



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№43/НОЯБРЬ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
Нужно продолжать выстраивать логистическую сеть в Евразии - Путин	3
ТМХ отправил на испытания первый образец грузового тепловоза ТЭ26	4
Пассажирский экспресс: как развивается отечественное вагоностроение.....	4
Брянский «Термотрон-Завод» увеличил выпуск комплектующих для метро и железных дорог	8
У «Аэроэкспресса» нет проблем с обслуживанием швейцарских поездов.....	9
Чемпион цифровой трансформации	10
Чемезов: РФ переходит на полностью импортозамещенное производство авиатехники	11
В областной столице представили новое судно на воздушной подушке, способное спасать людей в самых сложных условиях.....	12
В Минтрансе рассказали о массовом внедрении летающего такси в России	14
Эксперты предложили варианты развития технологического лидерства России	15
Господдержка помогает бизнесу внедрять новые технологии	16
ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ	20
Первая Всероссийская конференция «Госзаказ для российских поставщиков» стартовала в Москве.....	20

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

14-20.11.2025

Нужно продолжать выстраивать логистическую сеть в Евразии - Путин

Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и России нужно продолжать работать над выстраиванием разветвленной логистической сети на территории самого пространства организации и Евразии. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин на встрече с руководителями советов министров стран ШОС в Кремле.

«Следовало бы продолжать общие усилия по выстраиванию разветвленной и конкурентоспособной сети логистических маршрутов на всем обширном пространстве ШОС и в Евразии в целом», - сказал российский лидер.

Он также подчеркнул, что Россия, будучи в самом центре континента и на пересечении ключевых трансевропейских границ, трансевразийских магистральных путей, выделяет значительные средства на модернизацию транспортной инфраструктуры. «Заметно растут объемы проходящих через российскую территорию автомобильных, железнодорожных и мультимодальных перевозок, учитывается загрузка новых перспективных коридоров, таких как Север - Юг и Северный морской путь», – продолжил президент РФ.

В стадии реализации находятся и другие российские предложения о формировании ШОС банка данных инвестиционных проектов в сфере промышленности. По словам Путина, создание такого инструмента позволит нарастить масштабы кооперации в индустриальном секторе, поспособствовать совместному развитию производственных мощностей, импортозамещению, а также внедрению новых технологий и цифровых инноваций, включая искусственный интеллект. «В конечном итоге это поможет укрепить технологический суверенитет наших стран в системообразующих секторах экономики», – отметил российский лидер.

По его мнению, ШОС могла бы играть более весомую роль не только в углублении отраслевого сотрудничества, но и в целом в создании на общем континенте благоприятной атмосферы для обеспечения стабильного поступательного роста и многопланового экономического взаимодействия, а также в прикладном плане содействовать сопряжению реализуемых в Евразии многочисленных интеграционных проектов. «Именно на это направлена выдвинутая Россией концепция большого евразийского партнерства», – пояснил Путин и уточнил, что речь идет о гармоничном сочетании процессов интеграции в рамках Евразийского экономического союза, инициативы КНР

«Один пояс, один путь» и многих других схожих проектов, в которых участвуют страны ШОС.

Источник: tass.ru, 18.11.2025

ТМХ отправил на испытания первый образец грузового тепловоза ТЭ26

«Брянский машиностроительный завод» (БМЗ, входит в «Трансмашхолдинг») отправил первый магистральный тепловоз ТЭ26 на испытания, сообщила пресс-служба РЖД.

Приемочные и сертификационные испытания будут проходить на базе коломенского Научно-исследовательского и конструкторско-технологического института подвижного состава, уточняется в сообщении.

Универсальный односекционный локомотив предназначен для вождения пассажирских и грузовых поездов на малоинтенсивных участках железных дорог, а также будет использоваться для различных хозяйственных и путевых работ. При объединении в сплотки до четырех единиц может водить поезда весом до 7,1 тыс. тонн.

Первый грузовой магистральный односекционный тепловоз ТЭ26 был собран на предприятии во втором квартале 2025 года. В конструкции тепловоза ТЭ26 применяется максимально возможное число отечественных комплектующих, их доля оценивается более чем в 90%.

«ТЭ26 призван в ближайшее десятилетие заменить эксплуатируемые на всей территории России тепловозы М62, 2М62 и 3М62 производства Луганского тепловозостроительного завода», – говорилось в сообщении БМЗ.

«Брянский машиностроительный завод» выпускает маневровые и магистральные грузовые тепловозы, производит запчасти для железнодорожного транспорта. В настоящее время предприятие является крупнейшим в РФ производителем магистральных грузовых тепловозов.

Источник: interfax.ru, 13.11.2025

Пассажирский экспресс: как развивается отечественное вагоностроение

Потребность России в пассажирских железнодорожных вагонах постоянно растет вместе с увеличением объемов перевозок. При этом подвижной состав, в том числе для метро, становится более технологичным и комфортным.

В России на железнодорожный транспорт приходится около 28% пассажирооборота. Об этом в ходе итогового заседания правления РЖД за

2024 год сообщал российский вице-премьер Виталий Савельев. В прошлом году, по данным оператора национальной железнодорожной системы РЖД, показатель пассажироперевозок был рекордным за последние 16 лет, достигнув почти 1,3 млрд человек (рост на 7,2% к 2023 году).

