РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№38 СЕНТЯБРЬ| 2023

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ....3
«Ситуация оказалась лучше ожиданий»: глава МЭР рассказал о прогнозе социально-экономического развития РФ до 2026 года 3
Высокотехнологичная упрощенка 4
Санкции не отменят субсидии 7
Санкции США против «АвтоВАЗа» ускорят его импортозамещение - Мантуров....9
Марат Хуснуллин: Регионы смогут получить автобусы малого класса за счёт средств Фонда национального благосостояния....9
Курс на технологический суверенитет 10
Экспертное мнение....13
Локомотив российской экономики 15
Как саратовский завод помогает в импортозамещении....23
«Синара-ТМ» импортозаместил комплектующие для производства всех моделей электровозов 25
Производство редукторов для российских электропоездов начнется в Орехово-Зуеве....26
Эксперты в производстве датчиков: как челябинская компания заместила импортные измерители на предприятиях страны 27
Досмотровое оборудование Ростеха поможет отказаться от импортных аналогов 29
«Росэлектроника» показала работу «цифрового двойника» с искусственным интеллектом 30
Россияне освоили революционный метод производства пластин для выпуска микросхем. Он в два раза дешевле иностранного....31
Ульяновская компания с помощью ФРП наладила выпуск новых строительных изделий....32
На Кубани строят первый в России завод по эковыпуску диоксида кремния 33
Новгородская компания апробирует электродвигатели для буровых установок 34
Пермский бизнесмен получил десятки миллионов на импортозамещение....35
ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 36

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

25.09 – 29.09.2023

«Ситуация оказалась лучше ожиданий»: глава МЭР рассказал о прогнозе социально-экономического развития РФ до 2026 года

Этап восстановления российской экономики завершился, а по многим показателям ситуация оказалась существенно лучше ожиданий, заявил глава Минэкономразвития Максим Решетников на правительственном часе в Совете Федерации25 сентября.

По его словам, в 2023-м объем ВВП страны увеличится на 2,8%, а в течение следующих трех лет показатель будет ежегодно прибавлять более 2%. Как ожидается, на протяжении этого периода реальные доходы граждан продолжат расти, а уровень безработицы будет оставаться вблизи исторического минимума. Помимо этого, министр затронул ситуацию на валютном рынке. По его мнению, для стабилизации курса рубля можно было бы использовать китайский опыт. <…>

Вместе с тем министр упомянул и о сохраняющихся рисках для экономики. В частности, по его мнению, внешним сдерживающим фактором может стать ослабление мировой активности. Это рискует обернуться снижением спроса и цен на российские экспортные товары, а также ослаблением рубля.

<…>

«Еще один риск – чрезмерное ужесточение денежно-кредитной политики. Сегодня она решает проблему балансировки спроса и предложения за счет ограничения спроса, а завтра может помешать привлечению инвестиций и насыщению внутреннего рынка продукцией», – подчеркнул Решетников.

Как объяснил RT директор Центра конъюнктурных исследований Института статистических исследований и экономики знаний НИУ ВШЭ Георгий Остапкович, сейчас денежно-кредитные условия в России ужесточаются, поскольку Центробанк пытается сдержать инфляцию за счет повышения ключевой ставки. Таким образом, заемные деньги дорожают, бизнес берет меньше кредитов на развитие производства, что может вести к замедлению роста ВВП.

Впрочем, представленный Минэкономразвития прогноз эксперт все равно считает реалистичным. Как полагает специалист, многое будет

зависеть от скорости адаптации российской экономики к изменившимся условиям.

«Сейчас экономика растет за счет развития отраслей и увеличения производственных мощностей. Дальше важную станет играть то, насколько успешно пройдет переход от сырьевой модели к изготовлению и реализации товаров с высокой добавочной стоимостью. Также большое значение будут иметь процесс импортозамещения и развитие геополитической ситуации, но в целом потенциал роста у нас есть», – подчеркнул Остапкович.

Кроме того, по словам эксперта, именно переход на новые экономические рельсы и является одной из причин наблюдаемого сейчас ускорения инфляции. Так, в связи с изменением транспортных потоков у компаний растут издержки на доставку товаров, в результате чего дорожает и конечная продукция для потребителей. Впрочем, в обозримой перспективе ситуация должна стабилизироваться, уверен специалист.

«Думаю, примерно через год структурная перестройка экономики должна будет завершиться. В этом случае уровень инфляции тоже начнет снижаться и может выйти на целевые 4%», – предположил Георгий Остапкович. <…>

Источник: russian.rt.com, 25.09.2023

Высокотехнологичная упрощенка

Белый дом приступил к формированию законодательной базы для технологического прорыва в РФ – подготовленный Минэкономики законопроект «О технологической политике» должен устранить разрыв между наукой и промышленностью с устоявшейся практикой «патентов на полку» и закупкой готовых технологических решений. Документ, как предполагается, станет законом весной 2024 года и позволит де-факто запустить в РФ новую ветку госполитики – технологическую политику, подчинив ее двум параллельным процессам – развитию приоритетных технологий (которые с учетом потребностей рынка определит государство) и собственно развитию инфраструктуры для свободного освоения перспективных технологий. Законопроектом обсуждается и создание специальных правовых режимов, позволяющих изъятия из общего регулирования ради ускоренной разработки технологий и обеспечения долгосрочных изменений в этом развитии.

Проект закона «О технологической политике в РФ» подготовлен Минэкономики в развитие концепции технологического развития РФ до 2030

года, принятой в мае 2023 года и задающей ориентиры госполитики на пути к «технологическому суверенитету», инновационному росту экономики и импортозамещению. Документ должен согласовать между собой промышленную и научную политику, подчинив их единой логике – достижению целей технологического развития. «Логика исполнения закона о технологической политике будет заключаться в том, что на его основании можно будет устанавливать приоритеты как для промышленной, так и де-факто формировать заказ для научно-технической политики»,– поясняют в секретариате первого вице-премьера Андрея Белоусова. В Минэкономики добавляют, что законопроект писали таким образом, чтобы он встроился в существующую архитектуру и не приходилось корректировать действующие законы.

Приоритеты технологического развития будут формироваться в виде перечней критических (необходимых уже сейчас) и сквозных (на долгосрочную перспективу) технологий.

Базой для критических станут проекты технологического суверенитета (их сейчас десять – от производства станков, лекарств и медизделий до судов, самолетов и гражданских беспилотников). Принцип определения критических технологий такой: проект «техносуверенитета» раскладывается на ключевые этапы производства – необходимые, но выпадающие технологии вносятся в перечень критических.

Конструкция в области импортозамещения при этом становится более жесткой – должны быть интеллектуальные права на результаты интеллектуальной деятельности (РИД), люди и компетенции, средства производства (это поможет исключить практику «переклеивания» ярлыков и маскировки условно китайской продукции под российскую). Важнее при этом станет не перенос производств в РФ как таковой, а обеспечение производства под национальным контролем (например, в других странах под контролем российских юрлиц).

Для определения сквозных технологий правительство переосмысливает механизм форсайта – речь идет о прикладном научном прогнозе на горизонте 10-15 лет с ежегодной актуализацией (базой могут стать прогнозы «Национальной технологической инициативы»), а на выходе должен быть перечень конкретных технологий. Для развития критических и сквозных технологий будут включаться в основном существующие меры поддержки, но изменится логика их распределения. Ведомствам, работающим сейчас де-факто как независимые вертикали с разрозненными механизмами поддержки, необходимо в рамках своих же полномочий сконцентрировать бюджетную помощь на новых приоритетах. Сейчас насчитывается порядка 200 инструментов поддержки технологических инноваций, которые требуют

инвентаризации и фокусировки, объемы финансирования механизмов концепции технологического суверенитета ранее оценивались в 3 трлн руб. В правительстве при одобрении проекта бюджета на 2024-2026 годы технологическое развитие назвали одним из приоритетных направлений.

Источник «Ъ» в правительстве считает перестройку работы ведомств одним из наиболее трудных этапов реализации новой политики.

Ведомства, напомним, противились изменениям работы в рамках реформы контроля и надзора, надеясь сохранить большую автономию. Не без сопротивления в 2018 году состоялась реформа господдержки в промышленности, где удалось отменить многочисленные отраслевые субсидии, заменив их единым критерием ежегодного роста экспорта. Увеличится и роль госкомпаний в развитии технологий – действующие программы инновационного развития, формально выполняемые и перевыполняемые госкомпаниями из-за привязки к KPI менеджмента, будут перезагружены с учетом приоритетов.

Еще один трек – формирование благоприятной среды для ускоренной разработки и внедрения инноваций. Если в первом случае при создании приоритетов речь идет о координирующей роли государства, то во втором – об институциональной, то есть государство обеспечит условия, при которых бизнес будет заинтересован в создании инноваций. В законопроекте речь идет об инфраструктуре технологического развития – для проектирования, разработки и развития технологий, для их тестирования, для защиты и охраны прав на РИД, а также опытного и мелкосерийного производства. Также документ уточняет и закрепляет право на риск как допущение возможности недостижения запланированных эффектов, правила оценки эффективности средств еще будут детализированы.

