



# **РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**№3 ЯНВАРЬ | 2024**

## СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ.....	3
Побеждая зависимость: проекту импортозамещения в России исполняется 10 лет .....	3
Стоимость импортозамещения оборудования для добычи нефти и газа в России оценили .....	6
Александр Новак провёл совещание по развитию производства СПГ в России .....	7
О работе Федерального дорожного агентства по импортозамещению дорожно- строительной техники, оборудования и материалов в России .....	8
Денис Минкин: Импортозамещение компонентов для трамваев требует прямых мер господдержки .....	9
«Муроммашзавод» начал выпуск импортозамещенных тяговых редукторов для трамваев и вагонов метро .....	10
НЭВЗ отчитался о работе по суверенизации локомотивов в 2023 году .....	10
«Трансконтейнер» закупит более 1,2 тыс. отечественных фитинговых платформ .....	11
Мантуров сообщил, что «Рославльские тормозные системы» передадут стратегическому инвестору .....	11
Российский поезд для ВСМ будет из 8 вагонов, иметь 4 класса и вагон-быстро с баром.....	13
РЖД хотят запустить полностью беспилотный пассажирский поезд в 2026 году .....	14
НИИЭТ: новый проект по импортозамещению .....	14
Немецкий двигатель на Як-152 заменят на российский .....	16
В Петербурге научились импортозамещать сложнейшие детали на 3D-сканере .....	16
Эксперты СТАНа рассказали о развитии отечественного станкостроения.....	17
Предприятие «Росэлектроники» увеличило выпуск синхронных двигателей.....	18
ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ .....	20

## НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

22.01.– 26.01.202

### **Побеждая зависимость: проекту импортозамещения в России исполняется 10 лет**

В 2024 году наша страна будет отмечать своеобразный юбилей – 10 лет с момента введения первого пакета антироссийских санкций, как политических, так и экономических. Ограничения коснулись в том числе товаров, ввозимых в страну из-за границы. В результате перед государством остро встал вопрос замещения запрещенных товаров. Удалось ли за 10 лет добиться поставленных целей и в какой стадии находится процесс сейчас – рассказываем в нашей статье.

#### ***Первый раунд: 2014–2021***

Реакция западных государств на возвращение Крыма в состав РФ была практически моментальной – уже с марта как отдельные страны, так и надгосударственные организации типа Совета Европы начали вводить различные санкции. Первые решения носили скорее демонстративный характер (например, был отменен целый ряд международных мероприятий, которые должны были проходить в России), а также касались в основном конкретных лиц (большей частью политиков, чиновников и военных) и их активов. Массированные экономические удары начались уже летом: сначала по финансовой системе – в первую очередь госбанкам, а затем и по промышленным гигантам.

Российское правительство в ответ на санкции объявило о начале широкомасштабного импортозамещения. Эксперты Лаборатории исследований проблем устойчивого развития Института прикладных экономических исследований (ИПЭИ) РАНХиГС провели анализ имеющихся статистических данных за 2015–2021 годы. «За исключением фармацевтической, автомобильной, судостроительной и химической отраслей, уровень зависимости от импорта из недружественных стран снизился по сравнению с 2015 годом», – отмечает эксперт ИПЭИ Михаил Кодзоев. А по некоторым отраслям (например, микроэлектроника) импорт был переориентирован на государства, не поддержавшие санкции против России, – в первую очередь на Китай. Так, доля китайских станков на рынке увеличилась в 2021 году по сравнению с 2015 годом. Также возросла доля китайских поставок в железнодорожном и сельскохозяйственном машиностроении, энергетике, авиации, медицинском оборудовании,

автомобиле- и судостроении. Также в авиастроении доля импортных элементов снизилась с 55 до 53%, в энергетике – с 51 до 50%, в железнодорожном машиностроении – с 73 до 70%, а в микроэлектронике – с 96 до 92%.

Тем не менее, до 2022 года процесс шел, мягко говоря, не быстро. Более того, в некоторых ключевых отраслях зависимость от иностранных товаров, услуг и технологий даже выросла. Так, в сельскохозяйственном машиностроении – с 45 до 47%, в специализированном машиностроении – с 65 до 67%, в медицинской отрасли – с 54 до 60%, в химической – с 45 до 53%, а в судостроении – с 55 до 64%. Но самыми зависимыми оказались: автопром – с 51% в 2015-м до 67% в 2021-м, фармацевтика (отдельно от медицинской промышленности) – с 76 до 88% и станкостроение – с 83 до 95%.

Зато, как отмечал Росстат, продовольствием страна уже в 2021 году обеспечивала себя сама. Потребности населения в таких продуктах, как зерно, мясо, рыба, картофель, уже несколько лет полностью закрываются российскими производителями. Более низкие показатели имели молочные продукты и овощи, а самые низкие – фрукты.