Кроме того, в городах увеличивается спрос на муниципальный рельсовый транспорт – метро и трамваи. В прошлом году пассажиропоток крупнейшей в стране московской системы метро, включая МЦК и МЦД, вырос на 3,4%, до 2,8 млрд человек, указывали в правительстве Москвы.

Рост вагонного парка на фоне меняющихся требований пассажиров к комфорту и технологичности требует его постоянной модернизации и обновления. По оценке президента Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павла Иванкина, чтобы полностью отвечать растущему спросу на пассажирские перевозки, общий объем закупок вагонов в ближайшие несколько лет должен быть не менее 1 тыс. единиц в год.

Вызовы пассажирского машиностроения

На данный момент, по оценке РЖД, парк вагонов для поездов дальнего следования и пригородных маршрутов в России превышает 30 тыс. Еще около 9,4 тыс. единиц на конец 2024 года составлял парк вагонов метро и 7 тыс. – трамваев, подсчитали в аналитическо-информационном агентстве Rollingstock.

Основную часть парка пассажирских железнодорожных вагонов для поездов дальнего следования эксплуатирует крупнейший перевозчик в России – Федеральная пассажирская компания (ФПК), которая является частью РЖД. Средний возраст подвижного состава, по данным ФПК, составляет чуть более 13 лет.

Обновление происходит постепенно: в 2024 году ФПК приобрела 550 вагонов, в 2025 планирует закупить еще 392, сообщают в пресс-службе компании. Весь выпуск обеспечивает являющийся частью «Трансмашхолдинга» (ТМХ) Тверской вагоностроительный завод. ТМХ – единственный в России производитель магистральных пассажирских вагонов, констатируют эксперты.

Активно развивается в России и трамвайный сегмент рынка: здесь парк насчитывает около 7 тыс. вагонов, большая часть которых старше 15 лет. В нашей стране трамваи производят компании «Транспортные системы», Усть-Катавский вагоностроительный завод и «Уралтрансмаш», рассказала научный сотрудник Института народно-хозяйственного прогнозирования (ИНП) РАН Дарья Плотникова. С 2024 года к ним присоединились группа компаний «Союз» и российско-белорусское предприятие «Нижэкотранс». Еще один игрок появился на рынке в 2025 году – группа «Синара». Также трамваи в Россию поставляет белорусская компания «Белкоммунмаш». По подсчетам ИНП РАН, за первое полугодие 2025 года в России было произведено

186 трамваев. Однако эксперты ожидают падение рынка примерно на 30% ввиду отсутствия финансирования в регионах и паузы между федеральными программами по развитию городского транспорта.

Отдельное направление пассажирского вагоностроения – метровагоны, отмечает Павел Иванкин. Сейчас в этом сегменте эксплуатируется около 9,4 тыс. единиц техники, 17% которой старше 30 лет. Основным производителем подвижного состава для метро в нашей стране, по словам эксперта, является подмосковный завод «Метровагонмаш» (МВМ, входит в ТМХ). В прошлом году предприятием было реализовано 519 вагонов. Также в производстве метровагонов в России на отдельных этапах участвует Октябрьский электровагоноремонтный завод (ОЭВРЗ).

Драйвер для метровагонов

Директор Центра транспортного планирования НИУ ВШЭ Павел Зюзин отмечает, что сегодня «Метровагонмаш» производит наиболее современную по уровню качества и эргономике продукцию. К ней относятся поезда «Москва-2024», которые в ближайшее время сменят вагоны «Москва-2026», поезд для белорусского метро «Минск-2024», составы «Балтиец» для Санкт-Петербурга и «Ермак» для Новосибирска. Ранее в СМИ сообщали, что до конца 2025 года «Трансмашхолдинг» планирует поставить в российские метрополитены 417 вагонов, из них 272 – для московского метро, 120 – для Санкт-Петербургского, 25 – для метро Новосибирска. Также 20 вагонов получит метрополитен Минска – в дополнение к 28, закупленным в прошлом году.

Безусловно, основным драйвером для метровагоностроения стал запрос со стороны столичного метрополитена. С 2010 года для московского метро было приобретено свыше 4,8 тыс. вагонов, рассказал в телеэфире первый заместитель начальника службы подвижного состава государственного унитарного предприятия «Московский метрополитен» Антон Мокрушин. Сегодня парк столичного метро, по его словам, приближается к 7 тыс. вагонов и считается самым молодым в мире.

Согласно заявлению мэра Москвы Сергея Собянина, до 2027 года будет закуплено более 700 вагонов новой модификации «Москва-2026». В МВМ уже приступили к сборке инновационного состава и к концу 2025 года поезд планируют передать на тестовые испытания, сообщают в компании.

Как меняется запрос на комфорт и технологичность

В ходе постепенного обновления парков во всех сегментах пассажирских перевозок радикально меняются требования к функциональности вагонов. «Российские производители формируют модельный ряд под потребности крупных клиентов. Можно сказать, что именно потребители определяют техническое наполнение и уровень комфорта подвижного состава», – поясняет Павел Зюзин.

Например, дизайн интерьера вагонов «Москва-2024» столичные пассажиры выбирали самостоятельно на урбанистической выставке «Станция Манеж», писали СМИ. Функциональное наполнение также было произведено с учетом современных требований к комфорту: зарядки для гаджетов, информационные экраны, удобные кресла, современные системы очистки и кондиционирования воздуха, сквозные проходы между вагонами, широкие двери и повышенная шумоизоляция.

