



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ  
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ  
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№38/ОКТЯБРЬ 2025

## СОДЕРЖАНИЕ

|                                                                                                         |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ .....                                                                  | 3  |
| Виталий Савельев провёл совещание по развитию беспилотного транспорта.....                              | 3  |
| Как и из чего будут строить первую в России высокоскоростную магистраль.....                            | 4  |
| Калужский завод запустит производство маневрового тепловоза с двигателем<br>нового поколения .....      | 7  |
| В России разработали беспилотный трактор.....                                                           | 8  |
| Коллектив ЮУрГУ разработал первую в РФ программу для управления<br>вентильными электродвигателями ..... | 8  |
| Ученые создали «умного сторожа» для силовых трансформаторов –<br>Минобрнауки РФ.....                    | 9  |
| В Орле при поддержке ФРП запустили комплекс по выпуску сложных<br>металлоконструкций .....              | 10 |
| Заводские настройки .....                                                                               | 12 |
| «Россети» повысили уровень импортозамещения ИТ-решений до 91,5%.....                                    | 16 |
| «Ростелеком» и «Россети» объединяют усилия для импортозамещения<br>программного обеспечения .....       | 17 |
| Маркетолог счел «невозможным» полный отказ от импортозамещения.....                                     | 18 |

## НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

10-16.2025

### **Виталий Савельев провёл совещание по развитию беспилотного транспорта**

На совещании под председательством Заместителя Председателя Правительства Виталия Савельева был утверждён план мероприятий по созданию условий для применения высокоавтоматизированных транспортных средств 5-го уровня автоматизации (осуществляют движение без водителя) на территории Российской Федерации.

«Дорожная карта» предполагает формирование нормативной правовой базы для использования высокоавтоматизированных транспортных средств на дорогах общего пользования, разработку и тестирование транспортных средств 5-го уровня автоматизации, а также разработку концепции развития рынка грузоперевозок с использованием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах Российской Федерации до 2035 года.

Сегодня на дорогах общего пользования уже работают 90 беспилотных грузовых автомобилей 3-го уровня автоматизации.

План развития беспилотного грузового движения предусматривает расширение территории эксплуатации ВАТС в рамках экспериментального правового режима и открытие новых трасс для движения беспилотных грузовиков. До конца 2026 года будет создана и введена в эксплуатацию система цифровых двойников для движения ВАТС, включающая трассу М-12 «Восток». Также в 2026 году запланировано создание и тестирование опытного образца ВАТС 5-го уровня автоматизации управления.

Виталий Савельев поручил Минтрансу совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти обеспечить разработку, принятие и вступление в силу федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в соответствии с «дорожной картой». Внесение законопроекта в Правительство запланировано на I квартал 2026 года.

*Источник: government.ru, 14.10.2025*

## **Как и из чего будут строить первую в России высокоскоростную магистраль**

*Никита Терентьев, гендиректор «НПС Скоростные технологии»*

Ключевые страны с развитой сетью ВСМ строят свои магистрали на безбалластной основе, в этом случае рельсы укладывают на бетонные плиты. Выбирая путь для российской ВСМ, специалисты изучили опыт Испании, Японии, Германии, Китая. Но детальный анализ показал: ни одна из технологий безбалластного пути не подходит для отечественного проекта.

Все имеющиеся за рубежом решения рассчитаны на европейскую колею 1435 мм, в нашей стране ширина колеи составляет 1520 мм. Эксплуатировать и строить линию придется в суровых условиях: существенном годовом перепаде температур и сильных морозах. Кроме того, скорость движения на большинстве зарубежных ВСМ не превышает 300 км/ч. Планы для ВСМ более амбициозны – поезд должен разгоняться до 400 км/ч.

Было очевидно: «копировать и вставить» импортную технологию, даже с последующей адаптацией, недостаточно. Поэтому специально для сети российских ВСМ «Нацпроектстрой» разработал собственный безбалластный путь НПП 4.0.

Основа конструкции – инновационная рельсовая плита, в нижнюю часть которой интегрирован полимерный упругий слой. Он защищает от повреждений, амортизирует ударную нагрузку от поездов. Плита лежит на железобетонном фундаменте, укрепленном стальной арматурой. Между плитой и фундаментом заливается слой самоуплотняющегося безусадочного бетона, который поддерживает стабильное положение пути.

