



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№33/СЕНТЯБРЬ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
Встреча Михаила Мишустина с директором Фонда развития промышленности Романом Петруцей	3
Денис Мантуров посетил МГТУ им. Н.Э.Баумана	6
Нужны прорывы в технологическом и организационном плане - Кобяков	7
ВЭБ.РФ: импортозамещение важно для достижения техлидерства России	8
Россия может выйти на мировой рынок производства микрочипов	9
Эксперт рассказала о темпах импортозамещения в России	10
Союз машины и человека	11
В российском судостроении снижается доля международной кооперации	14
Президент и авиапром – ставка на результат	15
Новейшие российские двигатели стали фактором национального суверенитета	18
Компания «ЭМ Рус» импортозаместила электропривод для электротранспорта	21
В Москве определяют параметры энергетической стратегии. Альтернативная генерация должна оставаться важной частью парка мощностей	22
В Энгельсе на площадке бывшего завода Bosch начали выпуск электроинструментов	26
ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ	27
В Казани соберут 20 тысяч участников на форуме Kazan Digital Week	27
На Национальном промышленном Конгрессе PromSpace обсудят актуальную промышленную повестку страны	28

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

05-11.09.2025

Встреча Михаила Мишустина с директором Фонда развития промышленности Романом Петруцей

Обсуждались результаты деятельности ФРП в контексте задачи достижения технологического и промышленного суверенитета, в том числе финансирование проектов в сфере станкостроения, машиностроения, химии и фармацевтики, а также вклад фонда в решение уникальных инновационных задач.

Из стенограммы:

М.Мишустин: Уважаемый Роман Васильевич!

Вы руководите важным институтом развития – Фондом развития промышленности. Большое количество проектов были поддержаны фондом, в том числе по станкостроению, машиностроению, обрабатывающей промышленности, химии, фармацевтике, то есть по тем направлений, где наша страна фактически решает вопросы поддержки своего суверенитета, а также обеспечения всех компетенций, которые бы давали возможность наращивать собственную, отечественную базу в этих важных отраслях.

Каких результатов удалось добиться вам конкретно в этом году?

Р.Петруца: Уважаемый Михаил Владимирович, в августе мы перешагнули цифру 2000 предоставленных займов. За 10 лет мы направили промышленности около 700 млрд рублей, при этом каждый третий рубль уже вернулся в Фонд, и средства, которые были в нашем распоряжении в 2015 году, направлены на третий инвестиционный цикл.

Поддержка Фонда крайне востребована со стороны промышленности. И есть устойчивая положительная динамика спроса на наш продукт. В 2025 году в нашем распоряжении находится порядка 100 млрд рублей, при этом большая часть – это средства от ранее профинансированных проектов.

Сегодня ФРП – это уже тысяча запущенных производств, либо модернизированных, освоивших выпуск новой продукции. И каждый второй наш проект вышел в серию. А те проекты, которые мы финансировали в последние годы, уже сейчас находятся в активной фазе реализации. Мы ждём новых запусков с производств.

В 2025 году мы ожидаем порядка 300 новых проектов. Я Вам ранее докладывал, наш средний темп последние годы был 250 – 280 проектов в год. В этом году, я уверен, мы перешагнём цифру 300. Конечно, стоит отметить и

качество портфеля Фонда. В нём на сегодняшний день всего лишь 1% проблемных активов.

Стоит отметить и социально-экономические показатели. У нас взнос в экономику страны – порядка полутриллиона рублей частных инвестиций. Уже около 300 млрд рублей налогов уплатили наши клиенты в бюджеты разных уровней. Можно сказать, что из каждого профинансированного Фондом рубля 70 копеек уже вернулось в бюджеты. При этом, я повторюсь, капитал Фонда на сегодняшний день сохранён.

В 2025 году, как все мы знаем, Президентом Владимиром Владимировичем Путиным утверждены новые приоритеты развития страны до 2030 года, а в некоторых направлениях – до 2036. И 8 национальных проектов технологического лидерства подпадают в сферу деятельности Фонда развития промышленности.

В общей линейке институтов развития группы ВЭБ наш фонд – институт развития, который отвечает за технологическую повестку, за промышленность. И мы к сегодняшнему дню накопили огромный запас компетенций, знаний и опыта финансирования технологических проектов. Так, более 40% нашего портфеля – это машиностроение, в первую очередь транспортное. Вы помните, мы активно финансировали автокомпоненты. А второе и третье место занимают такие наукоёмкие отрасли, как химия и фармацевтика.

В августе 2025 года состоялось заседание выездного наблюдательного совета Фонда развития промышленности в Челябинске, где были приняты решения по приоритизации ресурсов Фонда на проекты, которые предусматривают выпуск продукции, включённой в карты технологического суверенитета. В нашей флагманской базовой программе «Проекты развития» это стало приоритетом.

М.Мишустин: Надо, конечно, продолжать искать эффективные решения в области промышленности, экономики. И очень важно, чтобы они были инновационными. Фонд помогает, Вы сказали об этом, привлекать частные инвестиции в промышленность, и хорошая эффективная работа фонда показывает насколько производство правильно закладывалось, насколько качественно была осуществлена финансовая модель. И конечно, за этим идут частные финансы. Это очень важно. И они идут в продуманные инновационные решения.

Мой вопрос будет следующим: в какой мере вы вносите свой вклад в решение уникальных инновационных задач? Ведь на научно-исследовательские, и конструкторские работы, которые сейчас ведутся по стране, выделяются немалые средства, а Министерство промышленности и торговли снабжает специальными инструментами тех, кто вкладывает в

НИОКР. У фонда, как Вы сказали, накоплены компетенции. Что происходит с этим?

Р.Петруца: Фонд развития промышленности финансирует проекты разного масштаба. У нас есть и закупка нескольких станков, и финансирование крупных заводов с нуля, требующих серьёзных капиталоемких вложений. И здесь мы решаем две задачи: укрепляем средний и малый бизнес, локализуя компонентную базу, и даём возможность развиваться высокотехнологичным масштабным проектам. При этом наши предприниматели, промышленники не только создают промышленные площадки, оснащают их оборудованием, но и вносят существенный вклад в интеллектуальный потенциал страны.

За годы работы фонда наши клиенты подали более 800 заявок на регистрацию интеллектуальной деятельности. Две трети зарегистрированных заявок – это новые патенты, изобретения и полезные модели. И большая часть – это машиностроение, а также фармацевтическая и другие высокотехнологичные отрасли.

Если приводить примеры, конечно, их очень много. Сейчас в портфеле фонда больше тысячи проектов. Я знаю, летом Вы познакомились с группой компаний «ОренКлип». Они построили завод в чистом поле – Оренбургский завод автоматизации и роботизации, который будет производить роботизированное оборудование для пищевой промышленности.

В этом году был запущен проект в Нижегородской области компании «РусСилика». Это химия: компоненты для 23 отраслей промышленности – по сути, для всех. Проект включён Минпромторгом в перечень приоритетных. И общий бюджет проекта составил 21 млрд рублей, из которых 5 млрд предоставил Фонд развития промышленности.

В Свердловской области был запущен проект компании «Киберсталь» по производству бесшовных нержавеющей труб. До сегодняшнего дня мы эту продукцию импортировали. Она крайне востребована, особенно в атомной энергетике. Бюджет проекта составил 12 млрд рублей, из которых 5,2 млрд рублей – опять же ФРП.

