



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№46/НОЯБРЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
Госдума приняла закон о создании экспертных советов при госфондах развития промышленности.....	3
Стало известно о новых мерах поддержки бизнеса в России.....	4
В Минэнерго под председательством Сергея Цивилева 22 ноября состоялось обсуждение проекта Энергостратегии РФ до 2050 года	4
«Нам это уже не нужно»: В ТПП России рассказали о ситуации с параллельным импортом	5
Минпромторг намерен создать реестр проектов в импортозамещении	6
Минпромторг России продолжает поддержку импортозамещения автокомпонентов	7
Заемщик ФРП запустил в Татарстане новое производство тормозных механизмов для грузовиков и прицепов	8
В Омске обсудили стратегию развития отечественного машиностроения и передовых инженерных школ страны	9
ВСМ выведет Россию в элитарный клуб	10
Машины скоростного пути	13
«Проект создания поезда открывает новые возможности перед российским бизнесом».....	18
Россия снизила импортозависимость нефтегазовых проектов с 60% до 38% - эксперт.....	21
Первый российский органобентонит прошел успешные испытания.....	23
Калужский электромеханический завод запустит производство уникальной разработки ГЛОНАСС	24
ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	26

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

22-28.11.2024

Госдума приняла закон о создании экспертных советов при госфондах развития промышленности

Госдума приняла во втором и третьем чтении закон, согласно которому в государственных фондах развития промышленности может быть создан новый коллегиальный орган управления – экспертный совет, который будет принимать решения о финансовой поддержке промышленных предприятий.

Согласно действующему закону о промышленной политике, госфонды развития промышленности предоставляют финансовую поддержку промышленным предприятиям в любой соответствующей законодательству РФ форме – займов, грантов, взносов в уставный капитал, финансовой аренды (лизинга). Такие госфонды создаются государством или регионами в организационно-правовой форме фонда или автономного учреждения. Высшим органом управления такого госфонда сейчас является наблюдательный совет.

Новый закон допускает формирование в госфонде развития промышленности, созданном в форме автономного учреждения, коллегиального органа управления – экспертного совета. Порядок его формирования будет определяться уставом фонда. К компетенции экспертного совета будут относиться принятие решений о предоставлении финансовой поддержки промышленным предприятиям и об изменении ее объема, а также иные вопросы, предусмотренные уставом фонда. Закон должен вступить в силу через 10 дней после официального опубликования.

В пояснительной записке указано, что предоставление мер поддержки на возвратной основе (например, займов) требует надлежащей всесторонней оценки финансируемого проекта. Наличие в госфондах органа управления, обладающего специальной компетенцией для оценки промышленных проектов и контролирующего использование бюджетных средств на их поддержку, повысит прозрачность принимаемых решений и обеспечит дополнительный контроль при финансировании проектов из бюджета, отмечается там же.

В 2014 году на базе Российского фонда технологического развития был создан Федеральный фонд развития промышленности для финансирования проектов, направленных, в частности, на разработку новой высокотехнологичной продукции, импортозамещение, лизинг производственного оборудования, цифровизацию производств. Фонд предоставляет целевые займы на промышленные проекты под 3% и 5% годовых сроком до 7 лет в объеме от 5 миллионов до 5 миллиардов рублей. Для

финансирования региональных проектов и увеличения инвестиционной активности по всей стране также создана сеть региональных фондов развития промышленности.

Источник: ria.ru, 26.11.2024

Стало известно о новых мерах поддержки бизнеса в России

Новые национальные проекты в первую очередь поддержат бизнес, направленный на экспорт и импортозамещение. Об этом заявил министр инвестиций и развития Свердловской области Вадим Третьяков на форуме межрегионального сотрудничества России и Казахстана в Уфе.

«Инвестиции должны быть поддержаны, экспортная составляющая тоже является приоритетом, как и индивидуальный подход к компаниям, которые в перспективе станут импортозамещающими», – заявил министр.

Он добавил, что сейчас в разработке находится региональный экспортный стандарт, который должен простимулировать компании, продающие свою продукцию за рубеж.

Кроме того, губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев поручил сохранить объемы финансирования малого и среднего бизнеса при отсутствии федеральных дотаций. Поддержку получают не только отрасли, связанные с тяжелой индустрией, но и легкая промышленность.

Источник: life.ru, 26.11.2024

В Минэнерго под председательством Сергея Цивилева 22 ноября состоялось обсуждение проекта Энергостратегии РФ до 2050 года

В Минэнерго под председательством Сергея Цивилева состоялось обсуждение проекта Энергетической стратегии Российской Федерации до 2050 года. В совещании приняли участие члены Комитета Совета Федерации по экономической политике, Комитета Государственной Думы по энергетике, а также представители компаний топливно-энергетического комплекса и отраслевых организаций.

Министр подчеркнул курс на сохранение лидерских позиций страны на глобальном энергетическом рынке, в том числе, за счет обеспечения конкурентоспособности российских энергоресурсов. На сегодняшний день, Россия занимает 1 место в мире по строительству атомной генерации, 2 место – по добыче нефти и газа, 3 и 4 место – по экспорту угля и СПГ соответственно.

В основе всех задач нового основополагающего документа по развитию ТЭК России лежит преодоление внутренних структурных вызовов и адаптация к изменениям на внешних рынках. При этом, как следует из презентации проекта Стратегии, обладая уникальным ресурсным потенциалом полезных ископаемых для всех видов энергии, Россия сохраняет конкурентоспособность при любых сценариях развития мирового энергорынка, в том числе, с учетом обострения конкуренции.

Ключевыми задачами «Энергостратегии 2050» являются эффективное освоение ресурсов, достижение технологического лидерства и новая система управления, включающая создание цифровых двойников отраслей ТЭК. Достижение целей Стратегии позволит полностью удовлетворить потребности внутреннего рынка в энергоресурсах, сохранить и укрепить лидирующие позиции России на мировых сырьевых рынках, обеспечить технологический суверенитет и провести комплексную цифровую трансформацию топливно-энергетического комплекса страны.

Отдельно Глава Минэнерго подчеркнул необходимость обеспечения отрасли квалифицированными специалистами.

«Предоставляемые компаниями кадровые потребности будут сегментироваться по регионам и специальностям и отрабатываться совместно с образовательными учреждениями. Именно в талантливых людях заключается главное конкурентное преимущество нашей страны», – сообщил он.

Источник: minenergo.gov.ru, 22.11.2024

«Нам это уже не нужно»: В ТПП России рассказали о ситуации с параллельным импортом

Россия уже адаптировалась к новым экономическим условиям и может успешно замещать запрещенную к ввозу продукцию аналогами из дружественных стран. Кроме того, РФ вместе с партнерами по ШОС, БРИКС и ЕАЭС развивает собственное промышленное производство в целях импортозамещения.