Похожие поезда, но уже другой модели, с прошлого года стали курсировать в метрополитене Минска, рассказывают в пресс-службе МВМ. В Санкт-Петербурге и Новосибирске пассажиров перевозят составы 81-725/726/727. Базовые характеристики у вагонов похожие. В основе – безопасность, цифровизация и комфорт. При этом для каждого отдельного города разработчики поездов учитывают не только технические особенности метрополитенов и запросы пассажиров, но и культурные традиции региона.

В ФПК, в свою очередь, отмечают, что для вагонов дальнего следования такие элементы комфорта, как кондиционеры, экологически чистые туалеты и индивидуальные розетки, давно стали нормой. Более того, несколько лет назад в производство были запущены новые пассажирские вагоны локомотивной тяги с душем, сенсорными экранами и сейфами. Введены «детские» купе. Планируется персонализация пространства. Крупнейшим изменением за 20 лет стало расширение одноэтажных вагонов: новый купейный вагон габарита Т шире стандартного на 28 см, длиннее на 73 см и имеет пассажирский салон на 3 м длиннее.

Собственные разработки и экспортный потенциал

Эксперты называют вагоностроение одним из примеров массового внедрения российских разработок, которое системно производится на протяжении десятилетий. Доля технологий, оборудования и комплектующих из России и дружественных стран в этом сегменте составляет 98-100%, говорит Павел Ивакин. В частности, дизайн метropоезда «Минск-2024» разработан компанией «ТМХ-Инжиниринг» с учетом использования комплектующих российских и белорусских предприятий.

Сегодня вагоны отечественного производства пользуются большим спросом не только на внутреннем рынке, констатирует управляющий партнер Rollingstock Александр Поликарпов. Россия продолжает поставлять поезда метро в ряд стран СНГ, в 2022-2023 годах были подписаны новые контракты на поставку железнодорожных вагонов с Египтом и Индией, ведутся переговоры со странами Африки, Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока, отмечали ранее в СМИ представители ТМХ.

Брянский «Термотрон-Завод» увеличил выпуск комплектующих для метро и железных дорог

За счет автоматизации процессов на брянском «Термотрон-Заводе» нарастили производство комплектующих систем регулирования и обеспечения безопасности движения поездов, например, «Сапсанов» на скоростных железнодорожных магистралях.

Выполняя задачу по импортозамещению, брянский «Термотрон-Завод» автоматизировал производство комплектующих для железных дорог и метрополитенов. Благодаря автоматизации предприятие смогло увеличить выпуск продукции. По оценке экспертов, доля импорта в соответствующем сегменте российского рынка снизится с 30% до 20%.

Общие инвестиции в автоматизацию составили 177 миллионов рублей, из которых по совместной федерально-региональной программе «Комплектующие изделия» 116 миллионов рублей предоставил федеральный Фонд развития промышленности (ФРП), еще 12,9 миллиона рублей – Фонд развития малого и среднего предпринимательства Брянской области.

Выпускаемые на предприятии стрелочные электроприводы и дроссель-трансформаторы – составные части системы регулирования и обеспечения безопасности движения поездов.

В результате модернизации ежегодный объем производства стрелочных электроприводов современных типов возрастет на 28% – до 3 200 штук, а дроссель-трансформаторов на 54% – до 600 штук.

Брянская компания поставляет продукцию для метрополитенов Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, а также для нужд РЖД. Кроме того, часть продукции экспортируется в Азербайджан, Беларусь, Казахстан, Монголию и Узбекистан.

По словам генерального директора ООО «Термотрон-Завод» Антона Абушенко, «заем Фондов развития промышленности помог предприятию автоматизировать штамповочное производство, что позволило нарастить выпуск востребованной для железных дорог и метрополитена продукции».

На сегодняшний день «Термотрон-Завод» – единственный в России производитель стрелочных электроприводов для высокоскоростного движения. Брянские электроприводы не уступают импортным аналогам и обеспечивают движение «Сапсанов» на железнодорожных магистралях, благодаря высокой надежности, усовершенствованной контрольной системе, оригинальному механизму внутреннего замыкания. При этом локализация продукции составляет 100%, при производстве используются сырье и материалы исключительно отечественных поставщиков.

К слову, ранее брянское предприятие с привлечением другого займа ФРП в размере 148 миллионов рублей запустило первое отечественное серийное производство стрелочных электроприводов собственной разработки для автоматического перевода движения по трамвайным путям. Общие инвестиции в проект превысили 313 миллионов рублей. Ранее такие приводы закупали в Австрии, Германии и Чехии.

На сегодняшний день «Термотрон-Завод» – единственный в России производитель стрелочных электроприводов для высокоскоростного движения. Брянские электроприводы не уступают импортным аналогам и обеспечивают движение «Сапсанов» на железнодорожных магистралях, благодаря высокой надежности, усовершенствованной контрольной системе, оригинальному механизму внутреннего замыкания. При этом локализация продукции составляет 100%, при производстве используются сырье и материалы исключительно отечественных поставщиков.

К слову, ранее брянское предприятие с привлечением другого займа ФРП в размере 148 миллионов рублей запустило первое отечественное серийное производство стрелочных электроприводов собственной разработки для автоматического перевода движения по трамвайным путям. Общие инвестиции в проект превысили 313 миллионов рублей. Ранее такие приводы закупали в Австрии, Германии и Чехии.