Хорошо известный завод «Урал». Фонд профинансировал уже целый ряд проектов этого завода. И сейчас легендарный грузовик «Урал» будет оснащаться собственными мостами, передней осью. При этом продукция проекта будет поставляться и другим автопроизводителям для другой грузовой техники. То есть ещё растёт локализация и кооперация у наших автогигантов. Совместно участвовали с руководством завода в закладке первого камня в фундамент литейного цеха нового корпуса.

Фонд развития промышленности не только предоставляет льготное заёмное финансирование. Мы являемся экспертной организацией в рамках

другого ключевого инструмента – кластерной инвестиционной платформы, где предприятия могут получить средства тоже на масштабные проекты в формате льготного финансирования – от 2 млрд до 100 млрд рублей. Здесь в симбиозе Минпромторга, ФРП и банковской системы уже одобрено более 60 проектов в этом направлении на сумму бюджета больше 1 трлн.

М.Мишустин: Спасибо, Роман Васильевич. На ближайшие годы у фонда много задач. В первую очередь это задачи технологического и промышленного суверенитета, которые перед нами ставит глава государства. Они должны быть, безусловно, решены.

Для этого, конечно же, нужно наращивать усилия на всех направлениях, чтобы наша экономика динамично развивалась, чтобы наши компетенции, научно-исследовательские и конструкторские разработки стали базой современной мощной отечественной промышленности. А это и создание новых рабочих мест, новые компетенции и, конечно, подготовка квалифицированных, качественных кадров.

Источник: government.ru, 09.09.2025

Денис Мантуров посетил МГТУ им. Н.Э.Баумана

Первый заместитель Председателя Правительства Денис Мантуров посетил МГТУ им. Н.Э.Баумана и принял участие в церемонии запуска российских криостатов сверхнизких температур и облачного доступа к российскому гибриднему квантово-классическому вычислительному комплексу.

Первый вице-премьер является председателем наблюдательного совета МГТУ им. Н.Э.Баумана. В мероприятии также приняли участие Министр науки и высшего образования Валерий Фальков, ректор МГТУ им. Н.Э.Баумана Михаил Гордин, директор ФГУП «ВНИИА» Сергей Лопарёв.

Разработанные криогенные установки и облачный сервис ориентированы на исследования в области внедрения передовых технологий. Криостат растворения – технологическое оборудование для проведения экспериментов при экстремально низких температурах ниже 10 мК. Оно позволяет создавать условия, близкие к абсолютному нулю (температура, электромагнитные поля), необходимые для работы с новыми квантовыми эффектами и явлениями.

До 2020 года российские учёные использовали импортные установки. После введённых западных санкций потребность в отечественном оборудовании стала критической. За два с половиной года в рамках программы Минобрнауки МГТУ им. Н.Э.Баумана совместно с ФГУП «ВНИИА

им. Н.Л.Духова» и индустриальным партнёром ООО «Криотрейд инжиниринг» разработали криостат растворения Yaranga и оптический криостат Yurta.

Также состоялся запуск в облачный доступ российского гибридного квантово-классического вычислительного комплекса, разработанного на базе криостата Yaranga, российской квантовой ЭКБ, систем управления и ПО. Он позволяет проводить моделирование молекулярных структур для разработки новых фармацевтических препаратов, оптимизировать сложные логистические и производственные цепочки, решать задачи машинного обучения с качественно новым уровнем эффективности и выполнять многие другие вычисления за кратчайшее время.

В рамках посещения МГТУ им. Н.Э.Баумана первый вице-премьер осмотрел выставку российского измерительного оборудования, в том числе для учебных организаций. Руководитель Росстандарта Антон Шалаев представил Денису Мантурову разработки более 30 отечественных производителей.

Выступая на сессии «Использование российского измерительного оборудования», первый вице-премьер передал участникам мероприятия наилучшие пожелания от Президента России Владимира Путина. Денис Мантуров отметил, что на всех этапах подготовки кадров для промышленности должно использоваться оборудование, отвечающее текущим и перспективным вызовам.

«Это тем более актуально, учитывая прочные позиции нашей страны в мировой метрологии. За последние годы в России сформирована одна из самых мощных на планете эталонных баз, которая насчитывает 161 государственный первичный эталон. В целом мы занимаем второе место в мире по измерительным возможностям. Ежегодно на внутренний рынок допускается порядка 4 тыс. новых типов измерительных приборов и оборудования, более 80% из которых – это уникальные отечественные разработки», – сказал Денис Мантуров.

Источник: government.ru, 09.09.2025

Нужны прорывы в технологическом и организационном плане - Кобяков

Простое импортозамещение – потеря темпа, нужны прорывы в технологическом и организационном плане, заявил советник президента РФ, ответственный секретарь оргкомитета ВЭФ Антон Кобяков.

«Мир не просто переходит к новой формации финансовой системы, мир уходит от фиатных денег и делится на зоны... Задача ускоренными темпами переходить к экономике предложения стоит в полный рост перед нами.

Необходимо наращивать спрос, подтягивать за ним предложения... Сегодня нужны прорывы, как технологическом плане, так и в организационном», – сказал Кобяков на итоговой пресс-конференции Восточного экономического форума.

Десятый Восточный экономический форум проходил 3-6 сентября во Владивостоке на площадке кампуса Дальневосточного федерального университета. Главная тема ВЭФ в этом году: «Дальний Восток – сотрудничество во имя мира и процветания».

Источник: Iprime.ru, 06.09.2025

ВЭБ.РФ: импортозамещение важно для достижения техлидерства России

Импортозамещение является важным этапом достижения технологического лидерства России, сообщил заместитель председателя ВЭБ.РФ Игорь Дроздов на сессии «Наука + бизнес: технологический суверенитет и развитие инновационной экономики» Восточного экономического форума.

«В большинстве случаев невозможно прийти к техлидерству без импортозамещения», – подчеркнул Дроздов, его слова приводит пресс-служба ВЭБ.РФ.

По его словам, ВЭБ.РФ уделяет внимание обоим направлениям.

«Срочное – это импортозамещение, а важное – это техлидерство», – отметил Дроздов.

Зампред госкорпорации рассказал о системе финансирования технологических проектов.

«Мы понимаем партнерство – как партнерство с финансовыми институтами, которые позволяют привлекать дополнительное финансирование для проекта. Если говорить о цикле создания производства, то это синдикаты с коммерческими банками, которые позволяют привлекать дополнительное финансирование на этой стадии», – пояснил он.

Дроздов также отметил успехи в развитии технологического предпринимательства.

«Мы последние 15 лет были увлечены созданием класса технологических предпринимателей. На мой взгляд, он в целом создан. С точки зрения малого технологического предпринимательства мы сделали большой шаг вперед», – сказал он.

Следующий этап – переход от прототипа к масштабированию, от единичного образца к созданию технологии для серийного, конкурентоспособного производства.

«Здесь нужно решать и задачи себестоимости, и преодоления технологических рисков. Если у вас работает прототип, это не значит, что у вас все работает в серии», – отметил Дроздов.

В периметре координации ВЭБ.РФ находятся шесть институтов развития – Сколково, Сколтех, РФРИТ, ФСИ, КМСП и АТР. Поддержка предпринимательства и технологическое лидерство входят в число пяти ключевых направлений стратегии группы до 2030 года. В партнерстве с государством и бизнесом госкорпорация планирует поддержать проекты объемом более 30 триллионов рублей, включая 15 триллионов – с участием ВЭБ.РФ.