Законопроект определяет права и обязанности в области технологической политики президента, федеральных, региональных и муниципальных госорганов, институтов инновационного развития, госкорпораций и госкомпаний, а также РАН. Документ также вводит понятия высокотехнологичной продукции, деятельности в сфере технологического развития, ключевого технического решения, технологических посредников и так далее. Одна из крупных новаций – специальные правовые режимы для поддержки текущего уровня производства высокотехнологичной продукции, поддержки ускоренной разработки технологий, а также поддержки долгосрочных изменений. Режим не ограничен территориально, только во времени, предполагает точечные изъятия из регулирования и отводится на уровень президента. Среди возможных конструкций – особенности распоряжения исключительными правами, ускоренная сертификация

технологий, особые правила раскрытия информации при экспорте и импорте технологий.

В экономическом блоке правительства рассчитывают, что законопроект будет принят не позднее весенней сессии Госдумы в 2024 году.

Источник: kommersant.ru, 25.09.2023

Санкции не отменят субсидии

Минпромторг предлагает смягчить подход к проектам импортозамещения

Минпромторг готов предоставить послабления резидентам промышленных кластеров в случае, если они взялись за проекты по производству импортозамещающей продукции, но из-за санкций не смогли выполнить заявленные планы. Если производство все же было организовано, показатели могут быть скорректированы, а бюджетное субсидирование прекращено без последствий – сейчас при недостижении обещанных целей по подобным проектам инвестор обязан вернуть полученные из бюджета деньги.

Минпромторг опубликовал проект постановления правительства, предусматривающий послабления участникам промышленных кластеров в случае, если они взялись за проекты по производству продукции в рамках импортозамещения. Речь идет о запущенной в 2016 году программе компенсации затрат для таких инвесторов – до 30% расходов на реализацию проекта, но не более 300 млн руб. С 2023 года в программе действуют новые условия, предусматривающие возмещение за счет бюджета до 50% затрат на приобретение стартовых партий комплектующих, произведенных другими участниками кластера,– в пределах 150 млн руб.

«Проектом постановления для тех, кто заключил соглашение о получении субсидий до конца 2023 года, предлагается разрешить корректировку целевых показателей в случае, если достичь их не удается из-за санкций».

Например, заявленные показатели по объему производства промышленной продукции и ее реализации можно будет заменить на целевое количество созданных рабочих мест путем заключения дополнительного соглашения. Дальнейшее выделение субсидий из бюджета при этом будет прекращено. Для этого необходимо документально подтвердить невозможность достижения показателей в связи с санкциями, а также факт

организации производства промышленной продукции в целях импортозамещения и объемы ее выпуска.

Эту инициативу Минпромторг объяснил тем, что в 2022 году инвесторы сообщали о рисках недостижения заявленных результатов в силу, например, запрета поставок оборудования и экспорта конечной продукции. При этом, добавляют в ведомстве, сообщавшие о подобных рисках участники промкластеров завершили основные мероприятия совместных проектов – линии запущены, производство импортозамещающей продукции организовано – и, соответственно, уже нет потребности в дальнейшем получении субсидий.

«После принятия изменений прекращение субсидирования не обернется для инвесторов штрафными санкциями – в «обычном» режиме при невыполнении заявленных показателей выделенные бюджетом средства необходимо вернуть, причем в довольно короткие сроки».

Отметим, что механизм поддержки участников промышленных кластеров предусматривает некоторые поблажки на случай санкций, однако не столь значительные: это возможность снижать полугодовые значения показателей эффективности, необходимые для достижения результатов получения субсидии, или же продлевать срок реализации проекта максимум на год.

Директор Ассоциации кластеров, технопарков и ОЭЗ России Андрей Шпиленко считает инициативу крайне актуальной для участников промышленных кластеров, хотя и отмечает «не самое быстрое реагирование на чаяния бизнеса» – многие инвесторы ждали такого решения еще год-два назад. «Когда меняется конъюнктура рынка и российские организации, например, перестают получать импортные комплектующие, материалы и оборудование, это приводит к тому, что бизнес оказывается без вины виноватым: инвесторы получали субсидии, брали на себя обязательства, начинали реализовывать проекты, но многие в силу форс-мажорных обстоятельств попали в ситуацию, когда проект не был вовремя начат или не был реализован до конца», – поясняет он. Такие обстоятельства, говорит Андрей Шпиленко, никак не учитывались: целевые показатели оставались прежними, и при их недостижении инвестор был обязан вернуть субсидию в полном размере.

Источник: kommersant.ru, 19.09.2023

Санкции США против «АвтоВАЗа» ускорят его импортозамещение - Мантуров

Санкции США, введенные против «АвтоВАЗа», ускорят его импортозамещение, заявил журналистам вице-премьер – глава Минпромторга Денис Мантуров в кулуарах международной промышленной выставки «Иннопром» в Казахстане.

Российский автогигант был включен в санкционный список США 14 сентября, также в него попали «Соллерс» и «Москвич».

«Ускорят программу импортозамещения», – сказал Мантуров, отвечая на вопрос как повлияют санкции США на деятельность «АвтоВАЗа».

Он также уточнил, что на план компании произвести в этом году 400 тысяч машин Lada санкции не повлияют. «Никаких изменений у нас не предвидится. Тем более что касается этого года – точно, по следующему году мы будем утверждать (производственные планы – ред.) на совете директоров в конце ноября - начале декабря», – уточнил он.

«АвтоВАЗ» владеет производственными площадками в Тольятти, Ижевске и Санкт-Петербурге. В середине мая прошлого года французский Renault передал свою долю в «АвтоВАЗе» (67,69%) в госсобственность РФ. Сейчас марка состоит из четырех семейств моделей: Vesta, Largus, Granta и Niva. Продажи автомобилей бренда в 2022 году составили 188,6 тысячи автомобилей (-46% к 2021 году).

Источник: ria.ru, 25.09.2023

Марат Хуснуллин: Регионы смогут получить автобусы малого класса за счёт средств Фонда национального благосостояния

Председатель Правительства Михаил Мишустин подписал распоряжение о внесении изменений в паспорт инвестиционного проекта по обновлению парка общественного транспорта в регионах с привлечением средств Фонда национального благосостояния. Благодаря этому субъекты смогут приобрести автобусы малого класса в лизинг на льготных условиях, сообщил Заместитель Председателя Правительства Марат Хуснуллин.

«Теперь в регионы можно передать автобусы малого класса по договорам лизинга на льготных условиях. Благодаря этому в субъекты будет поставлено 4,5 тыс. автобусов, в том числе малого класса. Кроме того, для ускорения поставки нового общественного транспорта сдвигаются сроки финансирования оплаты с января следующего года на четвёртый квартал этого года. Внесение изменений в проект создаст условия по обеспечению

граждан комфортным транспортным обслуживанием, а также по повышению объёмов пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении», – отметил Марат Хуснуллин.

Распоряжение предусматривает увеличение количества регионов-лизингополучателей. Это расширит отечественное производство автобусов малого, среднего, большого и особо большого класса. К тому же обеспечит импортозамещение и повысит устойчивость экономики к внешним вызовам. Обновление парка общественного транспорта в регионах будет способствовать снижению возраста подвижного состава и его негативного влияния на окружающую среду.

Инвестиционный проект способствует развитию маршрутной сети регионов в рамках реализации инициативы социально-экономического развития России «Мобильный город».

Источник: government.ru, 25.09.2023

Курс на технологический суверенитет

После ухода с рынка крупных иностранных игроков и ввиду трудностей поставок определенных систем и комплектующих для авиационной радиоэлектронной промышленности перед российскими конструкторами встала задача обеспечения технологической независимости в стратегически важной сфере – авионике. За последний год заметных результатов в решении этой задачи добились петербургские предприятия.

В условиях санкционного давления для отечественных производителей первоочередной задачей стала разработка собственных технологий для пилотируемой и беспилотной авиации. Многие годы на мировом рынке в этом направлении лидируют компании Северной Америки. Сегодня российские предприятия активно занимаются импортозамещением жизненно важных для безопасной эксплуатации воздушного судна систем.

Примерно 80% российских воздушных судов оснащено оборудованием петербургского института авиационного приборостроения АО «Навигатор». За последний год компания представила несколько новых решений для замены зарубежного оборудования. В том числе предприятие активно развивало одно из самых перспективных в настоящее время направлений: системы для беспилотных воздушных судов (БВС).

