РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№34 СЕНТЯБРЬ| 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Импорт не снимается с торгов 3
Импортозамещение стало для бизнеса «трансформацией на ходу» 5
Самолет SSJ-100 с импортозамещенным оборудованием выполнил первый полет 9
Дмитрий Чернышенко поприветствовал участников Международного железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо» 10
Глава РЖД рассказал об импортозамещении комплектующих....12
В РФ представили первый отечественный контактно-аккумуляторный маневровый электровоз....14
ТМХ поставит РЖД 13 новых полностью российских электропоездов до конца 2023 года....15
В Татарстане при поддержке ФРП наладили выпуск деталей шасси для «АвтоВАЗа» 16
Машиностроительный кластер Чувашии включен в реестр Минпромторга России 17
В Башкирии при строительстве участка трассы М-12 «Восток» запустили пилотный проект....17
Производство уникальной арматуры начала «Северсталь»....18
Александр Новак примет участие в обсуждении импортозамещения в нефтегазовой отрасли....19
«Газпром нефть» и Хакасия усилят сотрудничество на дорожном рынке импортозамещения....20
В РФ запустят предприятие полного цикла по производству высокотехнологичных синтетических масел 20
Моор привлек нефтегазовых гигантов к решению проблемы всей «тюменской матрешки» 21
Еще больше инноваций....22
Смольный заявил о рекордных темпах импортозамещения в Петербурге....23
КОНФЕРЕНЦИИ, ВЫСТАВКИ, ПРЕМИИ....24
ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 26

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
28.08.–01.09.2023 г.

Импорт не снимается с торгов

Очередные попытки правительства ввести для госкомпаний ограничения и запреты на закупку импорта не нашли поддержки в Государственно-правовом управлении (ГПУ) президента.

Предложения Минфина сделать это со ссылкой на их социальные функции признаны несостоятельными – деятельность госАО свести к некоммерческой затруднительно. В результате ГПУ констатирует, что в предложенном виде поправки противоречат нормам ВТО. Хотя возможности этого института сейчас ограничены, а российский протекционизм укрепился на почве санкций и потребности в импортозамещении, отказываться от международных обязательств в ГПУ не советуют. Это может свидетельствовать о приверженности РФ статусу участника международных отношений, хоть и в концепции разделения партнеров на дружественные и недружественные.

Как стало известно «Ъ», вице-премьер и министр промышленности и торговли Денис Мантуров поручил Минфину, Минпромторгу, Минэкономики, ФАС и Казначейству доработать законопроект, нацеленный на унификацию правил применения национального режима в госзакупках (по 44-ФЗ) и закупках госкомпаний (по 223-ФЗ) в связи с замечаниями ГПУ. Переписанный проект нужно внести в правительство до 25 октября. В Минфине на запрос «Ъ» не ответили, в Минпромторге получение поручения подтвердили.

Речь идет о проекте Минфина, который предлагает два варианта обоснования преференций для российских поставщиков в рамках закона о закупках госкомпаний (223-ФЗ), формально разрешенные соглашением ВТО, – в отношении закупок для военных целей (для госкомпаний-исполнителей гособоронзаказа) и в отношении закупок заказчиков, которые относятся к некоммерческим организациям и созданы для выполнения социальных и управленческих функций. Широта этой конструкции должна была помочь государству распространить национальный режим де-факто на любые закупки госкомпаний и мотивирована экономическими интересами. Так, в августе Денис Мантуров указывал на ограниченную емкость внутреннего рынка и потребность в стимулировании спроса на отечественную продукцию

за счет распространения нацрежима на 223-ФЗ (этот рынок примерно втрое больше прямых госзакупок).

В госзаказе запреты и ограничения на закупки импорта уже распространены (ценовые преференции и отказ от предложения иностранцев при наличии отечественных поставщиков). Сейчас Минфин занимается оптимизацией этих норм.

В закупках госкомпаний же они не применяются из-за обязательств РФ перед ВТО, хотя протекционистское лобби годами настаивает на создании механизмов обхода этих правил. Так, введение квот на закупку отечественной продукции госкомпаниями, также не нашедшее поддержки ГПУ, сопровождалось поручением президента сделать механизм «потоньше» для соответствия нормам ВТО.

Новые поправки стали возможны из-за усиления санкций и потребности РФ в ускоренном импортозамещении и разработаны по указанию президента упростить закупки отечественной продукции. Инициатива Минфина, однако, также вызвала замечания в части ее «совместимости» с международными обязательствами РФ. Правила ВТО, отмечается в отзыве ГПУ, позволяют устанавливать изъятия из нацрежима в отношении товаров, приобретаемых для правительственных целей, а не с целью коммерческой перепродажи. Однако заказчики, которые осуществляют закупки по 223-ФЗ, это не только некоммерческие организации, чья деятельность сводится к «правительственным целям», но и субъекты госмонополий или компании, в уставном капитале которых доля государства более 50%. Их деятельность «не представляется возможным квалифицировать как некоммерческую». В связи с этим, подчеркивают в ГПУ, нельзя согласиться с утверждением, что «законопроект полностью учитывает международные обязательства РФ»: документ требует концептуально иного подхода или обоснования.

Сам механизм ограничений импорта также стал предметом критики. Для введения запрета на закупку того или иного товара правительство должно принять постановление с перечнем всех государств (за исключением стран Евразийского экономического союза), чьи товары планируется запретить. Это, предупреждают в ГПУ, может лишь усложнить для заказчиков закупки российской продукции в силу «многочисленности» актов правительства о запретах. Не вполне ясна и логика предоставления преференций российским товарам: проект предлагает установить случаи, когда их предложение приравнивается к предложению иностранного товара, если иным участником закупки предлагается к поставке товар российского происхождения с более высоким «технологическим уровнем локализации производства». По мнению ГПУ, такой подход (как и то, что запрет

распространяется на все закупки, а ограничения и преимущества – только на конкурентные) требует дополнительного пояснения – для чего нужен такой порядок, когда можно просто ввести преимущество для российского товара с большей степенью локализации. Одновременно юристы Кремля выдвинули и свое предложение по упрощению закупок российских товаров – возможность отказа от формирования заказчиками отчетности в таких случаях.