Источник: ria.ru, 04.09.2025

Россия может выйти на мировой рынок производства микрочипов

Замгендиректора компании – производителя интегральных схем «Микрон» по стратегиям Карина Абагян прокомментировала сообщение, что правительство России до ноября 2025 года утвердит долгосрочный план развития редкоземельной индустрии страны.

Такое поручение кабмину в ходе пленарного заседания в рамках Восточного экономического форума дал глава государства Владимир Путин.

Программа развития отрасли редких и редкоземельных металлов ускорит рост производства микрочипов, а еще укрепит технологический суверенитет страны, заявила Абагян в беседе с URA.RU.

«Внутри страны мы лидеры на рынке микроэлектроники, причем последние 20 лет. Наши производители следуют программе импортозамещения материалов, и сейчас доля отечественных комплектующих в наших материалах составляет 48%», – отметила эксперт.

По мнению Абагян, при поддержке правительства Россия может выйти на мировой рынок с минимальным отставанием.

Ранее Роснедра завершили разработку программы геологоразведки новых регионов России, она находится на согласовании с субъектами и другими федеральными министерствами. Об этом рассказал глава ведомства Олег Казанов.

Источник: russian.rt.com, 09.09.2025

Эксперт рассказала о темпах импортозамещения в России

Импортозамещение в России наращивает темпы, в критически важных секторах активно внедряют отечественные решения, в госсекторе долю российской радиоэлектроники в ближайшие годы планируется довести до 60%, заявила вице-президент Ассоциации экспортеров и импортеров, координатор деловых кругов ЭКС реализации таможенной политики при ФТС России Ирина Заседатель.

«Импортозамещение в России продолжает набирать обороты, государство и бизнес активно внедряют отечественные решения в критически важных секторах. В госсекторе планируется довести долю российской радиоэлектроники до 60% в ближайшие годы, создаются установки для производства чипов и формируется инфраструктура, необходимая для выпуска собственных микросхем», – сказала она.

По ее словам, в сфере программного обеспечения удалось заместить значительную часть иностранных продуктов, а в некоторых ИТ-инфраструктурах уже полностью перейти на отечественные решения.

«Электроника и микроэлектроника демонстрируют прогресс. Возводятся фабрики по 28-нанометровым техпроцессам, развивается выпуск серверов и компьютеров, растет доля российских системных блоков. В банковских технологиях налажен выпуск отечественных микросхем для карт, что позволило снизить зависимость от внешних поставок», – заметила собеседница агентства.

Хотя проблемы, добавила она, существуют, уже запущены меры по их устранению.

«Для снижения зависимости от импорта в микроэлектронике ведется разработка собственных фотолитографов, эпитаксиального и травильного оборудования, создаются производства ключевых химических реагентов и материалов высокой чистоты. Начато формирование новых площадок для выпуска чипов на более тонких техпроцессах, а также предпринимаются шаги по развитию инструментального машиностроения и станкостроения», – подчеркнула Заседатель.

«Для достижения полноценной технологической независимости необходимо расширять производство оборудования для микроэлектроники, развивать химическую базу, создавать новые мощности для выпуска чипов, укреплять позиции на рынке серверов и сетевого оборудования», – заключила она.

Союз машины и человека

*Дмитрий Пегов, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» –
начальник Дирекции тяги*

За последние 10 лет локомотивный парк ОАО «РЖД» прошел значительный путь развития. Большие изменения обусловлены технологическим прогрессом, экономическими факторами и растущими требованиями к эффективности и производительности. Период с 2015 по 2025 год стал временем активной модернизации, обновления, внедрения инновационных технологий и оптимизации производственных процессов.

Одним из главных приоритетов стало обновление тягового подвижного состава. В 2015 году объем поставок локомотивов составил 500 единиц. На протяжении всего периода холдинг старался не снижать темпы обновления парка, приобретая более мощные и экономичные машины. В среднем в год закупалось 554 новых электровоза и тепловоза. В 2025 году ожидается поступление 400 единиц.

Развитие отечественного производства

Особое внимание уделялось развитию отечественного производства, что позволило снизить зависимость от импорта и поддержать российскую промышленность. В последние годы внедрялись и внедряются новые поколения локомотивов, отличающиеся повышенной надежностью, улучшенными условиями труда машинистов и сниженным воздействием на окружающую среду.

В 2018-2021 годах ОАО «РЖД» разработало 12 документов, устанавливающих технические требования к необходимым компании типам локомотивов. Повышение экономической эффективности в эксплуатации предусматривается за счет улучшения ремонтпригодности, унификации систем, узлов и агрегатов, энергоэффективности.

Такой подход сыграл ключевую роль в 2022 году, когда западные компании отказались от сотрудничества. Именно поэтому локомотивный комплекс смог выдержать шок от одномоментного разрыва утвержденных многими договоренностями многолетних связей. Пассажирское и грузовое движение не остановилось даже на короткое время. Локомотивостроители с участием ОАО «РЖД» и при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ провели значительную работу по импортозамещению иностранных компонентов, применявшихся для изготовления и ремонта подвижного состава. В результате основные серии локомотивов – электровозы переменного тока (грузовой 2(3,4)ЭС5К и пассажирский ЭП1М), пассажирский электровоз постоянного тока ЭП2К и пассажирский тепловоз ТЭП70БС, а

также грузовой тепловоз 2ТЭ25Км и маневровый тепловоз ТЭМ18ДМ – выпускаются в санкционно независимом составе. «Суверенные» версии получили сертификаты соответствия требованиям Технического регламента Таможенного союза.

За период 2022-2024 годов прошли процедуры постановки на производство и получили сертификаты соответствия новые модели локомотивов: магистральные тепловозы 3ТЭ28 для Восточного полигона, магистральные электровозы 3ЭС8 с отечественным асинхронным тяговым приводом, маневровые тепловозы ТЭМ23 с отечественным асинхронным тяговым приводом.

В связи с совершенствованием электрических аккумуляторов появилась возможность реализовать инновационный проект контактно-аккумуляторного маневрового электровоза ЭМКА2. Этот локомотив может работать как на электрифицированных участках, так и от бортовой аккумуляторной батареи на путях, не оборудованных контактной сетью. Машина предназначена для маневровой работы на пассажирских станциях городов-мегаполисов и особо охраняемых природных зон.

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

Горизонты будущего

На сегодняшний день ОАО «РЖД» ведет работу по актуализации Программы создания нового тягового подвижного состава до 2030 года и на перспективу до 2035-го. В соответствии с обновленной программой уже до 2028 года запланирована разработка и постановка на производство 14 новых серий локомотивов. В увязке с проектируемыми параметрами Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» на горизонте до 2035 года Дирекция тяги сформировала предварительную потребность в инвентарном парке локомотивов для обеспечения целевых объемов работы во всех видах движения. Общая потребность в закупке электровозов и тепловозов с 2026 по 2035 год составляет 5213 единиц (521 единица в среднем в год).

Уже в будущем году ожидается получение первых серийных грузовых магистральных тепловозов 2ТЭ35А с асинхронным тяговым приводом. По тяговым свойствам этот двухсекционный локомотив заменяет трехсекционные

машины. Также в 2026-м ожидается сертификация универсального грузопассажирского тепловоза ТЭ26.

