранов ЕДК-200, которые могут поднимать грузы в 250 тонн. Они были произведены еще в ГДР (предприятием S.M. Kirow Leipzig, с 2000 года в состав холдинга Kirow Ardelt. – Прим. ред.), то есть машинам уже более 30-40 лет. Очевидно, что они нуждаются в замене как по возрасту, так и из-за устаревшей конструкции. К

тому же в связи с реализацией крупных инвестпроектов РЖД – расширение Байкало-Амурской магистрали, строительство сети высокоскоростных магистралей – потребность в кранах большой грузоподъемности будет только расти.

Какие коммерческие результаты по текущему поколению кранов большой грузоподъемности – ФМ-150 и ФМ150-М?

Мы поставили 2 таких крана в 2022 году, они уже третий год работают в парке «Магнитогорского металлургического комбината». Отмечу, что это тяжелые условия действующего металлургического производства, которые тем самым подтверждают работоспособность и высокие эксплуатационные качества нашей техники. Так, оба крана трудились на строительстве крупнейшего инвестпроекта ММК – новой коксовой батареи, которую в июле запускали при участии Президента России Владимира Путина. Сейчас на согласовании есть еще ряд потенциальных заказов. Но мы их не форсируем в связи с высокой загрузкой по другой продукции и ремонту.

Как движется сбыт и развитие линейки кранов ЭДК-25?

Они находятся в серии, ежеквартально выпускаем по одному крану, модификации по грузоподъемности от 25 до 40 тонн. В настоящее время проходим их сертификацию на соответствие ТР ТС 001/2011 как специального подвижного состава. Думаем над увеличением производства в следующем году: эти краны оказались востребованы и по ним поступает много запросов.

Какой объем заказа продукции вам нужен, чтобы устойчиво развивать производство и проводить активную программу НИОКР?

Это комплексный вопрос. Так, в этом году наши мощности очень загружены ремонтами кранов, поэтому мы не особо активизируем маркетинг по производству. Постройка большого крана типа ФМ занимает 8-9 месяцев, то есть мы сегодня можем произвести либо 2 таких крана в год, либо 8-10 кранов ЭДК меньшей грузоподъемности. К тому же расширять производство в текущих условиях жесткого дефицита кадров нереально.

Источник: rollingstockworld.ru, 14.08.2024

Таможня увидит добро

Иностранное оборудование на пограничных таможенных пунктах заменят на мобильные инспекционно-досмотровые комплексы (МИДК) отечественного производства. Ими Федеральная таможенная служба (ФТС) планирует оснастить семь таможен – Астраханскую, две Находкинские, Владивостокскую, Читинскую, Уссурийскую и Бурятскую. Эта информация указана в закупочной

документации электронного аукциона, размещенной на портале госзакупок 12 августа. Срок подачи заявок – до 28 августа.

За 1,96 млрд руб. ФТС рассчитывает получить семь МИДК, которые смогут перемещаться своим ходом по автодорогам, осуществлять инспекцию контейнеров, крупногабаритных грузов и транспортных средств с помощью системы видеонаблюдения и отображать полученные рентгеновские изображения.

Мобильные комплексы контроля крупногабаритных грузов – это крупные рентгеновские установки, которые просвечивают груз и позволяют определить содержимое без вскрытия контейнера на грузовом автомобиле, объясняет руководитель лаборатории стратегического развития продуктов кибербезопасности аналитического центра кибербезопасности «Газинформсервиса» Дмитрий Овчинников.

По аналогии с тем, как комплексы контроля в аэропортах просвечивают чемоданы, рюкзаки и личные вещи пассажиров, такой комплекс позволяет досматривать грузовые и легковые автомобили, автобусы, а также вагоны и морские контейнеры, говорит представитель «Ростеха». Оборудование распознает объекты по составу вещества и может обнаружить наркотики, взрывчатку, боеприпасы или другие запрещенные грузы, добавил он.

Перемещаемые комплексы имеют пропускную способность до 20 автомобилей в час, указано на сайте одного из отечественных производителей МИДК – «Техно-С.Петербург сервис». Их проникающая способность дает возможность получить подробную информацию о том, соответствует ли груз данным, указанным в сопроводительных документах, и позволяет идентифицировать до 85% содержимого контейнеров, говорится в описании оборудования.

