



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№10/МАРТ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
«Мы никого не выгоняли»: Путин рассказал, что будет с ушедшим из России бизнесом	3
Глава РСПП Шохин: Мы не собираемся уступать освободившиеся ниши «возвращенцам»	4
Эксперты назвали ключевые условия для возвращения иностранных компаний в РФ	4
Проведено совещание по развитию энергетического машиностроения	8
Заседание комитета Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры	9
Superjet–100 совершил первый полет с российскими двигателями ПД–8. Что дальше?	10
Можем повторить? «Суперджету» нужно 50 отечественных двигателей в год	13
Минпромторг готов отдать более 1 млрд рублей за импортозамещение материалов для самолетов и БПЛА	14
«Автотор» начал выпуск нового компактного автомобиля	16
Замедлитель не вышел за рамку	16
Российская логистика перестала зависеть от импортных деталей и технологий	17
России нечем заменить советские электростанции	20
Томские промышленники развивают сотрудничество с ПАО «Газпром»	23
Аналитики оценили зрелость российских поставщиков средств виртуализации	24
Кадровая потребность в 11 млн человек до 2030 года: чем заткнуть дыру на рынке труда	25

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

14-20.03.2025

«Мы никого не выгоняли»: Путин рассказал, что будет с ушедшим из России бизнесом

Ушедшие из России иностранные компании смогут вернуться на рынок, однако к ним будут выдвинуты несколько требований. О них заявил президент России Владимир Путин на съезде Российского союза промышленников и предпринимателей.

«Мы никого не выгоняли, кто ушел – тот сам принял такое решение. Вопрос о возвращении иностранного бизнеса в Россию будет рассматриваться только с учетом приоритета российских компаний», – заявил Владимир Путин.

Отдельно он поручил правительству следить за теми компаниями, которые ушли из РФ, бросив свой бизнес по «бросовой» цене, а теперь хотят выкупить его за «скромные деньги».

«Если какие-либо ниши ушедших из России компаний заняты, то «поезд ушел», преференций ни для кого не будет», – отметил президент.

Теперь правительству нужно разработать правила возвращения западных компаний в Россию с гарантиями добросовестного выполнения своих обязательств.

«Вопрос о возвращении иностранного бизнеса в Россию будет рассматриваться только с учетом приоритета российских компаний», – сказал Владимир Путин на съезде.

Путин уже не первый раз подчеркивает возможность возвращения иностранных брендов. На встрече с журналистами после переговоров с главой Белоруссии Александром Лукашенко он отметил, что их уход пошел стране на пользу.

«Что касается импортозамещения и всего, что с этим связано, с незаконными ограничениями, которые называются санкциями, и так далее, во-первых, нам наши так называемые партнеры сделали хорошую прививку, прививку самостоятельности, суверенитета. И поэтому все наши программы, связанные с укреплением нашего технологического суверенитета, мы будем, безусловно, продолжать. Мы не закрывались ни от кого и никого не выгоняли. Тем, кто хочет вернуться, мы говорим «Добро пожаловать», Welcome», – заявил тогда президент России.

Источник: 76.RU, 18.03.2025

Глава РСПП Шохин: Мы не собираемся уступать освободившиеся ниши «возвращенцам»

Компаниям РФ сегодня удалось занять многие ниши, освободившиеся на отечественном рынке после ухода иностранных компаний. Российский бизнес не собирается их уступать тем западным компаниям, которые собираются вернуться. Об этом на XXXIV съезде Российского союза промышленников и предпринимателей заявил президент РСПП Александр Шохин.

«Еще одна чувствительная тема – возможное возвращение иностранных компаний. Российским компаниям удалось занять многие освободившиеся ниши, и мы не собираемся уступать их «возвращенцам», – сказал Шохин.

Он отметил, что, не закрываясь от глобальных рынков, важно сформировать условия, на которых иностранные компании будут возвращаться, а также заранее предусмотреть механизм как их допуска, так и защиты отечественного бизнеса, который успешно решает задачи импортозамещения.

«В этом контексте нам, полагаю, надо вернуться и к сроку исковой давности, который, как известно, по Гражданскому кодексу составляет три года с того момента, когда соответствующие органы власти узнали (или должны были узнать) об изменениях прав собственности. И если мы эту норму все-таки отстоим применительно не только к сделкам приватизации, но и сделаем ее универсальной, то безусловно нам легче в судебном порядке будет защищать и права российских компаний, которые заместили иностранный бизнес на российском рынке», – подчеркнул глава РСПП.

Таким образом, перед российским бизнесом, по его словам, стоят масштабные задачи, которые успешно решаются, в том числе благодаря эффективному взаимодействию законодательной и исполнительной власти.

Источник: rg.ru, 18.03.2025

Эксперты назвали ключевые условия для возвращения иностранных компаний в РФ

Российские ведомства в соответствии с поручением президента РФ Владимира Путина в настоящее время готовят список требований для возврата иностранных компаний в РФ, сообщил журналистам 19 марта замминистра финансов Иван Чебесков. Какие требования могут стать ключевыми, рассказали ТАСС опрошенные эксперты.

«Владимир Путин обозначил четкую позицию: если западные компании хотят вернуться в Россию, они должны делать это с гарантиями добросовестного ведения бизнеса. ТПП РФ полностью поддерживает этот

подход и считает, что процесс возвращения должен быть выстроен таким образом, чтобы не допустить недобросовестной конкуренции и защитить интересы отечественного бизнеса», – отметил в беседе с ТАСС президент Торгово-промышленной палаты (ТПП) РФ Сергей Катырин.

Он также назвал ключевые условия для возвращения иностранного бизнеса в Россию.

«Во-первых, возвращение не должно наносить ущерб российским компаниям, инвестировавшим в проекты по импортозамещению и не закончившим инвестиционный цикл», – подчеркнул Катырин.

Кроме того, должны быть гарантии долгосрочной работы – бизнес должен предоставить обязательства по непрерывному ведению деятельности в России. Также следует зафиксировать обязательства по локализации производства, уверен Катырин. Необходимо ввести и запрет на демпинг. «Западные компании не должны создавать искусственное ценовое давление на российский бизнес, используя свои финансовые ресурсы. Важно, чтобы возвращение происходило на прозрачных рыночных условиях», – подчеркнул глава ТПП.

Наконец, нужны четкие инвестиционные обязательства и приоритетное партнерство с российскими поставщиками, считает Катырин.

«Совместно с другими деловыми объединениями мы проработаем предложения по регулированию возвращения иностранных компаний. ТПП РФ уже проводит консультации с представителями бизнеса и отраслевыми ассоциациями, чтобы выработать наиболее сбалансированные меры. Рассчитываем передать наши предложения в ближайшие недели, после того, как будет завершено обсуждение с предпринимательским сообществом и профильными министерствами. Важно, чтобы разработанные инициативы были не только эффективными, но и юридически проработанными», – подчеркнул Катырин.

