



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№36/ОКТЯБРЬ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
Минск считает важным переход к опережающему развитию	3
Мишустин: в ЕАЭС может быть создан наднациональный механизм субсидирования совместных проектов в АПК	3
РАН утвердила 20 программ технологического лидерства России – Красников.....	4
Стройотрасль в РФ достигла технологического суверенитета – Минстрой России	5
Малые технологические компании наращивают потенциал. Как это отразится на экономике России.....	6
ГП КС: в РФ 90% рынка услуг спутниковой связи принадлежит российским операторам.....	9
Доля российских самолетов в парке авиакомпаний РФ в 2028 г. ожидается на уровне 30%.....	10
ЦМКБ «Алмаз» представило на «Неве» проекты судов с полной заменой импорта.....	10
Каменский завод транспортного машиностроения получил льготный заем в 93 млн рублей	12
Завершились контрольно-наладочные испытания полностью отечественного маневрового электровоза ЭМКА2	12
Первый в мире без водителя. Чем удивляет беспилотный поезд «Ласточка»?	13
РЖД и «Лаборатория Касперского» будут вместе внедрять инновационные защитные технологии	16
СНХЗ в Башкирии запустил выпуск нового антиоксиданта для моторных масел.....	16
Особенности перехода от импортозамещения в нефтегазовом комплексе России к концепции технологического суверенитета	17

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

26.09.-02.10.2025

Минск считает важным переход к опережающему развитию

Белоруссия ставит перед собой задачу перейти от классического импортозамещения к опережающему развитию. Об этом заявил премьер-министр республики Александр Турчин.

Он подчеркнул, что в условиях глобальной нестабильности ключевым элементом выживаемости становится обеспечение технологического суверенитета, то есть способность самостоятельно разрабатывать, внедрять и использовать критически важные технологии и продукты.

«Мы ставим задачу перехода от классического импортозамещения к опережающему развитию, коммерциализации научных разработок, цифровизации и роботизации производственных процессов», – сказал глава кабмина на пленарной сессии «Союз новых технологий: создавая промышленность будущего» в рамках выставки «Иннопром. Беларусь».

Вместе с тем Турчин отметил, что достигнуть технологического суверенитета – архисложная задача, которую можно решить только вместе.

«В этой связи важной считаем совместную работу по синхронизации объединения усилий с нашими стратегическими партнерами», – указал он.

По словам премьера, в рамках Союзного государства Белоруссии и России реализовано более 60 программ в таких направлениях, как космические технологии, микроэлектроника, информационные технологии, машиностроение, медицина и многие другие. Для нивелирования технологических пробелов и совместного использования реализуются 26 интеграционных проектов по производству новой продукции в различных промышленных отраслях.

Источник: tass.ru, 29.09.2025

Мишустин: в ЕАЭС может быть создан наднациональный механизм субсидирования совместных проектов в АПК

В рамках ЕАЭС прорабатывается инициатива создания наднационального механизма субсидирования совместных проектов в аграрном секторе, заявил премьер-министр РФ Михаил Мишустин.

«С партнерами по Союзу мы делаем все необходимое для защиты интересов наших производителей. В приоритете такие направления, как импортозамещение и укрепление технологической независимости. Вы знаете, что запущен наднациональный механизм субсидирования совместных проектов в промышленности. Следующий шаг – сделать подобную помощь доступной и для компаний аграрного сектора. Прорабатываем такую инициативу», – заявил Мишустин в Минске 30 сентября, выступая на встрече глав делегаций государств ЕАЭС – членов Евразийского межправсовета с президентом Белоруссии Александром Лукашенко.

Он добавил, что в зоне постоянного внимания членов ЕАЭС также формирование интегрированной информационной системы, запуск «союзных» механизмов прослеживаемости товаров, внедрение современных решений, и создание общего транспортного рынка.

Источник: interfax.ru, 30.09.2025

РАН утвердила 20 программ технологического лидерства России – Красников

Российская академия наук утвердила 20 программ технологического лидерства России, заявил президент Российской академии наук Геннадий Красников, выступая на II Международной конференции по общественно-гуманитарным наукам.

«Могу сказать, что у нас сегодня утверждены... 20 национальных программ технологического лидерства. У нас специально проводили заседание общего собрания академии. Наши тематические отделения сформулировали свои предложения, где постановка этих вопросов действительно приведет к тому, что у нас (в России – ред.) будет не просто импортозамещение, а именно технологическое лидерство», – сказал Красников.

Он добавил, что в рамках развития науки и бизнеса в РАН пришло почти 800 запросов от высокотехнологичных компаний на организацию различных исследований, которые должны помочь в дальнейшем развитии самих компаний.

1 октября в рамках поручения президента РФ Владимира Путина на базе Мариупольского государственного университета имени А.И. Куинджи в ДНР стартовала II Международная конференция по общественно-гуманитарным наукам «Азовский форум развития: экономика Новороссии». Конференция продлится с 1 по 3 октября, более 600 ученых и аспирантов из России, Алжира, Бангладеш, Гватемалы, Ирана, Перу, Сербии, Словакии, Судана и Франции

будут обмениваться опытом по вопросам развития и нормативного регулирования экономики, достижения технологического лидерства, стимулирования наукоемкого технологического предпринимательства, обеспечения водоснабжения Донбасса, рекультивации территорий, развития туризма и многим другим.