Сегодня предприятие готово обеспечить стопроцентное покрытие потребностей отечественной авиации в бортовом оборудовании высокого уровня качества, не уступающего зарубежным конкурентам. Это весьма

актуальный и острый вопрос, ведь необходимость замены импортной техники в авиации возникает у все большего количества производителей и разработчиков.

Предотвратить столкновение

Прорывом в сфере развития отечественных авиационных систем безопасности стала разработка в 2022 году системы предупреждения столкновения с воздушными судами (СПСВ) – российский аналог зарубежной TCAS. Оборудование планируется устанавливать взамен импортного, в том числе и на новых самолетах – МС-21 и SSJ-100 New. На эти воздушные суда уже идут законтрактованные поставки СПСВ, а в начале 2023 года система успешно прошла испытания в составе самолета L-410.

Согласно международным авиационным правилам, СПСВ является обязательной к установке на всех гражданских воздушных судах. Она информирует экипаж об окружающем трафике, предупреждает о потенциальной угрозе столкновения и выдает рекомендации на маневр. По планам сертификация системы предупреждения столкновения с воздушными судами АО «Навигатор» будет завершена к концу 2023 года.

В любых погодных условиях

Не менее актуальным в текущих условиях является замещение и другой популярной зарубежной продукции. В частности, усилиями инженеров АО «Навигатор» была создана российская метеорологическая радиолокационная станция (МРЛС) «Метеор», превосходящая по техническим параметрам зарубежных конкурентов.

Новая МРЛС позволяет обнаруживать опасные метеообразования, которые могут повлиять на безопасность полета, определять наземные объекты для навигационных целей и малоразмерные объекты на фоне поверхности (опоры ЛЭП, спасательные плоты на воде). Метеорадар реализован в едином (одном) блоке небольшой массы, который сопрягается с воздушным судном через стандартные разъемы и работает с типовыми протоколами. Это позволяет использовать его для замены практически любой другой станции – как зарубежной, так и отечественной, без внесения изменений в конструкцию летательного аппарата и бортового радиоэлектронного оборудования.

Станция имеет большой энергетический потенциал, обеспечивающий отличную дальность обнаружения типовых целей, может видеть сдвиги ветра и турбулентность, что является уникальным функционалом в классе легких моноблочных РЛС.

Метеорадар может быть установлен на вертолеты и турбовинтовые самолеты, в том числе вертолеты семейства Ми-8/17 (всех модификаций), самолеты ЛМС-901 «Байкал», ТВРС-44, Ил-112.

«Пчела» на дроне

Сегодня беспилотные воздушные суда нашли применение практически во всех секторах экономики, рынок дронов в России растет от года к году. По заявлению вице-премьера, министра промышленности и торговли Дениса Мантурова, к 2030 году объем рынка беспилотников составит 120 млрд рублей. Однако для организации безопасного движения дронов при их массовом использовании в воздушном пространстве необходимы сопутствующие технологии и нормы. С одной стороны, власти решают проблему совершенствования нормативно-правовой базы, где будут регламентированы параметры эксплуатации БПЛА совместно с другими летательными аппаратами. С другой стороны, конструкторы с каждым годом совершенствуют различные системы для беспилотников и занимаются разработкой соответствующей инфраструктуры. АО «Навигатор» активно принимает участие в решении данных вопросов и входит в состав рабочей группы по реализации утвержденной правительством РФ концепции интеграции беспилотных воздушных судов (БВС) в единое воздушное пространство.

Одна из основных проблем, на которую обратили внимание конструкторы предприятия, – обеспечение видимости даже самых маленьких дронов для больших воздушных судов и командно-диспетчерских пунктов. В августе 2022 года «Навигатор» презентовал первое в России малогабаритное радиопередающее устройство для БПЛА: микроизлучатель сквиттеров под названием «ADS-Bee». Он имеет небольшие габариты и массу всего 8 граммов, из-за чего инженеры сравнили изделие с пчелой.

«ADS-Bee» состоит из передатчика АЗН-В (технология автоматического зависимого наблюдения-вещания) и антенно-фидерной системы. Устройство устанавливается на корпус БВС и излучает сигналы, которые содержат информацию о местоположении воздушного судна, опознавательном индексе и категории летательного аппарата, статусе аварийной обстановки и эксплуатационном состоянии.

По словам генерального директора АО «Навигатор» Сергея Бабурова, сейчас создан образец мощностью 2 Вт, который позволяет обнаруживать дрон на дальности 3-5 км. В данный момент ведутся работы по разработке версии на 20 Вт для обнаружения беспилотников на дальности 30-40 км. Следующий шаг – создание устройства мощностью 200 Вт с обеспечением видимости на дальности 300 км.

«Пчела» уже успешно прошла испытания на базе центра «Сколково» в составе комплекса «Юпитер» (система, позволяющая согласовывать полеты беспилотников, отслеживать их перемещение в режиме реального времени и избегать столкновения с различными объектами) компании «Азимут».

Сесть «на корму»

Для эксплуатантов беспилотников интерес представляет еще одна разработка АО «Навигатор» – многофункциональная радиотехническая система «Корма». Она помогает воздушным судам, в том числе беспилотным, осуществлять навигацию и посадку на необорудованные или малооборудованные в части радиотехнического обеспечения аэродромы и площадки.

Мобильная версия системы весом в 10 кг помещается в переносной кейс, поэтому разработчики неофициально называют ее «аэродром в чемодане». Комплект оборудования в кейсе идентичен комплекту штатной аппаратуры, установленной на самолете или вертолете, дорабатывается лишь программная часть.

На данный момент подписано решение с Росавиацией, ГосНИИГА и ВКО «Алмаз-Антей» по сертификации «Кормы» с ее включением в Федеральные авиационные правила (ФАП), для чего уточняются технические требования к системе.

Источник: kommersant.ru, 28.09.2023

Экспертное мнение

С переориентацией логистических цепочек в прошлом году изменились и требования к морским портам – необходимо увеличивать интенсивность грузооборота и обрабатывать суда крупного тоннажа. Отечественные производители подъемно-транспортного оборудования (ПТО) это хорошо понимают и активно разрабатывают новые решения. Но для достижения реального результата необходимо не только мотивировать стивидоров использовать отечественное оборудование, но и продвигать это оборудование вместе с разработчиками. Для этого нужны не прямые дотации государства, а снижение налоговых издержек. Об этом в ходе VIII ежегодного форума «Инфраструктура портов: строительство, модернизация, эксплуатация» рассказал председатель Комитета по технологии, механизации и природоохранной деятельности Ассоциации морских торговых портов (АСОП) Дмитрий Тарасов.

«МП»: Дмитрий Борисович, каковы сегодня тенденции изменения технологий погрузочно-разгрузочных работ в морских портах?

– С изменением и ориентацией логистических цепочек на страны Латинской Америки, Индию и Китай более выгодными становятся перевозки судами с большим дедвейтом. Ранее порты России на Балтике были

ориентированы на суда, перевозящие грузы в Европу. Сегодня мы должны везти груз дальше.

Новые тенденции отсюда и следуют – к портовикам предъявляются требования по увеличению интенсивности погрузки и возможности обработки судов крупного тоннажа, а перед железнодорожниками стоит задача увеличения интенсивности перевозок и их объемов, что достигается большим весом грузовых поездов и вагонов в частности.

Также существуют технологические изменения: внедряются новые требования, связанные с цифровизацией, применением новых автоматических систем и уходом от ручного труда. Это тенденции, затрагивающие производителей оборудования.

«МП»: Как Вы оцениваете предложения по импортозамещению ПТО, которые прозвучали на форуме?

– Предложения интересные, <...> предлагаются неординарные решения, причем вносятся из смежных областей. Сегодня мы увидели здесь производителей с Урала, которые были сильно далеки от портов, но к нам приблизились, предлагают что-то новое, что ранее в портах не применялось.

В портах издавна используется много комбинированных интересных решений для усовершенствования ПРР. Сегодня люди ищут и находят решения по импортозамещению портового оборудования.

«МП»: Можно ли говорить о том, что в основе оснащения портов будет создание своего оборудования, а не поставки техники с Востока?

– Все самим сделать не получится, такого не было и в Советском Союзе. Мы понимаем, что не будут производиться погрузчики четырех марок. <...> Но конкуренция все-таки должна присутствовать, решения должны быть комбинированные.

При этом для производителей важно, чтобы реализация продукции была не только внутри страны – нужно, чтобы российское оборудование приобретали и дружественные страны. А мы как стивидоры должны помочь им, чтобы это оборудование было хорошо обкатанное, положительно зарекомендовавшее себя в работе.

Сегодня ряд производителей говорит об этом. Я знаю, кто-то в Чехии проект закончил, кто-то поставлял оборудование во Францию, Пакистан. Портовое оборудование потихоньку продвигают коллеги – надо им помочь. Наверное, форум как раз и будет помогать продвигать на Восток отечественное оборудование встречным потоком.