К 2027 году планируется вывести на линию принципиально новые пассажирские скоростные электровозы серий 2ЭП21, ЭП21 и ЭП22, способные развивать скорость до 200 км/ч. На их базе будут создаваться поезда, использующие технологию pull-push («тяни-толкай»).

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

Идет работа над созданием беспилотного магистрального тепловоза, тестовое движение которого планируется начать на БАМе. После обкатки технологии на этой магистрали можно будет приступить к ее тиражированию на сети РЖД.

В условиях постоянного роста пассажирских перевозок и предъявляемых объемов грузоперевозок разнообразие и технологичность современного парка локомотивов играют ключевую роль в обеспечении экономической стабильности и обороноспособности государства, а также развития железнодорожного комплекса.

С заботой о людях

Важным для нас всегда являлось содержание локомотивных бригад.

Компания реализовала меры поддержки, улучшения условий труда и отдыха ключевой категории работников – машинистов и помощников. Помимо ежегодных индексаций, в 2024 году мы обеспечили для них рост заработной платы на 20%, а также 100-процентную компенсацию найма жилья. Дирекция разрабатывает и реализует собственные мероприятия по обеспечению комфорта локомотивных бригад как во время нахождения на локомотиве, так и во время отдыха, подготовки к поездке.

Благодаря комплексу мероприятий, включающему обновление инвентарного парка локомотивов, с 2017 по 2024 год количество рабочих мест с вредными условиями труда в дирекции снизилось с 21 тыс. до 16 тыс. Общая и главная черта новых машин – применение кабин, полностью удовлетворяющих санитарно-эпидемиологическим нормам. Ни одна новая серия не получает путевку в жизнь без соответствия требованиям стандартов. Для перспективных локомотивов разработаны отдельные технические требования на кабины, где

устраняются выявленные недостатки существующих моделей, учитываются пожелания локомотивных бригад.

Источник: gudok.ru, 09.09.2025

В российском судостроении снижается доля международной кооперации

В судостроении целесообразно соблюдать рациональный баланс международной кооперации с дружественными странами и импортозамещением. При этом приоритет следует отдавать развитию собственного потенциала в области судостроения и морских технологий, сообщил заместитель министра транспорта РФ Александр Пошивай в рамках ВЭФ-2025.

В частности, в России способны сами изготовить корпуса торговых судов и часть судового оборудования. Однако еще пока только часть вопросов решено в рамках импортозамещения.

Большое количество оборудования находится в зоне международной кооперации. Например, в части навигации и управления судовыми системами.

«В идеале, конечно, очень бы хотелось, чтобы у нас полностью суда делались в нашей стране», – заявил А. Пошивай.

Эти вопросы постепенно решаются. Например, по двигателям для крупного флота. В этой сфере сейчас замены дизеля возможны. Но пока рассматриваются как экстренные варианты.

А. Пошивай напомнил, что 60% внешнеторговых перевозок РФ обслуживает морской флот. Ранее в РФ увлеклись кооперацией в сфере морских перевозок. И это привело к проблемам.

«За два год кризис был преодолен. Этому способствовала смена направлений грузопотоков и привлечение другого тоннажа. Но практика показала, что судостроение должно быть отнесено к приоритетным направлениям в экономике в РФ», – сказал А. Пошивай.

Он подчеркнул, что гибкость российских судовладельцев позволила успешно адаптироваться к санкционному давлению. Но теперь в РФ намерены развивать полный производственный цикл строительства торгового флота.

Источник: rzd-partner.ru, 05.09.2025

Президент и авиапром – ставка на результат

России нужно переходить к серийному производству отечественных самолетов, власти будут делать все для того, чтобы ускорить этот процесс, заявил президент России Владимир Путин в ходе пленарного заседания Восточного экономического форума (ВЭФ): «Планы есть, и модели конкретные есть, они и в воздух уже подняты, и летают, мне их показывали. Но нужно, чтобы началось их серийное производство и чтобы они выходили на линии».

Что у нас полетело?

Во Владивостоке на Восточном экономическом форуме прозвучали новые заявления о палочке-выручалочке для региональной авиации – сертификация турбовинтового Ил-114-300 должна завершиться уже в этом году. Управляющий директор Авиационного комплекса имени С.В. Ильюшина Даниил Бренерман сообщил, что предсерийные машины выполнили более 350 полетов и самолет фактически готов к полетам в авиакомпаниях: «Ил-114 – это первая машина в Комплексной программе гражданской авиации из региональных, которая поступит в эксплуатацию. Машина самая зрелая, самая готовая. В 2025 году мы должны завершить сертификацию этого самолета. В следующем году – передать его ГТЛК и далее – эксплуатанту». Стартовым эксплуатантом станет авиакомпания «Аврора», которая подписала договор лизинга первых трех серийных самолетов с ГТЛК во время ВЭФ. Утверждается, что лайнер как минимум не уступает зарубежным аналогам и создавался для российских условий эксплуатации. Его первый конструктор Николай Таликов так охарактеризовал эту 68-местную турбовинтовую машину – «деревенский самолет». Судя по оптимистичным заявлениям ильюшинцев и чиновников Росавиации, проблемы с двигателями лайнера ТВ7-117СТ окончательно решены, и самолет очень скоро получит право принять на борт не летчиков-испытателей, а рядовых пилотов и пассажиров.

Еще одно важное событие – импортозамещенный самолет SJ-100 с заводским номером 97004, построенный по серийным технологиям в Производственном центре Филиала «Региональные самолеты» (ФРС) ПАО «Яковлев», 5 сентября впервые поднялся в воздух с заводского аэродрома в Комсомольске-на-Амуре. Машина оснащена российскими системами и агрегатами, включая двигатели ПД-8 производства Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК). Полет продлился около часа. Самолет пилотировал экипаж Летно-испытательного комплекса ФРС в составе летчиков-испытателей Дмитрия Савонина, Леонида Чикунова и ведущего инженера по летным испытаниям – бортового оператора Владислава Тюрина. Складывается впечатление, что на «Яковлеве» очень спешили, чтобы весть о подъеме лайнера донеслась до главных участников ВЭФ-2025. «Процесс

сертификации еще идет, но самолет создан на серийном производстве, в целевом облике, который планируется для поставок. Напомним, что машина получила обновленный, улучшенный фюзеляж и десятки новых систем и агрегатов взамен зарубежных. В настоящее время в производстве в различной степени готовности находятся уже 24 серийные машины. Это подтверждает, что Россия была и остается авиастроительной державой, способной создавать современные самолеты как в международной кооперации, так и без участия иностранных партнеров», – сообщили в «Ростехе». «Получение одобрения Главного изменения к сертификату типа в части обновленной конструкции позволило вести производство планера SJ-100 уже по серийной конструкторской документации. Модификация каркаса планера потребовалась под установку российских систем и агрегатов, а также для упрощения производственного процесса и обслуживания воздушного судна», – рассказал главный конструктор SJ-100 Кирилл Кузнецов.

«Для нас программа импортозамещения – это не только новая модификация самолета в производственной линии, но и серьезное техперевооружение на российское оборудование. Например, новые машины в российском облике мы стыкуем уже на новом, полностью отечественном стенде стыковки», – отметил директор Производственного центра Филиала «Региональные самолеты» ПАО «Яковлев» Андрей Сойнов.