Источник: guberniya.tv, 18.11.2025

У «Аэроэкспресса» нет проблем с обслуживанием швейцарских поездов

Серьезных проблем с обслуживанием парка швейцарских поездов ЭШ2 у компании «Аэроэкспресс» нет, поскольку порядка 90% расходных материалов – отечественного производства, рассказал в интервью гендиректор компании Андрей Акимов.

«Серьезных проблем с обслуживанием двухэтажных поездов сегодня нет: порядка 90% расходных материалов – отечественного производства. Причем на эту схему мы вышли еще несколько лет назад, и уже успели убедиться, что использование российских аналогов на качество не влияет», – говорит Акимов.

Компания «Аэроэкспресс» в 2013 году заключила контракт со швейцарским Stadler на поставку 118 двухэтажных вагонов, однако из-за валютных сложностей договор пересмотрели. Так, в итоге планировалось купить 62 вагона или 11 составов. Сейчас в парке «Аэроэкспресса» насчитывается 11 двухэтажных поездов производства Stadler.

«Благодаря государственной поддержке и программам импортозамещения смогли выстроить устойчивую модель поставок», – пояснил Акимов.

Электропоезда «Штадлер» второго типа (ЭШ2) относятся к серии двухэтажных составов, произведенных швейцарской компанией Stadler, и отличаются от большинства европейских аналогов увеличенными габаритами для курсирования по колее шириной 1520 мм (в Европе – 1435 мм).

«Аэроэкспресс» основан в 2005 году. Компания перевозит пассажиров на поездах и автобусах между Москвой и аэропортами «Домодедово» и «Шереметьево». «Аэроэкспресс» эксплуатирует 11 двухэтажных поездов и семь одноэтажных составов.

Источник: Iprime.ru, 20.11.2025

Чемпион цифровой трансформации

Основу глобальной экономики уже в ближайшее десятилетие составит конкуренция цифровых экосистем, ядром которых станут многопрофильные холдинги. В ОАО «РЖД» к такому сценарию готовы: уже давно бизнес компании не только перевозки на огромные расстояния, но и покорение цифрового фронта. Сегодня РЖД расширяет свою Стратегию цифровой трансформации. До конца декабря 2025-го совет директоров компании рассмотрит обновленный документ, который охватит срок до 2030 года. Это не просто смена дат в документе, а новый этап – цифровая инфраструктура становится неотъемлемой частью инфраструктуры железнодорожной.

Стратегические приоритеты

Стратегию цифровой трансформации РЖД выработала еще в 2019 году. С самого начала был заложен фундаментальный принцип: переход от разрозненных ИТ-решений к созданию единой экосистемы, охватывающей все ключевые направления деятельности: от управления мультимодальными перевозками и обслуживания пассажиров до эксплуатации подвижного состава и инфраструктуры.

Сегодня суммарный экономический эффект от Стратегии цифровой трансформации РЖД достигает порядка 60 млрд руб. Именно столько за шесть лет реализации стратегии принесли рост выручки, увеличение производительности труда и экономия издержек, достигнутые внедрением цифровых технологий.

Приоритетами обновленной Стратегии цифровой трансформации РЖД до 2030 года станут обеспечение информационной безопасности и завершение ключевых мероприятий по импортозамещению.

Всего в документе заложено порядка полутора сотен ключевых показателей эффективности (КПЭ), разделенных по трем блокам: эффективность цифровой трансформации, переход на отечественное ПО и радиоэлектронную продукцию.

КПЭ из первого блока отражают эффективность внедрения цифровых технологий, работы с данными, оценивают влияние цифровой трансформации на экономические показатели работы компании. КПЭ по переходу на отечественные решения отражают динамику этого перехода.

Евгений Чаркин, заместитель генерального директора ОАО «РЖД»:

Как крупная госкомпания, ОАО «РЖД» обязано синхронизировать свое видение цифрового развития с государственными и отраслевыми задачами. В том числе выполнять требования по цифровой трансформации, определенные в директивах правительства России.

Мы используем это обязательство как возможность адаптировать нашу цифровую стратегию к происходящим технологическим, экономическим изменениям и учесть уже накопленный опыт реализации проектов. Например, после актуализации документа в 2023 году добавили задачи по импортозамещению ПО и радиоэлектронной продукции, индикаторы по использованию технологий искусственного интеллекта. Сегодня работаем над очередным обновлением: расширяем прогнозный горизонт до 2030 года.

Сейчас одинаково важно обеспечить технологический суверенитет – государство ожидает от нас измеримый вклад в спрос на российское ПО и радиоэлектронную продукцию – и получить эффекты от внедрения современных цифровых технологий. Найти баланс между этими группами показателей – непростая задача. Но это необходимо для выработки критериев выбора оптимальных решений.

<...>

Источник: kommersant.ru, 19.11.2025

Чемезов: РФ переходит на полностью импортозамещенное производство авиатехники

Россия переходит на производство полностью импортозамещенных гражданских самолетов, заявил глава Ростеха Сергей Чемезов на полях международной авиационно-космической выставки Dubai Airshow 2025.

Россия изначально планировала строить самолеты в сотрудничестве с другими странами, но после введения санкций в 2014 году страна начала работать над импортозамещением.

«Да, мы изначально планировали, что мы будем делать совместно в кооперации с нашими иностранными партнерами. Но, к сожалению, не получилось. Вся военная техника, как ранее делалась собственными силами, так и продолжается. Сегодня мы переходим на производство полностью импортозамещенной гражданской авиации», – отметил Чemezov.