Приглашенными гостями конференции стали помощник президента РФ Андрей Фурсенко, президент Российской академии наук Геннадий Красников, глава ДНР Денис Пушилин, заместитель министра науки и высшего образования РФ Константин Могилевский, а также ректоры ведущих российских университетов и директора научных организаций, представители научно-образовательного сообщества, государственной власти и бизнеса.

Источник: ria.ru, 01.10.2025

Стройте́льство в РФ достигло технологического суверенитета – Минстрой России

Строительная отрасль России достигла технологического суверенитета, является самодостаточной, однако остается актуальной проблема с технологическим оборудованием, сообщил директор департамента градостроительной деятельности и архитектуры Минстроя России Владимир Калинин журналистам на XII Международном строительном форуме и выставке 100+ TechnoBuild в Екатеринбурге.

«Суверенитет в части стройки, он достигнут, и это та отрасль, которая самодостаточна на сегодняшний день. В принципе, мы внутри нашей страны можем абсолютно спокойно реализовывать самые сложные строительные проекты.

Другая проблема, которая действительно сегодня остается актуальной, это технологическое оборудование. Это уже не то, за что, как правило, отвечает строитель, а то, что специфично для определенного какого-то промышленного производства», – сказал он.

Напомним, что еще осенью прошлого года глава Минстроя России Ирек Файзуллин назвал стройотрасль наиболее импортозащищенной и импортозамещенной. «Наверное, строительная отрасль в массовом строительстве наиболее импортозащищенная и замещенная. По оценкам Минпромторга, 4% в массовом строительстве используется внешнего продукта. Сегодня тот Каталог импортозамещения, который ведется Минстроем вместе с нашим Национальным объединением строителей, фактически показывает, что

есть, что выбирать у нас, но и есть, где совместно с промышленностью работать», – говорил Файзуллин.

Источник: interfax.ru, 30.09.2025

Малые технологические компании наращивают потенциал. Как это отразится на экономике России

В России зафиксирован стремительный рост малых технологических компаний, которые демонстрируют более высокие темпы развития по сравнению с сегментом малого и среднего предпринимательства в целом. Анализ, проведенный Корпорацией МСП, показывает, что с 2021 года занятость у малых технологических компаний выросла на 39 процентов, суммарно эти компании создали 50 тысяч новых рабочих мест. О том, как это сказывается на экономике России, – в материале «Ленты.ру».

Государственная поддержка

Формирование Министерством экономического развития России специализированного реестра малых технологических компаний позволило выделить их в отдельный сегмент для таргетированной государственной поддержки, и пул инструментов для таких компаний постоянно расширяется. Уже действуют налоговые преференции и льготы по регистрации патентов, а также обсуждаются преференции при участии в государственных закупках по федеральному закону № 223-ФЗ.

Одним из ключевых инструментов является льготная программа кредитования Корпорации МСП и Министерства экономического развития России

«Малые технологические компании разрабатывают уникальную импортозамещающую продукцию и технологии, способные обеспечить нашей стране технологический суверенитет. За счет своей маневренности и большей адаптивности по сравнению с крупным бизнесом они способны создавать и выводить на рынок новые технологии и продукцию в более сжатые сроки. Мы видим активный рост малых технологических компаний, и льготная программа кредитования позволяет бизнесу масштабировать производства, наращивать объемы выпускаемой продукции и формировать необходимый научно-технический задел», – прокомментировал первый заместитель министра экономического развития России Максим Колесников.

Эффект от льготного финансирования

Компании, получившие льготное финансирование по программе Министерства экономического развития и Корпорации МСП, демонстрируют еще более высокие темпы развития.

С 2022 по 2024 год получателями поддержки стали 286 компаний, а общий объем заключенных договоров превысил 54,1 миллиарда рублей. В результате аналитика показывает, что средний объем дохода на одного получателя такой государственной поддержки вырос на 175 процентов – с 337 миллионов рублей в 2021 году до 926 миллионов в 2024 году. А в целом по сегменту малых технологических компаний – с почти 108 миллионов рублей в 2021 году до 191 миллиона в 2024 году в расчете на одну компанию. То есть прирост составил чуть более 77 процентов.

«Сегодня недостаточно просто быть российской технологической компанией, чтобы быть конкурентоспособным на рынке. Необходимо не только разрабатывать новые продукты, а производить то, что действительно отвечает на запрос времени. Малые технологические компании как раз чаще всего разрабатывают продукты «в рынок» в отличие от крупных производств, где часто продукт рождается без понимания конъюнктуры, просто потому что у компании были какие-то наработки. А будет ли он востребован – вопрос. Малые компании сначала видят нишу, а потом уже берутся за разработку. И при адресной поддержке таких производителей мы получаем на выходе решения и технологии, которые пойдут не «на полку», а будут способствовать обеспечению технологического суверенитета и дальнейшему развитию высоких технологий в стране», – подчеркнул генеральный директор Корпорации МСП Александр Исаевич.