На производстве SJ-100 создан задел для изготовления серийных самолетов, поставка которых будет возможна после окончания сертификационных испытаний и одобрения их результатов со стороны Росавиации. В программе импортозамещенного «Суперджета» принимает участие более 140 предприятий-поставщиков только первого уровня.

Основной эксплуатант самолетов Superjet сегодня – авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот»). В ее парке 78 самолетов SSJ-100, сообщает РБК. Но это не импортозамещенные самолеты. На «Суперджетах» использовали российско-французский двигатель SaM-146. Он не использовался больше ни на одном типе воздушных судов и вызывал много нареканий у эксплуатантов: после 2-4 тыс. часов полета в камерах сгорания или маслосборниках (а это делали французы) появлялись трещины. В результате двигатель отправлялся на ремонт, тогда как производитель гарантировал 7,5-8 тыс. часов гарантированного налета до первого капитального ремонта.

Ремонт длился около 2 месяцев и стоил от 2 до 5 млн долларов. После введения санкций в 2022 году прямые поставки комплектующих из Франции и вовсе прекратились. Поэтому подъем самолета серийного облика да еще и с ПД-8 – реальная заявка на успех.

Горизонтальное движение винтокрылых

2 сентября импортозамещенная версия легкого двухдвигательного российского вертолета «Ансат» совершила первый горизонтальный полет. Он занял шесть минут и прошел на Казанском вертолетном заводе. Впервые в воздух эта машина поднялась в конце июля в режиме висения, подлета. Сейчас можно говорить о выходе на реальные летные испытания. Ключевым агрегатом для импортозамещения модификации стал новый российский турбовальный двигатель ВК-650В. Он заменил канадские моторы PW207К, которые перестали поставляться в Россию с 2022 года – санкции. Базовая модель «Ансата» может перевозить 1166 кг грузов или семерых человек на расстояние до 505 км. В «Ростехе» утверждают, что обновленный вертолет с российскими двигателями сможет летать без дозаправки на расстояние до 660 км. Импортозамещенная версия «Ансата» должна получить сертификат до конца 2027 года.

Совершил первый подлет в режиме висения опытный образец легкого пятиместного вертолета АП-55, разработанного частной компанией «Авиа-Проект» и изготовленного на Кизлярском электромеханическом заводе (КЭМЗ). Вертолет АП-55 фактически является реализацией разрабатывавшегося КБ Камова в 1990-е годы вертолета Ка-115 и создается под руководством Бориса Губарева, в свое время проектировавшего и Ка-115. Все бортовые системы отработали безупречно, вертолет показал отличную управляемость и устойчивость в воздухе. Макет АП-55 был впервые продемонстрирован в 2021 году. Вертолет АП-55 имеет «камовскую» соосную схему и при заявленном максимальном взлетном весе 1365 кг оснащается пока одним турбовальным двигателем Rolls-Royce Model 250-C20-B. Скорее всего, его тоже придется импортозамещать.

Сразу 50 самолетов ЛМС-901 «Байкал». Но не завтра

Государственная транспортная лизинговая компания (АО «ГТЛК»), АО «УЗГА» и авиакомпания авиационного альянса «Аэрохимфлот» на Восточном экономическом форуме заключили четыре трехсторонних контракта на поставку 50 «Байкалов». Ожидается, что поставка состоится в 2027-2031 годах. При этом руководитель Росавиации Дмитрий Ядров напомнил, что, как и стоит ожидать от любого нового летательного аппарата, в первые годы эксплуатации могут быть некоторые ограничения. Например, из-за пока недостаточного ресурса двигателя возможность выполнения полетов над населенными пунктами может быть ограничена. Однако эти ограничения и предварительное применение в авиационных работах позволят избежать детских болячек в коммерческой эксплуатации, подчеркнул Ядров.

На начальном этапе стартовыми эксплуатантами ЛМС-901 «Байкал» станут четыре предприятия альянса «Аэрохимфлот». Альянс введет самолеты в эксплуатацию для выполнения авиационных работ, включая лесоавиационные

работы, поисково-спасательные операции, аэрофотосъемку, транспортно-связные работы и авиационно-химические работы. То есть это будет опытная эксплуатация без пассажиров на борту.

Самолеты будут летать в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах, а также в Краснодарском крае. Учитывая накопленный опыт эксплуатации в этих регионах, самолеты «Байкал» пройдут необходимую подготовку для безопасного использования в коммерческих пассажирских перевозках на регулярных маршрутах. ЛМС-901 «Байкал» – девятиместный (по авиационным правилам больше однодвигательным самолетам перевозить нельзя) легкий многоцелевой самолет для местных воздушных линий, разрабатывается АО «УЗГА» с 2019 года на замену стареющим бестселлерам Ан-2 и Ан-3.

Заказчик – Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.

Проект «Байкал» включен в комплексную программу развития авиатранспортной отрасли до 2030 года.

<...>

Источник: argumenti.ru, 10.09.2025

Новейшие российские двигатели стали фактором национального суверенитета

Проведенное президентом в Самаре совещание по вопросам развития двигателестроения показало глубокий и системный подход государства к одной из ключевых отраслей национальной экономики. Стратегические приоритеты четко обозначены: полное импортозамещение в сфере двигателестроения является не просто экономической задачей, а вопросом национальной безопасности.

Инициированные масштабные программы импортозамещения демонстрируют свою эффективность именно сейчас, когда перед Россией встала задача полного технологического суверенитета и независимости от зарубежных разработок.

«Двигателестроение, его развитие, состояние этой отрасли, безусловно, является одним из ключевых показателей нашего технологического развития и суверенитета», – подчеркнул глава государства, определив тем самым рамки дискуссии.

Президент отметил взаимосвязь двигателестроения с целым комплексом смежных технологий – от материаловедения до точного машиностроения.

Разработка авиационных двигателей и агрегатов для газотранспортной системы требует не только технологических компетенций, но и формирования целых инженерных школ, создания кооперационных цепочек между предприятиями.

От планов к реализации

Статистика, представленная на совещании, свидетельствует о качественном прорыве в отрасли. За последние два года объем поставок военных и гражданских двигателей увеличился практически вдвое – до 1227 единиц. Россия входит в топ-5 мировых производителей двигателей, что подтверждает правильность выбранной стратегии развития.

Конкретные достижения программы импортозамещения включают введение в эксплуатацию двигателя ПД-8 для самолета «Суперджет» и успешную ремоторизацию вертолета «Ансат» с использованием отечественного двигателя ВК-650В. Особое внимание президент уделил разработке перспективного двигателя ПД-26, предназначенного для оснащения дальнемагистральных самолетов.

Следует отметить, что лишь немногие страны мира обладают полным циклом технологий в сфере производства и эксплуатации двигателей. Это сложнейшая область промышленности, требующая комплексных решений и высочайших компетенций. Без системной работы государства и координации всех участников отрасли России не удалось бы совершить такой качественный технологический прорыв.

«Необходимо и дальше совершенствовать двигатели современного поколения, создавать заделы, проектировать новые изделия, повышать их надежность и экологичность, применять передовые технологии и инновационные решения», – сформулировал президент задачи на перспективу.

Вместе с тем Путин подчеркнул важность развития отечественной конструкторской школы авиационного и ракетного двигателестроения, а также необходимость привлечения в конструкторские бюро и на предприятия молодых специалистов – целых команд инженеров, разработчиков, производственников.