В качестве примера он привел MC-21 – полностью импортозамещенный российский среднемагистральный самолет. На MC-21 установлены российские двигатели, авионика, крылья.

«Все это прошло буквально за считанные годы. За шесть-семь лет мы сделали то, что имеем сегодня. И то же самое я могу сказать о Superjet. Он (изначально – прим. ред.) был создан в кооперации со многими странами. Сегодня уже заканчивается сертификация нашего самолета, полностью импортозамещенного, с нашим собственным двигателем, с нашей авионикой. В общем, комплект полностью наш», – заявил глава Ростеха.

То же самое происходит и с вертолетами. В частности, «Ансат» создавали в кооперации с иностранными компаниями. Теперь же вертолет получил двигатель российского производства, который показал себя гораздо лучше, чем иностранный.

«У вертолета благодаря новому двигателю увеличилась дальность полета, он стал более эффективным», – подчеркнул Чemezov.

Глава Ростеха заявил ранее, что Россия «бежит дистанцию» в создании самолетов гораздо быстрее западных конкурентов. Серийное производство MC-21, «Суперджет-100» и Ил-114 начнут в 2026 году.

Источник: vesti.ru, 19.11.2025

В областной столице представили новое судно на воздушной подушке, способное спасать людей в самых сложных условиях

В регионе появилась собственная техника, которая не знает преград. Судно носит гордое название «Ветер», оправдывая свою скорость и маневренность. СВП – 800М, созданная компанией «Авиа Профит», является универсальной амфибийной платформой, способной идти по воде, льду, снегу и болотистой местности.

«Это в нашей компании один из продуктов диверсификации. Видим перспективу этого рынка, по крайней мере в Самаре это очень востребованный продукт», – рассказывает Сергей Тюличкин, директор «Авиа-Профит».

Принцип движения судна основан на создании воздушной прослойки: вентиляторы подают поток под корпус, приподнимая платформу над поверхностью. Это снижает трение и обеспечивает устойчивое движение даже по сложному рельефу. Судно оборудовано турбированным дизельным двигателем, громкоговорителем и фароискателем на пульте управления, но в зависимости от нужд, здесь может стоять даже двухвинтовая установка и прочие модификации. Вес – около двух тонн, запас хода – до 500 километров, скорость – до 70 км/ч по воде и до 90 на льду.

Сейчас судно прошло все испытания и получило соответствующую документацию в рамках законодательства. Следующий этап – поиск заказчика и малосерийное производство. Одно из возможных вариантов использования судна – для решения аварийно-спасательных задач и целей надзорных ведомств.

«Если рассматривать для использования служб – здесь есть моменты, которые необходимо доработать, но производители с радостью сказали, что можно доработать специфические моменты именно для нашей службы: выход, управление», – делится Александр Старов, начальник управления ГИМС Главного управления МЧС Самарской области.

Регион поддерживает технологические инициативы. Проект реализован по поручению губернатора Вячеслава Федорищева для повышения эффективности грузопассажирских перевозок и может закрыть большой сегмент, где потребность сохраняется ежегодно.

«Всегда есть потребность перевозки пассажиров и такие суда как раз закроют эту нишу. В этой части можно смело говорить, что это яркий пример и импортозамещения, и развития отечественного судостроения в Самарской области», – отмечает Сергей Тишин, врио заместителя министра промышленности и торговли Самарской области.

Перспективы далеко не призрачны. Профильные ведомства прогнозируют выход на массовое производство уже в ближайшие годы.

«Все будет зависеть от того, насколько быстро производители смогут внести конструктивные изменения, о которых мы как раз говорили. На мой взгляд, о массовом производстве и о наличии широкого ассортимента, мы все-таки будем говорить в 2027 году», – подчеркивает Артур Абдрашитов, врио министра транспорта и автомобильных дорог Самарской области.

В Минтрансе рассказали о массовом внедрении летающего такси в России

Широкое внедрение летающих такси в России будет осуществляться поэтапно и связано с результатами испытаний, формированием нормативной базы, а также готовностью регионов инвестировать в необходимую инфраструктуру и сервисы. Соответствующее заявление сделали ТАСС в Минтрансе накануне форума «Транспорт России».

«Модель из Самары имеет все шансы стать шаблоном для пилотных внедрений, но массовое распространение летающих такси по российским мегаполисам пойдет поэтапно и будет зависеть от успеха испытаний, качества нормативной базы и готовности регионов вкладываться в инфраструктуру и сервисы», – пояснили в ведомстве.

Как подчеркнули в министерстве, старт испытаний летающего такси в Самарской области – это в первую очередь апробация технологий, организационных моделей и механизмов взаимодействия между бизнесом и властью. Скорость распространения данной технологии в других крупных агломерациях напрямую зависит от трех взаимосвязанных аспектов: регуляторики, инфраструктурной готовности и экономической обоснованности. Подобные инициативы должны демонстрировать коммерческую эффективность: от ценовой политики на билеты и грузоперевозки до объемов потребительского спроса, добавили там.