Об этом в ходе форума «Россия – Казахстан» в Уфе рассказал вице-президент Торгово-промышленной палаты Владимир Падалко. Он подчеркнул, что у РФ сегодня есть «очень большие возможности» для экономического сотрудничества с третьими странами.

«Мы не играем ни в какие игры, которые связаны с параллельным импортом. Нам, честно сказать, это уже не нужно. Мы сейчас уже

адаптировались за это время, мы нашли аналоги того, что запрещено к ввозу, в странах-партнерах», – подчеркнул В.Падалко.

Падалко привел в пример Казахстан, где сегодня действуют 26 тысяч предприятий с российским капиталом, причем треть из них функционирует в качестве совместных компаний. Вице-президент ТПП отметил, что их продукция реализуется не только в России и Казахстане, но и на рынках третьих стран. Кроме того, РФ сотрудничает с Белоруссией в сфере производства техники для сельского хозяйства.

Источник: life.ru, 27.11.2024

Минпромторг намерен создать реестр проектов в импортозамещении

В России появится единая система контроля для проектов импортозамещения в различных отраслях, следует из соответствующей закупки министерства. На подготовку обоснования такого реестра готовы потратить 1,04 млрд рублей.

Как следует из материалов закупки, подрядчику предстоит разработать требования к системе, которая будет содержать планы перехода субъектов критической информационной инфраструктуры (ККИ) на доверенные программно-аппаратные комплексы (ПАК).

Речь идет о субъектах ККИ, в частности, в оборонной, металлургической, химической, горнодобывающей промышленности.

Подходить к импортозамещению нужно комплексно, важно дополнительно определить, какие объекты относятся к критически важной инфраструктуре, включая информационную сферу, убеждены в АО «СиСофт Девелопмент».

Сейчас необходимо форсировать переход на отечественные решения, но в текущей экономической ситуации необходимо также предусмотреть соответствующие льготы, поддержку бизнеса, отмечает, в свою очередь, гендиректор ООО «РОСТерм» Иван Багаев.

«Мы стараемся использовать отечественные решения. Например, вместе с Setl мы перешли на отечественный софт, программа Renga (BIM-проектирование). Для нее мы совместно с компанией «Аскона» выполнили разработку семейства продуктов, моделей оборудования, которые застройщик использует в своих проектах. Сейчас у нас очень острый недостаток в расчетной программе по отоплению, такого готового решения нет. Поэтому мы ищем разработчика или схему сотрудничества для запуска такого продукта. Все очень сильно упирается в финансовую составляющую, поскольку разработка

подходящего инструмента – очень дорогостоящий проект», – добавляет руководитель проектного отдела ООО «РОСТерм» Валерия Жукова.

Как ранее писал «Деловой Петербург», больше половины (59%) средних и крупных компаний РФ с критической информационной инфраструктурой не успеют выполнить требования указа президента и полностью перейти на отечественные средства киберзащиты до конца 2024 года. На отечественные аналоги big data в промышленности перешли только 22% компаний.

Источник: dp.ru, 25.11.2024

Минпромторг России продолжает поддержку импортозамещения автокомпонентов

В 2024 г. Минпромторг России поддержал ряд проектов участников Кластера автомобильной промышленности по линии субсидирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Среди новых проектов – разработка и освоение технологии производства механизмов регулировки положения сидений, которые смогут использоваться в системах, как с ручным управлением, так и с электроприводом. Реализацией займётся предприятие «ЛАДАПЛАСТ-Т» из Самарской области. С выходом на серийное производство данные компоненты заменят механизмы регулирования положения сидений, которые ранее поставлялись зарубежными компаниями из недружественных стран, в частности, ADIENT (США), LEAR (США), MAGNA (Канада), FORVIA (Франция), DAEWON (Южная Корея). Механизмы производства «ЛАДАПЛАСТ-Т» позволят комплектовать широкий ассортимент продукции для различных типов транспортных средств, включая легковые, лёгкие коммерческие и грузовые автомобили.

«Старооскольский завод автотракторного электрооборудования имени А.М. Мамонова» в Белгородской области, в свою очередь, приступил к разработке технологии автоматизированного производства электробензонасосов и топливopодающих модулей низкого давления на их основе. Помимо высокого уровня автоматизации производственных процессов, предприятие проработает локализацию входящих в изделия компонентов и материалов. Электробензонасосы и топливopодающие модули производства «СОАТЭ» позволят обеспечивать российских автопроизводителей компонентами, не уступающими по качеству зарубежным аналогам (например, производства BOSCH, Aisan и др.), так как детали разрабатываются с расчётом на повышенный показатель долговечности, более низкий уровень шума, более широкий диапазон давления и производительности. «СОАТЭ» также разовьёт

собственные компетенции по испытаниям полного цикла и доводке подобных комплектующих – ранее эти операции зачастую осуществлялись за рубежом.

Кроме того, поддержаны 2 проекта «Калужского завода автомобильного электрооборудования». В рамках первого проекта «КЗАЭ» создаст технологию производства унифицированного электродвигателя для систем охлаждения двигателей легковых автомобилей. Это расширит возможности предприятия по самостоятельной валидации импортозамещённой продукции, позволит разработать необходимую технологическую базу для высокотехнологичного производства электровентиляторов систем охлаждения двигателей. В ходе реализации второго проекта «КЗАЭ» освоит серийное производство датчиков скорости вращения колеса и систем управления трансмиссией легковых автомобилей. Локальные датчики, адаптированные к работе систем ABS, ESP/ESC и системам трансмиссии, заменят применявшиеся ранее узлы зарубежных производителей.

В рамках заключенных соглашений о субсидировании части затрат на проведение НИОКР общая сумма поддержки этих и других проектов производителей автокомпонентов составит около 600 млн рублей.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 25.11.2024

Заемщик ФРП запустил в Татарстане новое производство тормозных механизмов для грузовиков и прицепов

Компания «ВБК Восток» (входит в группу «Восток – тормозные системы») запустила в Набережных Челнах новый производственный участок и наладила импортозамещающее серийное производство пневматических дисковых тормозных механизмов для грузовых автомобилей ГАЗ и КАМАЗ и прицепной техники.

Инвестиции в приобретение современного производственного оборудования составили 127 млн рублей, из которых 100 млн рублей в виде льготного займа по программе «Автокомпоненты» предоставил федеральный Фонд развития промышленности (ФРП). Кроме того, компания дополнительно инвестирует 50 млн рублей в программу локализации компонентов.