Отметим, что шансы иностранных поставщиков оспорить ограничения доступа к российскому рынку были бы минимальны из-за заморозки апелляционных судов ВТО. Складывается впечатление, что решение ГПУ больше ориентировано на планы РФ развивать внешнеторговые отношения в концепции дружественных и недружественных стран. Принуждение же госкомпаний к «правильным» закупкам до сих пор было неэффективным: как правило, госАО удается находить лазейки для обхода требований, расширившиеся после разрешения скрывать данные закупок из-за санкционных рисков.

Источник: kommersant.ru, 3108.2023

Импортозамещение стало для бизнеса «трансформацией на ходу»

Частичный разрыв международных связей и введение санкций против России разделили на «до» и «после» не только взаимоотношения нашей страны с коллективным Западом, но и саму парадигму развития отечественной экономики. При этом она показала удивительную устойчивость. За счет чего? На вопросы «РГ» отвечает Максим Максимов, кандидат технических наук, доцент кафедры корпоративного управления и инноватики РЭУ имени Г. Плеханова.

Максим Максимов: Сегодня уже практически каждому эксперту, имеющему отношение к экономике, понятно, что откат к досанкционному режиму взаимодействия с нашими бывшими партнерами крайне маловероятен. На этом фоне становится очевидным тот факт, что модель «глобального сотрудничества», столь настойчиво продвигавшаяся ранее, не может более считаться сколь-нибудь пригодной для реализации. Более того, длительное следование ей поставило Россию в непростое положение после обрушения привычных связей. Выяснилось, что зависимость национальной экономики от внешних поставок по некоторым отраслям превышала 35-50 процентов. В частности, согласно аналитике Банка России, лидерами по доле прямого импорта являлись: автомобильная промышленность, электроника, фармацевтика, ИТ и телекоммуникации, авиастроение. При этом во многих

других отраслях сложилась критическая зависимость от технологий и уникального оборудования, которое поставлялось исключительно из стран, участвующих в антироссийских санкциях.

И все-таки катастрофы не случилось. Что этому поспособствовало?

Максим Максимов: Первым делом следует отдать должное президенту и правительству РФ, которые смогли в кратчайшие сроки принять верные решения по ряду системных вопросов. Вспомним принятие программы по замещению импортной продукции и обеспечению устойчивости ключевых отраслей народного хозяйства. В триггерные задачи здесь входят: способность недопущения внешней агрессии, гарантия продовольственной безопасности и обеспеченность водными ресурсами, энергетическая самодостаточность, наличие социальных гарантий населению, стабильность национальной финансовой системы, поддержание необходимого уровня внутреннего спроса, логистическая связность регионов.

Наиболее сложно обеспечить устойчивость финансовых институтов и уровень внутреннего спроса. Финансовую устойчивость удалось реализовать, несмотря на шоковые эффекты от заморозки более чем 300 миллиардов долларов валютных резервов России на счетах в недружественных странах.

Внутренний спрос после просадки на 3–3,5 процента в первых трех кварталах 2022 года уже практически отыграл позиции благодаря программам поддержки реального сектора. Если насыщение последнего ликвидностью и технологиями продолжится в необходимом для импортозамещения масштабе, можно ожидать роста потребления в значениях не менее 4,2–5 процента по итогам 2023 года.

По ресурсной базе наша страна имеет существенные резервы, а вот технологическая составляющая целого ряда отраслей значительно зависит от поставок с Запада. Учитывая этот факт, были приняты меры по выходу на полное замещение технологических решений и элементной базы, поставляемых из недружественных стран.

Как чувствуют себя в нынешних условиях высокотехнологичные отрасли? Например, скептики предрекали крах отечественной ИТ-сферы. Но, несмотря на мрачные прогнозы, этого не произошло.

Максим Максимов: Сегодня здесь идет успешное замещение иностранного программного обеспечения и платформенных решений. Например, уход лидера в разработке и интеграции ERP-систем – немецкой компании SAP – был оперативно парирован появлением решений на базе систем 1С, «Парус», «Мираполис». Костяк разработчиков и аналитиков российского отделения SAP был оперативно «перехвачен» структурами Сбера. Они планируют разработку продукта следующего поколения,

полностью локализованного в России и имеющего необходимый функционал для работы в любой стране. На импортозамещение в индустрии ИТ выделено более 300 миллиардов рублей. Однако деньги решают не все.

Основная проблема локализации ИТ-решений в России состоит в том, что они нужны уже сегодня, а их обкатка и тестирование требует больших временных затрат. Доказано, что форсирование запуска ПО несет в себе достаточно большие риски сбоев и неустойчивой работы. Впрочем, проблему понимают на самом высоком уровне, интересы бизнеса и государства в данном вопросе полностью конгруэнтны, ресурсы выделены более чем серьезные, а компетенции российских программистов не вызывают сомнений в том, что поставленные задачи им по плечу.

А получается ли сохранить «микроэлектронный суверенитет»? Что надо сделать для того, чтобы его обеспечить?

Максим Максимов: До недавнего прошлого практически вся микроэлектроника, выпускаемая по топологии менее 130 нм, закупалась за рубежом, в первую очередь – на Тайване. В сегодняшних условиях стоит амбициозная задача обеспечить выпуск элементов по топологии 90 нм для основных отраслей народного хозяйства. В первую очередь – автомобиле- и самолетостроения, ВПК, энергетики, АПК.

По оценкам профильных экспертов, мощности по производству микрочипов в России используются не более чем на 40 процентов. Выпускать собственную микроэлектронику – крайне затратно. Даже поддержание мощностей в рабочем состоянии требует существенных расходов. Имея возможность закупать чипы за рубежом, многие отечественные предприятия отрасли находились в состоянии анабиоза. Оценочно можно говорить, что увеличение загрузки имеющихся производств хотя бы вдвое позволит существенно снизить дефицит микроэлектронных компонентов, необходимых в народном хозяйстве, а по элементам топологии 130+ нм и вовсе закрыть потребности полностью. Для достижения полного суверенитета в этой отрасли требуются затраты, близкие к 1,2-1,5 триллиона рублей в течение ближайшей пятилетки.

Как идет процесс замещения импорта в фармацевтике?