Таргетная поддержка малых технологических компаний по специальной программе позволила им масштабироваться и за три года создать 6,8 тысячи новых рабочих мест, что в два с половиной раза больше, чем в среднем по сегменту малых технологических компаний

«Государственный гражданский заказ в рамках национального проекта «Беспилотные авиационные системы» позволил не только нам, но и всей отрасли вырасти в несколько раз. А льготный кредит, который «Геоскан» получил как малая технологическая компания по программе Корпорации МСП, лег в основу расширения производственных мощностей. Мы направили полученные средства в развитие и благодаря этому запустили крупносерийное производство новой модели промышленной беспилотной авиационной системы – самого компактного в своем классе квадрокоптера для оперативного видеомониторинга «Геоскан 801». Мы поставили по государственному гражданскому заказу 2024 года свыше 1200 беспилотных авиационных систем этой модели. Кроме этого, масштабирование производства позволило нам

выпустить в 2024 году более 13 тысяч образовательных комплексов линейки «Геоскан Пионер», – отметил генеральный директор «Геоскан» Алексей Юрецкий.

Разработки и продукты малых технологических компаний

Малые технологические компании активно разрабатывают отечественные решения не только в области беспилотников. Они создают новые продукты с использованием технологии Интернета вещей, занимаются передовыми разработками в сфере медицины и робототехники. Среди их проектов – производство инновационных насосов для лабораторного оборудования с использованием искусственного интеллекта, импортозамещение комплексов с нейросетями для логистики, а также разработка импортозамещающих биополимеров для медицины.

Так, компания «Гельтек-медика» получила поддержку по программе Корпорации МСП как малая технологическая компания и сегодня уже является одним из лидеров рынка. Предприятие прошло путь от лаборатории научно-исследовательского института «Медполимер» до технологической компании, где опыт в создании новых материалов пригодился не только в классических контактных средах – гелях для ультразвукового исследования, электрокардиографии и электроэнцефалографии, но и в разработке современных твердых полимерных электродов.

Поддержка Корпорации МСП позволила удержать темпы роста, запустить проект промышленной ипотеки для целей строительства нового завода. Также льготное оборотное кредитование помогло поддержать достаточную ликвидность, обеспечивавшую покупку сложных ингредиентов для производства полимерных контактных сред

Разработчик из Рязанской области – компания «ИПРО» – запустил производство автоматизированных систем управления на базе технологии Интернета вещей для «умных домов».

«При поддержке Корпорации МСП мы освоили производство и запустили в серию новый прибор – ИПРО-7. Он позволяет подключать в единую «умную» систему различные датчики для сбора информации и предотвращения аварийных ситуаций, например, протечек воды в доме. Также он может собирать и передавать данные от счетчиков учета. По сути, ИПРО-7 является центральным блоком системы и принимает решение, что делать при срабатывании различных датчиков, обеспечивая таким образом полноценное интеллектуальное управление домом с мобильного телефона», – рассказал генеральный директор компании «ИПРО» Александр Лебединцев.

Среди других проектов малых технологических компаний, получивших государственную поддержку, – зарядные станции для электромобилей, интеллектуальная транспортная система, многофункциональные композитные

материалы для авиационных двигателей, производство роботизированных комплексов, безэховых камер и радиопоглощающих материалов. Таким образом, «малые» – это только слово в названии, ведь именно такие проекты сегодня необходимы, чтобы перестать импортозамещать и начать импортоопережать.

Источник: Lenta.ru, 30.09.2025

ГП КС: в РФ 90% рынка услуг спутниковой связи принадлежит российским операторам

Российская индустрия спутниковой связи за 30 лет проведения отраслевой конференции SATCOMRUS перешла от выживания к уверенному развитию. Об этом в интервью ТАСС в преддверии юбилейной конференции заявил генеральный директор госпредприятия «Космическая связь» (ГП КС) Алексей Волин.

«В середине 90-х, на первой конференции SATCOMRUS, отрасль обсуждала вопрос, как ей выжить. Сегодня мы обсуждаем перспективы развития на 15-20 лет вперед», – рассказал Волин.

По его словам, 30 лет назад иностранные компании контролировали большую часть российского рынка услуг спутниковой связи, и остро стоял вопрос, захватят ли они его целиком. «Сегодня 90% рынка принадлежит российским операторам в количестве двух юрлиц – мы и «Газпром космические системы». Более того, сегодня мы работаем на рынке более 60 стран мира», – добавил Волин.

Глава предприятия подчеркнул, что в 1995 году представители отрасли мечтали отказаться от устаревшего советского оборудования и программного обеспечения в пользу зарубежных аналогов. «Сегодня отрасль обсуждает, как завершить переход на полное импортозамещение и делать – а они уже делаются – полностью отечественные спутники», – рассказал он.

Волин также отметил, что за 30 лет количество телеканалов, передававшихся в РФ через спутники, выросло с 15 до 1 100. С 22 до 500 увеличилось число транспондеров, установленных на аппаратах «Космической связи».