### ***Второй раунд: 2022 – ...***

В 2022 году количество санкций, введенных против России, число компаний из недружественных государств, покинувших отечественный рынок, а также скорость, с которой эти процессы происходили, сильно подстегнули импортозамещение. Кабинет министров утвердил новую трехлетнюю программу импортозамещения, предполагающую направить на эти цели 247 млрд рублей. По словам главы Минпромторга Дениса Мантурова, планы распространяются на 23 отрасли и содержат почти тысячу позиций сырья, материалов и комплектующих, а также готовой продукции.

В свою очередь, по данным, которые в своем исследовании приводит Центр конъюнктурных исследований (ЦКИ) Института статистических исследований и экономики знаний НИУ ВШЭ, к концу первого полугодия 2023 года 65% производственных компаний располагали потенциалом для выпуска импортозамещающей продукции. Абсолютными лидерами в этом вопросе стали производители лекарств и фармацевтических материалов. 50% опрошенных предприятий определяли свои «импортозаменительские» способности как высокие, а еще 33% – как средние. Также в топе рейтинга находились производители машин (не автомобилей) и другого оборудования (40%), электрического оборудования (35%), резиновых и пластмассовых изделий (34%), автотранспортных средств (33%) и текстиля (32%).

Тем не менее, по оценке экспертов ВШЭ, промышленные предприятия уже сейчас остро нуждаются в новом отечественном оборудовании, желательно не уступающем по качеству зарубежным аналогам. 45% руководителей производств отмечали такую потребность как высокую, 32% – как среднюю, и только 10% в нем не нуждались. Но, несмотря на потребности, только 25% промышленных предприятий располагали необходимыми отечественными ресурсами.

Особое внимание эксперты обращают на отрасли фармацевтики и здравоохранения. «На мой взгляд, именно здесь мы увидим достаточно большие проблемы в долгосрочном периоде. Разработка лекарственных препаратов – долгое и дорогостоящее мероприятие, если делать все по лучшим стандартам. А отдельные международные фармгиганты зачастую ведут себя неэтично, ограничивая доступ населения к своей продукции, вынуждают использовать менее эффективные препараты и медицинскую технику», – пояснила ТАСС управляющий директор, руководитель группы корпоративных рейтингов Аналитического кредитного рейтингового агентства (АКРА) Екатерина Можарова.

### ***Полная автономия?***

Как считает Михаил Кодзоев из ИПЭИ РАНХиГС, для обеспечения технологического суверенитета российской экономики необходимо решать кадровый вопрос и привлекать квалифицированных специалистов в области импортозамещения в приоритетных секторах. «Для этого можно использовать льготы и преференции, похожие на те, которые применяются в IT-секторе, – рассуждает он. – Также необходимо стимулировать внешний спрос: например, снизить стоимость продукции, поставляемой на международные рынки». Сделать это эксперт предлагает с помощью налоговых послаблений, субсидирования грузоперевозок и других логистических операций, а также освоения рынков дружественных стран.

Но даже при этом полный отказ от импорта окажется невозможен, во всяком случае в ближайшей перспективе. Как отмечается в исследовании ЦКИ ВШЭ, более 60% представителей промышленных предприятий уверены, что в течение двух-трех лет смогут лишь частично не использовать зарубежное оборудование, комплектующие, технологии, сырье и т.д. И только чуть менее 10% считают, что смогут полностью отказаться от импортных составляющих.

Впрочем, по словам Екатерины Можаровой из АКРА, в открытой рыночной экономике импортозамещение не должно быть самоцелью, а определенный уровень импорта вполне логичен и допустим. «Проблемы обычно начинаются, когда импорт становится критичной частью экономики, и особенно, когда у этого импорта всего один источник. Но не стоит строить

иллюзий и думать, что любую продукцию можно оперативно заместить на внутреннюю. Для успешного замещения должна быть подготовлена как научная, так и производственная база. Именно в отраслях, где была здоровая конкуренция и были соблюдены эти условия, импортозамещение прошло легче других», – говорит она, приводя в качестве примера рынок программного обеспечения и кибербезопасности. Действительно, за последние годы в этой области произошло несколько весьма громких событий. Еще в 2016 году Минцифры начало вести реестр производителей отечественного софта, а крупные компании – переходить на российские операционные системы. А после отказа работать в России немецкого IT-гиганта SAP SE – признанного лидера в области программных решений по управлению бизнес-процессами – его команду принял на работу Сбер.