Отсутствие новых льгот и законодательные стимулы

Еще одним важным условием для возвращения иностранных игроков должно стать отсутствие новых льгот для таких компаний, считает доцент Института права и национальной безопасности Президентской академии Павел Грибов. При этом, по мнению эксперта, сохранение ранее согласованных условий работы представляется возможным. «Приоритетом должно быть усиление локализации производства, развитие производства комплектующих и компонентов для выпускаемой продукции. Приоритет должны получать те компании, которые разворачивают углубленное производство в стране, вкладываются в проведение НИОКР – это главный приоритет», – указал Грибов.

Возвращение должно позитивно восприниматься российским рынком, поскольку усилится конкуренция, уверен старший научный сотрудник лаборатории структурных исследований ИПЭИ Президентской академии Владимир Еремкин. «Лучше говорить не об ограничениях, а о законодательных условиях или стимулах, направленных на повышение уровня локализации иностранных компаний. Чем больше активов и инвестиций создадут и принесут в Россию иностранные инвесторы, тем сложнее им будет вновь покинуть отечественный рынок», – добавил он.

При этом интересы российских компаний на наших рынках должны быть в приоритете, так как за прошедшие три года многие российские компании инвестировали в создание своих продуктов и их продвижение, напомнила профессор маркетинга Высшей школы бизнеса НИУ ВШЭ Татьяна Комиссарова. «Что касается международных известных брендов для конечного потребителя в фэшн, продуктах питания, бытовой технике и др., то для них желательно формировать требования по социальной поддержке и благотворительных программах по экологии, ЗОЖ, образованию. Ведь российские компании уже заняли практически все продуктовые ниши на таких рынках», – сказала Комиссарова ТАСС.

Такое же мнение выразил руководитель аудиторско-консалтинговой группы АИП, эксперт Московского отделения «Опоры России» Сергей Елин. «Я думаю, что при формировании индивидуальных условий будет учитываться тот факт, не требовала ли ситуация серьезных инвестиций со стороны крупного бизнеса для того, чтобы как-то заместить пробел, который образовался из-за ухода западного игрока, заместить в виде импортозамещения, в виде создания каких-то производств. Если, особенно, речь шла о стратегически важных отраслях, сферах. Поэтому, если такие вещи реализовывались, понятно, что интересы тех представителей крупного бизнеса, которые были вовлечены в ситуацию решения проблемы, связанной с уходом того или иного крупного иностранного поставщика, то это все тоже нужно будет учитывать», – сообщил эксперт «Опоры России».

Иностранный эффект

Возвращение иностранных компаний в целом должно благоприятно сказываться на динамике цен, так как усилится конкуренция, считает научный сотрудник Международной лаборатории исследований внешней торговли ИПЭИ Президентской академии Дмитрий Кузнецов. Кроме того, для товаров вернувшихся производителей исчезнет необходимость ввозить их через механизм параллельного импорта и использовать прочие схемы доставки, которые хотя и позволили обеспечить присутствие востребованных товаров на российском рынке, но все-таки сказывались на удорожании этих товаров.

Также удешевление и рост импорта позволит высвободить часть ресурсов внутри России, что позитивно скажется на издержках российских компаний, указал Кузнецов. При этом, по мнению эксперта, на данный момент наиболее вероятный сценарий возвращения – это достаточно растянутое во времени наращивание присутствия. «Этот сценарий стоит рассматривать как наиболее благоприятный для российских компаний, поскольку у них будет возможность подготовиться и сформировать стратегию по долгосрочному выдерживанию конкуренции. Ключевой негативный фактор в данном случае – это высокие процентные ставки, которые затрудняют инвестиции российских компаний. По мере снижения инфляции роль этого фактора будет ослабевать, однако пока это будет происходить, компаниям из наиболее уязвимых секторов может потребоваться поддержка государства, например, через льготное кредитование модернизационных проектов в некоторых отраслях», – пояснил он.

Однако существуют направления, где импортозамещение не прошло так же успешно, как например в сфере общепита или индустрии моды, отмечает старший преподаватель кафедры предпринимательства и логистики РЭУ им. Г.В.Плеханова Анастасия Мельникова. «Таким образом, в этих сферах возвращение зарубежных брендов положительно скажется на экономике. Поэтому в данном случае нужны механизмы, которые не просто будут препятствовать возвращению компаний на рынок, а защитят потребителей от неожиданного решения компании уйти с рынка. Такой мерой защиты могут стать законодательные акты, обязывающие зарубежные бренды иметь среди владельцев компании обязательную долю, принадлежащую резидентам РФ», – сообщила Мельникова ТАСС.

Поручение президента

Накануне президент РФ Владимир Путин, выступая на съезде Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), поручил правительству разработать процедуру возвращения бизнеса западных стран в Россию с гарантией добросовестного ведения дел. Кроме того, президент поручил правительству внимательно следить за сделками по возвращению западных компаний, которые уходили из РФ, «хлопая дверью». Также российский лидер подчеркнул, что привилегий и преференций для возвращающихся западных компаний не будет, для тех, чьи ниши оказались заняты, «поезд ушел».

Сразу после этого первый вице-премьер РФ Денис Мантуров в кулуарах съезда заявил журналистам, что возможность возврата в РФ компаний, ушедших с обратными опционами, будет проанализирована на предмет выполнения их условий, возвращение других компаний возможно «с чистого поля».

Вице-премьер Александр Новак в свою очередь подчеркнул в беседе с журналистами, что западные компании могут вернуться, только если это будет выгодно России. При этом, как указал глава Минпромторга РФ Антон Алиханов, российская промышленность адаптировалась к внешнему давлению, отрасли перестроили кооперационные связи и переориентировали экспортные потоки. Вместе с тем предстоит еще достаточно большая и сложная работа, обозначенная национальными проектами технологического лидерства.

Источник: tass.ru, 19.03.2025

Проведено совещание по развитию энергетического машиностроения

Первый заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Денис Мантуров и заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Александр Новак провели совещание по развитию энергетического машиностроения. В мероприятии приняли участие Министр промышленности и торговли Российской Федерации Антон Алиханов, глава Минэнерго России Сергей Цивилев, а также представители бизнеса – производители энергетического оборудования и генерирующих компаний.

Участники совещания обсудили накопленные компетенции и возможности российского машиностроения, а также соответствие имеющихся и перспективных промышленных мощностей потребностям энергосистемы России.

Как отметил Денис Мантуров, с 2022 г. в энергомаше была проделана большая контрсанкционная работа. Сейчас важно сохранить набранный темп обеспечения технологического суверенитета. Чтобы избежать критической зависимости от импортного оборудования и технологий в стратегически важном энергетическом секторе, необходимо не отступать от ранее принятых решений по поддержке отечественных решений. При этом производители должны гарантировать соблюдение принятых на себя в рамках контрактации обязательств по срокам для своевременного ввода новых генерирующих мощностей.

«Минэнерго и Министерству промышленности и торговли необходимо свести баланс потребности в производстве энергетического оборудования до 2042 г., исходя из среднесрочных и долгосрочных планов по строительству и модернизации генерирующих объектов. Речь идет, в том числе о парогазовых турбинах и паросиловых установках. Это позволит соотнести возможности российской промышленности с потребностями спроса на профильное

оборудование со стороны энергетических компаний и сформировать гарантированный базовый спрос на него», – подчеркнул Александр Новак.