Источник: tass.ru, 01.10.2025

Доля российских самолетов в парке авиакомпаний РФ в 2028 г. ожидается на уровне 30%

Доля российских самолетов в парке отечественных авиакомпаний в 2026 году ожидается на уровне 20%, в 2027 году – 25%, а в 2028 году – 30%, говорится в паспорте госпрограммы «Развитие авиационной промышленности», внесенной в Госдуму в рамках бюджетного пакета на 2026-2028 годы.

«Доля самолетов отечественного производства в парке российских авиаперевозчиков: ...2025 год – 19%, 2026 год – 20%, 2027 год – 25%, 2028 год – 30%», – говорится в документе.

При этом доля российских вертолетов в авиапарках в 2028 году прогнозируется на уровне 89%.

Всего в период с 2024 по 2030 год российские перевозчики должны получить 990 гражданских самолетов с учетом успешной программы импортозамещения. Из них 142 единицы SSJ-New, 270 единиц MC-21-310, 51 единица Ил-114-300, 113 единиц Ту-214, 12 единиц Ил-96-300, 105 единиц ТВРС-44 «Ладога», 158 самолетов «Освей» и 139 «Байкалов».

В январе 2024 года премьер-министр РФ Михаил Мишустин сообщал, что более 600 полностью российских лайнеров должно быть построено за следующие шесть лет. Основу парка российских авиакомпаний составят самолеты SSJ-New, MC-21-310, Ил-114-300, Ту-214 и Ил-96-300.

Источник: ria.ru, 30.09.2025

ЦМКБ «Алмаз» представило на «Неве» проекты судов с полной заменой импорта

Центральное морское конструкторское бюро ОСК «Алмаз» на международной выставке «Нева 2025» представило ряд новых проектов маломерных судов – от служебно-разъездных катеров ледового класса до гибридной яхты с уникальной энергетической установкой.

Общий акцент разработок – полное импортозамещение.

Серийность и унификация

Среди новинок – многофункциональный катер ледового класса Ice3 («Нерпа»), созданный для обслуживания акватории порта. Он способен ликвидировать разливы нефтепродуктов, тушить пожары, перевозить грузы до 5 тонн, а также доставлять 10 пассажиров и трех членов экипажа.

Катер оснащен отечественной энергетической установкой на базе двигателя от компании «Промышленные компоненты Камаз».

Представитель ЦМКБ «Алмаз» в беседе с корреспондентом «ДП» подчеркнул, что ставка в вопросах проектирования многофункциональных судов делается на серийность и унификацию.

Конструкторское бюро также представило проекты лоцманских судов: многофункциональное судно-буксир (проект ЛС005Б) длиной 20,5 метра с тягой на гаке около 20 тонн и судно повышенной мореходности (проект ЛС007) длиной 30 метров, рассчитанное на доставку 12 лоцманов при волнении моря до 6 баллов.

Еще одна премьера – гибридная яхта длиной 43 метра с энергетической установкой на газу и накопителях электрической энергии отечественного производства. По расчетам разработчиков, в режиме автономного хода судно может работать до 1 тыс. миль, а использование газа позволяет сократить затраты вдвое по сравнению с дизелем и снизить выбросы практически до нуля.

Взаимная польза

Кроме проектной деятельности «Алмаз» активно развивает сотрудничество с вузами. На «Неве 2025» бюро и Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова подписали соглашение о расширенном партнерстве.

Документ предполагает реализацию совместных научно-образовательных программ и максимально практическую вовлеченность студентов: практика проходит на реальных проектах бюро, а педагоги повышают квалификацию в области цифрового проектирования прямо в стенах КБ.

В свою очередь, инженеры «Алмаза» получают доступ к учебной базе университета – аэродинамической трубе, опытному бассейну и специализированным тренажерам. Таким образом, компания не только создает новые суда, но и вкладывается в подготовку специалистов, что критически важно для долгосрочного развития отрасли.

АО «Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз» основано в 1949 году, входит в состав Объединенной судостроительной корпорации.

Бюро специализируется на проектировании скоростных катеров, противоминных и патрульных кораблей, судов на воздушной подушке, научно-исследовательских и спасательных судов, а также плавдоков и судов для Арктики. За свою историю «Алмаз» разработал более 26 тыс. кораблей и судов, построенных в 40 странах мира.

Высокими темпами

В приветственном слове к участникам выставки «Нева 2025» министр промышленности и торговли Антон Алиханов отметил, что нынешний год наглядно демонстрирует высокий темп развития отрасли (только за первое полугодие 2025 года предприятия передали заказчикам 47 судов). А также подчеркнул важность еще более амбициозных задач на будущее,

сформулированных в национальном проекте по обеспечению транспортной мобильности страны.

<...>

Источник: dp.ru, 28.09.2025

Каменский завод транспортного машиностроения получил льготный заем в 93 млн рублей

Каменский завод транспортного машиностроения получил льготный заем в 93 млн рублей для расширения производства зубчатых колес. Об этом сообщают на сайте донского правительства.

Благодаря этому увеличится выпуск зубчатых колес до 5000 единиц в год. Средства выделены по программе «Проекты развития» Регионального фонда развития промышленности Ростовской области под 5% годовых.