Также можно вспомнить, что в России начали делать собственные (на 80%) банкоматы с российским процессором «Эльбрус 8СВ». Наконец, в декабре прошлого года замглавы Минпромторга РФ Василий Шпак в разговоре с ТАСС отмечал, что на 2024–2025 годы запланирован процесс «глубокой локализации» электронных автокомпонентов: печатных плат, навигационных модулей, резисторов, конденсаторов и т.д. Кроме того, по его словам, уже налажено производство отечественных систем ABS, в скором времени начнется выпуск систем ESP.

Впрочем, санкции – не единственная причина, по которой Россия нуждается в собственном максимально независимом производстве. «Процессы глобализации и международного разделения труда приостановлены», – отмечает в своем исследовании Микаил Кодзоев. В мире усилилась конкуренция за технологическое лидерство, а крупные экономики, такие как США и Китай, вследствие проблем, проявившихся во время пандемии COVID-19, сами стали ориентироваться сегодня на политику импортозамещения.

*Источник: tass.ru, 23.01.2024*

### **Стоимость импортозамещения оборудования для добычи нефти и газа в России оценили**

Разработка российского оборудования для добычи нефти и газа обойдется в 19,8 миллиарда рублей с 2023 по 2030 год. Стоимость импортозамещения оценили эксперты Минпромторга, Минэнерго и «Газпром нефти», данные составленной ими дорожной карты приводит газета «Ведомости».

Согласно документу, к 2030 году планируют провести 19 научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) по оборудованию и компонентам для бурения, добычи и внутрискважинных работ и заключить 19 долгосрочных договоров на поставку технологий. Это позволит повысить долю импортонезависимости отрасли до 80%. Такой показатель называл Владимир Путин в октябре 2022 года в рамках Российской энергетической недели, однако срок достижения цели он называл до 2025 года.

Средства на разработку планируют частично выделить из федерального бюджета (2,5 миллиарда рублей), а также привлечь из внебюджетных источников (17,3 миллиарда рублей). Драйвером развития технологий называют необходимость обеспечить технологическую устойчивость и непрерывность бизнеса, а также снижение рисков добычи. Задача нефтяников – сформировать заказ на оборудование и помочь разработчикам с экспертизой.

По словам партнера Kert Максима Малкова, в стране актуальны разработка оборудования для телеметрии скважин во время бурения, софта для ГРП, технологий геолого-разведочных работ, РУС, винтовых забойных двигателей и химических растворов для нефтесервисных работ. Также необходимо наращивать парк буровых установок для сверхглубокого бурения на суше, добавил он.

В конце декабря первый вице-премьер Андрей Белоусов внес импортозамещение в перечень основных направлений инвестиционной перестройки российской экономики. По его словам, еще одним ключевым пунктом являются капиталовложения в «логистическую структуру».

По итогам 2023 года радиовещание стало одной из отраслей, наиболее успешных в импортозамещении. Российским производителям удалось вытеснить с отечественного рынка иностранных производителей передатчиков, передающих антенн и другого оборудования для компаний в этом сегменте.

*Источник: lenta.ru, 25.01.2024*

### **Александр Новак провёл совещание по развитию производства СПГ в России**

Заместитель Председателя Правительства Александр Новак провёл в Координационном центре Правительства совещание по развитию СПГ. В нём приняли участие представители Минэнерго, Минпромторга,

нефтегазовых компаний, производителей оборудования и разработчиков технологий для отрасли, учёные и эксперты.

Стороны обсудили развитие производства сжиженного природного газа в России на основе отечественного оборудования с учётом спроса на мировом и внутреннем рынках. Представители органов власти и компаний доложили вице-премьеру о ходе локализации оборудования, этапах создания и модернизации отечественных технологий мало-, средне- и крупнотоннажного СПГ, ходе реализации ряда проектов. Вице-премьер отметил, что основной целью является достижение показателя по производству СПГ в России не менее 100 млн т в год.

Александр Новак поручил усовершенствовать нормативно-правовую базу в отрасли. Минобрнауки совместно с Минэнерго поручено проработать вопрос подготовки кадров для СПГ-проектов. Минпромторг продолжит работу по импортозамещению технологий для производства СПГ.

*Источник: government.ru, 24.01.2024*

### **О работе Федерального дорожного агентства по импортозамещению дорожно-строительной техники, оборудования и материалов в России**

Одной из основных задач, которая стоит перед национальным проектом «Безопасные качественные дороги», является приведение существующих автодорог в соответствие с нормативами. Развитие асфальтобетонных заводов в России, повышение качества производимых материалов и применение новейших технологий, а также замещение импортных комплектующих позволят дорожно-строительным компаниям выпускать высококачественную продукцию, что несомненно поможет решить все поставленные задачи.

С докладом «О работе Федерального дорожного агентства по импортозамещению дорожно-строительной техники, оборудования и материалов» в ходе пленарной дискуссии «Перспективы развития отечественного рынка дорожно-строительной техники и оборудования» выступил Олег Владимирович Ступников, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства.