Максим Максимов: Вопросы лекарственного обеспечения стали поводом для применения откровенно дискриминационных практик в отношении российских пациентов, потребляющих фармакологические препараты из недружественных стран. Государство вполне вдумчиво и последовательно реагирует на эту ситуацию. Доказательством может служить рекомендация Коллегии ЕЭК от 20.12.2022 N 47 «О перечне лекарственных препаратов и фармацевтических субстанций (активных фармацевтических субстанций) для медицинского применения»,

производство которых рекомендуется обеспечить в Евразийском экономическом союзе до 2024 года. В январе в Московской области состоялось открытие предприятия в формате фармацевтического кластера, который объединил девять разработчиков и производителей лекарств. В их числе компании «Биокад», «Р-Опра», «Велфарм-М» («Брайт Вэй Индастриз»), «Генериум Некст», «Спутник Технополис», «Биоджет», «Онкотаргет», «Рада-Фарма», «Амедарт». Этот проект направлен на крупноформатный передел секторов рынка, занимаемых ранее компаниями недружественных государств. Кластер «Алабушево» способен в ближайшие два года обеспечить выпуск препаратов для лечения рассеянного склероза, хронической почечной недостаточности, болезней дыхательных путей, кардиологических заболеваний.

Импортозамещение – это не только вынужденная мера, но и новые возможности для предпринимателей. В чем они заключаются, на ваш взгляд?

Максим Максимов: Действительно, программа импортозамещения дает национальному бизнесу уникальную возможность не только обеспечить устойчивость в условиях турбулентности внешних рынков, но и расширить сферу деятельности и создать задел для развития. Показателен пример ПАО «КамАЗ». Компания из Набережных Челнов активно занимает освобождающиеся на российском авторынке ниши. На днях стало известно о планах их выхода в сегмент малотоннажных грузовиков. Разработана модель «Компас 5» грузоподъемностью до 3,5 тонны. Эта машина позволит осуществлять мобильные перевозки в городской черте. КамАЗ использует минимум импортных комплектующих. Хотя, по некоторым данным, их малотоннажные грузовики представляют собой альтер-эго китайской JAC серии N, но «Компас 5» планируется комплектовать отечественным двигателем КамАЗ-580 вместо китайского Cummins.

Из последних новостей можно выделить запуск собственного производства банкоматов. Изготовлением занимаются два предприятия: BFS и САГА. Суммарные мощности оцениваются в 40 тысяч единиц в год. Локализация производства находится на уровне 80 процентов, на банкоматах установлен российский процессор «Эльбрус 8СВ». Этот факт показывает, что отечественная промышленность способна выпускать товары с высокой добавленной стоимостью.

Замещение импорта – не сиюминутный процесс. Трансформация связана с выходом из зоны комфорта для очень большого числа субъектов экономики и болезненной перестройкой ментальности бизнеса. Однако история учит достаточно простой истине: если между комфортом и

суверенитетом вы выберете комфорт, то рано или поздно придете к отсутствию и того, и другого.

Источник: rg.ru/gazeta/cfo, 29.08.2023

Самолет SSJ-100 с импортозамещенным оборудованием выполнил первый полет

Российский самолет SSJ-100 с импортозамещенным оборудованием выполнил первый полет в Комсомольске-на-Амуре. Об этом во 29 августа сообщили в Минпромторге.

Импортозамещенный самолет SuperJet-100 совершил свой первый полет

«В ходе испытаний была подтверждена стабильная работа всех отечественных систем, управляемость и устойчивость самолета в воздухе», – отмечается в сообщении.

В ведомстве уточнили, что в общей сложности на SSJ-100 было замещено около 40 систем и агрегатов.

Полет продлился 54 минуты: лайнер поднялся на высоту до 3 тыс. метров и развил скорость до 343 километров в час. Управляли им опытные летчики-испытатели Леонид Чикунов и Дмитрий Деменев. Согласно полетному заданию, экипаж выполнил проверку характеристик устойчивости и управляемости воздушного судна, протестировал систему автоматического регулирования давления в кабине, а также произвел «посадку на облако» и заход на посадку с уходом на второй круг. Как отметил вице-премьер, министр промышленности и торговли Денис Мантуров, первый полет SSJ-100, созданного в рамках программы импортозамещения, стал успехом

огромного числа предприятий авиастроительной и радиоэлектронной отраслей, входящих в госкорпорацию «Ростех».

«Российским разработчикам и производственникам удалось реализовать и поставить на самолет собственные конструкторские решения и технологии, включающие авионику, шасси, вспомогательную силовую установку, комплексную систему управления, а также системы электроснабжения, кондиционирования воздуха, противопожарной защиты и многие другие», – добавил глава Минпромторга.

Ранее сообщалось, что в России появилась лаборатория по техническому обслуживанию и ремонту электронных компонентов самолетов SSJ-100. До этого подобные виды работ выполнялись исключительно на зарубежных предприятиях.

Источник: rg.ru, 29.08.2023

Дмитрий Чернышенко поприветствовал участников Международного железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо»

В Санкт-Петербурге с 24 по 27 августа прошел Международный железнодорожный салон «PRO//Движение.Экспо», в котором приняли участие более 700 предприятий и 7000 специалистов отрасли. В рамках салона на пленарном заседании «ИЦК «Железнодорожный транспорт и логистика»: результаты, опыт, подходы и перспективы» обсудили результаты работы индустриального центра компетенций, возглавляемого генеральным директором – председателем правления ОАО «РЖД» Олегом Белозёровым, а также пути дальнейшего развития этого эффективного инструмента импортозамещения.

Приветственное слово участникам направил Заместитель Председателя Правительства Дмитрий Чернышенко.

«Ключевая тема салона 2023 года – актуальный для всей страны вызов – обеспечение технологического суверенитета. Именно такую задачу поставил перед нами Президент Владимир Путин. Развитие отечественного ПО, объектов критической информационной инфраструктуры, свои технологические исследования и разработки – всё вместе это гарантирует устойчивость экономики России. Железнодорожный транспорт – ядро российской логистической отрасли, которое призвано стать локомотивом импортозамещения», – отметил вице-премьер.

Он напомнил, что по инициативе Председателя Правительства Михаила Мишустина в прошлом году был запущен масштабный проект по импортозамещению промышленного ПО.

«С уверенностью можно сказать: он уже принёс свои плоды – отраслевые компании-лидеры активно включились в процесс и дали старт 10 перспективным инициативам в рамках ИЦК «Железнодорожное машиностроение» и «Железнодорожный транспорт и логистика». Это позволит переходить на отечественные технологии в ключевых видах ПО и обеспечивать технологическую независимость страны в ближайшие годы», – подчеркнул Дмитрий Чернышенко.