С 2014 г. Минпромторг России реализует программу по импортозамещению в энергетическом машиностроении. О ее результатах доложил Антон Алиханов.

По его словам, за этот период рынок энергетического оборудования в нашей стране увеличился в 3 раза, а объемы производства выросли 4-х-кратно, в том числе в прошлом году на 36%. Учитывая незначительную экспортную составляющую, в итоге отечественная доля увеличилась с 57% до 82% в денежном выражении. Объем государственной поддержки за этот период составил порядка 28 млрд рублей

Как отметил глава Минэнерго России, согласно утвержденным планам, в долгосрочной перспективе потребность энергетической отрасли в генерирующем оборудовании превышает 77 гигаватт.

«Это обусловлено ростом спроса на электроэнергию, необходимостью ввода в эксплуатацию новых и модернизации существующих генерирующих мощностей. Минэнерго России формирует отраслевой заказ на производство турбин и основного энергетического оборудования до 2042 г. с осуществлением контроля производства по основным производственным точкам», – рассказал Сергей Цивилев.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 13.03.2025

Заседание комитета Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры

Итоги работы транспортного комплекса России в 2024 году и планы на 2025 год обсудили сегодня, 18 марта, на заседании комитета Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры. О состоянии дел депутатам доложил глава Минтранса Роман Старовойт.

«Задача у нас одна – качественно улучшить жизнь россиян. <...> Хочу сказать, что несмотря на все сложности, о которых Евгений Сергеевич (Москвичев) говорил, все планы 2024 года выполнены», – отметил Роман Старовойт.

Министр транспорта подчеркнул, что несмотря на вызовы, с которыми столкнулась отрасль в 2024 году, выполнены все поставленные задачи по обеспечению транспортной доступности территорий России, сохранены и реализованы все взятые обязательства по развитию инфраструктуры, созданию

комфортных и доступных условий перевозок пассажиров, соблюдению сроков доставки грузов.

В заседании профильного комитета принял участие руководитель Росавиации Дмитрий Ядров. Он прокомментировал вопросы депутатов на тему развития отечественной гражданской авиации.

Депутат Рафаэль Марданшин («Единая Россия») задал вопрос об эксплуатации самолета Ан-2.

«Самолет Ан-2 сейчас проходит сертификационные испытания, чтобы закрепить первоначальную конструкцию и предусмотреть дальнейшие модификации. До середины года планируем завершить сертификацию грузопассажирской версии, затем – решить вопрос с импортозамещением силовой установки: конечно, она должна быть отечественной», – ответил Дмитрий Ядров. <...>

Депутат Олег Леонов («Новые люди») попросил уточнить, как идет импортозамещение комплектующих для навигационных и других систем, необходимых для работы гражданской авиации.

«Аэронавигационная составляющая на сегодняшний день полностью импортозамещена и не зависит как от программного обеспечения, так и в части компонентов от иностранных предприятий. Мы очень уверено себя чувствуем, потому что понимаем, никто не придет и не выключит наши диспетчерские пункты. Что касается аэропортового обслуживания, бронирования, на сегодняшний день работаем на российском операционном оборудовании, что также дает возможность быть полностью независимыми. При этом, работа в этом направлении продолжается», – прокомментировал Дмитрий Ядров.

Источник: aviaport.ru, 19.03.2025

Superjet–100 совершил первый полет с российскими двигателями ПД–8.

Что дальше?

Этого события, без преувеличения, в России очень ждали. В Комсомольске-на-Амуре впервые взлетел опытный образец самолета «Суперджет» с отечественными двигателями ПД–8 под крыльями. Так начались летные испытания силовых установок в составе машины.

Полет длился около 40 минут. Самолет достиг скорости 500 км/ч и поднялся на высоту до 3 тысяч метров. Задание выполнено в полном объеме, а силовая установка с новыми российскими моторами показала стабильную работу. В полете проводилась оценка газодинамической устойчивости двигателей на постоянных и переменных режимах. Это из официальных бумаг.

А чисто по-человечески и важно, и интересно было услышать, что говорят о машине с новым «сердцем» летчики–испытатели. Это экипаж в составе Дмитрия Деменева, Игоря Гревцева и бортового оператора Максима Грюканова. <...>

Командир отметил: полет прошел замечательно, хотя и был напряженным. «Задание выполнено полностью. Взлет, посадка, время полета – все выдержано согласно заданию. Режимы все выполнены в полном объеме. К двигателям и системам самолета замечаний никаких нет», – поделился Дмитрий Деменев.

Облет любого самолета с новым двигателем – это очень серьезная проверка

На испытаниях присутствовало много «первых лиц». В их числе – гендиректор ОАК Вадим Бадеха, который назвал появление российского мотора ключевой вехой в программе импортозамещения «Суперджета». «Мы с радостью отмечаем, что двигатели в ходе полета вели себя штатно. По докладу командира экипажа, они ничем не отличаются от иностранных. Ожидаем, что они будут лучше», – подчеркнул Бадеха.

Для первого полета на отечественных двигателях использовался опытный образец «Суперджета» с заводским номером 95157, произведенный в 2018 году. Напомним: SJ-100 – ближнемагистральный узкофюзеляжный самолет, который создается по программе импортозамещения систем и компонентов. Он будет перевозить до 103 пассажиров и станет еще одной моделью в семействе эксплуатирующихся «Суперджетов». Основные конкуренты – Embraer и Bombardier.

Всего на самолете меняются на отечественные 40 иностранных систем и агрегатов. Прежде всего это авионика и пилотажные приборы. «Пересадка» на свое коснулась систем кондиционирования, торможения, электроснабжения, водоснабжения и удаления отходов, кислородной системы экипажа, шасси и многого другого.

Свой самый первый полет опытный образец SJ-100 совершил в конце августа 2023 года. Тогда он продлился 54 минуты: машина поднялась на высоту до 3 тысяч метров и развила скорость до 343 км/ч.

Летчики–испытатели проверили самолет на устойчивость и управляемость в воздухе, проинспектировали системы автоматического регулирования давления в кабине, а также произвели «посадку на облако» и заход на посадку с уходом на второй круг.

Для ускорения программы испытаний на первом опытном образце самолета использовались двигатели SaM146. А вот теперь – уже с отечественными ПД-8.

Этот двухконтурный турбовентиляторный мотор тягой 8 тонн создан с применением новых российских материалов и прогрессивных технологий. В работе задействована широкая кооперация предприятий, активно применяется опыт создания двигателя ПД-14.

В составе Госкорпорации «Ростех» работы по программе импортозамещения «Суперджета» выполняет большая кооперация предприятий под эгидой компании «Яковлев» Объединенной авиастроительной корпорации. Новые российские силовые установки созданы специалистами Объединенной двигателестроительной корпорации. Надо заметить, что веское слово тут принадлежит и ученым. В частности, специалисты ЦАГИ выполнили цикл исследований, направленных на улучшение летно-технических и эксплуатационных характеристик машины.