Такой путь быстро монтируется, что позволит соблюсти сжатые сроки строительства ВСМ: по планам от одобрения проекта до открытия движения пройдет около трех лет. Первую ВСМ в Китае между Пекином и Тяньцзинем, рассчитанную на скорость движения 350 км/ч, тоже строили три года. Но в этом случае длина трассы составляла около 116 км. В шесть раз меньше магистрали между Москвой и Петербургом, чья протяженность – более 670 км.

На производстве каждая плита получит RFID-маркировку – электронный «паспорт», где содержится вся информация об изделии, от состава бетонной смеси до местоположения на магистрали. Вместе они сформируют умный путь с возможностью контроля за состоянием каждого его элемента, это облегчит эксплуатацию всей магистрали.

Конструкция будет надежно служить при температурах от -50 до +50 °С, минимальный срок эксплуатации составит полвека без необходимости капитального ремонта. К слову, затраты на содержание безбалластного пути в

три-четыре раза ниже, чем у обычных железных дорог. Благодаря «модульной» сборке и цифровой маркировке поврежденные элементы можно оперативно вычислить, заменить или отремонтировать. При этом материалоемкость при производстве российского инновационного пути на 17% ниже, чем у китайских аналогов.

Плюсы новой технологии заметят и пассажиры: особая конструкция пути обеспечит плавность хода, минимальный уровень шума и вибрации.

### ***Заводы-роботы***

На всю ВСМ потребуется более 220 тыс. инновационных рельсовых плит. Для их выпуска строятся два роботизированных завода – в Новгородской и Тверской областях. Открытие производств в регионах, где пройдет магистраль, позволит снизить затраты на логистику при доставке материалов на стройплощадки.

Завод в Великом Новгороде – одно из крупнейших специализированных ЖБИ-предприятий, строящихся в России за последние 15 лет. Первая партия изделий выйдет уже в 2026 году. Помимо самих плит, здесь впервые в стране откроют выпуск продукции из резиновых компаундов (EPDM) для упругих элементов пути. Завод в Тверской области будет дополнительно выпускать плиты стрелочных переводов для ВСМ.

Два завода, которые создаются специально для проекта ВСМ, – наглядная иллюстрация мультипликативного эффекта. Области получают новые рабочие места, привлекательные для молодежи и высококвалифицированных специалистов. В совокупности на оба предприятия планируется привлечь порядка 1300 человек. Запускаются программы подготовки кадров, это шанс для выпускников реализоваться в своем регионе. Смежные отрасли получают гарантированные заказы, общий объем оценивается в десятки миллиардов рублей. Нужны будут арматура, материалы для приготовления бетонных смесей, закладные детали: ежедневно один завод будет потреблять 58 вагонов материалов! Очевидный плюс – налоги в бюджеты регионов.

Новые предприятия относятся к так называемому поколению 3+, это значит высочайший уровень автоматизации и полную прозрачность процессов.

Значительную часть операций будут производить роботы – например, сваривать арматурные каркасы и укладывать их в формы. За человеком остается функция контроля, и, чтобы выполнять ее максимально эффективно, предусмотрен 3D-контроль качества. Процесс выпуска плит мониторят тысячи датчиков, на производстве можно проследить жизненный путь каждого изделия от «замеса» до отгрузки. Автоматика мгновенно уловит мельчайшие отклонения от идеала, поможет определить причину, будь то некачественная партия сырья или сбой настройки оборудования, и устранить ее.

Благодаря этому обеспечивается высочайшая точность изготовления: при размере плиты 5300 x 2500 мм разность в высоте всех точек на площадках, куда укладываются рельсы, не превышает 1 мм без шлифовок и дополнительной обработки.

### ***Дорога эстакад***

Помимо особой конструкции пути, ВСМ Москва – Санкт-Петербург будет отличаться от прочих российских железных дорог большим числом искусственных сооружений. На земляном полотне будет построено 70% всей трассы, не менее 30% придется на мосты и эстакады. Всего на магистрали будет построено 239 искусственных сооружений общей протяженностью порядка 180 км – в пять раз больше, чем на проходящей рядом трассе М-11.

В числе крупнейших сооружений – 14-километровая эстакада под Петербургом и 8-километровый мост через реку Шошу в Тверской области.

Для мостов и эстакад будут использованы уникальные балки длиной 32 м и весом 700 т. Для сравнения: в автомобильном строительстве используют балки весом всего 60 т.

Из-за столь большого веса транспортировать балки по общим автодорогам невозможно. Поэтому для их выпуска оборудуют непосредственно вдоль трассы десять полигонов с круглосуточным циклом производства – это позволит соблюсти высокие темпы строительства ВСМ.