«Механизм ИЦК на деле доказал свою эффективность. Мы стали свидетелями того, что решения, разрабатываемые на замену иностранного программного обеспечения, обеспечивают бесперебойную работу всей отрасли. ОАО «РЖД» является лидером по числу проектов, один из них – перевод системы железнодорожного электронного документооборота (ЭТРАН) на импортонезависимый стек. У системы десятки тысяч пользователей. Важно, что проект развивается. Уже совсем скоро начнётся пилот по стыковке ЭТРАН с системой электронных перевозочных документов – ГИС ЭПД», – отметил заместитель Министра транспорта Дмитрий Баканов.

За прошедший год во всех ИЦК, в том числе в транспортном, накоплен большой опыт. На примере ОАО «РЖД» видно, что это может дать неожиданный результат и востребованность проектов в разных отраслях. В ходе сессии участники обсудили пути дальнейшего развития данного механизма, а также какие идеи и успехи можно использовать в других – транспортных и нетранспортных ИЦК.

«Наш ИЦК не только чемпион среди транспортных центров компетенций по числу проектов, но и уникален по разнообразию участников. Именно это позволило найти необычные точки соприкосновения и синергетические эффекты. Например, выяснилось, что система моделирования пассажирских потоков в ОАО «РЖД» может быть интересна администрациям метрополитенов и муниципальным службам для транспортного планирования. Уверен, что эта тенденция сохранится и дальше. В ближайшее время мы планируем реализацию функциональности на основе искусственного интеллекта и больших данных в наших проектах, в том числе для создания прогностических моделей в системах управления инфраструктурой. Эти решения могут пригодиться не только транспортному сектору, но и широкому кругу компаний из других отраслей», – прокомментировал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин.

По словам генерального директора АНО «Цифровая экономика» Сергея Плуготаренко, демодни позволяют ИЦК взаимодействовать в более тесном формате и совместно работать над улучшением продуктов и решений.

«В процессе кросс-отраслевого взаимодействия мы консолидируем наши общие усилия, масштабируем и продвигаем проекты и инициативы. Демодни – это эффективный формат, когда одни ИЦК могут посмотреть на решения другого индустриального центра компетенций, сделать выводы, совместно подумать над определёнными продуктами, выработать единую позицию. С апреля 2023 года на набсовете АНО «ЦЭ» была утверждена необходимость создания Центра технологического лидерства, который включит в себя лучшие решения и позволит не просто достичь технологического суверенитета, но и добиться технологического лидерства. «Техлид» поможет отметить те отрасли, тех игроков, те классы софта, в которых у России уже есть или возможно лидерство. Необходимо начать собирать эти данные на единой информационной платформе, чтобы дальше мы могли заняться консалтингом и способствовать экспорту решений», – сказал Сергей Плуготаренко.

Механизм индустриальных центров компетенций (ИЦК), созданный больше года назад по поручению Михаила Мишустина, доказал свою эффективность по переходу на использование отечественного программного обеспечения для бесперебойной работы отрасли. В комитете «Транспорт» четыре ИЦК: «Железнодорожный транспорт и логистика», «Авиационный транспорт», «Аэропорты» и «Морской и речной транспорт». Их возглавили представители крупнейших транспортных компаний: ОАО «РЖД», ПАО «Аэрофлот», АО «Международный аэропорт Шереметьево», ФГУП «Росморпорт».

Источник: government.ru, 25.08.2023

Глава РЖД рассказал об импортозамещении комплектующих

РЖД и российские машиностроители своевременно провели работу по замещению комплектующих из недружественных стран, что стало достойным ответом на вызовы и обеспечило бесперебойность перевозок, сообщил гендиректор компании Олег Белозёров.

«Особенно важно, что мы смогли своевременно провести работу по замещению комплектующих из недружественных стран, что позволило достойно ответить на современные вызовы и обеспечить бесперебойность

перевозок», – сказал глава РЖД, выступая на Международном железнодорожном салоне пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо».

Ожидания по технике

РЖД ждут от машиностроителей безопасной, надежной, экологичной, экономичной, простой в эксплуатации, недорогой в обслуживании, современной и произведенной в России техники, заявил Белозёров.

«Что мы ждем от машиностроителей? Какие требования должны быть? Безопасная, надежная, сделанная в России, экологичная, экономичная, простая в эксплуатации и недорогая в обслуживании. Вот такие технические требования мы перед собой ставим», – сказал он и отметил, что поставляемая российскими машиностроителями техника на сегодняшний момент многим указанным элементам соответствует.

«Я бы еще один на момент обратил внимание – у нас техника должна быть современная», – добавил Белозёров.

Внедрение технологий

РЖД до 2030 года совместно с российскими машиностроителями будут внедрять водородные, беспилотные и связанные с высокоскоростными железнодорожными магистралями (ВСМ) технологии на базе собственных компетенций и возможностей, сообщил Белозёров.

По его словам, железнодорожный транспорт как один из системообразующих элементов экономики является генератором новых технологий и услуг, которые определяют направление развития целого ряда других отраслей. Речь идет, в частности, о расширении использования цифровых и спутниковых технологий, повышении скорости развития беспилотных систем.

«Для сохранения и укрепления лидирующих позиций нам совместно с машиностроительными холдингами предстоит на горизонте до 2030 года обеспечить разработку и внедрение ряда инновационных технологий, таких как водородные силовые установки, беспилотного управления, ВСМ, при этом опираясь на собственные компетенции и возможности», – заявил Белозёров.

Глава РЖД отметил, что благодаря применению современных материалов и технологий повышается срок службы транспортных средств и инфраструктуры, а также снижается негативное воздействие на окружающую среду.

Он добавил, что уже сейчас холдинг РЖД входит в пятерку самых высокотехнологичных и быстро адаптирующихся к изменениям мировых железнодорожных компаний.

«Техника, работающая сейчас на Российских железных дорогах не только не уступает, но и в ряде случаев и превосходит лучшие образцы иностранной продукции», – подчеркнул Белозёров.