По словам генерального директора «Ростеха» Сергея Чемезова, состоявшийся полет подтверждает правильность инженерных расчетов и высокую готовность судна. Проект реализуется в очень сжатые по меркам мирового авиастроения сроки. После 2022 года «Суперджет» придется фактически пересобирать заново. «При этом двигатель – один из ключевых элементов программы импортозамещения, это «сердце» самолета. Впереди еще много работы и много полетов. В апреле к сертификационным летным испытаниям присоединится еще один, полностью российский борт с двигателями ПД-8», – подчеркнул Чемезов.

До конца марта планируется передать еще два опытных двигателя ПД-8 для проведения летных испытаний. А получение сертификата типа на двигатель ПД-8 запланировано на осень этого года, – сообщил гендиректор ОДК Александр Грачев.

Руководитель Росавиации Дмитрий Ядров тоже наблюдал за полетом в Комсомольске-на-Амуре. Он считает открытый цикл летных испытаний крайне важным для прохождения сертификации всего воздушного судна в импортозамещенной версии. Полностью импортозамещенный «Суперджет» позволит российским авиапредприятиям стать независимыми от иностранных поставщиков оборудования и запчастей.

До 2030 года ожидаются поставки 142 этих самолетов в отечественные авиакомпании. «Сегодня в гражданском флоте их эксплуатируется порядка 150, и спрос на такие воздушные суда у наших авиакомпаний, безусловно, будет», – заметил Ядров.

Источник: aviaport.ru, 18.03.2025

Можем повторить? «Суперджету» нужно 50 отечественных двигателей в год

Первый полет «Суперджета» с первым полностью отечественным двигателем ПД-8 – не столько начало, сколько венец работы. Стране нужно производить около 50 двигателей в год, чтобы летать на своих – безопасных и комфортных – самолетах, рассказал исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

Площадкой для финального сбора двигателя ПД-8 стал завод в Рыбинске Ярославской области – там же делали другой совместный с Францией двигатель – SaM146 предназначенный для того же «Суперджета», рассказывает эксперт. Эти лайнеры совместное российско-французское предприятие выпускало с 2011 года, отечественным самолет был на 49%. После санкций и курса страны на импортозамещение предстояло заместить оставшийся 51% комплектующих, поскольку партнерство с французами прекратилось. И российским авиаконструкторам это удалось.

«Предполагаемый программой импортозамещения темп сборки отечественных самолетов – 20 машин в год, – говорит Пантелеев. – Поскольку двигателей нужно иметь с запасом, периодически им требуется ремонт, то плановая потребность – производить 45-50 ПД-8 в год. Ранее производилось 36 самолетов в год и соответственно 70 двигателей. Думаю, успех прошлого десятилетия повторить вполне возможно. При этом надо учитывать, что отечественные двигатели понадобятся не только «Суперджету». Например, на российский самолет-амфибию Бе-200 до недавнего времени устанавливали двигатели украинского производства. Теперь и для него понадобятся наши двигатели, то есть число производимых ПД-8 может еще увеличиться».

Прошедший на днях тестовый полет «Суперджета» с отечественным двигателем в Комсомольске-на-Амуре – результат большой работы, теперь самолет должен будет пройти проверку на безопасность, добавил эксперт.

«Требования к безопасности очень высокие, – говорит Пантелеев. – Будет проверено все: от устойчивости двигателя к попаданию птиц и воздействию экстремальных температур до производимого шума и экологичности. ПД-8 изначально создавался с учетом этих высоких требований, поэтому сложностей возникать не должно».

Сообщалось, что самолет совершил 40-минутный полет на высоте до 3 тыс. м и скорости около 500 км/ч.

Генеральный директор Объединенной двигателестроительной корпорации (входит в Ростех) Александр Грачев уточнил, что сертификат на ПД-8 должен быть получен осенью 2025 года.

В тестовом полете участвовал произведенный в 2018 году опытный образец серийного «Суперджета», естественно, он произведен частично из импортных комплектующих, но уже следующий самолет, который испытает новый двигатель, будет полностью отечественного производства.

До 2030 года в России должно быть произведено около 200 собственных самолетов, на которых россияне летают сегодня, сообщал aif.ru.

Источник: aif.ru, 18.03.2025

Минпромторг готов отдать более 1 млрд рублей за импортозамещение материалов для самолетов и БПЛА

Сейчас качество материалов неудовлетворительное, что не позволяет использовать их при серийном производстве авиационной техники. При изготовлении деталей и их обработке применяются американские и европейские материалы, доступ к которым затруднен. Власти готовы отдать более 1 млрд рублей на их замену для беспилотников, самолетов SSJ-100-NEW, Ту-214 и других

Министерство промышленности и торговли выделило более 1,1 млрд рублей на разработку материалов для отечественных самолетов и беспилотников. Два тендера на работы под шифрами «Тяга» и «Отсек» опубликованы ведомством 13 марта 2025 года на портале госзакупок.

В первом тендере министерство заказало научно-исследовательскую работу (НИР) по разработке новых конструкционных и функциональных материалов, технологий их производства для изготовления перспективных и серийных авиационных и вертолетных двигателей для отечественных самолетов и винтокрылых летательных аппаратов (шифр «Тяга»). Минпромторг готов отдать за эти работы 597 млн рублей.

Во втором тендере ведомство хочет проведения НИР по разработке технологий изготовления полуфабрикатов из алюминиевых сплавов и сталей, а также импортозамещающих полимерных композиционных и функциональных материалов для авиационной техники, включая беспилотные летательные аппараты (шифр «Отсек»). Максимальная сумма закупки – 560 млн рублей.

В тендерных документах по закупке «Отсек» сказано, что при серийном изготовлении листовых деталей для элементов конструкции механизации крыла «возникает ряд сложностей, которые приводят к низкому проценту выхода годной продукции, вследствие неудовлетворительного качества поверхности листов, что ограничивает поставки данной номенклатуры на авиационные заводы и изготовление самих изделий авиационной техники».

Подрядчик, помимо этого, должен разработать материал, который станет заменой герметика фирмы PPG (США), а также продумать способы сокращения технологического цикла сборки агрегатов и конструкций авиационной техники, в том числе при ремонте.

В связи с дефицитом на российском рынке однокомпонентных влагозащитных флуоресцентных лаков для защиты печатных плат бортового радиоэлектронного оборудования и систем автоматического управления взамен импортных материалов необходима разработка отечественного влагозащитного ремонтногопригодного флуоресцентного лака.

Результаты работы предназначены для использования на отечественных самолетостроительных и металлургических предприятиях при изготовлении полуфабрикатов, компонентов и элементов планера самолетов Ил-114-300, SSJ-100-NEW, Ту-214, а также БПЛА.

Потенциальными потребителями являются: ПАО «Ил», ПАО «Туполев», ПАО «Яковлев», ПАО «ВАСО», ПАО «КУМЗ», АО «Металлургический завод «Электросталь», АО «Кронштадт» и другие предприятия, входящие в структуру Объединенной авиастроительной корпорации.