«МП»: Какие у Вас есть пожелания к Минпромторгу? Каким образом он мог бы помочь и каким образом он участвует в решении проблем импортозамещения?

– В прошлом году состоялось открытое мероприятие, организованное Комитетом Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, на котором присутствовали представители Минпромторга России. Ассоциация морских торговых портов выступала с докладом по импортозамещению и выдвинула свои предложения.

Нужна не только прямая поддержка производителя, но и поддержка спроса и внедрения оборудования у стивидоров. Мы говорим о возможности заниматься совместно научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими работами. Подобный опыт может быть не очень удачным, а это дело затратное. Так что нужно мотивировать стивидоров использовать отечественное оборудование и вместе с разработчиками его продвигать.

Я знаю, что наши предложения попали в Госдуму. Также у нас их попросил Минпромторг. Это набор неких инициатив, связанных с налогообложением, – не прямые дотации, а стимулирование стивидора на внедрение оборудования за счет снижения издержек. Будем надеяться, что нас услышат.

Источник: morvesti.ru, 26.09.2023

Локомотив российской экономики

Согласно исследованию Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), инвестиционная программа РЖД, запустив мультипликаторы по цепочке отраслевых взаимодействий, добавила 1,03% в среднегодовой прирост ВВП страны

Железные дороги для России, учитывая ее размеры, не просто транспортная система, позволяющая добраться из точки А в точку Б. Это армирующая сеть, связывающая воедино всю территорию.

Но и этим их значение не ограничивается. ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) – это системообразующая компания не только с точки зрения перевозок людей и грузов, но и с точки зрения влияния на экономику страны в целом: компания год от года предъявляет качественный, масштабный и, главное, платежеспособный спрос на инновационную продукцию целого ряда отраслей экономики.

Выступая заказчиком, РЖД выставляет высокие требования к продукции своих партнеров: она должна быть действительно современной, высокого качества, обладать наилучшими потребительскими свойствами. И несмотря на предъявляемые требования, российские компании из самых

разных секторов экономики «бьются» за заказ РЖД, понимая, что этот надежный партнер сможет обеспечить их работой на долгие годы.

Ниже мы подробнее рассмотрели несколько самых ярких, инновационных примеров развития смежных для железнодорожников отраслей хозяйства, импульс к развитию которых был получен квалифицированным масштабным спросом со стороны РЖД.

Совокупный мультипликативный эффект на экономику России от реализации инвестпрограммы ОАО РЖД на 2014-2023 гг. и закупки подвижного состава прочими участниками рынка

Источник: ИПЕМ

Бархатный путь

И в прошлом веке, и в начале нынешнего максимальная длина рельсов, которые выпускали российские металлургические комбинаты, составляла 25 метров. Иностранные же производители выпускали стометровые рельсы из высокопрочной стали, которые при этом еще и сваривались между собой, что позволяло укладывать без стыков рельсовые плети длиной в несколько сотен метров. По такому пути поезда идут плавно и практически бесшумно – почти нет характерного перестука колес на стыках рельсов. Такой путь получил название «бархатный». Это не только комфортно для пассажиров, но и предохраняет железнодорожное полотно от преждевременного износа, позволяет снизить расход электроэнергии или топлива локомотивом.

«Бархатный» путь, стометровые рельсы, а также рельсы длиной 25 метров, но изготовленные из высокопрочной стали, наиболее востребованы на высокоскоростных и высоконагруженных участках. Поскольку в России такие рельсы не производились, РЖД была вынуждена закупать их за границей: стометровые – в Австрии, 25-метровые – в Японии. Но при этом руководством компании, которую тогда возглавлял Владимир

Якунин, металлургам был послан четкий сигнал: РЖД нужны такие рельсы и она готова покупать их в большом количестве.

Первым на запрос отреагировал Игорь Зюзин, бенефициар группы «Мечел», в состав которой входит Челябинский металлургический комбинат. ЧМК еще с советских времен позиционировался как производитель специальных, качественных сталей. А поскольку производство стометровых рельсов требует высококачественной стали, то для ЧМК решение о реализации такого проекта было вполне логичным. В начале 2008 года РЖД и «Мечел» подписали соглашение о поставках рельсов на 20 лет. Оно предполагало, что поставки начнутся с 2010 года, когда на ЧМК будет построен универсальный рельсобалочный стан (УРБС). Объем закупки рельсов со стороны РЖД – не менее 400 тыс. тонн в год. При этом в РЖД не исключали закупку рельсов и у других производителей, скорее всего имея в виду не столько иностранных поставщиков, сколько другого крупного металлургического игрока – «Евраз», традиционного крупного поставщика рельсов обычной длины.

В июле 2013 года УРБС на Челябинском меткомбинате был введен в эксплуатацию. О важности этого события свидетельствует тот факт, что запускал стан лично Дмитрий Медведев, который тогда возглавлял правительство России. Общий объем инвестиций в проект, по данным группы «Мечел», составил около 715 млн долларов. Количество созданных рабочих мест – более 1500. Мощность универсального стана – 1,1 млн тонн фасонного проката, в том числе и рельсов длиной от 12,5 до 100 метров. Конечно, потребовалось время для отладки оборудования, освоения производства продукции. В середине 2020 года «Мечел» сообщил, что на стане произведена трехмиллионная тонна фасонного проката. Различные типы рельсов составили 40% от общего объема. Остальное – востребованные в строительстве швеллеры и двутавровые балки. Учитывая резкий рост строительного комплекса в последние годы, «Мечел» здесь точно не прогадал. Кроме того, компания освоила выпуск специальных профилей: лонжерона, вагонной и шахтной стойки, Z-образного профиля, которые применяются в вагоностроении, тяжелом машиностроении.

Таким образом, наличие с самого начала реализации проекта якорного заказчика в лице РЖД, позволило «Мечелу» построить производство, продукция которого востребована в разных отраслях экономики и обладает более высокими потребительскими свойствами относительной той, что выпускалась в стране ранее.

«Евраз» тоже принял вызов. Более того, сумел модернизировать свои станы и запустить производство стометровых рельсов на несколько месяцев раньше «Мечела». Холдинг модернизировал производство рельс на

Западно-Сибирском металлургическом комбинате (ЗСМК) в Новокузнецке Кемеровской области. Сначала было улучшено качество рельсов традиционного размера, 25 метров, а затем был построен стан, на котором можно было прокатывать стометровые рельсы. Всего на эти цели «Евраз» потратил порядка 18 млрд рублей. Общая мощность рельсопрокатных станов ЗСМК – 950 тыс. тонн в год, из которых 450 тыс. тонн – стометровые.

И «Мечел», и «Евраз» вышли со своей продукцией на экспорт. В России есть потребители и помимо РЖД – стометровые рельсы укладываются в тоннелях метрополитенов, промышленные компании используют высокопрочную продукцию меткомбинатов при прокладке внутризаводских путей.

Совместные усилия металлургов и РЖД привели к тому, что железнодорожной компании больше не приходится покупать рельсы за границей. Таким образом, импортозамещение рельсовой продукции состоялось еще до того, как процесс перехода на использование отечественных товаров стал мейнстримом.

При этом, как отмечает генеральный директор ИПЕМ Юрий Саакян, за последние десять лет в модернизацию и обновление инфраструктуры в рамках всех реализуемых проектов РЖД было инвестировано порядка 2,5 трлн рублей. Часть этих средств была получена производителями рельсов.

Грузите больше

Примерно в те же дни, когда «Мечел» и «Евраз» совместно с РЖД строили планы создания в России производства инновационной рельсовой продукции, в начале 2008 года, в городе Тихвине Ленинградской области началось строительство Тихвинского вагоностроительного завода (ТВСЗ). Цель ТВСЗ – выпуск инновационных грузовых вагонов, имеющих увеличенную осевую нагрузку до 25 тонна-сил (23,5 тонна-сил у типового вагона). Это позволяет перевозить больше грузов в том же по объему вагоне: если в обычный вагон можно загрузить 69 тонн груза, то в инновационный – 75, формировать составы большой грузоподъемности и при этом оказывать меньшее воздействие на железнодорожные пути.

Инвестор проекта – группа ИСТ Александра Несиса – уловила запрос железнодорожной отрасли на вагоны большей грузоподъемности в связи с ростом объемов перевозок. РЖД и частные операторские компании были заинтересованы в покупке новых вагонов, обладающих большей грузоподъемностью и имеющих больший межремонтный пробег. ТВСЗ был запущен в 2012 году, общий объем инвестиций в его строительство составил 1,5 млрд долларов.

Сегодня ТВСЗ входит в научно-производственную корпорацию «Объединенная вагонная компания» (НПК ОВК), оставаясь производственным центром холдинга. Мощности корпорации позволяют выпускать до 22 тыс. вагонов в год. Создано более 70 моделей вагонов нового поколения. И работа над совершенствованием вагонов продолжается.