О.В. Ступников: «Все мы прекрасно понимаем, что реализовывать такие масштабные инвестиционные задачи возможно только с качественной дорожно-строительной техникой. По аналитике, проведенной ФАУ «РОСДОРНИИ», у нас общая сейчас потребность по всем видам техники составляет порядка 33 тысяч единиц. Считаю важно отметить, что



производство работы в отрасли дорожно-строительного машиностроения по сравнению с 2022 годом увеличилось на 16%. Безусловно этот рост необходимо продолжать.

Также необходимо продолжать работу, связанную с формированием соответствующих комплексных мер поддержки, осуществляемых Минпромторгом России, при непосредственном участии Минтранса России. В целях повышения конкурентоспособности техники и ее востребованности у наших полярных организаций Росавтодор наладил конструктивный диалог с подрядчиками и производителями техники, благодаря чему получили определенные результаты.

*Источник: rollingstockworld.ru, 25.01.2024*

### **Денис Минкин: Импортозамещение компонентов для трамваев требует прямых мер господдержки**

Такое мнение глава петербургского «Горэлектротранса» и президент ассоциации предприятий городского электрического транспорта МАП ГЭТ высказал в интервью газете «Санкт-Петербургские Ведомости». Потребность в новых трамваях в России до 2030 года оценивается государством в 4,2 тыс. единиц, а сам Санкт-Петербург сейчас является их крупнейшим заказчиком в стране. По словам Дениса Минкина, сегодня есть отставание от графика поставок трамваев и троллейбусов, а ограничителем является нехватка производственных мощностей, в том числе в части компонентной базы. «На мой взгляд, нужны прямые меры господдержки. Без этого декларируемые показатели по объему импортозамещения останутся на бумаге – зачастую у предприятий не хватает мощностей», – указывает он.

Денис Минкин считает, что потенциал крупнейшей на текущий момент трамваестроительной площадки – Невского завода электротранспорта (НЗЭТ, входит в ПК «Транспортные системы», ПК ТС) – позволяет выпускать вдвое больше при стабильной обеспеченности комплектующими. «Были ситуации, когда десятка два корпусов вагонов стояли на сборке, ожидая получения какой то детали, не самой главной», – отмечает глава «Горэлектротранса». В ноябре-2023 в ПК ТС сообщили ROLLINGSTOCK, что по итогам года планируют выпустить 171 трамвай разной секционности.

В интервью Денис Минкин также прокомментировал актуальный статус по проекту создания в Санкт-Петербурге полигона для отработки беспилотных технологий. Он указал, что инициатива поддержана

Минпромторгом России, однако пока не получила ответа со стороны Минфина. «Ждем, ведь необходимость этой площадки очевидна. Она нужна и для того, чтобы обучать искусственный интеллект», – говорит Минкин. В то же время он уверен, что к 2026 году прототип автопилота на трамвае будет готов в соответствии с ранее озвученными планами.

*Источник: rollingstockworld.ru, 21.01.2024*

### **«Муроммашзавод» начал выпуск импортозамещенных тяговых редукторов для трамваев и вагонов метро**

О запуске нового цеха на площадке сообщил Фонд развития промышленности. В рамках расширения производства было закуплено несколько зубофрезерных станков.

ФРП отмечает, что «Муроммашзавод» будет выпускать тяговые редукторы для трамваев «Уралтрансмаша» в объеме до 100 штук в год, а также редукторы для вагонов «Метровагонмаша» (входит в «Трансмашхолдинг», ТМХ) в том же объеме в 2024 году и с последующим увеличением производства. Указывается, что это позволит отказаться от закупки чешских комплектующих.

«Муроммашзавод» создан в 2005 году на базе Муромского машиностроительного завода. Площадь предприятия составляет 30 тыс. м<sup>2</sup>, на нем работает более 500 человек.

Сейчас над расширением производства редукторов для моторвагонного подвижного состава также работают Демиховский машиностроительный завод (входит в ТМХ) и «Уральские локомотивы» (входит в «Синара – Транспортные Машины»).

*Источник: rollingstockworld.ru, 21.01.2024*

### **НЭВЗ отчитался о работе по модернизации локомотивов в 2023 году**

Как рассказал Виталий Кинжигазиев, техдиректор Новочеркасского электровозостроительного завода (НЭВЗ, входит в «Трансмашхолдинг», ТМХ), в течение года шло внедрение в производство измененной конструкторской документации, в том числе связанной с модернизацией продукции. «Было внедрено в производство 1839 извещений об изменении конструкции, что повлекло к изменению конструктива 9587 деталей и узлов наших локомотивов», – приводятся его слова.

В целом на НЭВЗе по итогам года отмечают повышение темпов производства, снижение трудоемкости и материалоемкости изготовления продукции, в том числе за счет внедрения нового оборудования.