Тендер на НИР под шифром «Тяга» предполагает разработку технологий и материалов, необходимых для изготовления двигателей. Минпром в документах отмечает, что сейчас в России возможности изготовления кольцевых заготовок не «в полной мере обеспечены». Самолетостроению необходимы качественно иные, более мелкозернистые и однородные по всему сечению заготовки, в том числе, при применении новых материалов с повышенными прочностными характеристиками. Для решения этой задачи надо разработать технологию производства крупногабаритных кольцевых заготовок горячего изостатического прессования.

Для защиты деталей от коррозии применяют антифрикционные покрытия. Одними из самых распространенных покрытий являются материалы из Швейцарии. Но их поставка для производства двигателей «крайне затруднена». В связи с этим требуется разработать отечественный аналог. Здесь предполагаемыми потребителями министерство считает предприятия, входящие в интегрированную структуру Объединенной двигателестроительной корпорации: ПАО «ОДК-Сатурн», АО «ОДК-Авиадвигатель», АО «ОДК-Пермские моторы», АО «ОДК-Климов», АО «ОДК-Сервис».

В документах на оба тендера приводятся американские и европейские материалы, которые требуется заменить. В ходе проведения работ должно быть обеспечено выполнение требований федерального закона «О коммерческой тайне». Работы по обоим тендерам должны быть завершены 1 декабря 2027 года.

Источник: aviaport.ru, 19.03.2025

«Автотор» начал выпуск нового компактного автомобиля

Электромобиль категории L7 вышел на стадию изготовления предсерийной партии, сообщил заместитель председателя совета директоров «Автотор Холдинг» Александр Сорокин. По его словам, уникальность проекта заключается в комплексном подходе к импортозамещению.

«Все ключевые комплектующие электромобиля – двигатель, инвертор, системы управления, аккумуляторы – разработаны и произведены в России. Специалисты Московского политеха оптимизировали подвеску, рулевое управление, разработали CAN-шину», – сказал Сорокин.

В декабре 2024 года Сорокин заявил, что калининградский завод «Автотор» начнет производство электромобиля во II–III кварталах 2025 года. Ориентировочная стоимость электромобиля составит один миллион рублей.

До этого стало известно, что российский электрический кроссовер e-Neva не будет запущен в производство в 2026 году. Созданием машины занимался концерн ВКО «Алмаз–Антей».

По данным собеседников издания «Коммерсантъ», проект заморожен, разработка не получила финансирования, а в условиях «перегрузки основными задачами» электрический кроссовер – не приоритет для военного предприятия.

Ранее стало известно, что внедорожник Lada Niva может стать электромобилем.

Источник: gazeta.ru, 18.03.2025

Замедлитель не вышел за рамку

В конце февраля на станции Лужская-Сортировочная железнодорожники впервые на свои силы заменили дефектную раму вагонного замедлителя зарубежной системы MSR-32. Спустя две недели подвели итоги: работы выполнены успешно.

На автоматизированной сортировочной горке главной припортовой станции ОЖД Лужской установлено 104 замедлителя иностранного производства разных типов – гидравлические, домкратовидные и с заграждающими балочными устройствами, и 60 из них весом более 30 тонн. Обслуживанием этих устройств СЦБ до 2022 г. занимались представители компании-разработчика Siemens, а затем специалисты отраслевого научно-технологического института холдинга АО «НИИАС» и Санкт-Петербург-Сортировочный-Московской дистанции сигнализации, централизации и блокировки (ШЧ-6) Октябрьской дирекции инфраструктуры.

Вагонные замедлители регулируют скорость вагонов, скатывающихся с сортировочной горки, обеспечивают надвиг и роспуск отцепов на сортировочные пути в автоматическом режиме. Суточный объём обработки вагонов на Лужской-Сортировочной – до 5 тыс. или 60-70 поездов.

Отмечается, что 26 февраля, 40 работников ОЖД – эсцэбисты ШЧ-6, путейцы Кингисеппской дистанции пути, бригада восстановительного поезда №4001 Октябрьской дирекции аварийно-восстановительных средств и представители института за 16-часовое «окно» демонтировали 35-метровые рельсы, разобрали вышедшую из строя раму, управляющие тяги и механизмы. Затем проверили уровень плиты под укладку в путь замедлителя с исправной частью и, уложив обратно обновлённую конструкцию, отрегулировали гидравлику с раствором балок и габарита. Для подъёма тяжёлых частей задействовали кран восстановительного поезда, но в целом работы выполнили при помощи специализированного ручного инструмента. Кстати, на время «окна» половина сортировочной горки не действовала, и движенцы Санкт-Петербург-Витебского центра организации работы железнодорожных станций разработали специальный график для роспуска составов.

Как отметил начальник отдела технического обслуживания НИИАС Андрей Самойлов, в итоге управились даже на час раньше – за 15 часов. «Всё благодаря слаженности действий и чёткому планированию. Замену рамы выполнили успешно. Двухнедельная исправная эксплуатация замедлителя это подтвердила.

Источник: gudok.ru, 14.03.2025

Российская логистика перестала зависеть от импортных деталей и технологий

Исторически внутри страны значительную долю грузооборота занимают железнодорожные и автомобильные перевозки. Однако, учитывая стремительно развивающийся сектор электронной коммерции, возрастает необходимость быстрого доступа к конечным потребителям. Поэтому именно автомобильный транспорт в последние годы демонстрирует наиболее динамичный рост в сегменте логистики – в 2024 году на него пришлось 69,8% всех внутренних поставок.

Железнодорожная логистика, занимающая второе место с долей 14,8%, в России перегружена еще с 2022 года. Основные перевозки приходятся на топливно-энергетические ресурсы (в частности, уголь) и импорт грузов из КНР. Средняя загрузка железнодорожных путей в 2022–2024 годах

составляла более 97% на основных маршрутах внешнего торгового оборота, а ввести новые хабы РЖД планирует не раньше 2028 года. Это вынуждает перевозчиков активнее пополнять парк грузового автотранспорта.

Впрочем, развитие автомобильных грузоперевозок тоже нельзя назвать панацеей, так как в этой сфере тоже есть свои сложности. Основными ограничениями для ее развития выступают ежегодные повышения цен на грузовой транспорт: в среднем с 7,9 млн в начале 2022 года до 11,2 млн рублей на начало 2025 года. В сегменте подержанных авто мы фиксируем более чем двукратный рост цен – с 2,8 млн рублей до 6,2 млн рублей за тот же период. Одновременно с этим происходило повышение стоимости обслуживания подержанных иностранных автомобилей из-за применения механизма параллельного импорта запчастей и дефицита специалистов в сфере ремонта и обслуживания крупногабаритного автотранспорта. Само собой, это негативно отразилось на стоимости конечных товаров для потребителей, так как компании закладывают возросшие расходы в стоимость своих услуг. При этом рынок активно растет, и годовая потребность в новых автомобилях в 2025 году составит от 25 до 30 тысяч грузовых машин массой свыше 3,5 тонны.