Новый производственный участок разместили в Камском индустриальном парке «Мастер», расширив имеющиеся складские и производственные площади. Предприятие стало первым и единственным в России производителем дисковых тормозных механизмов диаметром 17 и 19 дюймов, подходящих для грузовых автомобилей ГАЗ и КАМАЗ, и 22 дюйма,

конструктивно подходящих для прицепной техники большинства российских производителей.

Объем выпуска после выхода на проектную мощность составит до 95 тыс. изделий в год, что позволит компании занять до 34% российского рынка дисковых тормозных систем для грузового и специального автотранспорта.

По оценкам предприятия, до 100% дисковых тормозов для выпускаемого в России коммерческого транспорта приходилось на импортируемую продукцию. Запуск производства в Набережных Челнах поможет значительно снизить долю импорта.

Пневматический дисковый тормозной механизм по сравнению с барабанным имеет меньшую массу, более компактен, обеспечивает более стабильный тормозной момент в различных условиях торможения. Также однопоршневая конструкция тормоза ТСП обеспечивает меньшее количество компонентов и большую надежность в сравнении с другими конструкциями.

Источник: frprf.ru, 25.11.2024

В Омске обсудили стратегию развития отечественного машиностроения и передовых инженерных школ страны

Промышленный форум «Технологический и кадровый суверенитет отечественного машиностроения» собрал в Омске более 200 участников из 14 регионов России. За два дня работы форума коллеги презентовали новейшие практики и разработки в области машиностроения, обсудили актуальные вопросы отрасли и подготовку будущих инженеров, а также укрепили деловые связи.

Форум стал уникальной площадкой для обмена опытом между представителями академического сообщества, промышленности и органов власти. Консолидация их усилий необходима для построения сильной национальной технологической базы. Это долгосрочный процесс, который требует постоянного внимания и усилий, однако достижение цели позволит обеспечить стабильное развитие экономики, повысить уровень жизни населения и обеспечить безопасность страны в условиях быстро меняющегося мира.

«Участие в форуме позволило представителям передовых инженерных школ из разных регионов России в режиме диалога обмениваться опытом и лучшими практиками. В Омской области при федеральной поддержке и участии индустриальных партнеров в этом году создана передовая инженерная школа «СтанкоИнструментТех», действует центр инженерных разработок. В

перспективе планируем создать сеть передовых инженерных школ. Уверен, конструктивные инициативы и предложения, которые прозвучали на Форуме, послужат дальнейшему развитию отечественного машиностроения», – подчеркнул министр промышленности и научно-технического развития Омской области Андрей Посаженников.

«Важнейшими задачами этого форума являются: поиск и выработка подходов к эффективному внедрению в экономику страны инженерных решений и разработок, информационных и производственных технологий, которые обеспечивают импортозамещение и развитие отечественного машиностроения; решение ряда вопросов, связанных с трансформацией управленческих команд и адаптацией новых управленческих моделей к современным реалиям», – прокомментировал работу промышленного форума и. о. директора ФГАНУ «Социоцентр» Андрей Келлер.

По его словам, особая миссия в решении задач технологического суверенитета и лидерства в сфере технологий отводится передовым инженерным школам, которые не только готовят высококвалифицированных специалистов в области передовых инженерных технологий, но и сами создают эти технологии в тесном партнерстве с высокотехнологическими компаниями, на практике решая реальные производственные инженерные задачи в различных отраслях экономики.

Спикерами промышленного форума выступили руководители таких передовых инженерных школ, как «СтанкоИнструментТех» (ОмГТУ), «Высшая школа нефти» (АГТУ), «Технологии двигателестроения» (РГАТУ им. П. А. Соловьева), СВЧ-электроники (РТУ МИРЭА), «Цифровое производство» (УрФУ), «Инженерия киберплатформ» (ЮФУ), «Электронное приборостроение и системы связи» им. А. В. Кобзева (ТУСУР), ПИШ гибридных технологий в станкостроении Союзного государства (ПсковГУ). Коллеги поделились опытом профориентационной работы, взаимодействия с индустриальными партнерами и организации кадрового резерва для промышленности.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 21.11.2024

ВСМ выведет Россию в элитарный клуб

Высокоскоростное движение в России запустят, вариантов для сомнения нет, об этом заявлено на полях Международного форума и выставки «Транспорт России». В рамках форума состоялось два мероприятия, но оба – закрытых. РЖД-Партнер о том, что обсуждали за закрытыми дверями.

Деньги

Обычно концессии подобного рода финансируются государством, с этих слов начался деловой брифинг, организованный СБЕР. Александр Ведяхин, первый зампред правления ПАО «Сбербанк», начал говорить про финансовую сторону вопроса. Общая стоимость ВСМ – 2,349 трлн руб. Виталий Савельев, вице-премьер в феврале этого года докладывал президенту России Владимиру Путину, что государство на строительство ВСМ выделит свыше 600 млрд руб., из них 580 млрд выделят из Фонда Нац Благосостояния. На брифинге от СБЕРА назвали другие цифры: из ФНБ на стройку направят только 300 млрд руб., а большую часть дадут синдикаты концессионера (ВСМ Две столицы) и АО ГТЛК, первый – 960 млрд руб., второй – 281 млрд. Итого 1,24 трлн рублей. Оставшуюся часть между собой по долям поделили регионы, через которые пройдет магистраль. Россия реализует крупнейший инфраструктурный проект, продолжил А. Ведяхин, – обычно концессии такого рода финансируются государством.

«Но в данном случае все наоборот: 75% средств – это не государственные средства. Более того, ту часть, что предоставляет государство – вернут в полном объеме государству. Это – уникальная финансовая схема», – добавил Александр Ведяхин.

Роман Старовойт, министр транспорта России, подчеркнул что Россия решает глобальную задачу, в которой должны быть использованы только российские технологии. Более того, со слов министра транспорта реализация проекта позволит России войти в элитарный клуб государств, где уже реализовано высокоскоростное движение.

«ВСМ – это ответ на вызовы времени. Да, задача – очень амбициозная, но сроки строительства – крайне сжатые. А учитывая, что задача перед транспортной отраслью стоит о создании полностью импортозамещенной технологии, созданной на абсолютно новой технологической платформе и абсолютно новых промышленных площадках, то вызов, можно сказать,кратно возрастает. Конечно, команда, которая сегодня работает над проектом, имеет опыт реализации аналогичных по сложности проектов, поэтому мы все рассчитываем на успех», – сказал Роман Старовойт.

С его слов Россия трезво оценивает свои шансы. Александр Ведяхин, выступая уже перед журналистами, отдельно подчеркнул, ВСМ Петербург-Москва – это наиболее проработанный на данный момент проект.