Общий объем инвестиций в проект превысит 200 млн рублей. Предприятие, исторически ориентированное на импортозамещение для железнодорожного транспорта, направит средства на наращивание технологических мощностей. Программа РФРП РО позволяет предприятиям получать льготные займы до 100 млн рублей сроком на три года для реализации инвестиционных проектов.

«Фонд развития промышленности продолжает активную работу и остается одним из ключевых инструментов региональной поддержки донских предприятий. Финансирование таких проектов напрямую способствует укреплению технологического суверенитета и развитию отечественного машиностроения. Мы видим, что наши предприятия обладают высоким потенциалом, и задача фонда – помочь им реализовать этот потенциал, обеспечив доступным финансированием», – отметил заместитель губернатора Игорь Сорокин.

На сегодняшний день завод уже сертифицировал и запустил в серийное производство более 40 видов продукции для железнодорожной отрасли.

Источник: Don24.ru, 29.09.2025

Завершились контрольно-наладочные испытания полностью отечественного маневрового электровоза ЭМКА2

Новочеркасский электровозостроительный завод (НЭВЗ) (входит в ТМХ) завершил этап контрольно-наладочных испытаний контактно-аккумуляторного

маневрового электровоза постоянного тока ЭМКА2 №003. Об этом сообщила пресс-служба Правительства Ростовской области. Это первый электровоз ЭМКА2, полностью построенный из российских комплектующих.

Три аккредитованных испытательных центра – ВНИИЖТ Роспотребнадзора, ВЭЛНИИ и НПО «Привод-Н» – провели стационарные испытания, в ходе которых оценивалась электрическая прочность изоляции, соответствие габаритов требованиям безопасности, а также работоспособность программного обеспечения систем управления и безопасности.

В настоящее время начался второй этап тестирования систем локомотива, включающий типовые и сертификационные испытания. Они будут продолжены на экспериментальном кольце ВНИИЖТ в Щербинке. «Предстоит провести ходовые испытания, оценить электромагнитную совместимость, уровень вибрации в кабине машиниста и параметры работы тягового и вспомогательного оборудования», – рассказал генеральный директор НЭВЗа Евгений Гридасов. Локомотив может работать как от контактной сети, так и от бортового накопителя энергии. Это позволяет ему работать автономно, без необходимости в специальной зарядной инфраструктуре. Накопитель и тяговая система машины обеспечивают возможность перемещения состава массой до 2 тысячи тонн на расстояние до 14 км без подключения к контактной сети. Без состава электровоз может проехать до 100 км на одной зарядке.

Источник: techzd.ru, 29.09.2025

Первый в мире без водителя. Чем удивляет беспилотный поезд «Ласточка»?

Почти 200 лет железнодорожное сообщение остается одним из самых востребованных и удобных способов переместиться из точки А в точку Б. Хотя поезда становятся комфортнее, в век технологий мы воспринимаем это как должное. Но порой можно удивить даже искушенного пассажира

Уже продолжительное время по Московскому центральному кольцу (МЦК) пассажиров возит беспилотная «Ласточка»! По словам заместителя министра транспорта РФ Алексея Шило, к августу этого года она проехала уже более 80 тыс. км. «Соответственно, пассажиры уже могут оценить, насколько эффективно работает данная технология», – сказал он. Также он отмечает, что параллельно «Ласточке» по Москве уже какое-то время ходит беспилотный трамвай и неплохо себя показывает в деле.

Правда, для поездов-беспилотников, которые курсируют уже сейчас, машинист в кабине все-таки необходим. Пусть он сам не управляет, зато

контролирует приборы – это так называемый третий уровень автоматизации. А вот с 2026 года на МЦК готовятся перейти на четвертый уровень и запустить полностью беспилотный транспорт. Полноценная презентация локомотива пройдет 1 октября в рамках международного форума «Цифровая транспортация – 2025».

Дело техники

Корреспонденту ТАСС раньше остальных москвичей удалось убедиться в преимуществах нового уровня, прокатившись на таком поезде. Демонстрация его возможностей началась на станции МЦК «Андроновка» – так мы добрались до станции «Площадь Гагарина». Поезд на первый взгляд ничем не отличается от классической «Ласточки». Однако он на самом деле он намного «глазастей», потому что оснащен лидарами (лазерными локаторами), которые помогают искусственному интеллекту формировать картину окружающего пространства, оптическими камерами с разными углами дальности и тепловизорами.

Как говорит заместитель генерального директора - директор Санкт-Петербургского филиала АО «НИИАС» Павел Попов, именно тепловизоры – самые дорогие среди новых комплектующих – их стоимость сопоставима со стоимостью автомобиля. Важно отметить, что нынешние «Ласточки» производиться больше не будут, так как в их разработке принимала участие компания Siemens. Но все оборудование для беспилотия в новом поезде отечественное.

Вкалывают роботы, а не человек

Самое интересное происходило, конечно, в кабине машиниста. Сначала пилот сам вел по рельсам поезд, а потом продемонстрировал, как транспорт передвигается на автопилоте, оторвав руки от пульта управления, словно велосипедист от руля.