В Минтрансе отметили, что самарский экспериментальный правовой режим (ЭПР) для беспилотной авиации «сегодня считается одним из наиболее успешных в стране». Здесь сошлось несколько условий: формирующийся кластер беспилотной авиации, отлаженные цепочки поставок оборудования, активная позиция региональных властей и возможность отрабатывать как грузовые, так и пассажирские модели. Это создает уникальную практическую базу – по импортозамещению компонентов, стандартам для инфраструктуры и схеме сотрудничества с регуляторами, пояснили в министерстве.

Также в ведомстве сообщили, что к самарскому ЭПР недавно присоединились Оренбургская и Сахалинская области, а также Еврейская автономная область. Таким образом, опыт, накопленный в Самаре, уже начинает распространяться: сначала в близлежащих и схожих по условиям регионах, а впоследствии – при положительных результатах – и в крупных городских агломерациях.

Источник: Rambler.ru, 18.11.2025

Эксперты предложили варианты развития технологического лидерства России

Достигнув впечатляющих результатов в импортозамещении, российские компании столкнулись с новым вызовом: для существенного прогресса на пути к технологическому лидерству требуется целенаправленное преодоление системных барьеров в области госзакупок, финансирования, репутации и инфраструктуры. Это следует из доклада, подготовленного специалистами АНО «Национальные приоритеты» на основе интервью с представителями власти, бизнеса и науки.

«Импортозамещение стало для России не просто реакцией на санкции, а мощным трамплином для интенсификации внутреннего технологического развития. Сегодня мы наблюдаем, как успешные отрасли, такие как авиастроение или БАС, становятся технологическими лидерами. Наша задача – создать среду, в которой такой переход станет массовым», – отметили эксперты АНО «Национальные приоритеты».

В частности, за последние десять лет уровень локализации в нефтегазовой отрасли вырос с 43 до 70%, объем производства на рынке беспилотных авиационных систем (БАС) в 2024 году увеличился в 2,5 раза, а число компаний-производителей превысило 600 (против 220 годом ранее). Кроме того, в авиационной отрасли готовятся к испытаниям полностью импортозамещенные самолеты МС-21-310 с двигателем ПД-14, а SJ-100 с двигателем ПД-8 выходит на этап серийного производства. Также составители доклада отметили, что доля отечественных препаратов в фармацевтике в стоимостном объеме аптечных продаж достигла 65%.

По мнению экспертов АНО «Национальные приоритеты», технологического лидерства можно добиться благодаря созданию целостной экосистемы – от гибкого регулирования и доступного финансирования до сильного бренда и развитой сервисной инфраструктуры.

Авторы доклада сформировали три группы отраслевых приоритетов для фокусирования ресурсов. В первую вошли отрасли, в которых необходимо удержать мировое лидерство: атомная и гидроэнергетика, гиперзвуковые технологии, ПВО, двигателестроение и финтех (система быстрых платежей). Вторая группа включает в себя направления для наращивания лидерского потенциала: квантовые технологии, с помощью которых в 2024 году был создан 50-кубитный компьютер, IT и кибербезопасность, а также ядерная медицина, занимающая 60% мирового рынка радиоизотопов. Третья группа – это отрасли, требующие форсированного развития – микроэлектроника, биотехнологии и фарма, а также искусственный интеллект.

Эксперты в докладе определили и барьеры на пути к технологическому лидерству:

административные, ключевым из которых является высокая бюрократизация госзакупок;

экономические, в частности, высокая себестоимость локального производства, сложности с привлечением долгосрочных инвестиций и ограниченность рынка сбыта;

инфраструктурные, выраженные в первую очередь отсутствием полного цикла жизни продукта.

Одним из важных вызовов, по мнению авторов документа, является репутационное отставание отечественных брендов. Для ответа на него они предлагают развивать партнерские программы между крупным бизнесом и стартапами, усиливать маркетинговую поддержку и активно продвигать отраслевые знаки качества, такие как «Сделано в России».

Источник: ritm-magazine.com, 18.11.2025

Господдержка помогает бизнесу внедрять новые технологии

Россия стремится достичь технологического суверенитета и лидерства, чтобы не зависеть от зарубежных разработок и даже конкурировать с ними на мировом рынке. Сегодня в стране активно разрабатываются новые технологии, оборудование, запускается производство импортозамещающей продукции. Как отметил в одном из своих выступлений председатель правительства РФ Михаил Мишустин, достижение технологического суверенитета – это общая задача. Поэтому для ее решения нужны совместные действия государства и бизнеса.

Правительство России определило основные направления работы для достижения нашей страной технологического лидерства. В этом году стартовали сразу восемь национальных проектов, которые должны обеспечить решение этой задачи. В их числе нацпроекты «Средства производства и автоматизация», «Новые материалы и химия», «Промышленное обеспечение транспортной мобильности», «Беспилотные авиационные системы», «Новые технологии сбережения здоровья» и др. Как отметил Михаил Мишустин, профильные нацпроекты технологического лидерства охватывают ключевые секторы, где для страны критически важно обрести независимость от иностранных производителей.

Бюджет поможет

Развитие этих секторов будет ускоряться в том числе за счет финансовой поддержки государства. По информации Минфина России, в ближайшие три

года на реализацию нацпроектов по обеспечению технологического лидерства из бюджета страны планируется выделить около 1,9 триллиона рублей. В частности, на развитие отечественного станкостроения за три года направят 117,8 миллиарда рублей, на беспилотные авиационные системы – 87,9 миллиарда.