Разрешение проблемы видится в дополнительном стимулировании производства отечественных грузовых автомобилей, к примеру, ПАО «КАМАЗ» неоднократно привлекало государственное финансирование в виде льготного кредитования и безвозвратных инвестиций для ускорения ввода в эксплуатацию новых производственных линий. Важно, что иностранные производители заинтересованы в заполнении освободившегося от европейских компаний рынка. Китайские Sinotruk Group рассматривают возможность локализации производства в Челябинске, а НУ планирует создать производство прицепов и сопроводительной продукции.

Но все же нужно понимать, что санкционные ограничения оказали умеренно-негативный эффект на сферы автомобильных и железнодорожных перевозок из-за достаточно высокого технологического суверенитета в данных отраслях. В производстве грузового автотранспорта импортозависимость российских компаний снизилась с 28,5% в 2014 году до 12,1% в 2024 году, а доля критически важных для импортозамещения технологий не превышает в среднем 5%. В железнодорожном транспорте, согласно данным РЖД, доля импортных комплектующих уже на начало 2022 года не превышала 3%, что позволяет говорить о полном импортозамещении в сфере создания грузовых вагонов и тяговых локомотивов.

Наиболее уязвимыми секторами логистических перевозок России оказались авиа- и морские грузоперевозки. Российское авиастроение испытало самый сильный санкционный удар с отключением от международных

навигационных систем и отказом в обслуживании имеющихся в наличии иностранных судов. В начале 2022 года, по данным Минтранса России, российские авиакомпании эксплуатировали 67,1% самолетов зарубежного производства в коммерческом парке, однако с позиции логистических перевозок созданная ситуация в значительной степени не оказала негативного влияния на транспортную сферу из-за низкой доли авиационной транспортировки, на которую приходится лишь 0,01% от общего объема перевозок.

Но все же не стоит забывать, что правительство страны неоднократно ставило цель сформировать импортонезависимый воздушный флот пассажирских и грузовых перевозок, выделяя стимулирующие дотации на проекты. Стоит отметить, что срок внедрения результатов НИОКР в данной отрасли – наиболее длительный и в среднем по миру составляет 8-12 лет. Это значит, что мы увидим отложенный эффект от программ, начатых в 2022 году, не ранее начала следующего десятилетия.

В сфере морских грузоперевозок Россия активно наращивает состав флота для транспортировки грузов по Северному морскому пути (СМП) и доставки сжиженного природного газа (СПГ). В отличие от внутренней логистики, во внешнеэкономической деятельности страны морские грузоперевозки участвуют в транспортировке не менее 60% всего грузооборота. Из них большая часть приходится на транспортировку углеводородов с отдельной категорией судов, перевозящих СПГ, – для этого необходимы особые трудноизготавливаемые резервуары. Данные суда преимущественно производятся на японских и южнокорейских верфях – на них приходится более 80% всех спущенных на воду СПГ-танкеров.

Поэтому правительство России с 2022 года активно развивает и поддерживает проекты создания собственного танкерного флота с возможностями прохода северного морского коридора без использования ледоколов. Одновременно с этим заложены проектные мощности по созданию атомных ледоколов нового типа «Россия», предназначенных для обеспечения бесперебойного и круглогодичного прохождения грузовых судов любого типа по СМП.

Так как в текущий момент времени наблюдается дефицит отечественных танкеров, российские компании используют иностранные подержанные суда для транспортировки грузов. Однако более чем на 40% из них наложены санкционные рестрикции, из-за которых возможности использования этих судов для международной логистики ограничены. Отсутствие международного контроля за движением судов по СМП частично решает данную проблему, позволяя российским компаниям с минимальными барьерами осуществлять

внешнеэкономическую деятельность, снижая нагрузку на железнодорожные пути и международные автотранспортные перевозки.

С точки зрения технического обеспечения логистической сферы Россия обладает достаточными компетенциями и развитой производственной базой – это позволило эффективно среагировать на резкую смену конъюнктуры рынка и открытую торговую агрессию со стороны других стран. В текущих реалиях формирования многополярного мира акцент смещается на достижение технологического суверенитета. Это касается в том числе запуска новых проектов и разработки перспективных решений, включая те же беспилотные устройства доставки грузов. В этом контексте крайне важно, что в российской промышленности достаточно специалистов, способных создать дифференцированную сеть применения летательных аппаратов в различных отраслях экономики. Также Россия обеспечена большинством критически важных технологий для собственного восполнения дефицита грузового парка и флота, что позволит эффективно реагировать на будущие внешние и внутренние вызовы.

Источник: rg.ru, 18.03.2025

России нечем заменить советские электростанции

Россия сталкивается с большими трудностями при обновлении своей электроэнергетики по утвержденному правительственному плану. После скандала 2014 года с немецкими турбинами для крымских электростанций полноценной замены им в РФ так и не появилось. Собственное машиностроение пока не может удовлетворить запросы энергетиков. Из-за этого правительство РФ уже пересматривает и отменяет только что утвержденные планы по модернизации оборудования электростанций. При этом чиновники фактически признают, что не смогут удовлетворить спрос на электроэнергию в стране. И советуют потребителям самим строить себе электростанции. Пока такие советы звучат в адрес майнеров криптовалют, но дефицит электроэнергии угрожает и другим отраслям российской экономики.

Потребность энергетической отрасли в генерирующем оборудовании превышает 77 ГВт до 2042 года, сообщил глава Минэнерго России Сергей Цивилев на совещании по развитию энергетического машиностроения. «Это обусловлено ростом спроса на электроэнергию, необходимостью ввода в эксплуатацию новых и модернизации существующих генерирующих мощностей. Минэнерго России формирует отраслевой заказ на производство турбин и основного энергетического оборудования до 2042 года с

осуществлением контроля производства по основным производственным точкам», – объяснил глава Минэнерго.

Вице-премьер РФ Александр Новак на том же совещании отметил, что Минэнерго и Минпромторгу нужно свести баланс потребности в производстве энергетического оборудования до 2042 года, исходя из среднесрочных и долгосрочных планов по строительству и модернизации генерирующих объектов. «Речь идет в том числе о парогазовых турбинах и паросиловых установках. Это позволит соотнести возможности российской промышленности с потребностями спроса на профильное оборудование со стороны энергетических компаний и сформировать гарантированный базовый спрос на него», – пояснил Новак.

В переводе на понятный язык эти слова чиновников означают, что «возможности российской промышленности» явно не соответствуют потребностям страны в замене старых и создании новых электростанций.

Уже сейчас 54% установленных мощностей и 33% сетей электропередач в России – старше 40 лет, говорит эксперт аналитического центра «Яков и Партнеры» Виктория Трифонова. Заменять старое оборудование будет не просто из-за антироссийских санкций, нехватки специалистов и ограниченного внутреннего производства. «Возрастающая потребность в модернизации старых и введении новых мощностей и оборудования для стабильного обеспечения спроса окажет значительную нагрузку как на бюджет страны, так и на потребителей». «НГ» уже писала о запланированных в правительстве опережающих темпах повышения тарифов на энергию. Но даже при таком аномальном росте тарифов Россия может и не справиться с надвигающимся дефицитом электроэнергии.