Подвижной состав и магистраль

Нужно строить поезд не сегодняшнего дня, а завтрашнего, такое заявление сделал Евгений Дитрих, генеральный директор АО «ГТЛК». С его слов технологии для ВСМ уже прошли апробацию в других сферах – в

частности, уже грузы перевозят с помощью беспилотных систем, а в пассажироперевозках все чаще задействуют искусственный интеллект.

«Поезд завтрашнего дня должен подсказывать пилотам-машинистам, чтобы все передвижения были безопасными», – продолжил Дитрих. Компания, подчеркнул выступающий, – базовый заказчик 41 состава и технический партнер ОАО «РЖД» по заказу двух тестовых поездов, которые изготовит «Группа Синара».

Эксперт подчеркнул, перед Россией стоит задача полного импортозамещения. Перед участниками рынка поставлена задача изготовить и поставить на сеть полностью отечественный состав ВСМ, который будет двигаться по высокоскоростной магистрали, построенной с использованием отечественных технологий. А это – непростая задача!

«Сейчас стандартным является шестой класс обработки поверхностей, – говорит Дитрих, – но для производства составов ВСМ нужен седьмой. Его сейчас никто в стране не делает. Затраты на трение в узлах и агрегатах, шум, непроизводительную работу должны быть качественно снижены».

Допустимая просадка железнодорожного пути должна составлять не более 15 мм на всем протяжении пути на время всего срока службы, то есть 50 лет и более, об этом сказал Роман Пивовар, заместитель генерального директора ГК «Нацпроектстрой». Пока инженеры эту задачу не решили, а есть еще задачи по преодолению непростых российских климатических условий эксплуатации. Удивительно, но перед инженерами стоит задача прервать полет ВСМ. Александр Видяхин говорит, самолет набирает скорость в 250-300 км/час для взлета, а поезда на высокоскоростной магистрали будут достигать скорости в 400 км/час. И главное, он должен продолжить путь, а не подняться «на крыло». Движению поезда могут помешать и снег, и осадки. Заявлено, они могут повлиять на точность передвижения поезда. Разработанный китайскими специалистами новый поезд уже развивает скорость до 453 км/ч, идут испытания поезда со скоростью 481 км/час, об этом рассказал Чжан Баохуа, заместитель генерального директора компании «СиАрСиСи Рус» – российского филиала CRCC (China Railway Construction Corporation Limited). Да и особые климатические условия России в Китае, кажется, отработаны. Со слов Чжан Баохуа ВСМ Ханчжоу – Фучжоу – Шэньчжэнь наиболее близкая по климатическим условиям к России. Она также первая ВСМ вдоль восточного побережья. Китай готов оказать поддержку российским инноваторам. И судя по всему она понадобится, со слов Дмитрия Пумпянского, президента Свердловского областного союза промышленников и предпринимателей (СОСПП) из более 30 тыс. применяемых узлов, деталей и компонентов, 1,4 тыс. – критические. И их надо разрабатывать. Более того 1,2 тыс. из них в России никогда не производились.

«Сейчас эта цепочка налаживается благодаря ИЦ ЖТ (участник проекта «Сколково» АО «Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта», в котором 60% принадлежит РЖД, 30% – правительству Москвы и 10% – Группе «Синара»). В проекте задействованы 300 предприятий. Из них около 40 расположено в Свердловской области, в том числе завод «Уральские локомотивы» (сборка составов, производство тележек), предприятия, поставляющие элементы верхнего строения пути», – сказал Пумпянский.

С его слов до 20% всех комплектующих и узлов для высокоскоростных поездов будут изготавливать за рубежом. Это вызвано во многом короткими сроками реализации проекта, объяснил эксперт.

<...>

Источник: rzd-partner.ru, 25.11.2024

Машины скоростного пути

Поддержание существующей и строительство новой инфраструктуры, в первую очередь высокоскоростной, требует обеспечения ОАО «РЖД» парком современных отечественных путевых машин. «Синара – Транспортные машины» как основной производитель путевой техники в РФ стремится не только ответить на запрос заказчика к инновациям в области поддержания пути в надлежащем состоянии, но и обогнать по техническим характеристикам своих машин зарубежные аналоги. Сейчас компания создает первую отечественную выправочно-подбивочно-рихтовочную машину ПМА-3 и рельсошлифовальный поезд РШП 2.0, производительность которого по результатам первых испытаний уже превосходит иностранные.

Как сохранить пути

Высокоскоростное движение крайне чувствительно к качеству и состоянию полотна и верхнего строения пути – оно требует принципиально нового подхода к путевой технике, которая будет обслуживать инфраструктуру ВСМ: шлифовать, быстро выезжать к месту работ, производить выправочно-подбивочные работы. При этом сегмент путевой техники в России отличается высоким износом и моральным устареванием парка, говорит сооснователь и главный редактор Rollingstock Agency Сергей Белов. И сегодня путевой комплекс России проходит этап значительной модернизации в части средств механизации и путевой техники, отмечает эксперт. Так, правительство РФ одобрило программу поэтапного вывода путевого комплекса ОАО «РЖД» на нормативный уровень до 2035 года. В ней запланировано приобретение 2,3 тыс. единиц новой путевой техники и 6,7 тыс. новых вагонов для путевых

работ. На это до 2035 года планировалось потратить 1,14 трлн руб. По мнению господина Белова, эта программа будет способствовать тому, что в России в ближайшие годы сложится один из самых больших рынков путевой техники в мире.

ОАО «РЖД» ежегодно закупает и обновляет путевую технику, пусть пока и не в тех объемах, которые намечены в программе вывода путевого комплекса на нормативный уровень. Замгендиректора ОАО РЖД–начальник Центральной дирекции инфраструктуры Евгений Шевцов в интервью «Гудку» сообщал, что в 2023 году холдингом закуплено 100 единиц путевой техники и 268 единиц специализированного подвижного состава. В ОАО «РЖД» ВГ «Транспорт» сообщили, что в настоящее время объем закупки путевой техники и вагонов специального назначения составляет порядка 300 единиц. «Окончательные параметры будут определены по факту изготовления путевой техники и вагонов специального назначения на заводах-производителях техники», – добавили в компании.

Инновационные путевые машины

«Синара – Транспортные машины» (СТМ) – крупнейший игрок в России на этом рынке. «Холдинг примерно пять лет назад сформировал долгосрочную программу технического развития, которая включила в себя вывод на рынок более 15 новых путевых машин», – отмечает господин Белов.

Развитие железнодорожного транспорта в России требует постоянного совершенствования и модернизации инфраструктуры, в том числе путевого хозяйства, говорят в СТМ. «В этом направлении СТМ совместно с ОАО «РЖД» активно работает над созданием инновационных путевых машин, отвечающих всем требованиям железнодорожной отрасли», – добавляют в компании.