«ОВК ведет разработки сочлененных полувагонов пониженной массы тары, которые обеспечат дополнительную перевозку более чем тысячи тонн груза в поезде. Эти вагоны предназначены в первую очередь для применения на Восточном полигоне, – рассказала «Эксперту» Анна Орлова, директор по научно-техническому развитию НПК ОВК. – В направлении развития многоосного подвижного состава ОВК готова предложить рынку вагоны-цистерны и платформы сочлененного типа. Длина платформы дает возможность погрузить в поезд дополнительно 16 контейнеров по сравнению с 40-футовыми платформами».

Впрочем, ОВК хоть и самый крупный, но не единственный в России производитель инновационных грузовых вагонов. Конкуренты есть – в первую очередь это Уралвагонзавод (входит в «Ростех») и «Алтайвагон».

«Отечественный рынок грузового вагоностроения можно смело назвать конкурентным, – считает Анна Орлова – Конкуренция в первую очередь определяется наличием инновационной тележки с осевой нагрузки 25 тонна-сил и возможностью выпуска вагонов с улучшенными технико-экономическими характеристиками. В настоящее время все крупные вагоностроительные заводы в России имеют такую ходовую часть. У нашего Тихвинского вагоностроительного завода и Уралвагонзавода тележки имеют опыт эксплуатации на путях РЖД более десяти лет. У «Алтайвагона» и «Рузхиммаша» такие разработки появились недавно».

По данным ИПЕМ, с 2014 года по настоящее время частными компаниями было закуплено почти 500 тыс. грузовых вагонов (более 38% текущего парка сети) на сумму свыше 1,2 трлн рублей. При этом более половины закупленных вагонов составили полувагоны. Доля инновационных вагонов повышенной грузоподъемности на сети РЖД сегодня превышает 15%.

Поезда поедут быстрее

В конце августа на специализированном салоне «PRO//Движение.Экспо» Трансмашхолдинг представил участникам рынка электропоезд «Иволга 4.0». Предыдущие модификации поезда активно эксплуатируются на Московских центральных диаметрах. Главное отличие обновленной «Иволги» от прежних версий – три двери в промежуточных вагонах, что позволяет ускорить посадку-высадку пассажиров.

98% комплектующих для этого поезда производятся в России, в том числе тяговые электродвигатели, позволяющие поезду разгоняться до 160 км/ч с ускорением до 1 м/с за секунду. В кооперацию вовлечено более 600 российских предприятий, на которых занято более 25 тыс. человек.

Разрабатывать электропоезд «Иволга» Тверской вагоностроительный завод, входящий в состав ТМХ, начал по собственной инициативе в 2013 году.

Как отмечают в Трансмашхолдинге, инициатива создания новых образцов продукции почти во всех случаях исходит от профильных подразделений ТМХ. В некоторых случаях потенциальный заказчик предлагает технические требования, на которые ориентируется разработчик. При этом представители РЖД подключаются на этапе согласования технического задания, участвуют в защите технических проектов, совместно с сотрудниками ТМХ анализируют результаты приемочных испытаний.

Поскольку эксплуатантом выпущенных поездов «Иволга» является Центральная пригородная пассажирская компания, роль РЖД в их эксплуатации определяется титулом владельца инфраструктуры – они принимают участие в согласовании связанных с этим аспектом документов и принимают решение о допуске подвижного состава на сеть общего пользования.

В отличие от «Иволги», которая изначально была российской разработкой, ближайший ее конкурент – электропоезд «Ласточка» – был создан на базе платформы Siemens Desiro. Этот электропоезд производится на заводе «Уральские локомотивы», который входит в холдинг «Синара – Транспортные машины» (СТМ). После ухода Siemens из России СТМ провели серьезную работу по импортозамещению «Ласточки», и уже летом этого года был представлен поезд ЭС104 под тем же брендом – «Ласточка», локализованный практически на 100%. Уже подписан контракт с РЖД на поставку 22 электропоездов этой версии «Ласточки». Первые поставки ожидаются в ноябре этого года. Как говорят в компании, в перспективе ЭС104 станет базовой платформой для целой линейки отечественных электропоездов нового поколения. Отметим, что в 2023 году СТМ полностью выполнили долгосрочный контракт на поставку 1200 вагонов электропоездов «Ласточка» для нужд национального перевозчика.

«Синара – Транспортные машины» совместно с РЖД также занимается созданием высокоскоростного поезда, предназначенного для ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Движение по этой высокоскоростной магистрали, по данным Минтранса, планируется запустить в 2028 году. Как рассказал заместитель генерального директора по взаимодействию со стратегическими партнерами и органами государственной власти группы «Синара» (в нее

входит СТМ) Антон Зубихин, до 2032 года для этой ВСМ должны быть поставлены 50 восьмивагонных электропоездов. «Но объем этой партии может быть до 75 поездов. Это только на ВСМ Москва – Петербург количество поездов составит 50, – говорит Антон Зубихин. – На данный момент мы находимся на стадии обсуждения контракта с РЖД на серийную поставку поездов». Компания также ведет переговоры с властями Москвы о постройке завода, где будут выпускаться высокоскоростные поезда. «Со стороны правительства столицы предложено несколько вариантов размещения производственной площадки, сейчас комиссионно анализируется решение, где правильно разместить завод. И уже по результатам его проектирования будет понятен объем инвестиций», – рассказывает Антон Зубихин.

Большая часть портфеля заказов СТМ приходится на РЖД. В компании отмечают, что устойчивое развитие РЖД дает импульс для уверенного роста как СТМ в целом, так и более 200 ее партнеров, компаний-поставщиков из различных отраслей.

Для Трансмашхолдинга РЖД тоже крупнейший партнер: по итогам 2022 года на его долю пришлось 57,4% продаж компании. По прогнозу, в этом году на РЖД придется 51% продаж.

В 2022 году ТМХ на мощностях Брянского машиностроительного завода выпустил первый магистральный грузовой тепловоз 3ТЭ28, который должен стать альтернативой тепловозу 3ТЭ25К2М, оборудованному американским дизелем GEVO V12. На тепловоз 3ТЭ28 установлен усовершенствованный отечественный дизель-генератор 18-9ДГМ производства Коломенского завода. Этот локомотив создан с учетом требований РЖД по развитию Восточного полигона. Как и его предшественник, он способен водить составы весом до 7100 тонн в условиях сложного рельефа Байкало-Амурской магистрали и Транссиба, что позволит обеспечить бесперебойные грузовые перевозки на неэлектрифицированных участках российских железных дорог.

В марте прошлого года «Уральские локомотивы» представили новый электровоз 3ЭС8 с асинхронным тяговым приводом отечественного производства, собранным из российских компонентов. Он должен стать базовой платформой для целой линейки перспективных электровозов с разными характеристиками и назначением. Впервые для локомотива был разработан отечественный асинхронный тяговый привод с возможностью поосного регулирования силы тяги. Новый локомотив 3ЭС8 сможет вести поезда массой 7100 тонн в условиях горного рельефа и сложного климата, обеспечивая бесперебойные поставки грузов.

В ТМХ в числе наиболее перспективных и важных продуктов, которые могут появиться в ближайшие годы, назвали магистральный грузовой тепловоз с газовыми двигателями 3ТЭ30Г, магистральный грузовой электровоз переменного тока 2ЭС9, двухсистемный пассажирский электровоз ЭП40, новую платформу электро- и дизель-поездов «Пегас», поезд с водородными топливными элементами, а также новые пассажирские вагоны, в том числе в габарите Т, то есть шире и выше, нежели большинство существующих на сетях вагонов.

Инженеры СТМ по заданию РЖД разрабатывают еще один инновационный локомотив – двухсекционный 16-осный магистральный тепловоз 2ТЭ35А предназначается для перевозки поездов массой 7100 тонн в условиях Восточного полигона.

<…>

Рычаг роста

Мультипликативный эффект на налоги в федеральный бюджет от реализации инвестиционной программы ОАО РЖД и закупки подвижного состава прочими участниками рынка

Источник: ИПЕМ

Помимо обеспечения заказами своих непосредственных поставщиков РЖД опосредованно влияет и на множество предприятий по всей стране: партнеры непосредственно самой железнодорожной компании заказывают оборудование и комплектующие у своих поставщиков, те – сырье и материалы у своих. В итоге получается, что так или иначе заказ от РЖД доходит до тысяч производителей товаров и услуг.

Расчеты ИПЕМ показывают, что общий эффект на ВВП России от реализации инвестиционной программы РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014-2023 годах составил 9,77 трлн

рублей. Из них 4,4 трлн пришлось на счет инфраструктурных проектов, 4,7 трлн – на закупку подвижного состава РЖД и участниками рынка, 0,67 трлн рублей – на ремонт локомотивов.

События 2022 года поставили перед отраслью новые вызовы, связанные с обеспечением бесперебойной работы железнодорожного транспорта. Санкции привели к разрыву технологических цепочек, к отказу в поставках ряда оборудования и комплектующих.