Значимым для НЭВЗа и ТМХ в 2023 году стал выпуск локомотива ЭМКА2 – первой контактно-аккумуляторной маневровой машины, созданной в современной истории железнодорожного машиностроения России. Редакция ROLLINGSTOCK включила дебют локомотива в топ-10 итогов для отрасли в 2023 году.

*Источник: rollingstockworld.ru, 25.01.2024*

### **«Трансконтейнер» закупит более 1,2 тыс. отечественных фитинговых платформ**

«Трансконтейнер» заключил контракты на закупку более 1,2 тыс. новых отечественных 80-футовых фитинговых платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров. Об этом сообщила компания.

«ПАО «Трансконтейнер» (входит в группу компаний «Дело») приобретет 1 230 новых 80-футовых фитинговых платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров», – говорится в сообщении.

В компании отметили, что поставлять платформы будут российские производители подвижного состава, «Трансконтейнер» будет их получать партиями в течение 2024 года.

«Продолжившийся в 2023 году рост рынка контейнерных перевозок создает предпосылки к наращиванию парка фитинговых платформ для наиболее полного удовлетворения потребностей клиентов. В 2024 году «Трансконтейнер» планирует уделять этому направлению инвестиций особое внимание: в зависимости от ценовых условий на рынке подвижного состава компания продолжит закупки вагонов», – добавил президент ПАО «Трансконтейнер» Михаил Концеров, слова которого приводятся в сообщении.

*Источник: tass.ru, 22.01.2024*

### **Мантуров сообщил, что «Рославльские тормозные системы» передадут стратегическому инвестору**

«Рославльские тормозные системы» – одно из крупнейших машиностроительных предприятий Смоленской области – передадут

стратегическому инвестору для дальнейшего эффективного развития, сообщил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров по итогам рабочей поездки по региону.

«Сегодня мы с правительством Москвы (которому принадлежит завод в настоящее время – прим. ТАСС) выработали совместное решение относительно дальнейшей судьбы предприятия. Москва готова его передать стратегическому инвестору. Драйвером для развития завода готов выступить расположенный в Москве институт НАМИ – ведущий центр компетенций для нашего автопрома. Рассчитываю на то, что Смоленская область тоже предоставит соответствующую поддержку этому проекту, чтобы, по сути, общими усилиями дать ему «вторую жизнь». Предоставив финансовое плечо для создания новых современных мощностей, мы с вами можем получить точку роста, которая обеспечит замещение импортной номенклатуры, нарастит объемы по тем направлениям, которые сегодня востребованы основными потребителями нашего автопрома – это и ГАЗ, и КАМАЗ, и белорусские коллеги с МАЗ», – цитирует пресс-служба Минпромторга Мантурова.

В ходе поездки по Смоленской области глава Минпромторга также посетил «Рославльский вагоноремонтный завод (ВРЗ)», общая мощность которого превышает 4,5 тыс. грузовых вагонов в год. «Рославльский ВРЗ» планирует наладить выпуск вагонов-цистерн и полувагонов для железнодорожных перевозок грузов – на эти цели завод получит 2 млрд рублей в виде льготного займа Фонда развития промышленности. Другой заем ФРП в размере 398 млн рублей привлекут на строительство роботизированной линии по изготовлению чистовых вагонных осей, за счет которой завод будет выпускать как традиционные оси, так и инновационные. Мощность нового производства составит 24 тыс. чистовых вагонных осей в год, с его вводом в эксплуатацию «Рославльский ВРЗ» станет крупнейшим в России производителем подобной продукции.

«В целом промышленность Смоленской области на протяжении последних лет демонстрирует положительную динамику. За январь – ноябрь 2023 года индекс промышленного производства составил 112,3% к соответствующему периоду предыдущего года (этот показатель опережает общероссийский показатель на 8,7%). Индекс обрабатывающих отраслей также демонстрирует рост 118,4% за тот же период, он тоже превышает общероссийские показатели», – добавил вице-премьер.

*Данные по региону*

Губернатор Смоленской области Василий Анохин по итогам совещания с главой Минпромторга отметил, что уже 107 млн рублей из 150 млн, одобренных президентом России Владимиром Путиным на

докапитализацию регионального фонда развития промышленности, направлены на реализацию различных проектов смоленских компаний. «Объем инвестиций в обрабатывающей промышленности по итогам девяти месяцев прошлого года составил 9 млрд рублей – рост по сравнению с аналогичным периодом 2022 года практически на 40%. Это стало возможным во многом благодаря активной поддержке со стороны Минпромторга», – подчеркнул губернатор региона.