В ОАО «РЖД» ВГ «Транспорт» рассказали о задачах на период до 2035 года, которые компания считает необходимыми решить совместно с производителями техники и компонентов для внедрения инновационных технических средств и машин, а также для повышения производительности специального подвижного состава (СПС).

Первая задача – разработка, внедрение и ввод в эксплуатацию новых образцов СПС, таких как высокопроизводительная машина для выправки пути, рельсошлифовальный поезд, машина для создания защитного подбалластного слоя, техника для ремонта и обслуживания инфраструктуры высокоскоростного движения. Вторая – повышение уровня автоматизации техники и снижение количества обслуживающего персонала: постепенный переход управления СПС до 4-го уровня (УА-4, полностью автоматический). Третья – повышение времени полезной работы СПС, сокращение времени перевода машины в рабочее положение, исключение дополнительных операций. Четвертая – это повышение уровня цифровизации и роботизации, как управления машиной в

целом, так и рабочими органами на эксплуатируемой в настоящее время технике. Пятая – обеспечение возможности дистанционного и внутримашинного информационного обеспечения сотрудников о техническом состоянии СПС. И шестая – обеспечение внедрения предиктивных систем диагностики.

В соответствии с установленными направлениями сотрудничества свою стратегию строит СТМ. Разработку новых технологий компания ведет в координации с ведущими научными учреждениями и транспортными вузами. В 2023 году был создан консорциум «Развитие российского транспортного машиностроения», который объединил усилия академического сообщества и промышленности для совершенствования технологий в области машиностроения. В состав консорциума вошли ведущие профильные вузы страны: Уральский федеральный университет (УрФУ), Сибирский (СГУПС), Уральский и Дальневосточный университеты путей сообщения, Новосибирский государственный технический университет и Нижегородский государственный технический университет имени Алексева. Консорциум ведет работы по различным инновационным проектам, в том числе разрабатывает модульную унифицированную кабину управления, которая может быть адаптирована к различным моделям техники. Также проводятся работы по созданию электронных макетов изделий, что позволяет сократить время и затраты на проектирование и тестирование новых путевых машин.

СТМ и СГУПС в октябре создали на базе университета объединенный инженерный центр «Транспортное машиностроение». Он объединяет подразделение инженерного центра СТМ, лабораторию университета и передовую инженерную школу УрФУ. Основной задачей центра является внедрение современных методов проектирования и инноваций в производство путевой техники.

Ректор СГУПС Алексей Манаков – специально для ВГ «Транспорт»:

«СГУПС сотрудничает с компанией СТМ уже на протяжении пяти лет. Ключевым проектом взаимодействия стала технология скоростного шлифования рельсов и создание нового высокопроизводительного рельсошлифовального поезда РШП 2.0. Совместная работа над проектом позволила создать на базе нашего университета уникальное пространство, объединяющее образовательные организации высшего образования и организации реального сектора экономики. В созданный инжиниринговый центр, помимо проектного офиса «Путевые машины» СГУПС, где трудятся сотрудники и студенты университета, вошла совместная лаборатория Передовой инженерной школы УрФУ и обособленное подразделение Инженерного центра АО «Калугапутьмаш». Самым главным результатом сотрудничества, на мой взгляд, является то, что в кратчайшие сроки удалось не

только вернуть утраченные компетенции в области рельсошлифования и проектирования инновационных путевых машин, но и развить их за счет объединения ведущих образовательных, научно-исследовательских и конструкторских организаций.

На сегодняшний день созданы инфраструктура и кадровый потенциал для дальнейшей совместной работы в области разработки новых путевых машин и технологий ремонта и обслуживания железнодорожного пути, в том числе на высокоскоростных магистралях. В качестве приоритетных задач в этом направлении мы видим разработку технологии применения на ВСМ нового РШП 2.0 на скоростях до 30 км/ч, а также создание отечественной технологии пассивного шлифования рельсов на скоростях до 100 км/ч.

Конечно же, в перспективе эти работы не обойдут стороной и учебный процесс и в наших основных образовательных программах будут появляться модули и разделы дисциплин, касающиеся содержания и обслуживания высокоскоростных магистралей».

Два ключевых проекта СТМ – это первая российская выправочно-подбивочно-рихтовочная машина ПМА-3 и рельсошлифовальный поезд 2.0. «Ключевое в них – гораздо большая производительность и рабочая скорость по сравнению с предыдущими поколениями техники, – отмечает Сергей Белов. – Такие характеристики закладываются для того, чтобы обеспечить повышение эффективности обслуживания путей, сокращение технологических окон и, соответственно, нарастить объемы перевозок».

ПМА-3: первая отечественная машина

ПМА-3 используется для выправки пути в плане и профиле, уплотнения балласта под шпалами и у торцов шпал, а также для динамической стабилизации пути, рассказывают в СТМ. Производительность машины составляет 3,3 тыс. шпал в час при рабочей скорости движения 5 км/ч, это позволяет значительно сократить время и затраты на обслуживание и ремонт железнодорожного пути. «Для выполнения сложных технологических операций машина оснащена интеллектуальными системами управления всеми механизмами, – сообщают в СТМ. – Это позволяет оператору не только контролировать работу машины, но и получать предупреждения о возможных неисправностях или неправильных действиях». Основным рабочим органом данной машины является подбивочный блок, разработанный собственным конструкторским бюро и изготовленный на производственной площадке СТМ. «ПМА-3 не уступает зарубежным аналогам и станет отличной заменой текущего парка для нашего стратегического партнера – «Российских железных дорог», – говорят в СТМ. ПМА-3 должна стать полноценной альтернативой аналогичным массовым машинам от австрийской Plasser & Theurer, одного из крупнейших мировых производителей, уверен Сергей Белов.

Первую ПМА-3 СТМ планирует выпустить уже в следующем году – она в том числе будет задействована в процессе строительства ВСМ.

Замминистра – начальник управления промышленности и предпринимательства министерства экономического развития и промышленности Калужской области Анна Королева – специально для ВГ «Транспорт»:

«В Калужской области осуществляют свою деятельность АО «Калужский завод путевых машин и гидропроводов» – одно из старейших предприятий транспортного машиностроения в России, АО «Калужский завод «Ремпутьмаш» – ключевое предприятие в группе «Ремпутьмаш», имеющее филиал в городе Людиново Калужской области, АО «Людиновский тепловозостроительный завод», входящее в холдинг СТМ.

Предприятия успешно ведут финансово-хозяйственную деятельность и вкладывают собственные инвестиции в модернизацию производства».