«Однако масштабных негативных эффектов удалось избежать благодаря проводимой правительством и РЖД планомерной работе по локализации производства, – говорит Юрий Саакян. – Например, РЖД уже на протяжении более пятнадцати лет выдвигала к зарубежным производителям техники требование локализации производства в России. Кроме того, создавались совместные инжиниринговые центры, где российские и иностранные специалисты совместно работали, доводя определенную технологию до соответствия техническим требованиям российских заказчиков и развивая ее в дальнейшем».

По словам руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Алексея Дружинина, сегодня доля российской продукции в железнодорожном машиностроении составляет более 92%. Яркий пример в этой части – электропоезд «Ласточка», российскую версию которого удалось создать за год.

Согласно расчетам ИПЕМ, один рубль инвестиций РЖД в последние десять лет обеспечивал вклад в ВВП страны в размере 1,44 рубля. При этом по мере роста локализации производимой на территории РФ продукции влияние РЖД на экономику страны будет увеличиваться.

Источник: expert.ru, 25.09.2023

Как саратовский завод помогает в импортозамещении

Процесс импортозамещения неостановим. Несмотря на короткие сроки перехода на новые производственные рельсы, созданы поезда и локомотивы, которые почти на 100% состоят из отечественных элементов и материалов.

Одна из необходимых составляющих такой техники - батареи и аккумуляторы, которые производятся в том числе на саратовском Заводе автономных источников тока (ЗАИТ).

Обеспечить батареями

Продукция предприятия для железнодорожной техники – электропоездов, вагонов, локомотивов, составов метро – используется не

только в нашей стране, среди крупных игроков рынка, но и за рубежом. Длительный срок работы автономных источников тока, их экономичность, эффективность обеспечивают высокий спрос на продукцию – с начала этого года количество отгрузок аккумуляторов ЗАИТ выросло на 15% по сравнению с показателями 2022 года. В частности, завод поставил 72 комплекта батарей 56КН100Р для новых поездов петербургского метрополитена – «Балтиец».

Недавно в Санкт-Петербурге на Международном железнодорожном салоне «PRO//Движение.Экспо» производитель метропоезда, компания Трансмашхолдинг (ТМХ), представила вагон «Балтиец» в новой ливрее, специально созданной к юбилею Северной столицы. В ближайшем будущем такие вагоны заменят половину составов «подземки» Петербурга. Свою роль в этом масштабном обновлении сыграет ЗАИТ. В следующем году саратовское предприятие планирует обеспечить «Балтиец» еще 96 комплектами батарей.

К списку импортозамещенных комплектующих, которые уже изменили подход к производству подвижного состава в России, необходимо добавить и тормозные системы, и двери – раньше все это заказывали из-за рубежа. Всего за два года ситуация кардинально поменялась. Сейчас «Балтиец» на 96% состоит из отечественных агрегатов, все ключевые системы поезда, его безопасности и управления – полностью отечественного производства. В поезде установлен новый российский асинхронный тяговый привод, который позволяет экономить электроэнергию и применять более плавное электродинамическое торможение.

Пример эффективной работы

Не только метропоезда становятся по-настоящему отечественными, практически полностью состоят из российских компонентов современные локомотивы 2ТЭ25КМ и «Ермак». Аккумуляторные батареи для них также поставляет ЗАИТ.

Одна из причин успешного импортозамещения в машиностроении – это возможность переключения на добросовестных поставщиков внутри страны, независимость от зарубежных поставок, что отметил и генеральный директор ТМХ Кирилл Липа на встрече 3 августа по вопросам развития промышленности с Президентом России Владимиром Путиным. Тогда глава страны высоко оценил достижения отечественной отрасли транспортного машиностроения вообще и ТМХ в частности: «Поздравляю вас. Действительно хороший пример эффективной работы», – подчеркнул Президент Владимир Путин, обращаясь к Кириллу Липе.

Очень важно, чтобы позитивные процессы в отрасли продолжались.

– В 2022 году было немало пессимистических прогнозов, которые не оправдались. Важно, что появляются отечественные разработки. Не 100%, но близко к этому. Процессы идут. В машиностроении, конечно, пример – это поезда метро, городские электропоезда, особенно столичные. Здесь успех уже можно измерить. В сфере воздушного и водного транспорта, можно сказать, заново приходится восстанавливать производство. В целом всё благотворно для отрасли, но у железнодорожного и городского транспорта это уже вполне состоявшийся процесс, и мы видим его плоды даже спустя два года. Это понятно – у них был задел, а остальным еще предстоит некоторый путь, – отметил директор Центра исследований «Умный город» НИУ ВШЭ Константин Трофимов.

Российскому машиностроению еще предстоит большая работа. Но наличие предприятий, способных производить необходимые комплектующие, таких как ЗАИТ, является фактором, способным определить нужный результат.

Источник: saratov.aif.ru, 27.09.2023

«Синара-ТМ» импортозаместил комплектующие для производства всех моделей электровозов

Холдинг «Синара – Транспортные машины» («Синара-ТМ», СТМ) в 2023 году обеспечил свою независимость от поставок комплектующих из-за рубежа при производстве электровозов, говорится в отчете СТМ за I полугодие текущего года.

«С начала 2023 года все производимые предприятиями АО электровозы импортонезависимы», - отмечается в отчете.

В частности, грузовой электровоз 3ЭС8 «Малахит», приемочные и сертификационные испытания которого недавно завершились, оснащен российским асинхронным двигателем. Это первый электровоз постоянного тока нового поколения, который станет платформой для различных модификаций машин. Установочную партию из 50 электровозов планируется поставить для эксплуатации на полигонах Свердловской и Западно-Сибирской железных дорог (филиалы РЖД).

Кроме того, в настоящее время началось производство скоростных электропоездов «Ласточка» нового поколения серии ЭС104 «с полным обеспечением технологического суверенитета», говорится в отчете.

Завершение всех испытаний «Ласточек» запланировано на IV квартал 2023 года. После получения сертификата новые поезда начнут поставляться

ОАО «РЖД» для перевозки пассажиров. «22 поезда уже законтрактованы РЖД, первая партия из 12 электропоездов (60 вагонов) будет поставлена до конца 2023 года», – уточняется в отчете.

СТМ в настоящее время выпускает 4 модели электровозов: грузовой магистральный электровоз постоянного тока 2ЭС10, 2ЭС6 и с бустерной секцией – 3ЭС6, а также грузовой магистральный электровоз переменного тока 2ЭС7.

Источник: interfax.ru, 25.09.2023

Производство редукторов для российских электропоездов начнется в Орехово-Зуеве

Вертикальный фрезерный обрабатывающий центр и зубошлифовальный станок закупили для Демиховского машиностроительного завода (ДМЗ) в Орехово-Зуевском городском округе, сообщает пресс-служба министерства инвестиций, промышленности и науки Московской области.

Оборудование закуплено при поддержке Фонда развития промышленности (ФРП) России в рамках проекта освоения производства редукторов для электропоездов ЭГЭ2Тв «Иволга 4.0», выпускаемых Тверским вагоностроительным заводом.

Запуск собственного производства редукторов является одним из пяти проектов, которые реализуются на предприятии при софинансировании ФРП.

Подмосковный завод станет одним из первых предприятий в стране, освоивших выпуск редукторов. В общей сложности для решения этой задачи предприятие приобретет 11 единиц оборудования. После ввода станков в эксплуатацию расчетная производственная мощность составит до 600 редукторов для «Иволги» в год.

Вертикальный фрезерный обрабатывающий центр будет выполнять фрезерно-расточную обработку компонентов редукторов, таких как стаканы, крышки, обоймы, кольца и зубчатые колеса. Зубошлифовальный станок предназначен для обработки деталей зубчатых передач редукторов, а именно зубчатого колеса, вал-шестерни и шестерни.

Оборудование будут обслуживать высококвалифицированные операторы из числа заводских специалистов. Ввести станки в эксплуатацию планируется в IV квартале 2023 года, а освоить выпуск редукторов – во II квартале следующего года.

Ранее губернатор Московской области Андрей Воробьев заявил, что в регионе на сегодняшний день активно работает программа импортозамещения.

В прошлом году, по словам губернатора, в регионе было открыто чуть более 20 импортозамещающих предприятий. В этом году в плане открыть еще 50, и 54 предприятия – в 2024 году.

Источник: riamo.ru, 25.09.2023

Эксперты в производстве датчиков: как челябинская компания заместила импортные измерители на предприятиях страны

Челябинск знаменит своими предприятиями: здесь плавят металл, строят машины и генерируют энергию. Чтобы все эти производства были максимально безопасными и эффективными, их оборудование комплектуют современными датчиками. Челябинская компания «ИТеК ББМВ» 24 года назад начинала с малого – собирала блоки питания для измерительных приборов – на них был спрос у предприятий региона. Но на этом компания не остановилась. Спустя время сумела вырасти во флагмана отрасли, который снабжает уникальной продукцией промышленных гигантов по всей стране и за рубежом.