Роль государства заключается в создании инфраструктуры, снижении рисков и формировании спроса. Это реализуется через программы льготного финансирования и гарантии неизменности условий для инвесторов, рассказал «РГ» президент Торгово-промышленной палаты (ТПП) РФ Сергей Катырин. Он привел в пример финансирование проектов Фондом развития промышленности, а также механизм промышленной ипотеки, благодаря которому отечественные предприятия получили 254 кредита на 26 миллиардов рублей (по состоянию на октябрь 2025 года). Плюс долгосрочные соглашения в рамках механизма СПИК 2.0 на общую сумму более 2,3 триллиона рублей, что обеспечивает инвесторам стабильность на ближайшие 20 лет.

Как рассказали «РГ» в пресс-службе Фонда развития промышленности, ФРП на сегодняшний день профинансировал более 2050 промышленных проектов в 79 регионах России, общий объем предоставленных займов превысил 685 миллиардов рублей. «Ключевыми направлениями работы фонда остаются обеспечение технологического лидерства и импортозамещения, развитие приоритетных производств и рост эффективности промышленных предприятий через повышение производительности труда, внедрение цифровых решений и роботизацию», – пояснили в пресс-службе. Там также отметили, что более 60 процентов всех профинансированных ФРП проектов реализуется в сфере импортозамещения.

Технологический суверенитет в России формируется как совокупность государственных инициатив и бизнес-стратегий, где ключевую роль играют как госкорпорации, так и крупный частный сектор, отметила в разговоре с «РГ» заместитель директора Центра исследований структурной политики НИУ ВШЭ Анна Федюнина. «Государство обеспечивает системную основу. Прежде всего следует упомянуть недавно принятый закон «О технологической политике», который создает правовую основу для развития национальных технологий, предусматривает формирование долгосрочных и среднесрочных планов, определяет механизмы поддержки и стимулирования», – подчеркнула эксперт.

Разработка и внедрение

Что касается отечественного бизнеса, он, по словам Сергея Катырина, отвечает за практическую реализацию поставленных задач – разработку и внедрение технологий, вывод продукции на рынок, участие в кооперации. «Государство создает рамочные условия, а компании наполняют их содержанием. В итоге технологический суверенитет – это не только

импортозамещение, но и формирование собственных конкурентных технологических школ», – подчеркнул глава ТПП.

В 2025 году стартовали нацпроекты, нацеленные на достижение технологического лидерства

Он также обратил внимание на активную работу промышленных кластеров и консорциумов. По данным Минпромторга России, в стране действует 156 промышленных кластеров, из них 104 включены в федеральный реестр, в них участвуют более 900 предприятий, реализующих 230 импортозамещающих проектов.

Своя электроника

Собственные технологии сегодня создаются и внедряются практически во всех отраслях. Особое внимание уделяется продукции, от которой зависит работа множества секторов отечественной экономики. Так, министр финансов России Антон Силуанов назвал приоритетом технологического суверенитета страны – микроэлектронику, станкостроение и робототехнику. Он заверил, что на развитие этих направлений средства выделяются в полном объеме. К примеру, на робототехнику в программе технологического суверенитета в этом году выделено 20,5 миллиарда рублей.

В этом году в Санкт-Петербурге начали производить режущий инструмент для станков с ЧПУ, что снизит зависимость от импорта

Анна Федюнина отмечает, что за последние годы в России была сформирована система мер поддержки электронной промышленности с фокусом на импортозамещение и развитие отечественных технологических цепочек. «Ключевые решения включают: прямые субсидии разработчикам электронной компонентной базы и модулей на ее основе (с 2021 года), налоговые льготы для ИТ-компаний, гранты на НИОКР для производителей электронных компонентов и ограничения на госзакупки импортного ПО и оборудования, льготное кредитование ИТ-проектов цифровой трансформации по ставкам от 1 до 5 процентов годовых», – перечислила эксперт.

От инструментов до вакцины

Новые технические решения разрабатываются и в других отраслях. К примеру, в этом году была принята дорожная карта по созданию 25 новых технологий, которые позволят наращивать добычу нефти до 2050 года. По словам главы «Газпром нефти» Александра Дюкова, речь идет уже не об импортозамещении, а о создании принципиально новых технологий, которых еще нет в мире.

В пресс-службе Фонда развития промышленности привели примеры запущенных в этом году производств, способствующих достижению технологического суверенитета. Так, в апреле 2025 года на заводе в Санкт-Петербурге начали производить режущий инструмент для станков с

ЧПУ, что поможет сократить зависимость отечественных машиностроительных предприятий от импорта, который сегодня составляет около 70 процентов российского рынка промышленного инструмента.

В Кировской области российская биофармацевтическая компания открыла первое отечественное производство вакцины против вируса папилломы человека (ВПЧ). Производственный процесс организован по полному циклу – от получения антигена до готовой лекарственной формы. «Разработка и организация производства вакцины против ВПЧ – важный шаг к достижению лекарственной независимости и технологического суверенитета России в сфере иммунопрофилактики. До настоящего времени для профилактики ВПЧ в стране применялись только зарубежные препараты», – отметили в пресс-службе ФРП.

ИТ-сектор

Успехи в достижении технологического суверенитета особенно заметны в отраслях с высокой долей интеллектуальных вложений, прежде всего в ИТ-секторе, отметил в разговоре с «РГ» исполнительный директор Ассоциации менеджеров Вячеслав Евсеев.