Санкт-Петербург впервые принимает железнодорожный салон, который ранее проводился несколько лет в московской Щербинке. Здесь проходят дискуссии о железнодорожном машиностроении, производители показывают свои новинки, которые могут посмотреть не только специалисты, но и любой желающий.

Проходят выставка и деловые сессии в рамках салона «PRO//Движение.Экспо», которые организованы под патронажем РЖД, с 24 по 27 августа 2023 года в Музее железных дорог России – одном из крупнейших железнодорожных музеев мира. Так называемые бизнес-дни салона пройдут в четверг и пятницу (24 и 25 августа), то есть доступ на салон будет открыт для специалистов.

Источник: 1prime.ru, 25.08.2023

В РФ представили первый отечественный контактно-аккумуляторный маневровый электровоз

Новочеркасский электровозостроительный завод (НЭВЗ, входит в состав АО «Трансмашхолдинг») представил на салоне «PRO//Движение.Экспо» контактно-аккумуляторный маневровый электровоз постоянного тока с асинхронными тяговыми двигателями, сообщили в пресс-службе группы «Техноспарк», которая является разработчиком литий-ионных батарей для электровоза.

Новый маневровый электровоз, получивший название ЭМКА2, предназначен для работы в депо и на пассажирских вокзалах крупных станций, где по экологическим соображениям нежелательно использование дизельных двигателей. Может также эксплуатироваться в условиях промышленных предприятий. Электровоз способен работать от контактной сети или от бортового накопителя энергии. Специальная зарядная инфраструктура для локомотива не требуется. Накопитель и тяговая система ЭМКА2 позволяют без подключения к контактной сети провести состав массой до 2 000 тонн на расстояние до 14 км. Локомотив без поезда способен пройти за счет питания от батареи до 100 км.

Два опытных образца литий-ионных накопителя энергии для контактно-аккумуляторного маневрового электровоза ЭМКА2 разработали в группе «Техноспарк».

«Использование локомотивов на базе литий-ионных батарей вместо маневровых тепловозов позволяет экономить до 70-80% горюче-смазочных материалов, на 40-60% сократить текущие эксплуатационные расходы, а также уровень шума при работе. Такие локомотивы станут первыми серийными машинами в России, их создание – продолжение тренда на электродвижение, который мы наблюдаем во всех секторах экономики и сами активно участвуем в этих преобразованиях», – приводит пресс-служба слова генерального директора группы «Техноспарк» Олега Лысака.

Трехстороннее соглашение о создании экологически чистых маневровых локомотивов с использованием гибридного привода было подписано в июне 2019 года между АО «Трансмашхолдинг», ОАО «Российские железные дороги» и АО «Роснано». В адрес РЖД должен поступить 131 локомотив в течение шести лет после приемки первой машины.

ЭМКА2 – существенное достижение отечественной науки и техники. Маневровый электровоз создан впервые в практике российского транспортного машиностроения. В СССР серийно выпускались два локомотива такого класса – ВЛ41 (в 1963-1964) и ВЛ26 (в 1966-1967).

Источник: tass.ru, 25.08.2023

ТМХ поставит РЖД 13 новых полностью российских электропоездов до конца 2023 года

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) поставит «Российским железным дорогам» 13 новых электропоездов ЭП2ДМ до конца 2023 года. Соответствующее соглашения подписано между компаниями в рамках международного железнодорожного салона пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо», передает корреспондент ТАСС с места событий.

Подписи под документом поставили начальник Центральной моторвагонной дирекции – филиала ОАО «РЖД» Алексей Колотов и генеральный директор ООО «ТМХ-Пассажирский транспорт» Александр Лошманов.

Первый состав был торжественно передан в рамках салона пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо». Он будет курсировать в Тюменской области с сентября 2023 года.

Электропоезд обладает возможностью посадки и высадки пассажиров как на высокие, так и на низкие платформы. Скорость электропоезда ЭП2ДМ составляет до 120 км/ч. В пассажирских салонах установлены новые

пассажирские кресла, световые линии, USB разъемы для зарядки гаджетов; новые жидкокристаллические информационные табло. Локализация нового электропоезда находится на уровне 99%.

Новые электропоезда в 2023 году также отправятся в парки пригородных поездов Ярославской, Самарской, Пензенской, Свердловской, Омской, Новосибирской и Кемеровской областях, в Республике Мордовия и в Пермском крае.

Источник: tass.ru, 25.08.2023

В Татарстане при поддержке ФРП наладили выпуск деталей шасси для «АвтоВАЗа»

Компания «Джошкуноз Алабуга» запустила в особой экономической зоне «Алабуга» в Татарстане серийное производство деталей шасси для «АвтоВАЗа». Общие инвестиции превысили 1 млрд рублей, из которых 500 млн рублей предоставил федеральный Фонд развития промышленности (ФРП) в виде льготного займа по программе «Комплектующие изделия».

С привлечением займа ФРП компания приобрела высокотехнологическое оборудование и наладила выпуск цельноштампованных и составных металлических деталей шасси (подвески и мостов). Объем производства после выхода на проектную мощность составит 14 млн деталей в год. Локализация производства – 100%.

Основной заказчик изделий – «АвтоВАЗ». «Джошкуноз Алабуга» в июле 2023 года отправила автоконцерну первую партию деталей подвески для Lada Vesta. В ближайшем будущем запланирован запуск серийного производства деталей для Lada Granta.

«Джошкуноз Алабуга ведет деятельность на российском рынке в сфере автомобилестроения на протяжении 10 лет. Сейчас мы впервые наладили серийное производство деталей для крупнейшего российского автопроизводителя «АвтоВАЗа». Это стало возможно благодаря льготному займу ФРП», – рассказал генеральный директор ООО «Джошкуноз Алабуга» Октем Эджевит.

В дальнейшем предприятие намерено наладить выпуск других деталей шасси, которые будут применяться при сборке на конвейере автомобилей отечественных и иностранных брендов, локализованных в России.

В ходе реализации проекта создано 74 рабочих места.

Источник: frprf.ru, 29.08.2023

Машиностроительный кластер Чувашии включен в реестр Минпромторга России

Машиностроительный кластер Чувашии включен в реестр Минпромторга России. «Это отличная возможность для его участников получить новые меры поддержки от государства в рамках льготного режима для реализации своих проектов по импортозамещению», – заявил глава Чувашии Олег Николаев.