«Закупка отечественных МИДК осуществляется в целях плановой замены устаревающего парка иностранных комплексов, эксплуатирующихся таможенными органами», – пояснил представитель ФТС. Сейчас таможенные пункты оборудованы стационарными досмотровыми комплексами немецкой Smith Heimann, добавил он. «Большая часть эксплуатируемых комплексов имеет значительный износ. В связи с этим, а также в целях увеличения охвата таможенными осмотрами с применением ИДК осуществляется плановая поэтапная работа по замене отработавших установленный срок комплексов, а также вышедших из строя новыми ИДК отечественного производства», – резюмировал он.

В сентябре 2023 г. в ФТС заявили, что к концу 2025 г. намерены довести долю ИДК российского производства почти до половины. Тогда врио руководителя ФТС Руслан Давыдов сообщил, что в августе ведомство

заключило контракт на закупку 10 отечественных МИДК, первые из которых должны были поступить в мае 2024 г.

В 2021 г. ФТС провела аналогичную закупку двух комплексов на 380 млн руб. Тогда поставщиком выступила компания «Скантроник системс».

Сегодня на рынке есть несколько крупных российских производителей МИДК, говорит генеральный директор маркетингового агентства «Техключи.РФ» Тигран Исраелян. Например, это «Диагностика-М» и «Скантроник системс». Рыночная стоимость подобных изделий обычно начинается от 200 млн руб. за единицу, отметил топ-менеджер.

По словам гендиректора «Infoline-аналитики» Михаила Бурмистрова, замена МИДК на дальневосточных пропускных пунктах может быть связана и с необходимостью повысить пропускную способность терминалов. «Поэтому в данном случае автоматизируются в первую очередь самые нагруженные терминалы, а они сейчас объективно на границе с Китаем», – уточняет он.

До 113 млрд долл. или на 4,8%, увеличился товарооборот между Россией и Китаем в первой половине 2024 г. относительно аналогичного периода 2023 г., заявил вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко на заседании российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств 20 августа

ФТС фиксирует рост грузопотока на данных направлениях, соглашается Овчинников. «С 2022 г. наша страна стала совершать разворот на восток. Видимо, этот разворот идет достаточно успешно, раз потребовалось усиление данных направлений», – предполагает Овчинников.

За первую половину 2024 г. товарооборот между Россией и Китаем увеличился год к году на 4,8% до 113 млрд долл., заявил вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко на заседании российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств 20 августа. Как обратил внимание вице-премьер, темпы роста отстают от показателей прошлого года. В первом полугодии 2023 г. показатель вырос на 40,6% по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. и составил 114,54 млрд долл. А за 2023 г. объем торговли между Россией и Китаем достиг рекордных 240,11 млрд долл., увеличившись на 26,3%.

В настоящее время в регионе Дальневосточного таможенного управления ФТС функционируют 15 ИДК, сообщил представитель службы. Эксплуатация ИДК зачастую позволяет определить количественные и качественные характеристики перемещаемых товаров без проведения процедуры таможенного досмотра, добавил он. При этом применение ИДК таможенными органами позволяет не только охватить максимальное количество объектов таможенным контролем, но и сократить время его проведения, что значительно

ускоряет совершение таможенных операций в отношении товарных партий в пунктах пропуска.

По словам Бурмистрова, использование систем автоматизации, телемеханики и дистанционного контроля сейчас наиболее остро стоит перед таможенными органами и РЖД. «В этом комплексном решении задействована продукция большого количества компаний. И с РЖД работают несколько компаний, которые сейчас поставляют такого рода технику», – уточняет эксперт. При этом российские компании вполне способны поставить весь необходимый комплекс оборудования, считает Бурмистров.

Источник: vedomosti.ru, 21.08.2024

«Волгабас» переведет автобусы на российские двигатели

Завод «Волгабас Волжский» успешно реализует программу по импортозамещению в своих автобусах. Об этом рассказали на заводе во время посещения министра транспорта России Романа Старовойта и губернатора Волгоградской области Андрея Бочарова.

Как сообщили в компании, в 2024 году «Волгабас Волжский» проведёт испытания автобусов с отечественными двигателями и элементами подвески. В будущем также надеются получить отечественную коробку передач и тормозную систему. В пресс-службе пояснили:

«Волгабас Волжский» одно из якорных производств, которое обеспечивает заказами сотни предприятий-смежников в Волгоградской области и десятках регионов России. Общий объём импортозамещённой продукции уже превысил 50% от всей номенклатуры деталей и материалов. Металл, пластик, стёкла, мягкий настил пола, газовые баллоны и топливные баки, аккумуляторы, электрика и электроника – все это поставляют в Волжский отечественные производители. Но сейчас началось импортозамещение в самом чувствительном сегменте основных компонентов.