Также стоит отметить, что районы строительства ВСМ отличаются сложной геологией, для них характерны слабые болотистые грунты. Задача строителей – укрепить основание земляного полотна магистрали, чтобы минимизировать просадки: не более 15 мм на всем протяжении трассы. Для этого потребуется забить более 1 млн свай общей длиной 12 тыс. км, что больше протяженности России с запада на восток. Для производства свай на всем протяжении трассы будет построено 14 заводов.

### ***Стандарт транспорта будущего***

Согласно стратегическим планам РЖД, к 2035 году в стране намерены построить около 7 тыс. км высокоскоростных железных дорог. Помимо ВСМ Москва – Санкт-Петербург, рассматриваются линии в Екатеринбург через Казань, Адлер, Рязань и Минск.

Создание сети ВСМ – это проверенный способ дать новый импульс дальнейшему развитию экономики, от которого выигрывают все: производители стройматериалов, электроники, подвижного состава; сферы туризма, энергетики, связи. Делая упор на собственные разработки, консолидируя усилия всех отраслей, Россия имеет все шансы стать одним из лидеров сферы ВСМ.

В процессе реализации проекта российские компании получают уникальные компетенции и создают технические решения с большим

экспортным потенциалом, в первую очередь – для стран ЕАЭС, таких как Белоруссия и Казахстан.

ВСМ формирует принципиально другие критерии качества материалов и производства работ, здесь нужна идеальная точность. Например, допуск при изготовлении плит НГП 4.0 составляет меньше миллиметра, у предыдущих поколений безбалластных плит – в разы больше, 8-10 мм. Требования к строительно-монтажным работам столь же жесткие: для обычных путей допустимо отклонение от проектного положения в 1-2 см, в случае с путем ВСМ – 1-2 мм. Это революционный прорыв и новые стандарты транспортной отрасли.

\*\*\*

Конструкция будет надежно служить при температурах от -50 до +50 С, минимальный срок эксплуатации составит полвека без необходимости капитального ремонта. К слову, затраты на содержание безбалластного пути в три-четыре раза ниже, чем у обычных железных дорог

*Источник: rbc.ru, 13.10.2025*

### **Калужский завод запустит производство маневрового тепловоза с двигателем нового поколения**

Людиновский тепловозостроительный завод (ЛТЗ) Калужской области получит грант в размере 500 млн рублей на производство маневрового тепловоза ТЭМ-885 с двигателем нового поколения, не имеющий аналогов в России. Об этом сообщил губернатор региона Владислав Шапша в своем телеграм-канале.

«ЛТЗ готовится к выпуску принципиально нового маневрового тепловоза ТЭМ-885. Ключевая особенность локомотива: двигатель ДМ-185 нового поколения, не имеющий аналогов в России, применение которого позволит существенно повысить экономичность и эффективность тепловозов. А также современное электрооборудование, микропроцессорная система управления, эргономичная кабина машиниста», – сообщила глава региона.

По словам Шапши, на реализацию крупного инвестиционного проекта ЛТЗ получит грант в размере 500 млн рублей. Выпуск первой промышленной версии тепловоза, который будет производиться как для РЖД, так и для промышленности, запланирован на 2027 год.

*Источник: tass.ru, 11.10.2025*

## **В России разработали беспилотный трактор**

В России разработан автономный трактор. Об этом сообщает Telegram-канал Минтранса России.

«Система помогает разгрузить водителя: вместо «слежки» за дорогой он задает нужные параметры движения на планшете и концентрируется только на работе оборудования», – сообщает канал.

Отмечается, что российская разработка успешно прошла тесты и в перспективе заменит иностранные аналоги на 10-15 тысячах машин ежегодно.

До этого сообщалось, что автозавод «КамАЗ» представил автономный грузовик «Маяк-2» – седельный тягач КАМАЗ-54901 новейшего поколения K5 на форуме «Беспилотные системы: технологии будущего».

«В состав бортового оборудования ВАТС (высокоавтоматизированного транспортного средства) входит основной вычислительный блок автоматизированной системы управления движением (АСУД), а также модули машинного зрения, видеонаблюдения, лидарного зрения, радарного зрения, высокоточной инерциальной навигации, спутниковой навигации, связи и устройство записи информации «черный ящик», – сообщает пресс-служба бренда.

Ранее сообщалось, что к 2030 году на дорогах России появится 1,7 тысячи беспилотных авто.

*Источник: gazeta.ru, 12.10.2025*

## **Коллектив ЮУрГУ разработал первую в РФ программу для управления вентильными электродвигателями**

Ученые Южно-Уральского государственного университета (ЮУрГУ) создали и успешно испытали уникальное программное обеспечение для управления трехфазными вентильными электродвигателями.