В республиканском машиностроительном кластере 20 предприятий Чувашской Республики, Липецкой области и Москвы. Головное предприятие кластера – Чебоксарский завод силовых агрегатов (ЧЗСА).

Как отметил глава республики, объединенные в кластер в 2022 году – организации уже за прошлый год достигли неплохих результатов. Объем выручки превысил 6 млрд рублей. К 2027 году предусмотрено увеличение производства импортозамещающей продукции предприятий кластера на сумму свыше 15 млрд рублей, инвестиции в основной капитал на уровне 7 млрд рублей и создание более 3 тысяч рабочих мест (на тысячу больше, чем сейчас).

Источник: НТА - Приволжье (nta-pfo.ru), 30.08.2023

В Башкирии при строительстве участка трассы М-12 «Восток» запустили пилотный проект

В республике Башкортостан запустили пилотный проект по импортозамещению на строительстве федеральной трассы.

Работы проводят на обходе через Илишевский и Дюртюлинский районы вокруг Исаметово, Верхнеяркеево, Лаяшты, Ишкарово и Асяново. Данный участок возводится в рамках скоростного маршрута Казань-Екатеринбург и будет входить в состав трассы М-12 «Восток».

Пилотный проект подразумевает использование только отечественной техники на стадии производства и укладки асфальтобетонной смеси и запущен на одном из трех строящихся участков. Асфальтобетонная смесь изготавливается на отечественном асфальтобетонном заводе производительностью до 200 тонн смеси в час, который располагается недалеко от места производства работ. Доставляют смесь к месту работ на отечественных самосвалах. Укладывают асфальт с помощью звена дорожных машин, в частности асфальтоукладчика, а также средних и тяжелых катков.

В 2023 году учреждения, подведомственные Росавтодору, которые выступают заказчиками некоторых объектов, используют порядка 80

асфальтобетонных и цементобетонных заводов отечественного производства и более 360 российских катков. Использование такой техники позволит дорожным организациям проверить ее в реальных условиях, чтобы в дальнейшем заменить иностранный парк техники и заводы на отечественные.

В Башкортостане для строительства обхода используют материалы башкирских производителей. В частногсти в состав асфальтобетонной смеси входят башкирский битум и щебень, чей зерновой состав, показатели на прочность и морозостойкость соответствуют всем требованиям, необходимым для строительства трасс первой категории.

Обход пяти населенных пунктов подразумевает строительство основного хода четырехполосной автомобильной дороги IБ категории, протяженность которой составляет 65 км, 6 транспортных развязок, 2 мостов, 9 путепроводов мостового типа и 18 путепроводов тоннельного типа для проезда сельскохозяйственной техники.

На протяжении всего обхода планируется установить электроосвещение. Транспортные потоки будет разделены барьерным ограждением. Кроме того, на обходе будет установлено 4 площадки для отдыха.

Согласно данным, завершить работы планируется в 2024 году.

Источник: sterlegrad.ru, 31.08.2023

Производство уникальной арматуры начала «Северсталь»

Подобранный в результате разработанной технологии химический состав соответствуют всем требованиям как отечественных, так и зарубежных стандартов. «Подобная арматура сохраняет свойства при экстремально низких температурах, что позволяет ее применять в железобетонных конструкциях, подвергаемых в процессе эксплуатации воздействию чрезвычайно низких температур, а также при строительстве терминалов сжиженного природного газа. До этого момента криогенную арматуру такого класса российским компаниям приходилось импортировать, поэтому использование отечественных технологий будет способствовать развитию импортозамещения», – уверен директор по работе с энергетическими компаниями и инфраструктурными проектами «Северстали» Дмитрий Горошков.

Источник: vo.rbc.ru, 30.08.2023

Александр Новак примет участие в обсуждении импортозамещения в нефтегазовой отрасли

Российские производители представят на Промышленно-энергетическом форуме TNF продукцию, которая может быть включена в дорожные карты по импортозамещению нефтегазового оборудования. Об этом сообщил руководитель ассоциации «Нефтегазовый кластер» Александр Сакевич.

Основная тема форума, который пройдет в Тюмени с 18 по 21 сентября, – обеспечение технологического суверенитета. В пленарном заседании примет участие заместитель председателя правительства РФ Александр Новак. Также вице-премьер проведет на полях TNF межведомственное совещание «Машиностроение для нефтегазовой промышленности», где будут обсуждаться подходы к импортозамещению и развитию производства высокотехнологичного оборудования для ТЭК.

В июле на заседании профильного координационного совета при правительстве РФ были определены семь ключевых направлений импортозамещения нефтегазового оборудования, по которым создаются экспертные рабочие группы и составляются дорожные карты. Это геологоразведка, бурение и добыча на суше и на шельфе, транспортировка углеводородов, нефтегазохимия, переработка нефти и газа, получение сжиженного природного газа.

«Формированием дорожных карт занимается Министерство промышленности и торговли РФ. По каждому направлению составляется перечень необходимой продукции и определяются предприятия, способные ее произвести, – пояснил Александр Сакевич. – Наша ассоциация тоже участвует в этой работе. Мы анализируем возможности и участников кластера, и других известных нам производителей и уже готовы внести ряд предложений по включению их разработок в дорожные карты».

В частности, на рассмотрение Минпромторга будет представлено 12 видов продукции от компаний «ГЕОТЕК Сейсморазведка», «НеоМаш», «Платинус», «СибСтрой-Экология», «Лаборатория инноваций», «ЭнергоТехСервис», НПО «ГеоМаш», ППН «СибБурМаш».

Промышленно-энергетический форум TNF – крупная межотраслевая площадка для эффективного взаимодействия недропользователей, промышленников, разработчиков технологий, представителей органов власти, экспертного сообщества. В этом году в программе форума более 60 мероприятий.

Источник: vedomosti.ru, 30.08.2023

«Газпром нефть» и Хакасия усилят сотрудничество на дорожном рынке импортозамещения

Рынок импортозамещения в России продолжает активно развиваться. Буквально накануне в Республике Хакасия принято решение расширит применение высокотехнологичных материалов для промышленности и дорожного строительства.

Как сообщается на официальном портале республиканского правительства, специально для этого было подписано соглашение с копаниями «Газпром нефть», которые помогут заменить на региональном рынке дорогостоящие импортные смазочные материалы.