«Возрастающая региональная специфика и ввод новых промышленных энергоемких проектов в Сибири и на Дальнем Востоке будет усиливать дисбаланс выработки и потребления», – формулирует Трифонова. В правительстве же уже планируют закупать электричество в Китае, поскольку административные запреты на добычу криптовалют так и не решили проблему дефицита энергии в стране.

Рассчитывать на закупку современного импортного оборудования для энергетики также пока не приходится. Об этом, в частности, говорит начинающийся сегодня в Германии суд о нарушении санкций при поставках турбин компании Siemens в российский Крым. Земельный суд Гамбурга ведет разбирательство по делу о нарушении санкций. Перед судом предстанут два бывших сотрудника Siemens Energy. Весной 2024 года прокуратура Гамбурга обвинила четырех граждан Германии и еще одного подозреваемого с французско-швейцарским гражданством в нарушении антироссийских санкций Евросоюза. После возвращения Крыма в состав РФ западные СМИ сообщили,

что в Крыму находятся подсанкционные газовые турбины. Пресс-служба Siemens сообщала тогда, что как минимум две из четырех турбин, поставленных для проекта в Тамани, могли быть перемещены в Крым «вопреки воле» производителя и в нарушение контрактов.

Невозможность обеспечивать запросы энергетиков говорит о реальном состоянии дел с импортозамещением энергетического оборудования в РФ.

Отечественные заводы не справляются с ростом заказов, задержки поставок оборудования срывают планы по обновлению генерирующих мощностей – такие заявления прозвучали на энергетическом форуме «ТЭК России: перспективы и вызовы», сообщает отраслевой портал MASHNEWS.RU. По его данным, 13 февраля правительство РФ одобрило отказ от модернизации 15 проектов тепловых электростанций (ТЭС) суммарной мощностью 2 ГВт. Этот список может пополниться еще шестью объектами – правительственная комиссия обсуждает возможность переноса сроков их обновления. Об этом 19 февраля сообщил предправления ассоциации «НП Совет рынка» Максим Быстров.

Отказ от первоначальных планов обновления энергетики можно отслеживать даже по официальным документам. Согласно утвержденной правительством Генеральной схеме размещения объектов электроэнергетики до 2042 года, предлагается ввод в эксплуатацию 88,5 ГВт новой генерации и модернизация 66,4 из 253,5 ГВт существующих генерирующих мощностей, сообщала в начале января 2025 года компания «Системный оператор единой энергосистемы». А уже сегодня называются гораздо более скромные объемы ввода новых объектов генерации.

Примечательно, что еще недавно правительство обвиняло в проблемах энергетики российских майнеров криптовалют. Но проблемы оказались более глубокими и более масштабными. В декабре прошлого года вице-премьер РФ Александр Новак поручил Минэнерго РФ, «Системному оператору» и «Совету рынка» провести системный анализ причин роста энергопотребления в регионах РФ. «Необходимо понять, в каких регионах это связано с майнингом, а в каких – с ростом экономики и промышленности. Там, где это связано с майнингом, высокодоходный бизнес может самостоятельно строить собственную генерацию для своих нужд», – заявил Новак. Последний тезис чиновников вызывает вопрос: ограничатся ли советы «строить собственную генерацию для своих нужд» только майнерами, или они могут быть распространены и на другие сферы экономики?

«У нас все еще нет понимания по ежегодным реалистичным объемам выпуска турбин, которые мы можем ожидать от производителей. Мы наблюдаем постоянные сдвиги вправо ввода в эксплуатацию новых российских турбин», – отметил депутат Госдумы Валерий Селезнев. По его словам,

отставание от графика ведет к дискуссиям о снижении требований к локализации энергетического оборудования. Обсуждается возможность допуска на российский рынок оборудования из дружественных стран – прежде всего из Китая и Ирана.

«Иностранные турбины могут быть более экономически целесообразны в проектах, а также более надежны, потому что ввиду новизны нашего отечественного оборудования пока еще нет наработки и понимания по отказам. В сентябре идею международного сотрудничества в этом направлении поддержал министр энергетики», – добавил Селезнев (цитата MASHNEWS.RU).

Источник: ng.ru, 17.03.2025

Томские промышленники развивают сотрудничество с ПАО «Газпром»

В ходе визита делегации Томской области в Санкт-Петербург во главе с заместителем губернатора области по промышленности, инвестиционной политике и имущественным отношениям Василием Потёмкиным состоялось совещание по вопросам расширения сотрудничества ПАО «Газпром» и предприятий Томской области в части импортозамещения и технологического развития.

Ежегодное совещание было посвящено вопросам реализации мероприятий Дорожной карты по расширению использования высокотехнологичной продукции организаций Томской области, в том числе импортозамещающей, в интересах ПАО «Газпром».

В состав делегации вошли представители департамента инвестиционной и промышленной политики Томской области, руководители и специалисты 14 томских промышленных и научных организаций, в том числе НПФ «Микран», «ТЭМЗ», «Элеси», НПП «Радар ммс», НПО «Свободная энергия», НПП «Томская электронная компания», «Компания Ойлтим», ТУСУРа и других.

Как отметил заместитель губернатора по промышленности, инвестиционной политике и имущественным отношениям Василий Потёмкин, успешное сотрудничество Томской области с энергетической компанией продолжается на протяжении 10 лет. За этот период реализованы два долгосрочных договора по поставкам на объекты газопровода «Сила Сибири» оборудования НПФ «Микран» и «ТЭМЗ».

В прошлом году предприятия машиностроения сохранили высокий промышленный потенциал по выпуску импортозамещающей продукции. Так,

по итогам работы в 2024 г. производство электроники увеличено на 20%, машин и оборудования – 14 %.

«Стабильная ситуация в машиностроительном комплексе региона сохраняется, в том числе благодаря налаженным поставкам томской продукции на объекты ПАО «Газпром», – сообщил Василий Потёмкин. – Продукция томских предприятий успешно решает задачу импортозамещения на объектах «Газпрома», конкурируя с мировыми брендами. Надеемся, что количество томских компаний, которые будут сотрудничать с ПАО «Газпром», будет только увеличиваться».

Впервые Дорожная карта по расширению использования высокотехнологичной продукции организаций Томской области, в том числе импортозамещающей, в интересах ПАО «Газпром» подписана в 2013 г. и не раз пролонгировалась. Актуализированную дорожную карту подписали в 2024 г. губернатор Томской области Владимир Мазур и председатель Правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер; её действие продлено до 2027 г. включительно. Целями дорожной карты являются поддержка производителей промышленного комплекса Томской области, увеличение доли отечественной продукции, используемой ПАО «Газпром» и обеспечение качества продукции, поставляемой в ПАО «Газпром».