Скорый рельсошлифовальный

Следующая инновационная машина, создаваемая в СТМ, – рельсошлифовальный поезд РШП 2.0. «Это новое поколение машин, которое сочетает в себе передовые технологии и инженерные решения, – рассказывают в СТМ. – За счет новой технологии шлифования он способен выполнять шлифовку рельсов с высокой точностью и скоростью более 15 км/ч, что позволяет значительно сократить время и затраты на обслуживание железнодорожных путей. РШП 2.0 сможет проводить анализ фактических геометрических параметров головки рельса в режиме реального времени, проверять качество проведенной работы и формировать отчетные формы. Поезд оснащается системами безопасности, позволяющими в реальном времени предупреждать машинистов о посторонних предметах, лежащих в пути. Для комфорта нахождения, проживания обслуживающего персонала и автономной работы поезда предусмотрены модули для проживания, мастерские и складские помещения».

Пресс-служба УрФУ – специально для ВГ «Транспорт»:

«Для создания новых отечественных путевых машин 45 студентов начали обучение по сетевой программе нашей передовой инженерной школы и Сибирского университета путей сообщения – накануне в Новосибирске открыта лаборатория "Цифровое транспортное машиностроение».

Основные узлы, программное обеспечение и компоненты РШП 2.0 уникальны и являются полностью отечественной разработкой. Пример – цифровая система адаптивного управления шлифованием, позволяющая в реальном времени выбирать оптимальный режим шлифования для минимизации съема металла с поверхности катания рельса при достижении требуемого качества работ. Также готова контрольно-измерительная система

для РШП 2.0 – она предназначена для проведения первичной съемки параметров неровностей поверхности катания железнодорожных рельсов (измерений поперечного и продольного профилей рельсов), получения неровностей на поверхности катания рельсов в четырех диапазонах их предобработки и последующего формирования отчетных форм по итогам шлифовальных работ.

При разработке этой техники ставилась задача даже превзойти эксплуатационные характеристики многих импортных аналогов, говорит Сергей Белов: «И, судя по результатам испытаний шлифовальных тележек, к этому и идет».

Предстоящий «ренессанс» сегмента путевой техники в России, полагает эксперт, важно пройти с умом: обеспечить возможность заключения долгосрочных контрактов для эффективного развития мощностей и импортозамещения компонентной базы, а также защитить рынок от легкого доступа поставщиков из Китая и Индии. «К тому же важно учитывать, что для обслуживания ВСМ, создание масштабной сети которых утверждено в России на государственном уровне, также потребуется свой парк путевых машин, – говорит он. – Их разработка требует времени, поэтому о требованиях к такой технике, поддержке соответствующих НИОКР и заключении долгосрочных контрактов следует думать уже сейчас».

Источник: kommersant.ru, 28.11.2024

«Проект создания поезда открывает новые возможности перед российским бизнесом»

Разработка отечественного высокоскоростного поезда не только делает возможными собственно перевозки, но и обеспечивает стимул к развитию промышленного, кадрового и научного потенциала предприятий страны. О перспективах для промышленности и пассажиров, возникающих в связи с реализацией проекта нового поезда, ВГ рассказал замгендиректора ОАО «РЖД» Иван Колесников.

– *Принципиально ли для России иметь собственные ВСМ?*

– ОАО РЖД занимается вопросами развития высокоскоростного железнодорожного сообщения очень давно. Средняя заполняемость поездов «Сапсан» – порядка 97% (96,3% по итогам 2023 года), а в пиковый период с учетом промежуточных остановок превышает 100%. Минимальный интервал между поездами уже составляет 10 минут. Перспективный пассажиропоток в

направлении Москва – Санкт-Петербург к 2030 году оценивается минимум в 14 млн пассажиров, которых без линии ВСМ перевезти невозможно.

Совмещенная грузопассажирская инфраструктура, на которой одновременно осуществляется два вида движения, является одной из ключевых исторически сложившихся особенностей существующей железнодорожной сети России.

При малых скоростях это было преимуществом, но сегодня это уже ограничение возможностей роста и качества перевозок.

ВСМ позволяет расшить эту исторически сложившуюся проблему, создать безопасную быструю инфраструктуру для людей и оптимизировать требования к грузовым линиям.

При создании специализированной высокоскоростной линии появится возможность не только полностью удовлетворить спрос на пассажирские перевозки, но и вернуть грузы на кратчайший главный ход Октябрьской железной дороги.

– Какую пользу стране приносит наличие у нее поезда ВСМ собственной разработки?

– Следует отметить, что разработку поезда ведет совместное дочернее предприятие ОАО «РЖД» и группы «Синара» – «Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта», в котором трудится более 150 человек. На самом производстве будут организованы новые рабочие места, которые позволят повысить трудовую занятость населения в Свердловской области, в том числе с учетом задействования смежных предприятий, находящихся в разных регионах страны.

Реализация проекта создания поезда открывает новые возможности перед российским бизнесом и широчайшим кругом производителей новых компонентов по развитию научного потенциала, связанного с разработкой систем и комплектующих в рамках импортозамещения продукции для производства подвижного состава.

Речь идет и о запуске новых высокотехнологичных производств с высокой добавленной стоимостью продукции. На этих производствах будут созданы новые рабочие места, новые возможности для самореализации и развития талантов, а также обеспечения достойного, эффективного труда и успешного предпринимательства.

– Решено ли уже, как будет называться поезд ВСМ? Из каких названий выбирают? Он тоже будет «птичкой»?

– В настоящее время с партнерами проводится обсуждение возможных вариантов названия с учетом проведенных опросов мнений и имеющихся брендов в ОАО «РЖД». Окончательное решение по данному вопросу предполагается принять до конца текущего года.

– *BG: Какие запросы к поезду ВСМ есть у пассажиров? Есть ли среди них специфические, какие не предъявляются к обычным поездам?*

– Поезд будет иметь восьмивагонную компоновку, вмещающую до 460 пассажиров, с возможностью соединения двух поездов (схема «8+8»). Согласована схема компоновки, предусматривающая четыре класса обслуживания, которые позволят охватить все требования людей по цене и качеству.

Это будет максимально импортозамещенный поезд, при этом превосходящий зарубежные аналоги по тягово-энергетическим и климатическим параметрам. Совместно с партнерами приняты ключевые решения по конструкции и дизайну поезда. Продолжается работа с коллегами, с правительством Москвы по улучшению решений, применяемых при производстве поезда, для создания наиболее комфортных условий для пассажиров с учетом современных трендов.

– *Какую долю бизнес-путешественников вы ожидаете на ВСМ Москва – Санкт-Петербург?*

– Учитывая сокращение времени в пути между двумя столицами до 2 часов 15 минут вместо сегодняшних 4 часов, а также то, что в Москве и Санкт-Петербурге расположено большое количество офисов компаний и предприятий, предполагается, что деловая активность увеличится кратно. Также этому будет способствовать развитие деятельности девелоперов по направлению создания бизнес-центров и офисных зданий классов А и В, расположенных как в исторических центрах городов, так и в непосредственной близости от транспортной инфраструктуры.