Об этом сообщила пресс-служба вуза.

Научный сотрудник региональной молодежной лаборатории электромеханических, электронных и электрохимических систем ЮУрГУ П. Шабуров пояснил, что разработка ориентирована на применение отечественных компонентов в системах управления для транспортных средств и других электромеханических устройств.

Мы попытались внедрить микроконтроллер в вентильный электропривод, который в перспективе может применяться в среднетяжелых транспортных средствах, подъемных механизмах грузоподъемностью до 1 тонны, приводе дверей лифтов и трамваев, в подъемнике шлагбаумов, в запорной арматуре для

перекрытия подачи жидкости или газа и на других объектах с вентильным двигателем. Алгоритмы управления вентильным двигателем известны, однако новым является то, что в программе учитываются особенности устройства отечественной модели микроконтроллера, поведал П. Шабуров.

Вентильный электродвигатель – устройство, состоящее из 3-фазного синхронного двигателя, управляемого полупроводниковым преобразователем частоты в функции положения ротора двигателя. В универсальных электродвигателях постоянного тока щетки управляют коммутацией посредством физического подключения обмоток в нужный момент.

Программа предназначена для микроконтроллера МК32 «Амур» и позволяет управлять тремя фазами двигателя по сигналам от датчиков положения ротора. Программное обеспечение полностью отлажено и планируется к использованию в электроприводе с высокой долей российских компонентов.

МК32 «Амур» – отечественный микроконтроллер, применяемый для программного управления электрооборудованием. Его впервые в РФ применили на трехфазном вентильном электродвигателе исследователи Южно-Уральского госуниверситета.

Микроконтроллер выполняет ключевые функции по формированию и передаче сигналов драйверам для приведения устройства в движение. В настоящее время челябинские специалисты работают над задачей полного импортозамещения компонентов трехфазного вентильного электропривода.

ЮУрГУ развивает крупные научные междисциплинарные проекты в сфере цифровой индустрии, материаловедения и экологии в соответствии со стратегией научно-технологического развития РФ. В 2021 г. вуз стал победителем программы «Приоритет-2030» и выступает в роли регионального проектного офиса Уральского межрегионального научно-образовательного центра мирового уровня.

*Источник: Neftegaz.ru, 12.10.2025*

### **Ученые создали «умного сторожа» для силовых трансформаторов – Минобрнауки РФ**

Российские ученые создали многоуровневую защиту от геоиндуцированного тока для силовых трансформаторов, сообщило Минобрнауки РФ.

Геоиндуцированные токи (ГИТ) – это токи низких частот, намного меньше номинальной частоты переменного тока 50 или 60 Гц, которые

возникают в земле и в проводящих структурах из-за изменений в магнитном поле Земли. ГИТ могут представлять серьезную угрозу для технологических систем, особенно для силовых трансформаторов в электросетях, протекая по их заземленным обмоткам, объяснили в российском ведомстве.

«Ученые ТГУ (Тольяттинский государственный университет – ред.) создали умного «сторожа» для силового трансформатора. Он следит за током в нейтрали силового трансформатора и автоматически меняет режим заземления силового трансформатора, когда появляется ГИТ, для его ограничения. Он передает сигнал в диспетчерский пункт, если появляется опасный ГИТ, чтобы диспетчер мог принять дополнительные меры по защите силового трансформатора», – говорится в сообщении Минобрнауки РФ.

Изобретение не просто измеряет ГИТ, а активно управляет режимом заземления и сразу же дает важную информацию диспетчеру, чтобы предотвратить повреждения силового трансформатора. Это позволяет более эффективно защищать оборудование, чем просто пассивный мониторинг, помогает силовым трансформаторам выдерживать любые геомагнитные бури и обеспечивать стабильное электроснабжение во время них, подчеркнули в российском ведомстве.

«Отличительной особенностью разработанного нами устройства защиты является то, что одновременно с мониторингом геоиндуцированного тока ведется мониторинг состояния магнитной системы силового трансформатора (ненасыщенное или насыщенное)», – отметил один из авторов изобретения, Олег Федяй, слова которого приводит Минобрнауки РФ.

В ведомстве отметили, что аналогов изобретению тольяттинцев в нашей стране нет. Установки для защиты силовых трансформаторов от воздействия ГИТ есть за рубежом, однако они имеют сложную конструкцию, большие габариты, и – стоимость более 300 тысяч долларов. Так что применение разработки ученых ТГУ предполагает тройной эффект: надежность, оптимизация, импортозамещение. В итоге изобретение российских ученых работает как многоуровневая система защиты, добавили в Минобрнауки РФ.