«Практика компаний – членов ассоциации демонстрирует активную замену зарубежных решений отечественными разработками, а рост числа российских ИТ-компаний свидетельствует о заметном сдвиге в сторону импортозамещения, – пояснил эксперт. – Согласно данным нашего недавнего исследования, 90 процентов опрошенных российских компаний уже активно используют различные российские цифровые разработки в своих бизнес-процессах».

В числе решений, которые планируют внедрить опрошенные компании в ближайшие годы, лидируют системы автоматизации бизнес-процессов, технологии сбора, обработки, анализа больших данных (по 30 процентов), а также искусственный интеллект и цифровые экосистемы (по 25 процентов), рассказал Вячеслав Евсеев.

В цифровой сфере за последние годы достигнуты значительные результаты, добавляет директор Центра экономической географии и регионалистики Президентской академии Степан Земцов. «В условиях ограниченного доступа российских ИТ-продуктов к зарубежным платформам был создан отечественный магазин приложений RuStore, развиваются операционные системы «Астра» и «Аврора», а также целая экосистема офисных и коммуникационных программ», – перечислил эксперт.

В числе других важных достижений он отметил сборку ноутбуков и начало производства процессоров, объемы которого планируется постепенно увеличивать.

Дело за малым

Не только крупные компании вносят вклад в достижение технологического суверенитета. Важная роль отводится и небольшим игрокам, недаром национальная цель по достижению технологического лидерства предполагает увеличение к 2030 году выручки малых технологических компаний не менее чем в семь раз к уровню 2023-го. По словам генерального директора Корпорации МСП Александра Исаевича, малые технологические компании уже вышли за рамки технологических стартапов. Рост доходов и налоговых отчислений в бюджет демонстрирует их растущую роль в экономике страны.

«Крупный бизнес решает капиталоемкие задачи – развивает машиностроение, электронику, авиапром, энергетическое оборудование, фармацевтику. Малые и средние предприятия обеспечивают гибкость, разрабатывают прикладные решения и поставляют комплектующие. Многие из них участвуют в программах ФРП и кластерах, становясь частью цепочек поставок крупных корпораций», – отметил Сергей Катырин.

«В нефтехимии, к примеру, субъекты МСП локализуют выпуск высокотехнологичных продуктов – в частности, специальных смазочных материалов и технических масел, – отметила Анна Федюнина. – Особенно заметны успехи в области инженерных решений: от проектирования модульных систем для переработки газа и очистки сточных вод до создания отечественных аналогов промышленной автоматики, датчиков и систем управления, ранее поставлявшихся из-за рубежа».

Источник: ritm-magazine.com, 18.11.2025

ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕМИИ

Первая Всероссийская конференция «Госзаказ для российских поставщиков» стартовала в Москве

17-18 ноября 2025 года в Москве состоялась Первая Всероссийская конференция «ГОСЗАКАЗ для российских поставщиков», организованная по Поручению Председателя Правительства РФ Дениса Мантурова при поддержке Комитета Государственной Думы по защите конкуренции, Минпромторга России, профильных федеральных органов и ключевых государственных заказчиков. Форум стал ключевой площадкой для обсуждения стратегий импортозамещения, расширения доступа отечественных производителей к

госзакупкам и повышения качества взаимодействия между бизнесом и государством.

В пленарном заседании выступил Антон Гетта, заместитель председателя Комитета ГД по защите конкуренции. Он подчеркнул актуальность проблемы определения «российскости» продукции: «Как сказал наш Президент, не так просто определить, что такое отечественное. Потому что под видом отечественного часто бывает отверточная сборка из иностранных комплектующих». Гетта напомнил, что ряд инициатив, озвученных на XX Всероссийском Форуме-выставке «ГОСЗАКАЗ» в начале года, вошли в Поручение Президента по итогам ВЭФ: в частности, расширение практики офсетной контрактации и развитие межрегиональных офсетов.

Алексей Матушанский, директор Департамента стратегического развития и корпоративной политики Минпромторга РФ, рассказал о конкретных шагах по совершенствованию поддержки отечественных производителей. В частности, планируется полный переход на балльную систему оценки продукции, поставляемой в рамках Постановления № 719. Также с 2025 года данные Реестра отечественной продукции будут интегрированы в Единую информационную систему (ЕИС), а срок действия реестровой записи продлен до 5 лет.

При этом участники единодушно подчеркнули: господдержка не отменяет требований к качеству и профессионализму поставщиков. Анна Катамадзе, заместитель руководителя Федерального казначейства, отметила: «Госзакупки не являются средством поддержать всех на свете. От поставщика требуется должный уровень квалификации и профессионализма. Создана многоступенчатая система, которая позволяет постепенно и достаточно безопасно входить бизнесу в этот рынок сбыта».

Особое внимание на конференции уделено вопросам экспорта и евразийской интеграции. Алексей Лавров, профессор НИУ ВШЭ, указал на недостаток статистики по закупкам в рамках ПП № 1875 и № 719, а также на барьеры, мешающие российским поставщикам выйти на рынок Казахстана. Он призвал бизнес активизировать экспортную экспансию на рынки ЕАЭС и подчеркнул: «Без точного определения происхождения товара меры поддержки неэффективны».

Конференция обозначила важный вектор – переход от декларативной поддержки к системным, прозрачным и качественно управляемым инструментам вовлечения российских производителей в государственные закупки, с акцентом на локализацию, качество, технологическую независимость и экспортный потенциал.