Источник: ixbt.com, 20.08.2024

Дьявол в деталях: что мешает полноценному импортозамещению

Названы главные проблемы достижения технологического суверенитета в автоотрасли

Засилье китайских автомобилей не лучшим образом влияет на процесс импортозамещения, опасаются эксперты. Компании из КНР не чувствительны к повышению утильсбора и не спешат локализовывать в нашей стране производство автомобилей и компонентов. Проблемы технологической независимости обсуждались на Московском международном форуме автомобилестроения IMAF. Что препятствует заводу «Москвич» делать машины из российской стали – выясняли «Известия».

Не успевают за рынком

Кризис 2022 года в целом удалось преодолеть, считают эксперты. Отрасль сумела избежать коллапса, рынок насытили после ухода отдельных брендов, перезапустили большинство заводов и начали процесс импортозамещения многих базовых компонентов, включая ABS и ESP. Опрос ВЦИОМ показал, что среди представителей крупных и средних российских и китайских компаний преобладает оптимизм. Эксперты «Автостата» и Ассоциации европейского бизнеса сходятся во мнении, что в этом году продажи легковых автомобилей будут в районе 1,5 млн штук.

Отрасль бурно развивается, заявил в ходе IMAF директор Центра анализа и прогнозирования автомобильной отрасли НАМИ Александр Горчаков. Между тем он отмечает, что предложение и производство российских автокомпаний за рынком не успевают. Одним из сдерживающих факторов стали автокомпоненты. Инвестиции в программу по обеспечению автопроизводителей критическими компонентами и материалами составляют более 178,6 млрд рублей. По данным НАМИ, на 2022 год насчитывалось более 700 критических компонентов. Из них заместили 328, а еще 414 находятся в проработке, в том числе с участием дружественных стран.

Технологическая безопасность отрасли остается низкой, отмечают эксперты. Помимо базовых компонентов предстоит освоить более сложные, ощущается острая нехватка специалистов и инженеров.

Триллионы рублей на импорт

Китайские марки стали серьезной силой на российском рынке и негативно влияют на процесс импортозамещения. По итогам первой половины этого года их доля достигла 50%. За этот период продажи машин брендов из КНР составили 358 тыс. единиц. Это следует из презентации ассоциации предприятий машиностроения «Кластер автомобильной промышленности».

На долю Lada за этот же период пришлось 29% рынка (207 тыс. проданных автомобилей), а на УАЗ – всего 2% (19 тыс. единиц). Оставшиеся 19% рынка принадлежат прочим маркам (135 тыс. единиц).

В то же время средняя стоимость автомобилей Lada и УАЗ ниже 2 млн рублей, тогда как легковушки китайских марок стоят в среднем 3,5 млн рублей, а брендов из других стран – почти 8 млн рублей. Вместе с этим в денежном выражении на китайские марки приходится сразу 48% рынка, а на Lada – 11%.

– В финансовом числе мы занимаем 11–12%, так средняя стоимость автомобиля ниже. 90% – это деньги которые уходят за рубеж. В годовом исчислении 4–5 трлн рублей мы просто отдаем на импорт. Третью рынка у нас есть и объемы неплохие, но в деньгах это меньше, что затрудняет процесс локализации, – заявил гендиректор ассоциации предприятий машиностроения «Кластер автомобильной промышленности» Андрей Крайнов.

Утиля не боится

Ситуация значительно усложнилась с точки зрения локализации компонентов, считает он. Драйвером локализации по-прежнему остается пятерка российских заводов (АвтоВАЗ, КамАЗ, «Урал», Группа ГАЗ и УАЗ). Повышение утильсбора не станет решающим фактором для китайских компаний, чтобы они начали работать с российскими поставщиками, считает Крайнов.

Представители отрасли отмечают, что восточные партнеры не спешат передавать интеллектуальные права на локализуемые компоненты. Индексация утильсбора пока не побуждает их открывать производства в России.

– Весь импорт из Китая субсидируется, и субсидии очень большие. Получается, что наша продукция неконкурентоспособна. Количественных оценок этих субсидий нет. Даже регулятор не знает, поэтому так сильно с запасом увеличивает утилизационный сбор, – заявила в ходе IMAF директор по взаимодействию с органами государственной власти, S8 Capital Яна Аржанова.