*Источник: tass.ru, 19.01.2024*

### **Российский поезд для ВСМ будет из 8 вагонов, иметь 4 класса и вагон-бистро с баром**

Российский высокоскоростной поезд будет состоять из восьми вагонов, иметь четыре класса обслуживания и вагон-бистро с баром, сообщил гендиректор РЖД Олег Белозёров.

«В новом высокоскоростном составе будет восемь вагонов. Мы предполагаем, мы уже утвердили внешний вид. Предусматриваем четыре класса обслуживания: первый, бизнес, комфорт и базовый. Будут оборудованы игровая зона для детей, кухня с баром в вагоне-бистро», – рассказал Белозёров 19 января, выступая на выставке «Россия».

Глава РЖД отметил, что разрабатываемые российские поезда для ВСМ будут уровнем выше существующих высокоскоростных поездов. Он напомнил, что они будут развивать скорость движения до 400 километров в час.

Начало сборки первого образца запланировано на 2026 год. В 2027 году поезд должен быть готов, а в 2028 году запланировано получение сертификата соответствия. Реализация первого этапа ВСМ планируется до 2030 года, напомнил глава РЖД.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. Сейчас в России таких дорог нет. Пилотным проектом должна стать ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом, но в целом обсуждается создание сети таких дорог в стране. Для них потребуются и специальные поезда. Строить их будут в России.

*Источник: lprime.ru, 19.01.2024*

## **РЖД хотят запустить полностью беспилотный пассажирский поезд в 2026 году**

Первый полностью беспилотный пассажирский поезд может быть запущен в России в 2026 году, сообщил глава ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозёров на пленарной сессии Дня пассажирской логистики в рамках выставки «Россия».

«Активно развивается беспилотное движение, и летом этого года запустим здесь, в Москве, на МЦК поезд с беспилотным вождением на уровне 3А (с контролирующим управление человеком в кабине – ИФ). Следующий этап – полностью беспилотный поезд – мы планируем запустить в 2026 году», – сообщил глава РЖД.

Беспилотный поезд будет разработан на основе импортозамещенного аналога «Ласточки» – российского электропоезда ЭС104 «Финист», который в конце 2023 года вышел на первый маршрут на Урале.

«Мы сейчас на него навешиваем дополнительное оборудование, которое у нас уже разработано», – отметил Белозёров, говоря о подготовке «Финиста» для беспилотного движения.

Касаясь перспектив развития высокоскоростного железнодорожного пассажирского движения, Белозёров отметил, что для проекта ВСМ, первый этап которого планируется реализовать к 2030 году, разрабатывается скоростной поезд.

«Уровнем он будет выше, нежели существующие высокоскоростные поезда. Скорость движения – до 400 км/ч (вдвое выше, чем у «Сапсана» – ИФ). В новом высокоскоростном составе будет восемь вагонов, мы предполагаем – уже утвердили внешний вид», – сказал глава РЖД.

Белозеров добавил, что в новом поезде будут предусмотрены четыре класса обслуживания – первый, бизнес, комфорт и базовый.

*Источник: interfax.ru, 19.01.2024*

## **НИИЭТ: новый проект по импортозамещению**

Специалисты АО «НИИЭТ» приступают к реализации нового проекта по импортозамещению.

Сегодня перед российской авиационной промышленностью в условиях санкций, запретивших поставки новых и обслуживание используемых иностранных самолетов, поставлена задача нарастить долю отечественных лайнеров с нынешних 33% до 81% и осуществить поставки 1036 самолетов для нужд гражданской авиации.

К тому же необходима организация полного цикла технического обслуживания и ремонта воздушных судов силами отечественных предприятий с учетом их обязательств по осуществлению поставок воздушных судов, комплектующих и запасных частей к ним. Для этого требуется проведение полного импортозамещения ЭКБ, используемой в бортовом радиоэлектронном оборудовании (БРЭО), которая в значительной степени состоит из изделий зарубежного производства. Реализация нового комплексного проекта «Разработка и освоение серийного производства серии импульсных LDMOS-транзисторов с выходной мощностью до 1000 Вт для авионики и радарных систем в UHF, L и S диапазонах частот» позволит эту задачу частично решить.

Заявленный срок реализации проекта: 19.12.2023 г. – 30.09.2030 г.

Специалисты АО «НИИЭТ», входит в Группу компаний «Элемент», создадут серию из 5 мощных импульсных СВЧ LDMOS-транзисторов, оптимизированных для работы в определенном диапазоне рабочих частот, характерном для конкретной системы авиационного бортового оборудования. В основе – новейшая отечественная LDMOS-технология, использующая все достижения отечественной микроэлектроники в данной области за последние годы, и отработанная в ходе выполнения проводимых за счет собственных средств НИР и реализации комплексного проекта, субсидированного из федерального бюджета.