Собственные технологии для независимости страны

Только за последний год прирост объема продаж увеличился на 74%. В списке постоянных покупателей числятся предприятия практически из каждого региона России. Среди новичков – промышленные производства из Белоруссии, Казахстана и Узбекистана.

Особенную популярность и без того востребованные датчики компании получили на фоне ухода с рынка иностранных поставщиков. Без специального оборудования невозможна работа ни одного большого или малого предприятия. «ИТеК ББМВ» изготавливает несколько типов датчиков, которые играют важную роль в контроле и мониторинге температуры, давления, расхода жидкости и газов.

Развитие собственной технологической базы для независимости страны особенно волнует промышленность и бизнес последний год. Тема стала одной из ключевых на недавней выставке «Иннопром-2023» в Екатеринбурге. Здесь отечественные производители показали немало интересных разработок. Со своей продукцией на стенде Челябинской области выступила и компания «ИТеК ББМВ».

Среди новинок – технологичные датчики температуры ЭнИ-300 с жидкокристаллической индикацией для коммерческого учета нефти и газа. Фланцевая гильза со свободным фланцем, у которой нет российских аналогов. Она – незаменимый помощник для измерения температуры при транспортировке нефти, газа и продуктов на их основе. Также на выставке представили барьеры искрозащиты и функциональные блоки питания. Линейка барьеров ЭнИ-БИС-3000 производится с 2020 года и постоянно дополняется новыми моделями. Она полностью закрывает импортные аналоги самых различных производителей.

Результатом выставки стал подписанный договор о поставках оборудования для Челябинского компрессорного завода:

Документ направлен на совместный поиск импортозамещающих технологий, расширение кооперационных связей между предприятиями Южного Урала и создание новых рабочих мест. Кроме того, это сотрудничество позволит увеличить объем налоговых отчислений в бюджет, а сам договор регламентирует закупочную деятельность в отношении приборной продукции, производителем которой является ООО «ИТеК ББМВ.

Самым популярным измерительным прибором компании стали датчики давления. В 2013 году на базе собственного преобразователя создан ЭнИ-100, в 2017 – ЭнИ-12 – передовые продукты «ИТеК ББМВ», способные измерять давление в различных точках технологического процесса и передавать данные в систему контроля. Обе серии изготавливаются с наибольшей степенью локализации производства в России. На территории Челябинской области размещен весть технологический процесс. А датчики ЭнИ-100 сертифицированы в рамках корпоративной системы добровольной сертификации ПАО «Газпром».

Новые разработки компании для нефтегазового комплекса будут представлены в конце октября на Петербургском международном газовом форуме. Большинство изделий «ИТеК ББМВ» включены в Реестр промышленной продукции, произведенной на территории РФ. Пройденная экспертами проверка и регистрация подтверждает – это полностью уникальная отечественная разработка, реализованная без участия зарубежных специалистов.

Быстро реагировать на потребности рынка – одна из главных задач компании, с которой она успешно справляется. Сейчас «ИТеК ББМВ» активно расширяет производственные площади – в скором времени в Челябинске появится дополнительный цех. Для основного производства регулярно покупается современное оборудование, на котором изготавливают высокотехнологичные продукты. Все это позволяет создавать новые рабочие

места для будущих сотрудников с техническим образованием. В компании много лет плотно сотрудничают с вузами и ссузами Южного Урала.

Источник: chel.kp.ru, 28.09.2023

Досмотровое оборудование Ростеха поможет отказаться от импортных аналогов

Холдинг «Швабе» Госкорпорации Ростех передал производственному предприятию во Владимире досмотровые рентгеновские интроскопы линейки «Сапфир-ИР» для обнаружения запрещенных предметов в посылках и сумках. Поставленные приборы по своим функциям и характеристикам не уступают зарубежным аналогам и помогут уйти от закупки иностранного досмотрового оборудования.

Рентгенотелевизионные системы Московского завода «Сапфир» холдинга «Швабе» отличаются удобной и безопасной системой управления, а их программное обеспечение (ПО) включено в Единый реестр российского ПО Минцифры. Интроскопы позволяют сканировать сумки или посылки весом до 200 кг. При этом их не нужно вскрывать, что значительно увеличивает скорость прохождения досмотра.

Ключевыми особенностями интроскопов «Сапфир-ИР» являются высокое разрешение и автоматическое выделение материалов высокой плотности, в числе которых могут быть запрещенные предметы – оружие и взрывчатка. Система способна хранить до 100 тысяч качественных изображений.

«Интроскопы имеют большое значение в сфере обеспечения безопасности и пользуются спросом на российском рынке. По основным техническим показателям продукция «Швабе» не уступает оборудованию мировых производителей, при этом выгоднее в цене, поэтому может полностью заменить иностранные аналоги. Мощности завода позволяют обеспечить выпуск нескольких десятков интроскопов в год. При необходимости темпы производства могут быть увеличены», – сказал исполнительный директор Ростеха Олег Евтушенко.

Московский завод «Сапфир» разрабатывает и ведет выпуск фоточувствительных элементов из полупроводниковых материалов, фотоприемников, а также фотоприемных устройств для тепловизионной аппаратуры, теплопеленгационных систем, инфракрасной аппаратуры дальнего зондирования Земли.

Источник: rostec.ru, 28.09.2023

«Росэлектроника» показала работу «цифрового двойника» с искусственным интеллектом

Холдинг «Росэлектроника» Госкорпорации Ростех впервые продемонстрировал работу программной платформы «Цифровое производство» с элементами искусственного интеллекта. Решение позволяет создавать цифровые двойники изделий, технологических процессов и всего предприятия, а планирование производственных программ выполняют нейросети. Действующий прототип системы представлен в рамках форума по цифровизации оборонно-промышленного комплекса ИТОПК-2023.

Решение, разработанное специалистами входящим в «Росэлектронику» НПП «Исток» им. Шокина, оцифровывает весь производственный цикл продукта – от составления документа, в котором содержится информация об этапах изготовления изделия, и расчета производственной программы до формирования графиков поставок. На ИТОПК-2023 функционал разработки демонстрируется на примере процесса изготовления сервисных маршрутизаторов, серийно выпускаемых предприятием: от этапа создания конструкторской модели до отгрузки.

Платформа «Цифровое производство» включает в себя несколько подсистем. Подсистема «Технология» создает и ведет технологическую документацию на изделие, разрабатывает единичные и типовые технологические процессы. Подсистема «Планирование» формирует внутрицеховой и межцеховой планы производства, графики поставок материалов и комплектующих, ведет учет выполненных работ. Подсистема «Мониторинг и диспетчеризация» построена на основе платформы промышленного интернета вещей собственной разработки IIoT.Istok. Решение собирает информацию со встроенных в оборудование датчиков, позволяя в режиме реального времени контролировать его работу и состояние комплексных производственных линий.

«Разработка позволит реализовать цифровую трансформацию предприятий оборонно-промышленного комплекса в условиях санкционного давления. «Цифровое производство» – это полностью отечественный программный продукт, соответствующий требованиям информационной безопасности ФСТЭК РФ и ФСБ России и готовый к широкому внедрению. Решение уже применяется на НПП «Исток», и теперь мы впервые демонстрируем его возможности широкой публике», – рассказал директор по цифровой трансформации НПП «Исток» им.Шокина Виталий Александров.

Форум ИТОПК-2023 проходит в Международном выставочно-деловом центре «Сибирь» в Красноярске с 27 по 29 сентября.

Источник: rostec.ru, 27.09.2023

Россияне освоили революционный метод производства пластин для выпуска микросхем. Он в два раза дешевле иностранного

В России завершается подготовка к производству пластин из оксида галлия для выпуска микроэлектроники. Российские пластины вдвое дешевле импортных за счет новой технологии, исключающей использование редких и дорогих материалов.

Прорывная российская разработка

Российская компания «Рокор» из состава ОЭЗ «Технополис Москва» разработала новую технологию производства монокристаллических пластин из оксида галлия, о чем сообщил исполняющий обязанности руководителя Департамента инвестиционной и промышленной политики (ДИиПП) Москвы Владислав Овчинский. По его словам, такие пластины будут использоваться при производстве полупроводниковых материалов четвертого поколения, которое считается самым современным.

«Рокор» не только разработала, но и освоила новую технологию. Она уже готовится к запуску производства на ее основе, но сроки не раскрывает. По прогнозам Овчинского, новые пластины их оксида галлия будут востребованы не только в России, но и во всем мире – к потенциальным их покупателям он относит всех мировых производителей электронных компонентных баз (ЭКБ).