Космические технологии и энергетическая инфраструктура

Отдельный блок обсуждения был посвящен ракетно-космической отрасли, где Россия традиционно занимает лидирующие позиции. Президент отметил уникальные компетенции российских предприятий в производстве ракетных двигателей, включая разработку плазменных двигателей и двигателей на ядерной реактивной тяге. Показательно, что даже США в течение многих лет использовали российские двигатели РД-181, признанные наиболее экономичными и надежными в мире.

«Россия была и остается одним из мировых лидеров в развитии космонавтики. И важно последовательно обновлять производственные

мощности по выпуску двигателей для ракет-носителей», – заявил президент, подчеркнув необходимость не только обеспечения внутренних потребностей, но и активного выхода на мировые рынки.

Критически важным направлением президент назвал развитие газотурбинных двигателей для газотранспортной инфраструктуры. Созданный в России двигатель ГТД-110М по ряду параметров превосходит иностранные аналоги и обеспечивает технологическую независимость газотранспортной системы. Параллельно ведется разработка асинхронных электродвигателей для нефтеперекачивающих станций мощностью до 2 тысяч киловатт.

«В условиях санкционных ограничений удалось за короткие сроки разработать ряд инновационных двигателей для энергетики», – констатировал президент, отметив особую актуальность этого направления в контексте реализации масштабных инфраструктурных проектов, включая «Силу Сибири-2» и программы газификации регионов России.

Совещание продемонстрировало комплексный подход к развитию двигателестроения как стратегической отрасли. Президент не ограничился констатацией достижений, а определил долгосрочную траекторию развития. Особенно важным представляется акцент на кадровом потенциале отрасли. Формирование новых инженерных школ, привлечение молодых специалистов, сохранение и развитие конструкторских традиций – эти задачи выходят за рамки текущих производственных планов и закладывают основу для прочного технологического лидерства.

Достигнутые результаты – двукратный рост производства, успешное внедрение новых двигателей, обеспечение технологической независимости критически важных секторов экономики – свидетельствуют о том, что стратегия импортозамещения в двигателестроении из вынужденной меры превратилась в фактор конкурентного преимущества.

В условиях острой технологической конкуренции способность проектировать и производить полную линейку двигателей становится определяющим фактором национального суверенитета. И Россия сегодня не просто адаптируется к новым вызовам – она формирует собственную технологическую повестку, основанную на фундаментальных компетенциях и высоком инновационном потенциале отечественной промышленности.

Источник: regnum.ru, 06.09.2025

Компания «ЭМ Рус» импортозаместила электропривод для электротранспорта

Инженеры «ЭМ Рус» завершили разработку отечественной системы электропривода для электрического транспорта. Помогла им в этом российская ИТ-компания.

О новинке корреспонденту Mashnews в ходе посещения им R&D-центра «Эм Рус» в Санкт-Петербурге рассказал генеральный директор компании Илья Рашкин. В составе решения присутствует инвертор мощностью 80 кВт, синхронный электродвигатель и тяговая батарея емкостью 88 кВт/ч с собственной системой управления и балансировки.

Проект выполнили на базе российского программного комплекса T-FLEX PLM от компании «Топ Системы», что позволило сократить сроки разработки на 30%. Над проектом трудились одновременно более 50 специалистов: инженеры-конструкторы, схемотехники, разработчики ПО, системные архитекторы, специалисты по верификации, технологи и специалисты по технической документации.

«За последние почти четыре года мы разработали большой объем бортовой электроники. Начинали мы с проекта EVM Pro – легкого коммерческого транспорта для внутригородской логистики. Это условно «Газель» на базе шасси УАЗа. Мы локализовали все – начиная от аккумуляторной сборки и заканчивая электрическим приводом», – пояснил Рашкин.

В 2024 году «ЭМ Рус» продала десятки штук EVM Pro. Однако в итоге в компании поняли, что продукт требует определенной доработки по линии шасси. Рынок очень привередливый, особенно когда ты предлагаешь рынку пересесть на электротранспорт, отметил Рашкин. Продукт должен стоить либо столько же, либо дешевле, потому что иначе никто не будет менять устоявшиеся бизнес-механизмы.

«Вопросы к шасси EVM Pro были эксплуатационные – повышенная коррозия, в каких-то моментах низкое качество производства. Столкнулись мы и с вопросами насчет того, почему УАЗ (а все воспринимают этот автомобиль как УАЗ) столько стоит. Шасси требует достаточно большой доработки. За последние два года интерес к нашей компании сильно возрос, поскольку есть большое количество игроков на рынке, которые обращаются к нам с целью локализовать те или иные компоненты, потому что сами они этого сделать не могут, а китайцы им согласие на локализацию не дают», — добавил Рашкин.

На различные разработки «ЭМ Рус» тратит от 200 до 500 млн рублей в год, уточнил гендиректор компании. В среднем на разработку одного девайса (например, инвертора) уходит от 40-50 до 100 млн рублей в год.

«Команду R&D-центра мы собирали много лет. Та команда, которая сейчас есть, состоит из каких-то базовых людей, из некоего костяка, а также талантливых инженеров, которых мы дополнительно нанимаем. Но дефицит ощущается. У нас много открытых вакансий, мы все время собеседуем людей и растем. Сейчас в команде R&D-центра порядка 100 человек, но эта цифра постоянно варьируется, и нам нужно ее увеличить кратно», — подчеркнул Рашкин.

Он добавил, что у компании есть договоренности с петербургскими ИТМО и Политехом. С вузами «ЭМ Рус» работает много, потому что это залог кадров, которые она вырастит прямо со студенческой скамьи.

«Программ переподготовки людей из других сфер у нас нет. В основном мы берем уже подготовленных студентов из профильных вузов. И уже их мы можем «подзаточить» на какие-то инженерные узкоспециализированные навыки», — резюмировал Рашкин.

СПРАВКА MASHNEWS

- ООО «ЭМ Рус» – единственный российский разработчик и производитель полного набора ключевых компонентов для электромобильности. Компания основана в 2021 году, уже в феврале 2022 года она представила предсерийный образец EVM Pro — первый отечественный электрический грузовик для городской логистики. Выручка «ЭМ Рус» в 2024 году составила 52 млн рублей, убыток – 413 млн.

- АО «Топ Системы» – российский инновационный разработчик инженерного программного обеспечения и программных решений корпоративного уровня для управления полным жизненным циклом изделия: от идеи до послепродажной поддержки и утилизации. Компания работает на рынке с 1992 года. Выручка в 2024 году составила 2,3 млрд рублей, прибыль – 1,3 млрд.

Источник: mashnews.ru, 08.09.2025

В Москве определяют параметры энергетической стратегии. Альтернативная генерация должна оставаться важной частью парка мощностей

В Москве состоялась конференция на тему: «Стратегические задачи российского ТЭК в повестке Промышленно-энергетического форума TNF 2025».

Среди участников этого мероприятия были директор Департамента машиностроения для топливно-энергетического комплекса Министерства

промышленности и торговли РФ Михаил Кузнецов, заместитель губернатора Тюменской области Андрей Пантелеев, генеральный директор АНО «Институт нефтегазовых технологических инициатив» Николай Кузнецов и руководитель программной дирекции Форума TNF 2025, генеральный директор ассоциации «Нефтегазовый кластер» Александр Сакевич.