Для того чтобы искусственный интеллект правильно определял, как необходимо двигаться, были созданы специальные знаки, которые устанавливаются на обочине. «Он (ИИ) его видит, рассчитывает расстояние, снижает скорость. Вот теперь уже другой знак появился. Это знак «Конец опасного места», после которого поезд будет скорость увеличивать», – пояснял по ходу движения Павел Попов, демонстрируя наглядно работу беспилотного поезда.

А что, если на рельсы вдруг выбежит человек? На этот случай поезд тоже оснащен. На одном из участков специально выставили манекен, одетый полностью в черное. По словам эксперта, темные цветовые гаммы распознать системе сложнее. Разглядеть манекен действительно было трудно, во всяком случае человеческим глазом. Но устройство увидело его примерно за 600 м. По мере приближения к объекту поезд самостоятельно стал гудеть, предупреждая

гипотетического нарушителя, и притормаживать, а затем, не доезжая до манекена, остановился полностью.

Первый вывод из поездки: в спокойном режиме работа системы внушает доверие. Но если с беспилотной системой все-таки произойдут какие-то неполадки, то кто будет их устранять, раз в кабине не будет машиниста? По словам Попова, все продумано, и в этом мы – первые в мире. «Разумеется, беспилотный поезд должен кто-то контролировать, поэтому появляется такая фигура, как машинист-оператор. Это специалист, который отслеживает сразу несколько поездов, и при возникновении нештатной ситуации, а препятствие – тоже нештатная ситуация, ему [от системы] поступает информация, и он уже смотрит и принимает решение», – заявляет он. Напоминает работу диспетчера в аэропорту, не правда ли?

В поездах уже все оснащено для обеспечения безопасности. При нажатии кнопки, доступной любому пассажиру, сигнал уходит в диспетчерский центр. При любых обстоятельствах ответ на запрос будет, и решение по нему примут быстро. «Для МЦК у нас четыре бригады быстрого реагирования. При технических отказах инфраструктуры поезда они максимум в течение 10 минут должны прибыть на поезд», – говорит Попов.

Также при любой нештатной ситуации оператор может посмотреть, что именно происходит, по камерам. Ими оснащен каждый вагон, к каждой есть доступ в центре управления. Более того, из центра даже могут взять движение поезда под контроль.

Будущее технологии

В РЖД сообщили, что полностью беспилотную «Ласточку» стоит ожидать на МЦК уже в 2026 году. А первые поезда четвертого уровня автоматизации на междугородных маршрутах можно будет увидеть тоже довольно скоро – также в следующем году. Правда, сначала они не будут предназначены для пассажиров.

По словам Павла Попова, сначала система будет введена на локомотивах, предназначенных для маневровых работ на станциях и подъездных путях. «Там в реальности мы сможем убрать машиниста полностью. Испытания ведутся не только здесь, на «Андроновке». Есть еще шесть локомотивов, в которых идет постоянная работа, – на станции «Лужская» и станции «Челябинск», – утверждает он.

Беспилотие стоит ожидать не только на железных дорогах, но и в метро. Как говорит эксперт, этим уже занимается Московский центр транспорта. Возможно, уже очень скоро беспилотные поезда метрополитена станут для нас такой же обыденностью, как комфортное сиденье или кондиционер в вагоне.

РЖД и «Лаборатория Касперского» будут вместе внедрять инновационные защитные технологии

Соглашение о стратегическом сотрудничестве в сфере развития инновационных технологий и импортозамещения подписали сегодня в рамках III Международного форума цифровых технологий в сфере транспорта и логистики «Цифровая транспортация 2025» замглавы РЖД Евгений Чаркин и вице-президент «Лаборатории Касперского» по развитию бизнеса в России и странах СНГ Анна Кулашова. Договоренности включают в себя тестирование и внедрение решений на базе операционной системы KasperskyOS, а также обеспечение безопасности контейнерных сред в ИТ-инфраструктуре РЖД.

В год «Российским железным дорогам» приходится отражать более 4 млн кибератак. То есть мы работаем в условиях постоянной проверки нашей ИТ-инфраструктуры на прочность. Выстроить действительно качественную защиту всех наших информационных систем можно только в кооперации с партнерами, глубоко погруженными в эту сферу, такими как «Лаборатория Касперского». Компания наработала глубокую экспертизу, и мы считаем ее надежным партнером в противодействии информационным угрозам, – подчеркнул Евгений Чаркин.

Железнодорожное сообщение играет ключевую роль в структуре российской экономики: от него зависит работа многих предприятий, а также повседневная жизнь людей. Практика показывает, что такая критически важная инфраструктура часто становится объектом кибератак. При этом злоумышленники постоянно развивают свои тактики, техники и процедуры, а схемы становятся все более сложными и целевыми. Чтобы успешно им противостоять, необходимо внедрять инновационные решения, которые способны отражать не только уже хорошо известные, но и новые киберугрозы. РЖД – наш давний партнер, и мы гордимся тем, что одна из крупнейших отечественных компаний доверяет нашей экспертизе и технологиям. Уверены, что сотрудничество поможет организации значительно укрепить систему защиты от киберугроз, – отметила Анна Кулашова.