*Источник: Iprime.ru, 14.10.2025*

### **В Орле при поддержке ФРП запустили комплекс по выпуску сложных металлоконструкций**

Группа компаний Северсталь Стальные Решения запустила в Орле новый производственный комплекс полного цикла по выпуску сложных металлоконструкций. Об этом сообщила пресс-служба компании.

Проектная мощность предприятия составляет 32 тыс. т металлоконструкций для промышленного и гражданского строительства ежегодно.

Общий объем инвестиций в создание комплекса достиг 3,5 млрд руб. Фонд развития промышленности предоставил на эти цели льготный заем в размере 691 млн руб. для приобретения высокопроизводительного оборудования.

Производство размещено в новом корпусе площадью 22 тыс. м<sup>2</sup>. В нем установили 79 единиц современного производственного и грузоподъемного оборудования.

В числе ключевых активов – не имеющая аналогов в России линия автоматической сварки коробчатой балки большого сечения. Также в цехе работают дробеметные установки, линии пиления-сверления, установки плазменной резки и линия автоматической сварки двутавровой балки.

С учетом действующих мощностей компания после выхода на проектную мощность увеличит общий выпуск металлоконструкций в Орле в 3 раза – до 48 тыс. т в год. Ключевыми потребителями продукции являются нефтехимические и газоперерабатывающие компании, которые реализуют крупные инфраструктурные проекты.

Генеральный директор Северстали А. Шевелев заявил, что запуск нового производства представляет собой стратегический шаг для компании и всей строительной отрасли страны. Он подчеркнул, что уникальное оборудование поможет Северсталь Стальные Решения открыть новые рынки и наладить выпуск крупногабаритных тяжеловесных металлоконструкций в Орле.

А. Шевелев добавил, что благодаря опыту производства комплексных стальных решений, сильной команде инженеров и развитой производственной базе компания готова предложить клиентам из нефтегазовой отрасли, промышленного и гражданского строительства полный цикл сервиса, включая полнокомплектные поставки.

Изготовленные в индустриальном парке «Орел» тяжелые металлоконструкции в виде двутавров и коробчатых балок большого сечения будут применяться для строительства высотных зданий и сооружений с большими пролетами. Среди таких объектов – стадионы, аэропорты, порты, спортивно-концертные комплексы и высотные здания сложных архитектурных форм.

Уровень локализации производства составляет 100%. В процессе изготовления будет использоваться российская сталь, включая новую строительную марку с повышенной огнестойкостью.

Запуск данного комплекса снижает зависимость российского строительного рынка от импорта сложных металлоконструкций, особенно для

уникальных инфраструктурных объектов, что соответствует курсу на импортозамещение в стратегических отраслях промышленности.

*Источник: Neftegaz.ru, 15.10.2025*

### **Заводские настройки**

Российские промышленные компании занимают высокие позиции в рейтинге импортозамещения ИТ в части софта и средние позиции по показателям замещения ИТ-оборудования, уступая организациям из электроэнергетики, здравоохранения, транспорта и логистики – об этом говорится в исследовании ИТ-холдинга Т1 «Пульс цифровизации». Сегодня импортозамещение программного обеспечения на промышленных предприятиях происходит неравномерно и варьируется в зависимости от отрасли. «Ъ» разобрался, каких успехов российские предприятия сумели добиться в области ИТ-импортозамещения, с какими проблемами они сталкиваются и какие задачи в плане перехода на отечественное ПО им предстоит решить в ближайшие годы.

#### ***Курс на замещение***

В рамках исследования «Пульс цифровизации» специалисты ИТ-холдинга Т1 изучили цифровизацию 16 отраслей, а также 280 тыс. крупных и средних организаций. Эксперты выяснили, что по показателям импортозамещения ИТ-оборудования российские промышленные компании занимают середину рейтинга, уступая организациям из электроэнергетики, здравоохранения, транспорта и логистики.

«В области импортозамещения прикладного ПО компании из сфер металлургии и машиностроения входят в топ-5, тогда как по показателю импортозамещения ПО общего назначения лидируют сферы легкой промышленности и машиностроения», – сказал «Ъ» руководитель аналитического агентства Т1 Арман Мендагазиев. По словам господина Мендагазиева, промышленные компании достигли значимых результатов в отношении конкретных классов ПО. Так, уровень импортозамещения автоматизированных систем управления технологическими процессами (АСУ ТП) составляет около 27%, при этом в компаниях машиностроения – 36%, нефтегазовой промышленности – 30%, металлургической – 28%. В 40% других промышленных компаний уже начали пилотное внедрение российских решений, что является положительным трендом в области ПО, где традиционно преобладают западные продукты.