Пока выгодно продавать, а не производить, несмотря на сложности, отмечает партнер и руководитель практики «Машиностроение и технологии» Strategy Partners Алексей Волостнов. Он допустил, что из многочисленных китайских брендов в России останутся далеко не все – так как амбициозные планы меняются, компании начинают осознавать, что нужны инвестиции в рынок.

«Москвич» разукрупняет

Некоторые российские автозаводы всё же делают успехи в локализации. «Москвич» дошел до стадии сварки и окраски кузовов и продолжает разукрупнять производства и локализовывать компоненты – стекла, аккумуляторы, шины и диски. Причем переход к мелкоузловой сборке позволил улучшить качество и снизить себестоимость.

Следующий этап – это глубокая локализация и одновременно инвестиции в собственные разработки. Освоив производство двигателей, трансмиссии и платформы, «Москвич» сможет выпускать собственный автомобиль.

Однако делать кузова из российской стали – задача непростая. Сдерживающим фактором являются штампы, рассказал коммерческий директор завода «Москвич» Максим Златокрылец.

– Сейчас все штампы в мире производятся в Южной Корее. Самый легкий штамп весит около 200 т. Сейчас перед нами стоит вопрос, где взять штамп, как его привезти. Но мы готовы, это в планах. Согласен, очень странно, что мы импортируем в нашу страну изделия из стали, ведь это и серьезные логистические издержки, и вопрос качества, ведь перевозить необработанную сталь морским путем – не лучший вариант. Этот вопрос регистрируется со стороны Минпромторга, мы собираемся идти на опережение нашего инвестиционного контракта, – сказал Златокрылец.

Пока же объемы выпуска «Москвича» сравнительно небольшие, в прошлом году было произведено 15,3 тыс машин, план на этот год 27 тыс машин. И только в 2025-м завод планирует выпустить 35–40 тыс. штук.

Субсидии на гибриды

Серьезно локализовывать будут и выпускаемые в России электромобили. В ближайшие два года их локализация превысит 50%, заявил в ходе IMAF начальник отдела развития машиностроения, легкой и химической промышленности Минэкономразвития РФ Рустам Абульмамбетов. Это увязано и с субсидированием выпуска таких машин.

– Если говорить про меры поддержки, то сейчас мы представляем их всем российским производителям, заключившим СПИК, то в ближайший год-два, думаю, эти меры будут переориентированы только на высоколокализованных отечественных производителей, – отметил Абульмамбетов. Он допустил, что в программу поддержки производства электрических автомобилей в будущем могут быть включены и последовательные гибриды.

Просят государство вмешаться

Для того чтобы достичь необходимого уровня технологической независимости, нужна трансформация автомобильной отрасли.

– Выстраивание отрасли снизу вряд ли получится. Возникла необходимость стратегическом управлении отраслью в четкой и ясной промышленной политике и более сильной роли государства, – отметил ведущий консультант Департамента социальных исследований и консалтинга ВЦИОМ Денис Афанаско.

Он отметил, что существующая политика привела к структурным искажениям рынка и производства. Например, часть рыночных ниш не

заполнена: отсутствует предложение в сегменте от 1,5 до 2 млн рублей, в сегменте седанов D-класса и некоторых премиум-сегментах.

Часть ниш, наоборот, перенасыщена и есть общий перекоп в сегмент SUV. Не все запущенные проекты предлагают привлекательные для российского потребителя модели, а у нескольких проектов схожие характеристики.

Источник: iz.ru, 21.08.2024

На Южном Урале благодаря ФРП запустили серийное производство деталей для Lada Largus и Vesta

Один из крупнейших производителей автозапчастей – Научно-производственное объединение «БелМаг» – наладил в Магнитогорске Челябинской области выпуск узлов подвески и рулевой системы для автомобилей Lada Largus, Lada Vesta, а также «Газель Next».

Инвестиции в создание производства составили около 300 млн рублей, из которых 222 млн рублей в виде льготного займа по специальной программе «Автокомпоненты» предоставил федеральный Фонд развития промышленности (ФРП).

Благодаря приобретенному на средства займа ФРП оборудованию предприятие запустило дополнительное производство шаровых опор и рулевых наконечников. Мощности по выпуску составляют до 360 тыс. опор и до 500 тыс. наконечников в год.