Каков статус реализации дорожных карт по переходу нефтегазовой отрасли на отечественное оборудование? В какие сроки могут быть полностью закрыты технологические дефициты российского ТЭК? Эти и другие вопросы традиционно обсуждаются на полях промышленно-энергетического форума TNF, который в этом году пройдет 15-18 сентября в Тюмени при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ и правительства Тюменской области.

В этот раз особое внимание уделят вопросам цифровой трансформации и кибербезопасности в отрасли. Александр Сакевич отметил, что отрасль активно внедряет технологии для повышения эффективности, но сталкивается с вызовами, которые связаны с заменой иностранного программного обеспечения и обеспечением кибербезопасности. В этом процессе участвуют индустриальные центры компетенции и Минпромторг.

Также на форуме попробуют спрогнозировать и обсудить какое место через несколько лет займет углеводородное топливо, и какие источники энергии будут доминировать в мировом энергобалансе в будущем.

Стенд с техническими достижениями отечественного машиностроения для ТЭК представят на Промышленно-энергетическом форуме TNF 2025. Экспозиция будет включать 30 экспонатов оборудования и технологий, созданных в России при поддержке государства и нефтегазовых компаний за последние два года. Об этом на пресс-конференции в преддверии форума рассказали представители Минпромторга России и Института нефтегазовых технологических инициатив (ИНТИ).

Николай Кузнецов: «ИНТИ представит на стенде отечественные решения для отрасли, созданные в кооперации с производителями, нефтегазовыми компаниями и государственными органами власти. Мы покажем реальные образцы, которые уже работают на месторождениях, – проверенные и готовые к применению. Такой формат презентации позволит наглядно продемонстрировать результаты двухлетней работы по достижению технологического суверенитета». Представленные на стенде экспонаты входят в перечень 220 позиций в рамках «тепловой карты» технологических дефицитов, определенных координационным советом по импортозамещению нефтегазового оборудования.

Как отметил Михаил Кузнецов, основные проекты уже запускаются. Сейчас перед отраслью стоит задача достижения технологического лидерства,

которое обеспечит национальный проект «Новые атомные и энергетические технологии». Непосредственно нефтегазовой отрасли касаются два федеральных проекта в его составе. Один из них предполагает создание оборудования для СПГ-проектов, второй – решения для геологоразведки, бурения и добычи на суше и шельфе, нефтепереработки, нефтегазохимии, контрольно-измерительных приборов и автоматики.

Михаил Кузнецов: «В первую очередь необходимо структурировать проекты по освоению выпуска целевого оборудования, находить производителей, рассказывать им о существующих мерах поддержки. Государство готово поддерживать проекты на всех стадиях реализации. Вторая задача, которая является не менее важной, это работа с потребителями – как в Российской Федерации, так и внешними игроками, чтобы знакомить их с теми продуктами, которые уже появились. На решение этой задачи будет работать стенд, который мы представим на TNF в этом году».

Всего на выставке в рамках TNF продемонстрируют свои разработки более 70 предприятий со всей России. В прошлом году форум получил статус федеральной площадки нефтегазовой промышленности. На TNF 2025 ожидается более 1000 компаний из 60 регионов страны и зарубежья, включая Китай, Иран, Казахстан, Узбекистан и др. Темы деловой программы отражают главные вызовы нефтегазовой отрасли – отдельные треки будут посвящены технологиям, цифровизации, кадрам, стратегическим вопросам ТЭК.

Александр Сакевич: «Главная ценность TNF и его отличие от других отраслевых мероприятий состоит в разнообразии форматов. Помимо традиционных дискуссионных сессий, где решаются общие отраслевые вопросы, мы даем возможность производителям и заказчикам оборудования предметно обсудить бизнес-задачи. Например, в рамках форума поставщиков встречи с потенциальными партнерами проведут «Сургутнефтегаз», «Роснефть» и казахстанская национальная нефтяная компания «КазМунайГаз». Также на полях форума мы проведем Технологические дни нефтегазовых компаний. В течение нескольких месяцев до форума мы собирали проекты, которые могут решить технологические вызовы ВИНК. Эти решения будут представлены компаниям НОВАТЭК, «Сургутнефтегаз», ЛУКОЙЛ и другим недропользователям».

Оператором форума TNF выступает ассоциация «Нефтегазовый кластер», созданная в Тюменской области. Сегодня она объединяет уже более 200 предприятий из 26 регионов России.

Андрей Пантелеев: «Для нас было принципиально, чтобы кластер работал на всю страну, потому что создать всю технологическую цепочку в рамках одного региона невозможно. В рамках кластера был запущен рыночный инструмент – технологический брокер. Его суть в том, что нефтегазовые

компании доверяют кластеру подбор технологических партнеров для решения тех или иных задач. Новый вызов, чтобы решить задачу технологического опережения, – это кооперация исследовательских институтов и вузов на базе межвузовского кампуса в Тюмени. Она позволит нам реализовать механизм научного брокера. Так нефтегазовые компании смогут делать заказ нефтегазовому кластеру на технологию, а заказ на научные исследования – кампусу».

Промышленно-энергетический форум TNF – главная деловая площадка нефтегазовой отрасли в России. Он объединяет производителей оборудования и услуг, недропользователей, структуры, определяющие государственную промышленно-технологическую политику. Центральная тема TNF 2025 – «Технологическое лидерство: объединяя усилия». Ожидается участие 12 тыс. человек.

В стратегии развития энергетики России важной составной частью увеличения энергопотенциала страны является возобновляемая энергетика. В этом плане представляют интерес данные Ассоциации по развитию возобновляемой энергетики России (АРВЭ). Это некоммерческая организация, представляющая интересы крупнейших и наиболее активных участников российского сектора ВИЭ и низкоуглеродного водорода – растущего высокотехнологичного рынка с объемом уже вложенных инвестиций в размере более 700 млрд руб.

АРВЭ представляет новый годовой обзор отрасли ВИЭ «Рынок возобновляемой энергетики России: текущий статус и перспективы развития (2024 год – 1-е полугодие 2025 года)». В обзоре приводится актуальная информация о статусе развития отрасли, ключевых трендах, изменениях нормативного регулирования и прогнозах развития сектора ВИЭ в России. Глобальный сектор возобновляемой энергетики в 2024 году продемонстрировал рекордные темпы роста: по данным МЭА, объем нового строительства вырос сразу на 24%, солнечных и ветровых электростанций было введено 670 ГВт. На ВИЭ-генерацию приходится уже 93% общего объема вводов новой генерации в мире.

За прошедшие 1,5 года объем нового строительства объектов ВИЭ-генерации в России составил 575 МВт. К 1 июля 2025 года совокупная установленная мощность ВИЭ-генерации в энергосистеме РФ достигла 6,64 ГВт, из которых 98% расположены на территории 1-й и 2-й ценовых зон ЕЭС России. В 2024 году и в 1-м полугодии 2025 года состоялись отборы проектов ВИЭ-генерации (ОПВ). По результатам ОПВ-2024 были отобраны проекты ВЭС 349 МВт и СЭС 48 МВт, по результатам ОПВ-2025 – ВЭС 250 МВт, СЭС 64,5 МВт и мГЭС 5 МВт.