Применение в составе аппаратуры разрабатываемых в рамках данного комплексного проекта отечественных мощных СВЧ LDMOS-транзисторов позволит достичь более высоких энергетических параметров, в первую очередь – высокую выходную импульсную мощность. Сегодня не существует отечественных транзисторов, способных выдавать высокую выходную мощность характерных для авиационного БРЭО диапазона частот с требуемым уровнем коэффициента полезного действия и усиления. Между тем, высокая выходная мощность позволяет увеличить дальность действия радиолокационных средств либо сократить число используемых в них усилительных элементов, благодаря чему произойдет уменьшение габаритов и массы оборудования, что очень важно в авиационном применении. В сравнении с применением зарубежных аналогов – меньшая стоимость конечного изделия, отсутствие риска срыва поставок из-за санкций.

*Источник: minpromtorg.gov.ru, 24.01.2024*

## **Немецкий двигатель на Як-152 заменят на российский**

ПАО «Яковлев» сегодня рассматривает два основных варианта замены немецкого двигателя на новом учебно-тренировочном самолёте Як-152 для первоначальной подготовки пилотов ВКС РФ: импортозамещение существующей силовой установки или адаптация вертолётного двигателя ВК-650, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.

Ранее в «Яковлеве» заявили РИА Новости о завершении совместных госиспытаний Як-152. Как отметили в компании, следующим этапом развития проекта должно стать импортозамещение его силовой установки.

«Определены отечественные разработчики и производители авиационных двигателей, способные решить эту задачу. В настоящее время прорабатывается установка на Як-152 одного из двух двигателей российского производства. Один из вариантов – модернизация текущего двигателя на основе российской компонентной базы, а второй – адаптация под Як-152 вертолётного двигателя ВК-650 разработки ОДК», – сказал представитель ПАО «Яковлев».

По его словам, при выборе отечественных аналогов компания руководствуется необходимостью сохранения уже достигнутых летно-технических характеристик Як-152, при этом будет обеспечена максимальная унификация размещения и геометрия капотной группы: «Все это позволит нам минимизировать объем дополнительных испытаний».

Учебно-тренировочный самолёт (УТС) Як-152 является дополнением к учебно-боевому комплексу на базе самолета Як-130.

Як-152 и Як-130 имеют унифицированное информационно-управляющее поле кабины, а комплексное использование двух УТС – поршневого на начальном этапе обучения и реактивного учебно-боевого для совершенствования полученных навыков – является оптимальным сочетанием в системе подготовки курсантов ВКС.

*Источник: ria.ru, 19.01.2024*

## **В Петербурге научились импортозамещать сложнейшие детали на 3D-сканере**

Ученые Санкт-Петербургского государственного электротехнического университета «ЛЭТИ» успешно отработали технологию обратного инжиниринга сложных компонентов для зарубежного оборудования. Детали даже самой сложной конструкции можно будет воспроизвести с помощью 3D-сканера.



По словам руководителя лаборатории, теперь они могут оцифровывать объекты даже самой сложной конструкции и переводить их в рабочие чертежи. А далее уже на их основе изготавливать подобного рода запчасти для любых промышленных машин отечественных производителей.

Технологический цикл был отработан на западном компоненте сложной асимметричной формы, который обеспечивал работу импортной машины для промышленного смешивания полимеров. Особенности подобных деталей затрудняют их копирование и воспроизводство обычными методами, что требует применения передовых цифровых решений.

«Специалисты одного из петербургских предприятий обратились к нам с просьбой помочь воспроизвести запчасть производственной машины для смешивания полимеров. Они предоставили нам образец этой поврежденной детали, которая пришла в негодность. Используя специальный 3D-сканер и метод обратного инжиниринга, мы создали трехмерную компьютерную модель по уже существующему образцу, а также сделали точную копию запчасти из нержавеющей стали», – пояснил агентству руководитель лаборатории «ЛЭТИ ЛазерЛаб» профессор кафедры фотоники «ЛЭТИ» Вадим Парфенов.

Копия запчасти, которую ученые ЛЭТИ смогли создать по оригинальному образцу, была передана специалистам для использования в работе промышленной машины. Также им переданы чертежи, которые они в дальнейшем смогут использовать для создания дополнительных копий этой запчасти.

Опытно-конструкторские работы проводились в лаборатории специалистами лазерных технологий «ЛЭТИ ЛазерЛаб», которую запустили в рамках программы развития СПбГЭТУ «ЛЭТИ» «Приоритет – 2030».

*Источник: nauka.tass.ru, 23.01.2024*

## **Эксперты СТАНа рассказали о развитии отечественного станкостроения**

Ведущий российский разработчик и производитель современных станков с ЧПУ холдинг СТАН, находящийся под управлением компании «РТ-Капитал» Госкорпорации Ростех, принял участие в деловой программе Минпромторга РФ в рамках Дня машиностроения на международной выставке-форуме «Россия». Эксперты холдинга рассказали, как сегодня развивается российское станкостроение.