Источник: t.me/telerzd, 01.10.2025

СНХЗ в Башкирии запустил выпуск нового антиоксиданта для моторных масел

Новый антиоксидант для моторных масел разработали на СНХЗ в Башкирии.

Как сообщает пресс-служба Минпромторга Республики Башкортостан, на «Стерлитамакском нефтехимическом заводе» (входит в АО «Росхим») выпустили первую опытную партию нового стабилизатора моторных и промышленных масел «Агидол-135Л». Согласно информации, предприятие планирует изготавливать порядка 100 тонн продукта в месяц.

Антиоксидант уже прошел испытания на смазочных материалах у потенциальных потребителей.

Отмечается, что подобного продукта на российском рынке ранее не было. Проект стал частью программы импортозамещения.

Ранее сообщалось, что СНХЗ провел модернизацию производства синтетического каучука, который используется в качестве сырья для изготовления автомобильных шин и резинотехнических изделий.

Инвестиции в проект составили 740 млн рублей, из которых 525 млн рублей в рамках программы «Комплекующие изделия» предоставил федеральный ФРП.

Источник: nta-pfo.ru, 01.10.2025

Особенности перехода от импортозамещения в нефтегазовом комплексе России к концепции технологического суверенитета

Импортозамещение является одним из ключевых стратегических направлений для отраслей России, обеспечивающих экономическую и энергетическую безопасность. Вектор, реализуемый в нефтегазовом комплексе (НГК) с 2014 года, продемонстрировал успехи импортозамещения критически важных технологий как в станкостроении, машиностроении, так и в сфере цифровых коммуникаций и создании собственного программного обеспечения (ПО).

Между тем, стратегия импортозамещения долгое время основывалась на попытках воссоздать полный цикл производства российскими компаниями без привлечения внешних партнеров. С 2023 года новым взглядом на эффективность данной стратегии является внедрение термина технологический суверенитет, подразумевающего создание в том числе международных промышленных и прочих кооперационных связей для использования преимуществ всех «дружественных» России участников. Новый подход к стратегии импортозамещения строится на эффективности: технологической и экономической. Вместо попыток создавать полную цепочку собственных технологий за значительные бюджетные и частные средства, возможно найти действующие решения на рынке или создать совместные технологии, которые

будут реализовываться сразу для нескольких стран, что увеличит рентабельность таких проектов и привлечет еще больше потенциальных инвесторов.

По мнению Мазурчука Тимофея Михайловича к.э.н., PhD, доцента Кафедры отраслевых рынков Факультета экономики и бизнеса Финансового университета при Правительстве РФ «на сегодняшний день наиболее приоритетными направлениями для нефтегазового комплекса России является три ключевых вектора:

Независимая логистика международных поставок;

Технологический «дружественный» суверенитет;

Цифровизация, разработка микропроцессорных мощностей и ПО (Hardware + Software)».

Независимую логистику позволяет поддерживать не только развитая сеть трубомагистралей через соседние страны, но и логистика по Северному морскому пути СМП. Северный морской путь играет всю большую роль в транспортировке сырья в Юго-Восточную Азию, так как загруженность железнодорожных путей превышает в среднем 95% по маршруту Россия–Китай, а СМП имеет неограниченные возможности одновременного транзита и в данном направлении концепция «дружественного» технологического суверенитета может быть реализована максимально эффективно. Россия строит атомный ледокольный флот для сопровождения танкеров, но при этом, собственные судостроительные мощности не могут реализовывать необходимый объем танкеров для подобных условий эксплуатации, в следствие чего, Китай переориентирует свои верфи под строительство «северных» судов для торговли по СМП.

По мнению Григорьевой Елены Михайловны к.э.н., доцента, доцента Кафедры отраслевых рынков Факультета экономики и бизнеса Финансового университета при Правительстве РФ «цифровизация комплекса происходит на текущий момент в двух основных направлениях: создание собственной базы программного обеспечения и технических решений, в частности собственных IoT систем (система интернета-вещей), помогающих мониторить и отслеживать состояние на всех объектах: от скважин до трубомагистралей в режиме реального времени. Долгое время подобные решения приобретались от европейских компаний, среди основных поставщиков были Siemens, SaP, Schneider Electric и др., но с 2022 года российские компании сначала обратились к китайскому рынку (лидером по поставкам в Россию цифровых умных решений из Китая является Huawei), а с 2023 года постепенно осуществляется переход на российские аналоги и даже собственные микропроцессорные технологии. IT-сектор активно входит на новые рынки и нефтегазовый комплекс не стал исключением, так наиболее уязвимыми для

НГК РФ оставалось отсутствие собственного ПО (программного обеспечения) для специализированного оборудования и технические решения вроде IoT».

Но не только цифровизация лежит в основе импортозамещения, для реализации российских технологий активно используются платформы типа Особых экономических зон (ОЭЗ), технопарков, территорий опережающего развития (ТОР), НИИ и других площадок, которые позволяют реализовать не только принцип инновационности, но и принцип коммерческой выгоды. Малые компании и даже стартапы все чаще в России становятся «технологическими инициаторами», т.е. компаниями и проектами, которые позволяют крупнейшим российским нефтегазовым компаниям поддерживать перспективные решения и возможно сделать частью их собственного бизнеса.