«БелМаг с 2007 г. выступает в качестве контрактного производителя ряда автозапчастей для «АвтоВАЗа» и «Группы ГАЗ». Мы уже поставляем шаровые опоры и рулевые наконечники этим автозаводам по разным моделям, теперь начинаем работу по Largus, Vesta и «Газель Next». Льготный заем ФРП помог нам приобрести необходимое оборудование – машину сборки шаровых опор и рулевых наконечников, а также комплект оборудования для механической обработки деталей. В результате общий объем выпуска шаровых опор вырос на 14%, а наконечников – на 36%. Благодаря новому производству «БелМаг» увеличит свою долю на российском рынке этих комплектующих, заместив зарубежных изготовителей», – рассказал генеральный директор АО НПО «БелМаг» Игорь Гун.

Шаровая опора – это элемент подвески автомобиля, соединяющий ступицу ведущего колеса с поворотными рычагами. Предприятие наладило поставки опор для фургонов Lada Largus и легких коммерческих автомобилей

«Газель Next». Ранее для комплектации этих автомобилей использовались опоры словацкого завода немецкой компании.

Источник: frprf.ru, 16.08.2024

В Ульяновске заемщик ФРП запустил оборудование для выпуска крупногабаритных пресс-форм

Компания «Форш» на своей площадке в Ульяновске запустила в эксплуатацию оборудование для выпуска крупногабаритных пресс-форм и штампов. Инвестиции в развитие производства превысили 120 млн рублей. Из них 80 млн рублей в виде льготного займа предоставил федеральный Фонд развития промышленности (ФРП).

Благодаря средствам займа ФРП компания приобрела крупный 5-осевой порталый обрабатывающий центр. Запуск нового оборудования уже в 2024 г. позволит минимум на 10% увеличить выпуск сложных крупногабаритных пресс-форм, штампов и специальной оснастки.

«Новый станок является частью технологической цепочки по выпуску крупных пресс-форм и штампов. В настоящий момент он загружен на 100%, работа на нем организована в три смены. До обращения в ФРП наши производственные мощности в 5-осевой обработке крупных деталей были ограничены и требовали развития. Дооснащение станочного парка новым центром позволяет, как увеличить объемы выпуска, так и снижает возможность срыва выполнения заказов из-за непредвиденного ремонта действующего оборудования», – рассказал президент ЗАО «Форш» Алексей Баданов.

Выпускаемые пресс-формы и штампы планируется, в первую очередь, поставлять на предприятия автомобильной промышленности, а также авиационной, металлургической и других отраслей. Среди потенциальных заказчиков «АвтоВАЗ», «КАМАЗ», «Группа ГАЗ», «УАЗ», «Ил», «Туполев», ОДК и заводы группы «Русал».

В частности, для автомобильных заводов предприятие готово изготавливать пресс-формы бамперов, панелей приборов, обивок дверей, багажников, а также других элементов интерьера и экстерьера автомобиля.

На текущий момент, по данным компании, около 75% российского рынка крупногабаритных пресс-форм для машиностроения приходится на зарубежную продукцию. В основном из Китая и Турции. За счет нового производства предприятие намерено снизить этот показатель.

Источник: frprf.ru, 21.08.2024

ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В настоящее время 77 поручений, в т.ч. поручения 2024 года:

Пр-616, п.1 и)

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

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

Срок исполнения: 31 марта 2025 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

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

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 а)

9. Правительству Российской Федерации в целях обеспечения технологического суверенитета:

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

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

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

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 б) 1

б) 1 при разработке национальных проектов технологического суверенитета, указанных в подпункте «а» настоящего пункта, предусмотреть в том числе:

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

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

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

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

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 б) 2

б) 2 целевые показатели развития соответствующего технологического направления, включающие в себя, в том числе показатели, характеризующие объемы выпуска и продажи продукции отечественного производства, уровень локализации производства, глобальную конкурентоспособность технологий и продукции (в том числе показатели экспорта), обеспеченность квалифицированными кадрами технологических направлений;

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

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

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 в)

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

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

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

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.12 а)

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

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

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

Срок исполнения: 1 октября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

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

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.15 а)

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

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

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

Срок исполнения: 1 октября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

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

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.16 а) 4

16. Правительству Российской Федерации:

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

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

Срок исполнения: 31 июля 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

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

Опубликовано 30.03.2024

Источник: kremlin.ru