Согласно исследованию T1, российские ERP-продукты успешно внедряются в 57% промышленных компаний, при этом фармацевтическая отрасль демонстрирует лучший результат с показателем в 66%. Также заметны успехи в области импортозамещения ПО для управления закупками, складом, СЭД и HRM – в этих категориях более 50% компаний уже используют российские решения.

### ***Опытный путь***

Компания «Четра» с головным офисом в Чувашии – один из крупнейших в России производителей промышленной техники – в 2014-2020 годах формировала альтернативные цепочки, в 2020-2024 годах оперативно заместила иностранные блоки управления и гидравлические узлы российскими решениями и продуктами из дружественных стран. Запустила локализацию ходовых систем и запасных частей, а также выпустила новые изделия и даже платформенные решения для удаленного мониторинга техники. «В основе этих успехов лежит принцип трех доступных производителей: по каждой критичной позиции в нашей конструкторской документации предусмотрены минимум три альтернативных поставщика», – говорит исполнительный директор «Четры» Владимир Антонов.

По словам эксперта, такая диверсификация обеспечивает устойчивость, позволяет оперативно переключаться между производителями и снижает риск срыва поставок. При этом важно, чтобы среди трех вариантов был хотя бы один иностранный премиум-производитель – это задает технологическую планку, позволяет сохранять конкурентоспособность по качеству и стимулирует развитие российских решений, подчеркивает господин Антонов.

«Уралхим» – один из крупнейших мировых производителей и экспортеров минеральных удобрений – перешел к цифровизации закупок на базе российских решений в 2022 году, говорит в беседе с «Ъ» замдиректора по закупкам компании Евгений Дацко. Такой переход был связан с тем, что западные вендоры начали уходить с российского рынка. В итоге «Уралхим» вместе с командой B2B-Center (входит в цифровую платформу B2B-PTC) внедрили платформу B2B Altis – теперь все закупки проходят на ней. «Система работает в промышленном режиме, и мы продолжаем внедрение, наращивая функционал и уверенно приближаясь к целевому состоянию, зафиксированному в нашей стратегии», – отмечает господин Дацко.

### ***Механизмы исполнения***

Ключевой особенностью ПО для промышленности является то, что многие системы привязаны к производственному циклу конкретного предприятия, что осложняет их создание и распространение на рынке, говорит в беседе с «Ъ» старший партнер «Лиги цифровой экономики» Дмитрий

Потапов. Например, HR-решение можно внедрить в любой отрасли в любое время, а такие системы, как САПР, привязаны к конкретному изделию.

«Если самолет проектировался и готовился к производству в одной системе, то будет крайне дорого переносить разработанное и производящееся изделие на другое ПО. Логично привязать переход на новую САПР-систему к старту проектирования следующего поколения изделия», – объясняет господин Потапов.

Процесс импортозамещения в промышленном сегменте ИТ характеризуется рядом существенных особенностей, главной из которых является преобладание трудоемкого в адаптации «монолитного» программного обеспечения, нередко «самописного», то есть созданного внутри самих предприятий, дополняет директор управления операционных систем группы «Астра» Михаил Геллерман. Такая специфика затрудняет миграцию на современные российские решения.

«Для промышленных предприятий ключевым отличием является зрелость решений и недопустимость экспериментального подхода к внедрению. В отличие от потребительского или финансового сектора, где ошибки можно исправить с минимальными издержками, сбой в системе управления предприятием (ERP), управления производственными процессами (MES) или в АСУ ТП в промышленности может привести к огромным убыткам», – отмечает Арман Мендагазиев.

В то же время, по словам господина Геллермана, за последние годы российским предприятиям удалось добиться определенных успехов в производственном ИТ-импортозамещении. Одним из значимых достижений стала минимизация рисков, возникших вследствие ухода ряда иностранных производителей. Тем самым удалось сохранить непрерывность процессов и избежать значительных потерь эффективности.

### ***Внедрение с препятствиями***

Как и любой проект, импортозамещение в промышленном ИТ требует финансирования, наличия квалифицированных специалистов, а также альтернатив зарубежному ПО и ИТ-оборудованию, говорит «Ъ» гендиректор компании «Некстби» Александр Цыкунов. По словам эксперта, сегодня из-за массового запуска проектов по импортозамещению ИТ ощущается дефицит специалистов. Особенно это критично на этапах формирования нового видения и принятия архитектурных решений.