Связано это с тем, что у пластин из оксида галлия очень широкая сфера применения, уверены в ОЭЗ «Технополис Москва». Представители департамента отметили, что такие пластины очень пригодятся в самых разных сферах, начиная с военной промышленности и заканчивая возобновляемой энергией и силовой электроникой.

Запуск массового производства пластин из оксида галлия на мощностях «Рокора» повлечет за собой рост доступности этих пластин. Вследствие этого снизится и их итоговая стоимость, что может положительно сказаться на цене итогового продукта – готовых микросхем и устройств, внутри которых они будут работать.

Если у «Рокора» все пойдет по плану, то стоимость одной российской пластины на основе оксида галлия, по прогнозам, будет находиться в пределах 3 тыс. долл. США (288,7 тыс. руб. по курсу ЦБ на 27 сентября 2023 г.). Для сравнения, пластины из Японии, где тоже налажено их производство, стоят более чем вдвое дороже – по 6,4 тыс. долл. США (615,9 тыс. руб.) за каждую, и при этом их диаметр составляет всего 100 мм или 10 см.

Впрочем, размер пластин, которые намерена выпускать «Рокор» в ОЭЗ «Технополис Москва» не уточняют – не исключено, что они тоже будут

100-миллиметровыми. Пока известно лишь, что компания находится в финальной стадии подготовки к их производству.

Источник: cnews.ru, 27.09.2023

Ульяновская компания с помощью ФРП наладила выпуск новых строительных изделий

Ульяновская компания «Силикат+» наладила выпуск новых широкоформатных силикатных изделий для жилищного строительства, сообщили в пресс-службе Фонда развития промышленности России.

«Компания «Силикат+» в поселке Новоспасское Ульяновской области организовала производство новых широкоформатных силикатных изделий для жилищного строительства. Среди заказчиков – крупнейшие застройщики Поволжья. Общие инвестиции в расширение производства составили порядка 1,2 млрд рублей, из которых 485 млн рублей в виде льготного займа предоставил федеральный Фонд развития промышленности по флагманской программе «Проекты развития», – говорится в сообщении.

Предприятие расширило ассортимент и начало выпуск силикатных блоков для внешних стен зданий и внутренних перегородок. Как пояснили в пресс-службе, силикатные строительные изделия отличаются повышенной шумоизоляцией. Ключевыми клиентами выступают крупнейшие девелоперы Поволжского федерального округа – «Премьера», «Железно», «Рисан», «Древо» и «Кошелев-Проект».

Кроме того, предприятие открыло новый цех по автоматизированной упаковке готовых изделий.

«Благодаря модернизации производства прогнозируется снижение электропотребления при выпуске изделий более чем на 1 млн кВт и потребление газа – на 2,5 млн куб. м в год. Это отвечает задачам нацпроекта «Экология» в части применения наилучших доступных технологий для снижения негативного воздействия на окружающую среду», – добавили в ФРП.

ФРП создан в 2014 году по инициативе Минпромторга для модернизации российской промышленности, организации новых производств и обеспечения импортозамещения. Программы фонда позволяют российским предприятиям получить доступ к льготному заемному финансированию, необходимому для запуска производств уникальных отечественных продуктов, а также аналогов передовых международных разработок. Высшим органом управления ФРП, принимающим

стратегические решения о его деятельности, является Наблюдательный совет, который возглавляет вице-премьер, глава Минпромторга Денис Мантуров. Госкорпорация ВЭБ.РФ курирует ФРП в части координации его работы в системе институтов развития России.

Источник: tass.ru, 26.09.2023

На Кубани строят первый в России завод по эковыпуску диоксида кремния

Единственный в России завод по производству диоксида кремния из рисовой лузги начали строить в Северском районе Краснодарского края, сообщил журналистам губернатор региона Вениамин Кондратьев.

«В Северском районе создают уникальное на уровне страны предприятие по выпуску аморфного диоксида кремния и активированного угля из рисовой лузги. Завод строят с господдержкой края – финансируем до 30 процентов затрат на его реализацию. Уже направили свыше 45,6 миллиона рублей. Для нашего региона это нужный проект – высокочистый кремний производится из рисовой лузги экологически чистым способом. Спектр применения выпускаемого материала очень широк – от микроэлектроники, производства стройматериалов, лакокрасочной продукции до пищевой промышленности», – сообщает пресс-служба краевой администрации слова Кондратьева.

По данным властей, технология переработки рисовой лузги для производства диоксида кремния разработана совместно с МГУ им. Ломоносова. Оборудование завода способно выпускать аморфный диоксид кремния чистотой 99,99 процента. Подобный продукт пока в России не выпускается. Объем производства диоксида кремния с выходом на проектную мощность составит 540 тонн в год. Инвестор проекта вложит в строительство завода более 650 миллионов рублей.

Кондратьев также отметил, что сейчас на Кубани реализуется и разрабатывается более 30 проектов по созданию или развитию импортозамещающих производств на сумму порядка 25 миллиардов рублей. По его словам, это предприятия, работающие в приоритетных для региона отраслях: химическая, легкая, фармацевтическая промышленность, а также радиоэлектроника, машиностроение и лесопромышленный комплекс.

На Кубани для таких инвесторов разработаны уникальные меры поддержки: финансирование из краевого бюджета до 30% затрат на создание импортозамещающих производств и льготный заем по программе

«Импортозамещение» Фонда развития промышленности региона. Фонд предоставляет до 200 миллионов рублей в рассрочку под 0,1% годовых, добавляют в пресс-службе.

Источник: ria.ru, 25.09.2023

Новгородская компания апробирует электродвигатели для буровых установок

Электродвигатели для буровых установок, которые позволяют заменить американские аналоги производителя Baldor, апробирует компания «Новгородэлектроремонт» в 2024 году. Данная модель была представлена на стенде Новгородской области на выставке «Иннопром» в Казахстане, сообщает пресс-служба правительства региона.

«На выставке можно было увидеть и электродвигатели, применяемые на буровых установках, которые используется в нефтегазовой отрасли. На сегодняшний день это полностью российская разработка, стопроцентная локализация производства в России. Сейчас проходят опытно-промышленные испытания на буровых установках «Роснефти» и «Газпрома». Эти двигатели позволяют заменить американские аналоги производителя Baldor. Их апробация завершится в январе 2024 года», – отмечается в сообщении.

По информации пресс-службы, до конца года запланирована поставка двух двигателей для «Газпрома». Предприятием также подписана дорожная карта о поставке в 2024 году 100 электродвигателей ООО «Уралмаш НГО Холдинг», которое является производителем буровых установок для эксплуатационного и глубокого разведочного бурения.

Стенд Новгородской области рассказывает о производственных мощностях региона, здесь также представлены действующие разработки резидентов ИНТЦ «Интеллектуальная электроника – Валдай»: пневматический манипулятор от Российской манипуляторной компании. Он позволяет перемещать тяжелые грузы от 100 кг до 2,5 т и негабарит.

«Разработка является ярким примером импортозамещения. Российское изделие значительно дешевле зарубежных, к тому же, импортных аналогов в России теперь нет. Сейчас в ИНТЦ разрабатывается система обезвешивания груза. Она позволяет воздействовать на сам груз без пульта управления, что повысит производительность труда и облегчит работу», – отметили в пресс-службе.

Источник: tass.ru, 25.09.2023

Пермский бизнесмен получил десятки миллионов на импортозамещение

Российский фонд развития промышленности (ФРП) вместе с краевым ФРП дали деньги пермскому предпринимателю Юрию Фукалову для модернизации импортозамещающего производства канистр и бочек. Сообщение об этом опубликовано на сайте губернатора и правительства Пермского края.

«В Перми ИП Фукалов проведет модернизацию производства импортозамещающей пластиковой тары – канистр на 31,5 литров и бочек на 227 литров. Из фондов развития промышленности (РФ и краевого) направлена помощь в сумме 58,5 млн рублей», – говорится в сообщении властей.

По данным краевых властей, проект предполагает снижение затрат на производство канистр путем использования собственных вторичных отходов предприятия. Бизнесмен инвестирует на это 13, 9 млн рублей собственных средств.

Ранее пермский фонд «Региональный центр инжиниринга» объявил о сборе данных с предприятий края о необходимости в импортном оборудовании. Цель – проработка каналов поставок для замены его отечественными аналогами.

Источник: Ura.ru, 25.09.2023

ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В настоящее время 71 поручение, в т.ч. поручения 2023 года:

Пр-1855ГС, п.2 б)

Правительству Российской Федерации:

с учетом ранее данных поручений принять дополнительные меры по обеспечению запасными частями, ввоз или производство которых приостановлены (прекращены), эксплуатируемых пассажирских транспортных средств общего пользования иностранного производства;

Срок исполнения: 1 февраля 2024 года

Ответственный Мишустин Михаил Владимирович

http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/72287#assignment-11

Опубликовано 17.09.2023

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