Источник: minpromtorg.gov.ru, 18.03.2025

Аналитики оценили зрелость российских поставщиков средств виртуализации

Аналитическая компания «Стрим Консалтинг», клуб топ-менеджеров 4СЮ и АНО «Цифровая экономика» представили новое исследование «Матрица импортозамещения – 2024», посвященное средствам серверной виртуализации для российских компаний. Это уже четвертое исследование в рамках проекта. В предыдущих работах рассматривались отечественные операционные системы, системы управления базами данных и жизненного цикла продукта.

Для исследования были использованы опросы поставщиков решений по серверной виртуализации на российском рынке и анкетирование заказчиков из производственных, строительных, добывающих и перерабатывающих компаний с выручкой от 800 млн до 25 млрд руб.

Важно отметить, что требования по импортозамещению не являются обязательными для большинства участников, что делает их отношение к отечественным решениям особенно актуальным. Исследование сравнивает

функциональность российских продуктов с зарубежными аналогами, такими как VMware, Citrix и Microsoft Hyper-V.

Согласно выводам исследователей, крупнейшими среди российских поставщиков стали три компании: «Базис», «Орион Софт» и «Группа Астра». При этом «Базис» был признан лидером сегмента по зрелости решений. Эксперты оценили качество и функциональность поставщиков решений по десяти основным параметрам, выделенным 135 респондентами – представителями корпоративных заказчиков из среднего, крупного и крупнейшего бизнеса. Средняя оценка отечественных решений составила 6,3 балла, тогда как зарубежные получили 8,1 балла.

По итогам оценок, «Базис» предлагает высокопроизводительные решения для виртуальных серверов и кластеров, что делает его продукты актуальными для крупного и крупнейшего бизнеса, сервисных провайдеров, а также организаций госсектора. «Орион Софт» предлагает решения для гибридных облаков и микросервисов, «Группа Астра» ориентируется на пользователей ОС Astra Linux.

По словам директора по консалтингу «Стрим Консалтинг» Петра Городецкого, уход иностранных разработчиков открывает новые возможности для российских компаний. Отечественные вендоры могут занять свои ниши на рынке и предложить конкурентоспособные продукты. «Если ранее многие отечественные предприятия зависели от импортных технологий, то теперь у них есть возможность повернуться лицом к отечественным вендорам и найти в них как минимум надежных партнеров для долгосрочного развития», – отметил Городецкий.

Источник: rbc.ru, 18.03.2025

Кадровая потребность в 11 млн человек до 2030 года: чем заткнуть дыру на рынке труда

По оценке Минтруда, кадровая потребность экономики до 2030 года составляет 10,9 млн работников, заявил глава ведомства Антон Котяков. По его словам, в среднем государству предстоит привлекать на рынок труда 2,2 млн человек в год. Опрошенные эксперты сочли эти прогнозные цифры сильно завышенными, а планы властей по решению проблемы кадрового дефицита – нереализуемыми.

Как заметил министр, сегодня наибольшая потребность в кадрах до 2030 года состоит в специалистах со среднепрофессиональным образованием – порядка 70%. То есть, в течение ближайших пяти лет необходимо подготовить

и вовлечь в занятость почти 7 млн таких работников. По данным Минтруда, к числу самых востребованных относятся профессии: станочников и наладчиков металлообрабатывающих станков, механиков, ремонтников транспортных средств, слесарей-инструментальщиков, рабочих в строительстве, сварщиков, газорезчиков, электромехаников, монтеров электрического оборудования, слесарей-трубопроводчиков, швей.

Ситуацию с нехваткой квалифицированных кадров усугубляют современные демографические тенденции, естественное старение населения, массовый выход людей на пенсию. По словам Котякова, до 2030 года численность одной из самых производительных групп в возрасте 30-39 лет сократится на 8 млн человек. Прирост других возрастных категорий не компенсирует этого снижения в полном объеме. Больше всего увеличится численность россиян от 15 до 24 лет, но в этом возрасте из-за обучения процент занятости не очень высокий, отметил чиновник.

«Любые долгосрочные прогнозы такого рода не учитывают, да и не могут учесть всех тех реальных изменений, что происходят на рынке труда в силу структурной перестройки экономики, – говорит профессор Финансового университета при правительстве РФ Александр Сафонов. – Они строятся исключительно на основе экстраполяции текущей картинки на перспективу. Например, мы не знаем, как на сфере занятости отразится возможная остановка СВО, позитивные для страны геополитические изменения. Вернутся ли к закупкам западного оборудования и комплектующих те компании, которые сегодня заказывают все это у отечественных производителей? Ведь потребность в импортозамещении каких-то образцов может отпасть, соответственно, высвободится и часть специалистов».

Еще два года назад шли разговоры о том, что российская экономика остро нуждается в айтишниках, назывались цифры от 1,5 млн до 3 млн человек. А сегодня сама тема лишена смысла, по причине бурного развития и широкого распространения искусственного интеллекта. К примеру, в Соединенных Штатах автоматизация привела к сокращению за последние годы порядка 20 млн рабочих мест именно в промышленности. Многие высококвалифицированные «станочники» перешли в сферы торговли и гостиничных услуг. Кроме того, рассуждает Сафонов, в прогнозе Минтруда РФ не учтен фактор потенциального повышения производительности труда в тех секторах, где сейчас присутствуют массовые рабочие профессии. В целом же, с 2022 года у нас действительно резко увеличился спрос на слесарей, сварщиков, механиков, в связи с выросшим госзаказом. Но в случае перевода экономики на мирные рельсы какая-то их часть может оказаться не у дел.

«Данные Минтруда вызывают сомнения, – отмечает директор Центра исследований социальной экономики Алексей Зубец. – Потребность в столь

большом количестве дополнительных кадров абсолютно неочевидна. По сути, ведомство исходит из того, что текущие тенденции в экономике сохранятся до 2030 года. Но ведь если спецоперация пойдет на убыль или закончится, то и ВПК и ряд других смежных секторов уже не будут нуждаться в прежнем числе квалифицированных специалистов. Кроме того, потребность в рабочих руках неминуемо будет сокращаться при повышении производительности труда, которая в прогнозе не упомянута».

Что касается стратегической проблемы кадрового дефицита, решить ее путем привлечения трудовых мигрантов из Центральной Азии, по словам Зубца, уже не выйдет: этот традиционный для России источник дешевой рабочей силы исчерпан достаточно давно. Как вариант можно смотреть в сторону Индии, Бангладеш или Пакистана, даже далекой Кубы, но в этих странах явно не найдется специалистов в нужном российской экономике количестве.

«В сущности, единственным действенным источником пополнения сферы занятости остается внешняя миграция, и, в значительно меньшей степени – межрегиональное перераспределение, – говорит член Совета конфедерации труда России Павел Кудюкин. – Либо же надо радикально обновлять производственные мощности, повышать производительность труда. Но это потребует гигантских капиталовложений, которые взять неоткуда. Кстати, квалифицированные работники из Центральной Азии к нам едут неохотно, во многом по причине небольшой разницы в оплате труда. В условиях ухудшающейся демографии можно, конечно, более активно привлекать людей предпенсионного и пенсионного возраста. Однако на многих производствах требуются выносливость и физическая сила, которых у пожилых россиян нет».

Источник: МК.ru, 19.03.2025