Помимо ОЭЗ как более открытой площадки еще с советского периода действует ряд технопарков и научных кластеров, которые выполняют заказы и проекты для нефтегазового сектора. Основными направлениями таких исследований является: повышение эффективности добычи трудноизвлекаемых запасов (ТРИЗ), повышение эффективности использования попутного нефтяного газа, внедрение цифровизации в НГК.

Технологический суверенитет ставит экономическую эффективность в одну из приоритетных т.к. растущая доля ТРИЗ повышает себестоимость добычи каждого барреля нефти или кубометра газа, и если технологий будет достаточно для извлечения подобного ресурса из недр, то экономическая выгода при турбулентности на мировых рынках может не дать компаниям работать эффективно, что отразится на долгосрочных проектах и инвестициях, создавая «замкнутый» круг недофинансированности.

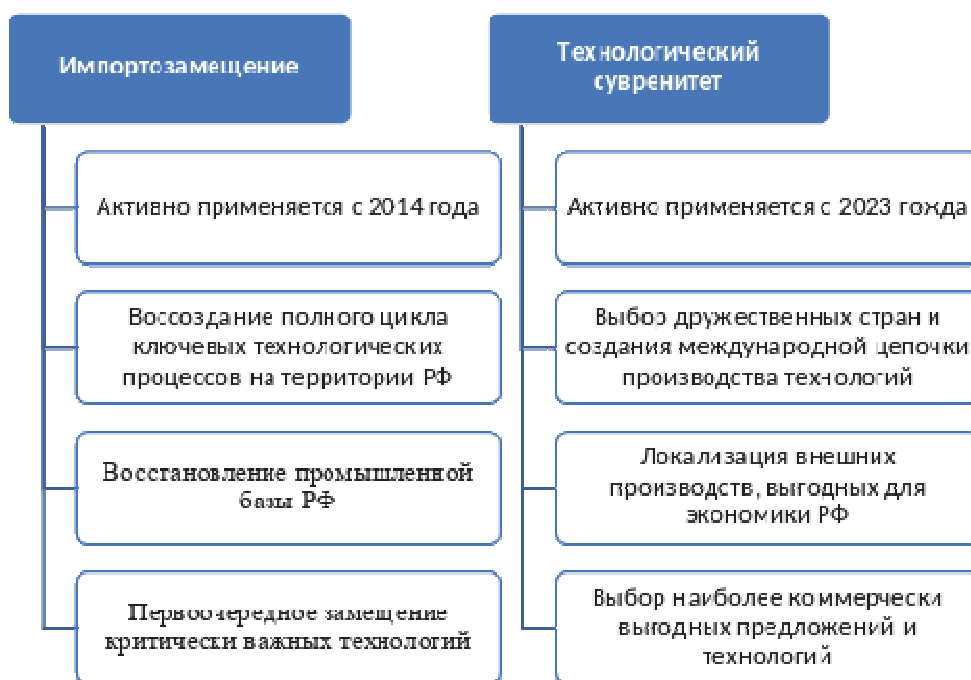
По мнению Мазурчука Т. М. «в ближайшие 5 лет, доля трудноизвлекаемых углеводородов может достичь отметки в более чем 70%, это означает, что 7 из 10 баррелей нефти относятся к запасам с высокой стоимостью добычи и сложностями поддержания стабильного притока сырья. Чем дольше будут внедряться технологии эффективной разработки ТРИЗ, тем больше будет сокращаться выгода от добычи полезных ископаемых, и наоборот, при снижении себестоимости добычи, НГК России будет более устойчивым к скачкам цен на углеводороды».

Кроме экономической эффективности добычи сырья, многие компании НГК стараются максимизировать кадровый потенциал. Краудсорсинг (crowdsourcing) – возможность реализации внешнего и внутреннего потенциала сотрудников для решения самых амбициозных задач, а также приведенная выше цифровизация всех объектов газовой промышленности. Цифровизация через интернет-вещей (IoT) также позволяет компаниями увеличивать срок службы труб и прочих объектов газотранспортной системы, так как в целях эффективной экономии трубы будут меняться не по факту срока полезного

использования, а по фактическому износу труб, что также снижает и аварийность объектов, а сотрудник в данной парадигме становится больше управляющим, отслеживающим стабильность работы системы.

Именно долгое внедрение и разработка собственных «умных» систем и ПО, которое сможет все эти данные связать в единую рабочую сеть, являлись «камнем преткновения» для крупных компаний, а закупка европейских решений показала ненадежность иностранных готовых систем, так как их вместе с ПО можно отключить по политическим причинам и нарушить функционирование критически важной инфраструктуры, однако на текущий момент российские компании и проекты смогли найти аналогичные решения, не уступающие в потенциале, и в ближайшие годы темпы цифровизации будут только повышаться.

В итоге, концепция технологического суверенитета более точно и эффективно отражает запросы нефтегазового комплекса России и ее результаты могут быть использованы и в других отраслях РФ, не только повысив энергетическую безопасность, но и обеспечивая условия развития собственных новых брендов, способных конкурировать на мировых рынках.



Источник: *vedomosti.ru*, 26.09.2025