«На практике возникают такие проблемы, как нехватка высокотехнологичных компонентов (особенно в микроэлектронике) и длительное время перенастройки производства у новых поставщиков, а также риск технологического отката: быстрый переход на аналоги может ухудшить технические характеристики продукта», – говорит Владимир Антонов.

В свою очередь, Дмитрий Потапов одной из ключевых проблем называет объем отечественного рынка промышленного софта и, соответственно, объем инвестиций в развитие продуктов для производственных компаний. В зарубежные решения десятилетиями вкладывались суммы на порядок больше, чем в российские разработки. И многие компании сейчас заняли осторожную позицию, ожидая, что импортонезависимые продукты дойдут до необходимой степени зрелости за счет других заказчиков, отмечает господин Потапов.

«Среди основных проблем также сокращение объемов финансирования модернизации и ограниченная конкурентоспособность некоторых специализированных российских программ по сравнению с иностранными аналогами, вышедшими с рынка», – дополняет Михаил Геллерман.

По словам господина Геллермана, финансовый сектор уже опередил промышленность, поскольку регуляторы и санкции создали прямой драйвер к импортозамещению. В промышленности же предприятия продолжают использовать привычные системы, опасаясь простоев и потери производительности.

### ***Работа на перспективу***

По степени ИТ-импортозамещения российской промышленности будет тяжело состязаться с финансовым сектором, который в последнее десятилетие очень динамично развивался, в том числе за счет создания собственных уникальных цифровых платформ, которые изначально были импортонезависимыми, считает Дмитрий Потапов. «Сейчас по удобству пользования приложениями и сайтами российские банки на годы опережают своих западных конкурентов. Эта ситуация уникальна – большинство других отраслей вынуждены догонять зарубежных конкурентов», – подчеркивает он.

В то же время, по мнению Михаила Геллермана, для ускорения импортозамещения в промышленном ИТ необходимы проверенные временем, зарекомендовавшие себя решения и их поставщики – узнаваемые бренды с историей успехов и доказанной совместимостью в рамках отечественных технологических экосистем.

Перспективными точками роста для промышленности являются замещение иностранных решений в таких классах, как CAD/CAE/CAM, PLM, а также ПО общего назначения (СУБД, СХД, средства виртуализации, офисные приложения и другие), дополняет Арман Мендагазиев. По словам эксперта, в среднем около 30% организаций уже приступили к внедрению или используют отечественные решения в этих узкоспециализированных процессах, что свидетельствует о практическом интересе к российским продуктам.

«Для развития ИТ-импортозамещения в промышленности необходимы стратегические инвестиции в локальное производство ключевых компонентов

(микрочипы, силовая электроника, датчики) либо в долгосрочную локализацию или лицензирование у партнеров»,– говорит в беседе с «Ъ» Владимир Антонов.

По словам господина Антонова, также важен системный подход к импортозамещению: внесение альтернатив в конструкторскую документацию, тестирование двух поставщиков на критичные узлы и создание плана «Б» заранее. Кроме того, необходимы масштабные усилия по подготовке кадров: переквалификация инженеров, совместные программы с вузами и подготовка ИТ-специалистов, которые понимают промышленную доменную область. В свою очередь, государственная поддержка – субсидии на НИОКР, меры лизинга и стимулы для покупателя – ускоряет коммерциализацию локальных решений.

«Наконец, развитие сервисной и цифровой экосистемы (облачные, локальные платформы мониторинга, цифровые каталоги запчастей, предиктивный сервис) повышает ценность локальных ИТ-решений и дает экономику их внедрению»,– заключает Владимир Антонов.

*Источник: kommersant.ru, 16.10.2025*

### **«Россети» повысили уровень импортозамещения ИТ-решений до 91,5%**

«Россети» повысили уровень импортозамещения ИТ-решений до 91,5%. Заместитель генерального директора по цифровой трансформации ПАО «Россети» Константин Кравченко рассказал о переходе на отечественное программное обеспечение в сетевом комплексе.

Он отметил, что решение задачи импортозамещения требует комплексного подхода, потому что за предыдущие годы в отрасли сформировался «лоскутный» ИТ-ландшафт, состоящий из многих сотен систем. Для преодоления этого вызова в группе «Россети» была создана Единая ИТ-архитектура, предусматривающая унификацию процессов и данных, а также типизацию целевых решений.