Центральным мероприятием деловой программы Дня машиностроения стала пленарная сессия «Промышленный суверенитет – основы экономики

будущего». Программа включала в себя четыре экспертных панели, посвященные активно развивающимся отраслям: сельскому хозяйству, транспорту, энергетике, станкостроению и робототехнике.

В настоящее время СТАН объединяет предприятия в пяти регионах страны, на которых работают свыше 1600 человек. Потребность в персонале остается высокой, что обусловлено ростом объемов производства заводов СТАНа и динамичным развитием отрасли.

Станкостроение – фундаментальная отрасль отечественной промышленности, которая в последние годы получила мощный импульс к развитию. В условиях санкций, ухода с рынка иностранных производителей и ориентации на импортозамещение потребность в российском оборудовании значительно возросла. Предприятия станкостроительной отрасли активно наращивают производственные мощности и увеличивают объемы выпускаемой продукции. Для выполнения этих задач требуются молодые и талантливые специалисты, которые обеспечат развитие станкостроения на долгие годы вперед.

В настоящий момент на базе СТАНа формируется станкостроительный кластер Ростеха, перед которым поставлены масштабные задачи как в части замещения станков иностранного производства, так и в части расширения собственного модельного ряда и роста объемов выпуска продукции. Сегодня станкостроение переживает бурный рост и становится все более привлекательным для молодежи, которая стоит перед выбором профессии.

Международная выставка-форум «Россия» проходит с 4 ноября 2023 года по 12 апреля 2024 года на ВДНХ в Москве. Ее организуют для демонстрации важнейших достижений страны в различных отраслях экономики, свои экспозиции представят все 89 российских регионов.

*Источник: rostec.ru, 22.01.2024*

### **Предприятие «Росэлектроника» увеличило выпуск синхронных двигателей**

Калужский электромеханический завод холдинга «Росэлектроника» в 2023 г. на 62% увеличил производство синхронных двигателей по сравнению с прошлым годом. Устройства являются полностью российской разработкой, имеют высокие коэффициент мощности и параметры энергоэффективности. Они используются в станкостроении, автомобилестроении, а также газо- и нефтедобывающей, транспортной, лифтостроительной и беспилотной отраслях.

По итогам 2023 г. объем производства синхронных двигателей составил более 18 тысяч единиц. В 2022 г. этот показатель составил более 11 тысяч штук, а в 2021 г. – более 7 тысяч приборов.

Двигатели производства Калужского электромеханического завода обладают высоким коэффициентом полезного действия и лучшими массогабаритными показателями по сравнению с асинхронными двигателями.

«Сегодня КЭМЗ, как и многие российские предприятия, наращивает объемы производства ускоренными темпами. Это способствует решению задач импортозамещения и стабильного развития всех отраслей экономики страны. В 2023 г. произвели продукцию более чем на 6 млрд рублей, что на 20% больше показателя предыдущего года. Этого удалось добиться, в том числе за счет расширения производства синхронных двигателей. В 2024 г., помимо дальнейшего увеличения объемов производства этих изделий, мы планируем выпуск первых крупных серий новейших программно-аппаратных комплексов «Пелена» и «Палантир», – отметил генеральный директор АО «КЭМЗ» Евгений Золотницкий.

Программно-аппаратный комплекс «Пелена» позволяет создать автоматическую интеллектуальную систему управления оборудованием и инженерными системами инфраструктурных объектов. Комплекс «Палантир» предназначен для мониторинга и прогнозирования экологической обстановки на городских и промышленных объектах. Он позволяет существенно сократить время реагирования на экстремальные экологические события и усилить контроль над потенциальными источниками выбросов загрязнений в атмосферу.

*Источник: rostec.ru, 24.01.2024*

## ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

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

### **Пр-2599, п.1 в)**

Правительству Российской Федерации:

в) установить в качестве дополнительного условия исполнения государственного контракта единственным исполнителем, определенным в соответствии с подпунктом «а» настоящего пункта, использование телекоммуникационного оборудования преимущественно российского производства.

Срок исполнения: 31 января 2024 года.

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович.

<http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/73231#assignment-7>

Опубликовано 30.12.2023

### **Пр-2466, п.1 а) 4**

Правительству Российской Федерации:

поэтапное снижение зависимости от импорта спортивной продукции, необходимой для спорта высших достижений и профессионального спорта, с учетом потребностей субъектов физической культуры и спорта в Российской Федерации в такой продукции и возможностей российских производителей спортивной продукции;

Срок исполнения: 20 декабря 2024 года.

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович.

<http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/73070#assignment-9>

Опубликовано 18.12.2023

### **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*