Важным событием текущего года стало проведение дополнительного конкурсного отбора инвестиционных проектов строительства ВИЭ-генерации с целью компенсации дефицитов электроэнергии на Дальнем Востоке, по итогам которого совокупная мощность отобранных проектов составила 1564 МВт, в том числе ВЭС – 520 МВт, СЭС – 1044 МВт. С учетом принятого в 2025 году правительством РФ решения о строительстве системы накопления энергии мощностью 350 МВт в объединенной энергосистеме Юга в целях компенсации рисков возникновения дефицита мощности можно констатировать, что технологии энергоперехода признаны наиболее эффективным механизмом компенсации рисков дефицита электрической энергии и мощности на коротких горизонтах планирования.

Источник: ng.ru, 09.09.2025

В Энгельсе на площадке бывшего завода Bosch начали выпуск электроинструментов

Завод электроинструментов запустили на производственной площадке в Энгельсе Саратовской области, где ранее выпускались инструменты под брендом Bosch. Об этом сообщается на сайте производителя – компании ООО «Энгельс электроинструменты».

Продукция будет производиться под брендом «Энгельс».

«Производственная площадка в Энгельсе имеет богатую историю – ранее здесь выпускался инструмент под брендом Bosch для российского и европейского рынков. Высокие стандарты качества и педантичный подход к производственным процессам легли в основу работы предприятия. Завод сохранил функциональную целостность, работоспособность производства и технологические компетенции», – говорится на сайте компании.

Отмечается, что проект призван создать высокотехнологичное производство для импортозамещения товаров в нескольких категориях, а также закрыть растущий спрос на профессиональное строительное оборудование в РФ.

В марте 2022 года немецкая компания Bosch объявила о приостановке производства на своих заводах в РФ из-за подозрений, что ее продукция могла использоваться в «негражданских» целях. В апреле 2023 года бизнес Bosch был приобретен холдингом S8 Capital, принадлежащим Армену Саркисяну, и позднее продан «Севергрупп». В апреле 2025 года сообщалось, что «Севергрупп» продала завод по производству электроинструментов в Энгельсе.

Источник: tass.ru, 08.09.2025

ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ

В Казани соберут 20 тысяч участников на форуме Kazan Digital Week

Разработчиков ПО пригласили на форум Kazan Digital Week - 2025. Целью форума называют содействие в обмене научно-технической информацией, консолидации научно-технологических активов для решения задач импортозамещения и импортоопережения, обеспечения технологического суверенитета.

Kazan Digital Week - 2025 станет крупнейшим за всю историю: в Казани ожидают 20 тысяч участников из 60 стран. Об этом сообщил министр цифрового развития России Максут Шадаев на пресс-конференции в ТАСС.

Форум пройдет с 17 по 19 сентября и соберет предпринимателей, IT-специалистов и представителей госорганов. Впервые мероприятие провели в 2020 году, и с тех пор оно только расширяется.

– У нас будет более 20 тысяч участников, что в два раза больше, чем на первом форуме. Мы подготовили 15 тысяч квадратных метров выставочной площади и около 100 мероприятий. Все ведущие компании России будут представлены, – рассказал Шадаев.

Министр цифрового развития Татарстана Айрат Хайруллин отметил, что Татарстан стал примером успешного перехода на российские IT-решения. Например, все госучреждения республики перешли с Windows на Astra Linux, а вместо Microsoft Exchange теперь используют VK WorkSpace.

– Мы предлагаем международным партнерам наши технологии в области кибербезопасности, видеосвязи и других направлений. Это вызывает большой интерес, – добавил Хайруллин.

На форуме также обсудят искусственный интеллект, проведут турниры по кибербезопасности и битву мини-роботов с призовым фондом в 1 миллион рублей. Впервые состоится криптофорум, куда съедутся эксперты из СНГ и зарубежья.

Для малого и среднего бизнеса участие в выставке стоит 50 тысяч рублей. По словам президента Академии наук Татарстана Рифката Минниханова, это сделано специально, чтобы помочь компаниям найти клиентов и заказчиков.

– Мы готовы организовать персональные встречи с экспертами для участников форума, – отметил Минниханов.

Также запланирован круглый стол мэров, ярмарка вакансий и образовательная конференция. На форуме подпишут 74 соглашения – в прошлом году их было всего 43.

– Многие страны видят попытки западных компаний ограничить использование своих продуктов в России. Поэтому они активно интересуются нашими решениями, – подчеркнул Шадаев.

Организаторы уверены, что Kazan Digital Week станет важной площадкой для обмена опытом и развитием цифровых технологий.

Источник: evening-kazan.ru, 10.09.2025

На Национальном промышленном Конгрессе PromSpace обсудят актуальную промышленную повестку страны

3 октября в Центре событий РБК состоится Национальный промышленный Конгресс «PromSpace». Мероприятие пройдет при официальной поддержке и участии Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

Конгресс выступает открытой дискуссионной площадкой, посвященной вопросам формирования актуальной промышленной повестки в России, поддержки отечественных производителей и повышения их конкурентоспособности. В фокусе внимания темы технологического лидерства, финансирования и кредитования, автоматизации производств, высокотехнологичного машиностроительного комплекса и тенденций в промышленной обработке материалов.

Мероприятие откроет Деловой завтрак «Инвестиции в промышленный рост: развитие инструментов финансирования и кредитования», в ходе которого участники Конгресса обсудят инструменты государственной поддержки развития промышленной инфраструктуры, роль индустриальных парков, технопарков и промышленных кластеров в укреплении промышленного потенциала российских регионов, льготное финансирование импортозамещающих промышленных производств и пр.

Ключевым событием Конгресса станет Пленарная сессия «Сделано в России: стратегия технологического лидерства и национального суверенитета». Модератором выступит Владимир Гутенев, председатель Комитета Государственной Думы по промышленности и торговле Российской Федерации. Участники обсудят развитие эффективного трансфера технологий между наукой и бизнесом, обеспечение опережающей подготовки кадров для промышленности будущего, механизмы финансовой поддержки российских предприятий для улучшения инвестиционного климата и качественного роста промышленной отрасли, интеграцию отечественных IT-продуктов, передовых

решений в области искусственного интеллекта и анализа данных в реальный сектор и пр.

В качестве спикеров приглашены:

- Антон Алиханов, министр промышленности и торговли Российской Федерации;
- Сергей Катырин, президент ТПП РФ;
- Ксения Соколова, коммерческий директор АО «Полипласт»;
- Александр Сизов, председатель совета директоров ООО «ПК «ИнтерПрицеп»;
- Даниил Алгульян, заместитель Председателя ВЭБ.РФ и др.

Также участники смогут посетить стратегические сессии: «Цифровой завод будущего: российские решения для автоматизации производств», «Укрепляя промышленный потенциал: развитие высокотехнологичного машиностроительного комплекса России», «Тенденции в промышленной обработке материалов: как технологии и новые материалы меняют будущее отрасли», «Импортозамещение и локализация как инструменты долгосрочного промышленного развития, синергия науки и бизнеса».

На протяжении всего мероприятия будет работать выставочное пространство, где участники получают возможность познакомиться с передовыми решениями для предприятий, а компании – продемонстрировать реальные продукты потенциальным заказчикам.

Организационно-техническое сопровождение Конгресса осуществляет АНО «Агентство экономического развития». Мероприятие проводится при поддержке и участии Российского союза промышленников и предпринимателей, Торгово-промышленной палаты Российской Федерации и Союза машиностроителей России.

Место проведения: город Москва, Центр Событий РБК, Космодамианская набережная, дом 52, строение 7.

Подробная информация представлена на сайте PromSpace.

Источник: Iprime.ru, 09.09.2025