«Мы разработали Стратегию цифровой трансформации до 2030 г., определили портфель проектов, которые реализуются исключительно на российских ИТ-платформах. На базе дочерней компании «Россети Цифра» и Интеллектуальной лаборатории цифровых сетей создали Центр тестирования отечественных решений, где проверяются качество и совместимость программных и аппаратных продуктов», – сказал Константин Кравченко.

Несмотря на объективные тарифные ограничения, добавил он, группе «Россети» удалось добиться серьезных результатов – показатель импортозамещения, рассчитанный по методике Минцифры России, в настоящее

время достиг 91,5%. Наиболее сложной задачей, над которой идет работа, является переход на отечественные ERP-системы, объединяющие ключевые производственные и финансовые процессы.

*Источник: CNews.ru, 16.10.2025*

### **«Ростелеком» и «Россети» объединяют усилия для импортозамещения программного обеспечения**

«Ростелеком» и «Россети» на международном форуме «Российская энергетическая неделя» (РЭН) подписали меморандум о расширении использования отечественных программных продуктов в целях снижения зависимости российского топливно-энергетического комплекса от использования иностранного программного обеспечения (ПО).

Подписи поставили заместитель президента – председателя правления «Ростелекома» Дарий Халитов и заместитель генерального директора по цифровой трансформации «Россети» Константин Кравченко.

Дарий Халитов, заместитель президента – председателя правления «Ростелекома»:

«Сотрудничество с группой «Россети» расширяет возможности для укрепления технологического суверенитета ключевых отраслей экономики и страны в целом. Наше взаимодействие будет способствовать оптимизации процессов импортозамещения, а развитие компетенций вовлеченных специалистов позволит масштабировать лучшие практики и внедрять передовые отечественные ИТ-продукты для топливно-энергетического сектора».

Константин Кравченко, заместитель генерального директора по цифровой трансформации «Россети»:

«Мы практически полностью перестроили нашу ИТ-инфраструктуру. Все новые цифровые продукты, интегрируемые сейчас в группе «Россети», созданы в России. Работаем над развитием их функционала, дальнейшей адаптацией под цели и задачи сетевого комплекса. Поэтому усиление партнерства с «Ростелекомом» имеет для нас стратегическое значение».

Соглашение предусматривает увеличение использования в группе «Россети» платформы «Аврора Центр» для управления стационарными рабочими станциями на операционной системе (ОС) «Альт» и корпоративными мобильными устройствами, базирующимися в том числе на ОС «Аврора».

Договоренности сторон будут также способствовать выработке новых решений в сфере технологических инноваций. Компании будут использовать

накопленные знания и практические результаты для более эффективного решения задач по замене зарубежных ИТ-продуктов российскими.

Платформа «Аврора Центр» позволяет администраторам системы вводить устройства в эксплуатацию, назначать политики и конфигурации, устанавливать приложения на мобильные устройства без участия пользователя, а также предоставляет корпоративную витрину приложений. «Аврора Центр» может работать как облачный сервис, так и в полностью закрытом корпоративном контуре. Продукт имеет сертификат соответствия ФСТЭК России.

*Источник: Tverigrad.ru, 16.10.2025*

### **Маркетолог счел «невозможным» полный отказ от импортозамещения**

В эфире радиостанции «Говорит Москва» член совета Гильдии маркетологов Владимир Назаров отметил, что мировая экономика сегодня глобальна.

«Идея о том, что нужно создавать продукцию опережающую и отказаться от импортозамещения, не нова. О ней многие уже говорили. Но если мы будем говорить в рамках сегодняшнего дня, то обойтись без импортозамещения невозможно. Я уверен в том, что скоро сам термин «импортозамещение» исчезнет из лексикона наших экономистов и политиков, может быть, даже и футурологов. И мы сможем, наконец, заняться тем самым импортом, который не серый, не черный, а белый импорт. И сегодня без этого импорта, мне кажется, невозможно. Потому что я уверен, что мировая экономика сегодня построена так, что она глобальна».

Ранее Валентина Матвиенко призвала создавать точки роста промышленности в каждом регионе. Только в этом случае будет обеспечено равномерное развитие всех субъектов Федерации, заявила спикер на 597-м пленарном заседании верхней палаты.

«Мы должны создавать продукцию, которая не имеет аналогов в мире. Хватит нам импортозамещением заниматься, догонять кого-то. Это бесперспективный путь», – подчеркнула Матвиенко.

*Источник: govoritmoskva.ru, 14.10.2025*