Если судить по мировому опыту, создание линий ВСМ способствует не только повышению мобильности населения, но и в первую очередь влияет на перераспределение и увеличение подвижности бизнеса, компаний, связанное не только непосредственно с осуществляемой деятельностью (производством), но и расширением своего присутствия на рынках, в том числе в регионах.

- *Как показывают себя поезда «Финист»? Уступают ли они поездам «Ласточка» или превосходят их? В каких аспектах?*

– Электропоезда «Финист» созданы на базе электропоездов «Ласточка» с учетом импортозамещения оборудования, в том числе тягового (тяговые двигатели, тяговый преобразователь, преобразователь собственных нужд и т. д.). С учетом опыта эксплуатации электропоездов «Финист» с 28 декабря 2023 года можно с уверенностью сказать, что новый поезд не уступает электропоезду «Ласточка». Можно отметить, что за десять месяцев эксплуатации были выявлены определенные недостатки по надежности отдельных узлов. Для устранения выявленных замечаний совместно с производителем разработаны и реализованы мероприятия по повышению

надежности электропоезда. Также следует отметить, что в электропоездах «Финист» в каждом кресельном блоке появились USB-розетки, количество мест увеличено до 409 (в «Ласточках» 398 мест), увеличено количество видеокамер в соответствии с требованиями транспортной безопасности.

- *Какие планы по внедрению «Финистов» на сети? В каких регионах планируется их запускать? Каков потенциальный объем заказа на ближайшие годы?*

– В настоящее время ОАО «РЖД» закупило 30 составов электропоездов «Финист». Данные электропоезда эксплуатируются на полигонах Свердловской (Свердловская область и Пермский край) и Куйбышевской (Республика Башкортостан) железных дорог. В дальнейшем планируется в ближайшей перспективе продолжить поставку электропоездов «Финист» в указанные регионы и на Санкт-Петербургский транспортный узел и в среднесрочной – в остальные регионы в зависимости от заказа пассажирских компаний.

Объем поставки будет определен после согласования проекта инвестиционной программы ОАО «РЖД» на заседании правительства РФ и совета директоров ОАО РЖД.

– *Есть ли запрос на спальные места в «Финистах», будет ли заказана такая модификация?*

– В настоящее время электропоезда «Финист» выпускаются для пригородного сообщения, планируется разработка и сертификация межрегиональных электропоездов в комплектации «Премиум» (дальность маршрута – до 700 км). В данных электропоездах не предусматриваются спальные места. В дальнейшем при увеличении дальности маршрутов эксплуатации электропоездов и потребности в спальнях местах данный вопрос будет прорабатываться с производителем отдельно.

Источник: kommersant.ru, 28.11.2024

Россия снизила импортозависимость нефтегазовых проектов с 60% до 38% - эксперт

Россия может самостоятельно технологически реализовывать нефтегазовые проекты в Арктике, несмотря на санкционное давление и запрет на трансфер технологий для разведки и добычи углеводородов в высоких широтах. С момента введения первых секторальных ограничений в 2014 году России удалось развить свой технологический суверенитет и снизить зависимость отечественного нефтегазового комплекса от импорта с 60% до 38%, сообщил доктор экономических наук, заместитель председателя

общественного совета при комитете по делам Арктики Санкт-Петербурга Алексей Фадеев.

«10 лет назад общая зависимость российского нефтегазового комплекса от импорта находилась на уровне 60%. При этом, по отдельным сегментам деятельности этот уровень был существенно выше – более 90% по разведке и добыче на шельфе, более 80% – по производству сжиженного природного газа и так далее. На данный момент общий уровень удалось снизить существенно – до 38%, что особенно ценно на фоне беспрецедентных санкционных ограничений», – сказал Фадеев.

Эксперт пояснил, что с 2014 года в РФ был проведен большой объем работы по созданию отечественных программ импортозамещения и развитию сервисного национального рынка поставщиков и подрядчиков, были разработаны десятки российских решений, ранее импортозависимых. «В России появились технологии и налажено производство по выпуску роторных управляемых систем, созданы флот для гидроразрыва пласта, уникальный комплекс для проведения сейсмической разведки «Краб», первый шельфовый вертолет, адаптированный для работы в Арктике, налажен выпуск насосно-компрессорного оборудования и буровой химии, а также создана инновационная технология сжижения природного газа «Арктический каскад», позволяющая обеспечить снижение стоимости сжижения до 30%», – подчеркнул Фадеев.

Комплексное развитие технологий

Однако говорить о полном уходе от импортозависимости пока рано, уверен эксперт. В 2023 году Минпромторг и Минэнерго при участии АНО «Институт нефтегазовых технологических инициатив» провели анализ зависимости РФ от иностранного оборудования и технологий. Выявлено, что в сегменте «разведка – добыча – нефтепереработка» российский ТЭК потребляет порядка 1,4 тыс. наименований оборудования и технологий, 220 из которых являются импортозависимыми.

К устранению «технологических дефицитов» руководство страны подошло комплексно. Были сформированы дорожные карты достижения технологического суверенитета российского ТЭК по шести ключевым направлениям. В 2023 году создан АО «Инжиниринговый центр «Кронштадт» (ИЦК), специалисты которого за короткое время освоили подходы не только к ремонту турбин иностранного производства, но и наладили выпуск деталей таких установок и комплексное производство турбин в целом.

«Вне всяких сомнений, такое стремительное развитие инжинирингового центра превращает ИЦК в центр компетенций в сфере импортозамещения. Отдельно нужно отметить создание на его базе научно-технологического кластера с привлечением профильных НИИ, планируемый переезд на

мощности центра «Института нефтегазовых технологических инициатив», занимающегося вопросами создания единых отраслевых требований к нефтегазовому оборудованию и технологиям, и «Единого оператора испытаний», отвечающего за консолидацию испытательной инфраструктуры в ТЭК России, а также открытие на базе Центра прикладных кафедр ведущих технических вузов России», – отметил Фадеев.

Эксперт подчеркнул, что Россия обладает уникальными компетенциями не только в вопросах промышленной добычи нефти в Арктике (проект «Приразломное», проект «Новый порт»), сжижения природного газа (проект «Ямал СПГ»), но и в вопросах транспортировки нефти и сжиженного природного газа в ледовых условиях. Подобным опытом не располагает ни одно другое государство в мире. «Текущие внешнеэкономические и политические вызовы создали предпосылки для скорейшего ухода от импортозависимости и проведения РФ собственной технологической политики, которая должна базироваться на совместной работе государства, энергетических компаний, науки и промышленности», – заключил Фадеев.