В рамках посещения РХ представителями Газпром нефть – смазочные материалы» и «Газпром нефть – Битумные материалы» были заключены договоренности об использовании отечественных смазочных материалов и технических жидкостях, а также битумных материалов для дорожного строительства и разработках, позволяющих продлить срок службы автомобильных дорог.

Со стороны компании были представлены материалы для покрытия дорог, а также масла и новый сервис тестирования сельхоз оборудования.

Ранее сообщалось, что Хакасии дополнительно выделили 300 млн рублей на развитие дорожной инфраструктуры в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Источник: abnews.ru, 31.08.2023

В РФ запустят предприятие полного цикла по производству высокотехнологичных синтетических масел

ООО «Газпром нефть – смазочные материалы» запустит в 2023 году на Омском заводе смазочных материалов комплекс гидроизодепарафинизации (ГИДП), который позволит отказаться от использования импортных базовых масел и обеспечить российский рынок современными смазочными материалами на отечественной основе.

Новый комплекс станет крупнейшим в России производством компонентов для высокотехнологичных синтетических масел, применяемых в автомобильной технике и промышленном оборудовании. Его мощность составит 220 тыс. тонн в год, инвестиции превысят 44 млрд рублей.

Отмечается, что у комплекса нет аналогов в российской нефтеперерабатывающей отрасли, он способен работать на всех видах нефтяного сырья, обеспечивая максимальную эффективность. Выпуск

продукции будет осуществляться по трехступенчатой системе, которая обеспечивает качество синтетических масел на уровне лучших мировых стандартов. Все технологические этапы будут проходить под воздействием водорода с использованием современных катализаторов, благодаря которым раскрываются и усиливаются ключевые свойства смазочных материалов.

Как отметил глава компании «Газпромнефть – смазочные материалы» Анатолий Скоромец, запуск нового производства поможет предприятию кратно нарастить выпуск необходимых базовых компонентов, как для собственного производства, так и для других российских предприятий. «Комплекс гидроизодепарафинизации – один из важнейших проектов достижения технологического суверенитета отрасли», – приводятся слова топ-менеджера.

Кроме того, «Газпром нефть» в 2023 году введет в эксплуатацию комплекс первичной переработки нефти ЭЛОУ-АВТ на Омском НПЗ. Он позволит заменить сразу шесть установок предыдущего экологического поколения, повысить эффективность производства топлива, дополнительно снизить воздействие на окружающую среду.

Производительность объекта составит 8,4 млн тонн в год по нефти и 1,2 млн тонн в год по стабильному газовому конденсату.

Источник: expert.ru, 28.08.2023

Моор привлек нефтегазовых гигантов к решению проблемы всей «тюменской матрешки»

Крупнейшие нефтегазовые компании помогут создать в Тюмени промышленный парк «ДСК 500», который станет одним из крупнейших в России по потенциалу импортозамещения. Об этом 30 августа сообщил губернатор Тюменской области Александр Моор, выступая на предвыборных дебатах, которые транслировались в эфире телеканала «Россия».

«Наши нефтегазовые компании стали перед большой проблемой – необходимостью приобретать российское оборудование взамен недоступного импортного. И это огромный вызов, это колоссальный рынок», – отметил глава региона.

По словам Моора, ответом на вызов станет создание в Тюмени одного из крупнейших промышленных парков в России – «ДСК 500», где оборудование будет и разрабатываться, и производиться. «Здесь, я думаю, нам помогут наши партнеры, крупнейшие покупатели –

«Сургутнефтегаз», «Роснефть», «Лукойл» и «Газпром нефть», – добавил губернатор.

Источник: URA.ru, 30.08.2023

Еще больше инноваций

На площадке международного форума технологического развития «Технопром-2023», который накануне прошел в Новосибирске, подписано соглашение о сотрудничестве между представительством Югры и обществом с ограниченной ответственностью «КФ Венчурс». Вектор форума в 2023 году: «Технологии как фактор развития регионов». Форум подтверждает тезис президента Владимира Путина: «Регионы наконец увидели себя в научной повестке». Цель события – стать реальной площадкой для выстраивания межрегиональных и международных кооперационных цепочек для импортозамещения и достижения технологического суверенитета на примере конкретных проектов, кейсов, технологических разработок.

Компания «КФ Венчурс» – частная инвестиционная группа, работающая с технологическими компаниями в быстрорастущих секторах экономики. Кроме финансирования, компания проводит экспертизу и предоставляет необходимую для развития инфраструктуру в России, странах Юго-Восточной Азии и Западной Африки. – Для развития инноваций крайне важно обеспечить финансовую поддержку на ранних этапах развития проектов. Мы рассчитываем, что сотрудничество с компанией «КФ Венчурс» поможет нам усилить систему венчурного финансирования в Югре, – отметил заместитель руководителя представительства Югры Михаил Аверин.

Стороны будут совместно развивать в Югре инфраструктуру венчурного (рискового) финансирования субъектов малого и среднего предпринимательства в научно-технической сфере и реализовать на территории региона инновационные проекты, включая предусмотренные планами мероприятий Национальной технологической инициативы. – Промышленный потенциал Югры, с одной стороны, открывает ряд возможностей для наших портфельных компаний, направленных на внедрение новых технологий в производство, с другой – мы ожидаем появления в регионе перспективных инновационных копаний, которым мы сможем предложить сотрудничество с фондами под управлением Kama Flow, – прокомментировал договоренность о сотрудничестве исполнительный директор компании «КФ Венчурс» Павел Охотин.

Отметим, что в форуме приняли участие представители 25 стран и 77 субъектов России. Среди зарубежных гостей особенно выделяются такие ведущие страны в передаче технологического и инвестиционного опыта, как Объединенные Арабские Эмираты, Саудовская Аравия, Бразилия.

Источник: ugra-news.ru, 31.08.2023

Смольный заявил о рекордных темпах импортозамещения в Петербурге

Власти Санкт-Петербурга отчитались об «активно наращиваемом объеме выпускаемой продукции» городскими предприятиями. Отмечены, в частности, производители коммуникационного оборудования, а также представители швейного производства и компании, занимающиеся лекарственным обеспечением.