Источник: tass.ru, 26.11.2024

Первый российский органобентонит прошел успешные испытания

Минпромторг России совместно с Минэнерго России и заинтересованными нефтегазовыми компаниями ведет работу по импортозамещению 220 позиций технологического дефицита для нефтегазовой отрасли. В рамках данной работы одним из приоритетов для импортозамещения является органобентонит.

Органобентонит применяется в качестве структурообразователя буровых промывочных жидкостей на углеводородной основе, обеспечивает вязкость и улучшение очистки ствола скважины в процессе бурения, повышает качество фильтрационной корки для снижения водоотдачи.

Органобентонит включен в «дорожную карту» развития направления «Оборудование для бурения и добычи на суше», в которой ПАО «Газпром нефть» является якорным заказчиком данной технологии, а предприятие АО «Краснодарский завод промышленных минералов» ГК «Бентонит» основным производителем.

В середине ноября был завершен комплекс испытаний органобентонита на месторождениях ПАО «Газпром нефть», были проведены опытно-промышленные испытания органобентонита в составе модельной буровой

промывочной жидкости на углеводородной основе при бурении нескольких скважин.

Испытания проведены согласно разработанному Институтом нефтегазовых технологических инициатив (ИНТИ) стандарту – СТО ИНТИ.S.100.49.

Продукция российского производителя прошла всю серию испытаний и подтвердила соответствие отраслевым требованиям и высокое качество:

- соответствие реологических параметров буровой промывочной жидкости целевым показателям;
- сохранение свойств промывочной жидкости после термостатирования;
- расход при приготовлении и обработках бурового раствора не превышает расход при применении зарубежных аналогов.

АО «Краснодарский завод промышленных минералов» ГК «Бентонит» в 2025 г. планирует существенно нарастить мощности для удовлетворения спроса на российском рынке с последующим экспортом в дружественные страны.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 21.11.2024

Калужский электромеханический завод запустит производство уникальной разработки ГЛОНАСС

КЭМЗ (Концерн «Автоматика», ГК «Ростех») запускает пилотный проект по организации производства гибридного трекера разработанного АО «ГЛОНАСС». Соглашение подписано в ходе XVIII Международного форума «Транспорт России».

Уникальная особенность гибридного трекера ГЛОНАСС – наличие всенаправленных сверхмалых антенн, которые не требуют точного наведения на спутники, работают в движении, в режиме реального времени. Устройство автоматически переключается между сотовыми и спутниковыми каналами связи, обеспечивая постоянный мониторинг транспорта и гарантированную передачу аварийных сообщений на всей территории России.

«Совместный проект с АО «КЭМЗ» стал логичным продолжением развития нашей линейки навигационно-связных решений, обеспечивающих технологический суверенитет России. Представленный нами гибридный трекер поможет водителям и пассажирам транспортных средств, чей маршрут лежит по дорогам, где нет покрытия сотовой сети. Коммерческий спрос на такие трекеры формирует создаваемая в стране отрасль гражданской беспилотной авиации, а также грузовая логистика», – отметил генеральный директор АО «ГЛОНАСС» Алексей Райкевич.

Реализация пилотного проекта намечена на I полугодие 2025 г. и позволит в кратчайшие сроки перейти от прототипа гибридного трактора к его серийному производству.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 22.11.2024

ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В настоящее время 73 поручения, в т.ч. поручения 2024 года:

Пр-616, п.1 и)

1. Правительству Российской Федерации при участии исполнительных органов субъектов Российской Федерации принять меры, обеспечивающие:

и) увеличение к 2030 году доли отечественных высокотехнологичных товаров и услуг, созданных на основе собственных линий разработки, в общем объеме потребления таких товаров и услуг в Российской Федерации в 1,5 раза по сравнению с 2023 годом.

Срок исполнения: 31 марта 2025 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 а)

9. Правительству Российской Федерации в целях обеспечения технологического суверенитета:

а) обеспечить, в том числе с учетом Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации, разработку, утверждение и реализацию новых национальных проектов технологического суверенитета по ключевым направлениям, прежде всего в части, касающейся сбережения здоровья граждан, продовольственной безопасности, беспилотных авиационных систем, средств производства и автоматизации, транспортной мобильности (включая автономные транспортные средства), экономики данных и цифровой трансформации государства, новых материалов и химии, перспективных космических технологий и сервисов, новых энергетических технологий (в том числе атомных);

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 б) 1

б) 1 при разработке национальных проектов технологического суверенитета, указанных в подпункте «а» настоящего пункта, предусмотреть в том числе:

мероприятия по разработке и серийному производству соответствующей высоколокализованной продукции, созданной на основе собственных линий разработки, по обеспечению долгосрочного спроса на такую продукцию, проведению исследований и разработок в отношении необходимых технологий, оптимизации систем сертификации, подготовке кадров, международному сотрудничеству, включая технологическое, расширению кооперации, снятию административных ограничений для развития соответствующих направлений.

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 б) 2

б) 2 целевые показатели развития соответствующего технологического направления, включающие в себя, в том числе показатели, характеризующие объемы выпуска и продажи продукции отечественного производства, уровень локализации производства, глобальную конкурентоспособность технологий и продукции (в том числе показатели экспорта), обеспеченность квалифицированными кадрами технологических направлений;

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.9 в)

в) при формировании национального проекта технологического суверенитета в сфере средств производства и автоматизации предусмотреть мероприятия, обеспечивающие достижение ключевого показателя – вхождение Российской Федерации по итогам 2030 года в число 25 ведущих стран мира по показателю плотности роботизации.

Срок исполнения: 1 сентября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.12 а)

12. Правительству Российской Федерации обеспечить в 2025- 2030 годах:

а) выделение дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета на предоставление субсидии российским организациям для

финансового обеспечения затрат, связанных с проведением научных исследований и опытно-конструкторских разработок технологий, необходимых для производства отечественной приоритетной промышленной продукции, а также на расширение поддержки в рамках механизма промышленной ипотеки в размере не менее 120 млрд. рублей, исходя из задачи строительства и модернизации не менее 10 млн. кв. метров производственных площадей;

Срок исполнения: 1 октября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Пр-616, п.15 а)

15. Правительству Российской Федерации совместно с палатами Федерального Собрания Российской Федерации:

а) при подготовке проектов федерального бюджета исходить из необходимости приоритетного финансирования национальных проектов технологического суверенитета.

Доклад – до 1 октября 2024 г., далее – один раз в год;

Срок исполнения: 1 октября 2024 года

Ответственный: Мишустин Михаил Владимирович

<http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73759#assignment-8>

Опубликовано 30.03.2024

Источник: kremlin.ru