Как сообщили 30 августа в Смольном, согласно полученным статистическим результатам, производство коммуникационного оборудования в Петербурге увеличилось почти на 30%. За период с января по июль 2023 года производство компьютеров, электронных и оптических изделий составило 150,0% к тому же периоду прошлого года. Индекс промышленного производства в разработке компьютеров и периферийного оборудования за аналогичные месяцы показывает 254,4%. В производстве элементов электронной аппаратуры и печатных схем ИПП отмечают на уровне 171,2%.

Тем временем ИПП в сфере швейного производства, как подсчитали в Смольном, за 7 месяцев текущего года составил 179%. Что касается лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях, то за январь-июль объемы производства здесь увеличился на 16%, пояснили в городской администрации.

По словам вице-губернатора Петербурга Валерия Москаленко, стабильный рост объемов производства в тех отраслях, в которых год еще назад была высока доля импортной составляющей, обеспечивает «стимулирование спроса на инновации и высокотехнологичные производства, ставка на технологический суверенитет».

Ранее «Ъ-СПб» писал, что фонд развития промышленности Санкт-Петербурга одобрил займы на сумму более 1,5 млрд рублей пяти городским предприятиям.

Источник: kommersant.ru, 30.08.2023

КОНФЕРЕНЦИИ, ВЫСТАВКИ, ПРЕМИИ

Закроет ли Китай нужды импортозамещения в промышленности России?

Связанные с этим вопросы, как сообщает телевизионный канал «ПРОБИЗНЕС», станут предметом обсуждения в рамках Национальной выставки промышленного оборудования и инноваций China Machinery Fair 2023, которая пройдет с 30 октября по 1 ноября 2023 года в ЦВК «Экспоцентр» в Москве, объединив более 200 китайских поставщиков и производителей промышленных товаров и оборудования

Из официальных источников известно, что за последние полгода товарооборот (экспорт и импорт) России и Китая вырос на 40,6% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Однако и ранее, в 2021-2022 годах, товарооборот между странами достиг рекордных показателей. Поэтому аналитики прогнозируют, что и в 2023-м, когда Россия вынуждена искать новых партнеров и альтернативы привычной продукции у китайских партнеров, товарооборот снова продемонстрирует рост. Причем с 2021-22 гг. все более растут поставки разнообразной готовой промышленной продукции из КНР в РФ.

Об этом говорит и участник российского оргкомитета китайских национальных выставок Петр Хачатурьян: «Китай и до 2022 года был основным торговым партнером России. Но после начала специальной военной операции роль КНР в поставках существенно выросла. По итогам 2022 года товарооборот между двумя странами вырос на 28% и достиг рекордных 190 млрд долл.».

Уже более 10-ти лет Китай остается для России крупнейшим бизнес-партнером. И активное участие его представителей в крупных выставках, таких как China Machinery Fair, позволяет российским отраслевикам расширить знания и обменяться опытом в самых разных нишевых областях – от технологичного производства до услуг в логистике. Привлекать китайские инвестиции.

В то же время, в экспорте РФ в КНР по-прежнему преобладают сырьевые товары и продукция с низким уровнем технологического передела. Сохранение такой тенденции – особенно при длительном сохранении антироссийских санкций Запада – способно надолго усилить зависимость РФ от технологического импорта из Китая и от китайских инвестиций.

Подробнее – см. https://www.probusinesstv.ru/news/314/33569/

Источник: ekogradmoscow.ru, 31.08.2023

Конференция ТЕРМИНАЛЫ 2023

Даты проведения: 9– 10 октября 2023.

Место проведения: г. Сочи.

Конференция ТЕРМИНАЛЫ 2023, организованная компанией Energy Leader, – это прямой диалог между нефтяными и химическими компаниями, портами и терминалами, органами власти, проектными институтами, EPC-подрядчиками, поставщиками оборудования, технологий и решений, логистическими компаниями о создании новых логистических потоков, анализе потребностей в мощностях по транспортировке и необходимости строительства новых терминалов, модернизации и оснащении существующих.

Ключевые темы:

Обзор отрасли: перспективы развития терминалов, изменение рынка, цепочек и мощностей, государственное регулирование деятельности портовой отрасли, инвестиции в развитие инфраструктуры, перспективные направления отгрузок.

Планы развития терминалов.

Проектирование, строительство и ввод в эксплуатацию новых терминалов.

Технологии.

Оснащение терминалов, решения в рамках импортозамещения.

Операционная эффективность, цифровизация.

Источник: portnews.ru,, 30.08.2023

Конференция TAdviser SummIT 2023

Дата проведения: 29.11.2023. Начало в 10:00.

Место проведения: Москва.

Организатор: TAdviser.

29 ноября 2023 года в Москве пройдет конференция TAdviser SummIT.

В пленарной части TAdviser SummIT выступят ИТ-директора крупнейших компаний и государственных ведомств России.

Главная тема докладов: повышение эффективности бизнеса и государства с помощью технологий. Ведущие ИТ-компании расскажут о передовых разработках, которые готовятся к выходу на рынок.

Главные темы:

Цифровизация в условиях санкций и ограничений.

Стратегии и крупнейшие ИТ-проекты государства и бизнеса.

Лучшие практики замены иностранных решений на отечественные аналоги.

Развитие ИТ-инфраструктуры в новых обстоятельствах.

Кибербезопасность как базовое условие выживания в цифровой экономике.

После пленарной сессии конференция продолжится в виде восьми тематических сессий: «ИТ в госсекторе», «ИТ в промышленности», «ИТ в банках», «ИТ в ритейле/электронная коммерция», «HR», «Low-code», «Цифровизация 4.0», «Импортозамещение».

В рамках саммита пройдет шестая церемония награждения TAdviser IT Prize – национальной награды в сфере ИТ в корпоративном секторе.

Источник: ICT2GO.ru, 31.08.2023

ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В настоящее время 70 поручений, в т.ч. поручения 2023 года:

Пр-1293, п.1 а)-4

Правительству Российской Федерации:

рассмотреть вопросы о разработке комплексной программы развития отечественного инжиниринга.

Срок исполнения 1 августа 2023 года

Ответственный Мишустин Михаил Владимирович.

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

Опубликовано 29.06.2023

Пр-562, п.1г)-3

Правительству Российской Федерации:

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

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

Доклад до 31 марта 2024 г.;

Ответственный Мишустин Михаил Владимирович.

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

Опубликовано 02.03.2023

Источник: kremlin.ru